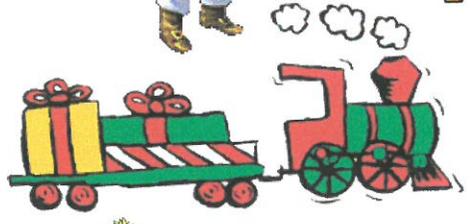




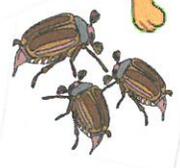
# ZWISCHEN WEIHNACHTEN



&



# OSTERN



## ... SOWIE BIS ZUM MAI 2016

... gab es natürlich ebenfalls interessante Ereignisse und Begebenheiten im Verkehrsgeschehen der Hansestadt Lübeck und außerhalb ihres näheren und weiteren Umfeld-Gebietes. Bemerkenswerte Zug- und Fahrzeugbewegungen waren darin erneut eingeschlossen und erinnerten auch wieder an interessante Geschehnisse der Vergangenheit.

Über all das will auch diese Ausgabe des 'LBE-EXPRESS' im beginnenden Frühling des Jahres 2016 berichten. Dieses in der Hoffnung, eine erneute interessante Literatur-Reise im Verkehrsgeschehen von aktueller Gegenwart sowie jüngerer, aber auch fernerer Vergangenheit verschiedener Epochen bieten zu können.

Viel Spaß und angenehme Lektüre auf dieser Reise wünscht Ihnen herzlichst I H R



**L**übecker  
**B**ahn  
**us**  
**E**xpress



Am 1. März 2016, dem Tag des meteorologischen Frühlingsbeginnes rollte ganz passendes Frühlingsgelb auf Lübecker Gleisen. Das aber nicht in Form verfrühter Ostereier, sondern durch einen der DB-Fahrweg-Messzüge, der an diesem Tag von Norden her kommend mit Diesellok 218 477 und zwei Wagen durch den Lübecker Hbf hindurch auf dessen Gleis 9 rollte.

Foto:  
Michael Hecht.

# 80 JAHRE EISENBAHN-SCHNELLVERKEHR HAMBURG-LÜBECK

Vor genau achtzig Jahren, genau am 7. April 1936, begann auf der Eisenbahnstrecke Hamburg-Lübeck das Zeitalter des konzentrierten und umfangreichen Personen-Schnellverkehrs, der in seiner Grundsubstanz noch heute so von der Elbe an die Trave und umgekehrt rollt wie vor acht Jahrzehnten. Das hierfür verwendete Fahrzeugmaterial hat sich zwar hinsichtlich seiner Modernität, Antriebsart, Ausstattung und Bauweise zwar in dieser Zeit, die auch von den unvermeidlichen Unterbrechungen der Kriegs- und Nachkriegszeit geprägt war, verändert - die Fahrzeiten hingegen eigentlich nur wenig. Das gilt ebenso für die Nutzung der zuschlagfreien Schnellverkehrszüge, die zwischen den Hansestädten Hamburg und Lübeck in dichter Folge pendelten und heute noch pendeln. Trotz der sich nahezu zeitgleich entwickelnden Konkurrenz durch die unweit des Schienenverkehrs zwischen diesen Städten verlaufenden Autobahn sind die o. a. Züge anhaltend gut besetzt. Dieses unter anderem durch viele Berufspendler; aber auch durch Fahrgäste, die diese Züge touristisch nutzen, erreicht man mit ihnen doch auch schnell die Ostseeküste und ihre Badeorte in der Lübecker Bucht; allen voran das renommierte Kur- und Seebad Travemünde, das von den beschriebenen Schnellverkehrszügen sogar über Lübeck hinaus direkt angefahren wurde und noch wird.

In den folgenden Kapiteln werden die bisherige Entwicklung und der bisherige Werdegang des Eisenbahn-Schnellverkehrs von Hamburg nach Lübeck und umgekehrt von der Anfangszeit bis in die Gegenwart beschrieben. Als er begann, stellte er in einigen Bereichen sogar eine Weltneuheit dar. Heute gibt es längst vergleichbare, schnellere und modernere Einrichtungen dieser Art außerhalb des Ziel- und Einzugsgebietes der Bahnlinie Hamburg-Lübeck. Trotzdem ist dieser Schnellverkehr immer noch beachtenswert und imposant und hat von der Zugdichte her sogar das Angebot einiger S-Bahn-Strecken erreicht.

Vieles ist auch im Personen-Schnellverkehr der o. a., im August 2015 150 Jahre alt gewordenen Bahnlinie selbstverständlich geworden. Umso wichtiger ist deshalb vielleicht auch hier der Rückblick auf die Vergangenheit und deren doch hier sehr respektable Leistungen für eine schnelle und bequeme Bahnreise zu insgesamt doch recht moderatem Fahrpreis auf den Gleisen von der Elbe an die Trave und/oder umgekehrt.



# 80 JAHRE EISENBAHN-SCHNELLVERKEHR HAMBURG-LÜBECK

EISENBAHN-SCHNELLVERKEHR HAMBURG-LÜBECK - EINE IDEE WIRD GEBOREN  
\*\*\*\*\*

Die nunmehr achtzigjährige Geschichte des Eisenbahn-Schnellverkehrs zwischen den beiden Hansestädten Hamburg und Lübeck ist zugleich die Geschichte des Konkurrenzkampfes zwischen der Autobahn Hamburg-Lübeck und der Eisenbahnstrecke Hamburg-Lübeck. Der Bau der Autobahn Hamburg-Lübeck wurde 1934 begonnen und bei schon seinerzeit ansteigenden Zahlen im Kraftfahrzeugverkehr war abzusehen, daß die neue Autobahn Hamburg-Lübeck eine ernsthafte Konkurrenz für die benachbarte Bahnlinie Hamburg-Lübeck werden würde.

Die 63 km lange Eisenbahnstrecke von Hamburg nach Lübeck war vor fünfzig Jahren noch nicht in Händen der Staatsbahn, sondern wurde seinerzeit noch einer privaten Eisenbahn-Gesellschaft betrieben: Der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE). Die LBE hatte die Bahnlinie Hamburg-Lübeck auch siebenzig Jahre zuvor errichtet: Nach mancherlei Hinderbissen bei der Planung dieser Eisenbahnstrecke (verursacht durch die Tatsache, daß Holstein bis 1864 noch in Personalunion zum Dänischen Königreich gehörte) konnte die Lübeck-Büchener Eisenbahn die Bahnverbindung von Hamburg nach Lübeck am 1.8.1865 in Betrieb nehmen. Sie sollte die bedeutendste Bahnlinie der LBE werden und bald nahmen auch schon die ersten Schnellzüge Hamburg-Lübeck-Stettin und umgekehrt ihren Weg über diese LBE-Strecke.

Diese Züge sollten lange Zeit die schnellsten Züge auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck bleiben. Sie, wie auch die später hier von der LBE eingeführten Eilzüge waren allerdings zuschlagspflichtig und hielten zudem z. T. auch in Wandsbek (das damals noch nicht zu Hamburg gehörte) und Bad Oldesloe. So war die Bahnreise von Hamburg nach Lübeck oder umgekehrt bis in die zwanziger Jahre unseres Jahrhunderts hinein mehr oder weniger langsam und bei der Benutzung von Schnell- oder Eilzügen sogar noch mit höheren Kosten verbunden - für den damals meist nur schmal betuchten Fahrgast eine zusätzliche Belastung.

Aus dieser Situation heraus vereinbarten die damals beide noch freien und selbstständigen Hansestädte Hamburg und Lübeck (Hamburg ist bekanntlich heute noch Freie und Hansestadt, Lübeck verlor 1937 seine Selbstständigkeit) Ende der zwanziger Jahre mit der Lübeck-Büchener Eisenbahn die Einrichtung zuschlagfreier Reisezüge, die ohne Halt von Hamburg nach Lübeck und umgekehrt fahren. 1929 richtete die LBE erstmals drei derartige Zugpaare ein, für die sie allerdings herkömmliches Wagen- und Lokomotivmaterial einsetzte. Bei den Lokomotiven wurden die dem preuß. S-10-Typ entsprechenden LBE-Schnellzuglokomotiven eingesetzt, die auch die Stettiner Schnellzüge auf dem LBE-Streckennetz beförderten.

Eine Komfortsteigerung gab es aber, als die LBE ab 15.5.1934 die drei 'Nonstop'-Personenzugpaare Hamburg-Lübeck und zurück mit ihrem neuen Dampftriebwagen der Bauart 'Doble' und dem dazugehörigen Steuerwagen fuhr. Wie sich aber schon bald herausstellte, war der LBE-Dampftriebwagen platzmäßig zu klein für den zuschlagfreien 'Ohne-Halt'-Personenverkehr auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck.

Inzwischen hatte auch der schon erwähnte Bau der 'Reichsautobahn' von Hamburg nach Lübeck begonnen und es war abzusehen, daß diese neue Schnell-Kraftfahrzeug-Strecke Verkehrsaufkommen von der benachbarten Eisenbahnstrecke zwischen Hamburg und Lübeck abziehen würde - vor allem auch im Personenverkehr. Die LBE mußte sich deshalb Gedanken darum machen, wie sie insbesondere den Reisezugverkehr auf ihrer Bahnlinie Hamburg - Lübeck attraktiver und wirtschaftlicher gestalten konnte.

Zu diesem Zeitpunkt war Baurat Paul Mauck der Leiter der Maschinentechn. Abteilung der Lübeck-Büchener Eisenbahn. Paul Mauck hatte diesen Posten 1933 übernommen und unter seiner maßgeblichen Mitarbeit wurde dann bei der LBE ein großes Modernisierungsprogramm erarbeitet, dessen Verwirklichung die für damalige Verhältnisse hohe Summe von 10,5 Millionen Reichsmark kosten würde. Die entsprechenden Modernisierungen des LBE-Betriebes umfaßten natürlich auch den Reisezugverkehr zwischen Hamburg und Lübeck sowie umgekehrt.

Hier bahnte sich sogar eine eisenbahn- und verkehrstechnische Sensation an. Inspiriert durch einen offiziellen Besuch bei den Französischen Eisenbahnen, wo er doppelstöckige Reisezugwagen im Pariser Vorortverkehr gesehen hatte, kam Paul Mauck auf die Idee auch auf der LBE-Bahnlinie Hamburg-Lübeck Doppelstock-Reisezugwagen einzusetzen. Diese sollten von speziell dafür konstruierten Dampf-Schnellfahr-Lokomotiven in Fernsteuerung befördert werden - d. h. man konnte die Lokomotiven auch von den Doppelstockzügen aus über auf dem Wagen befindliche Kopf-Führerstände bedienen. Auf diese Weise brauchte man die Doppelstockzüge nicht als Triebfahrzeuge zu konstruieren, was eine höhere Wirtschaftlichkeit bedeutete; denn durch Trennung von motorlosem Wagen einerseits und Lok als Antriebsaggregat andererseits wurde eine größere Flexibilität der Zügeinheiten bei Wartungs- und Fristarbeiten erreicht. Dennoch konnte man die neuen Zügeinheiten wie einen Triebwagenzug fahren, d. h. ein Umsetzen der Lok in den Endbahnhöfen war nicht mehr notwendig. Durch die Fernsteuerung der die Doppelstockzüge befördernden Spezial-Lokomotiven brauchte der Lokführer zur Gegenrichtungs-Fahrt einfach nur vom Führerstand der Lok auf den Führerstand des Doppelstockwagens oder umgekehrt zu wechseln und die Zügeinheit konnte ihre Fahrt wieder beginnen. Bei Triebwagenzügen war dieses Prinzip ja bereits erfolgreich zur Anwendung gekommen; für lokbespannte Züggarnituren kannte man es hingegen noch nicht. Was Paul Mauck damit vorschwebte, war das Prinzip des sogenannten 'Wendezuges'.

Nach Maucks weiteren Vorstellungen sollten die neuen Doppelstockzüge in dichter Folge als zuschlagfreie Personenzüge ohne Unterwegshalt zwischen den Hauptbahnhöfen von Hamburg und Lübeck pendeln. Im Wendezug-Verfahren würde dieses jeweils schnell und wirtschaftlich möglich sein und eine enorme Rationalisierung sowie Beschleunigung des Reisezugverkehrs Hamburg-Lübeck zur Folge haben.

#### DIE IDEE WIRD WIRKLICHKEIT \*\*\*\*\*

Doch waren derartige Pläne überhaupt zu realisieren? Waren Paul Maucks Vorstellungen nicht zu utopisch? Immerhin hatte man jahrzehntelang keine doppelstöckigen Eisenbahnwagen mehr in Deutschland gebaut. Und über Erfahrungen mit dem Betrieb von ferngesteuerten Lokomotiven verfügte man überhaupt nicht.

Aber die Konstruktionsstellen der LBE und die deutsche Eisenbahn-Industrie bewiesen, daß Paul Maucks Pläne durchaus in die Realität umzusetzen waren. Und dieses in einer Rekordzeit. Die renommierte Lokomotivfabrik Henschel in Kassel (die für die LBE schon viele Lokomotiven gebaut hatte) begann mit dem Bau der Spezial-Lokomotiven, während die Waggonfabriken WUMAG in Görlitz und Linke-Hofmann-Busch in Breslau mit der Montage der ersten Doppelstockwagen begannen (nachdem hier in der LBE-Hauptwerkstatt in Lübeck zunächst ein entsprechendes 1:1-Versuchsmodell dieser Wagen erstellt worden war). Dieses alles nach Plänen, die die LBE und die beteiligten Industrieunternehmen gemeinsam erarbeitet hatten.

Die Doppelstockwagen wurden als sechsachsige Zwillingsseinheiten mit Jacobs-Drehgestell in der Mitte ausgebildet. Die 46 m langen und 4,32 m (über Schienenoberkante) hohen Fahrzeuge wurden äußerlich in grau-gelber Farbgebung gehalten. Grau signalisierte außen schon von weitem die 3.- Klasse-

Bereiche der Doppelstockwagen, gelb die 2.-Klasse-Bereiche der neuartigen Wagen. Neben dem Schriftzug der Eigentümerbahn ('LÜBECK-BÜCHENER EISENBAHN') wiesen die neuen Doppelstockwagen an den Längsseiten auch mit zwei großen Schriftzügen auf ihr Einsatzgebiet hin: 'H-L SCHNELLVERKEHR', wobei das 'H' für Hamburg und das 'L' für Lübeck stand.

Auch innen wurden die neuartigen Doppelstockwagen abweichend vom herkömmlichen Wagenmaterial gestaltet: Die Großräume des 3.-Klasse-Bereiches der Doppeldecker erhielten Kunstledersitze und die LBE-Doppelstockwagen sollten damit zu den ganz wenigen Eisenbahnfahrzeugen gehören, in denen man auch in der 3. Klasse gepulstert sitzen konnte; sonst waren ja in dieser Wagenklasse durchweg Holzbänke an der Tagesordnung.

Die Doppelstockwagen würden jeweils 258 Personen in der 3. Klasse und 42 Personen in der 2. Klasse befördern können, was ebenfalls eine grundlegende Rationalisierung für den Reisezugverkehr zwischen Hamburg und Lübeck bedeuten sollte. Mit den sie ziehenden oder in Fernsteuerung schiebenden Spezial-Lokomotiven würden die Doppelstockwagen über automatische Scharfenberg-Kupplungen verbunden sein. Für den geplanten Fernsteuer-Wendezugbetrieb baute man in die Doppeldecker jeweils an den Wagenenden Führerstände ein.

Der erste Doppelstockwagen für die Lübeck-Büchener Eisenbahn konnte von der Firma Linke-Hofmann-Busch in Breslau Ende März 1936 fertiggestellt werden. Von der Idee bis zur Wirklichkeit war damit nur ein einziges (!) Jahr vergangen. Eine enorme Leistung, die LBE und Fahrzeug-Industrie vollbracht hatten.

Inzwischen war auch die erste der beiden für den künftigen Schnellverkehr Hamburg-Lübeck vorgesehenen Spezial-Lokomotiven von der Lokfabrik Henschel an die Lübeck-Büchener Eisenbahn abgeliefert worden. Bei diesen Lokomotiven handelte es sich um kleine, aber flinke Tender-Maschinen mit Stromlinienverkleidung. Diese Lokomotiven verfügten über zwei große Treibachsen in der Mitte und jeweils eine Laufachse an den beiden Lokenden, was einer 1Bl-Achsfolge entsprach.

Die Stromlinien-Dampflok Nr. 1 der LBE war es denn auch, die den ersten LBE-Doppeldecker aus Breslau bei Linke-Hofmann-Busch abholte und ihn am 21.3.1936 über die 627 km lange Strecke bis Lübeck zog, wo er nach zwölfstündiger Fahrt um 20.05 Uhr eintraf. Als der Zug das LBE-Streckennetz aus Richtung Hagenow Land kommend am 21.3.1936 um 19.33 Uhr in Ratzeburg erreichte, erwarteten ihn dort viele LBE-Angehörige, die den Doppeldeckzug und seine Lok entsprechend bestaunten.

Im übrigen hielt man die ganze Sache aber noch mehr oder weniger geheim - die Lübeck-Büchener Eisenbahn wollte ihre neuen Zug-Garnituren entsprechend der technischen Neuerung und Bedeutung der Öffentlichkeit und den Eisenbahnverkehrs-Experten gebührend vorstellen. Recht verschwiegen wurde denn auch in den Tagen nach dem 21.3.1936 mit den Probefahrten der ersten Doppelstock-Zugseinheit (Stromlinien-Lok Nr. 1 und der erste LBE-Doppelstockwagen, der die LBE-Betriebsnummer 'DW 1' trug) von Lübeck aus bis nach Wandsbek vor die Tore Hamburgs begonnen. In der LBE-Werbeabteilung liefen zur gleichen Zeit die Vorbereitungen für eine wirkungsvolle Vorstellung der neuen Züge auf vollen Touren.

## DIE EISENBAHNWELT BLICKT AUF LÜBECK \*\*\*\*\*

Am Mittwoch, d. 7. April 1936 war es dann soweit - der erste Lübeck-Büchener Doppeldeckzug wurde im Rahmen einer großen Pressefahrt von Lübeck Hbf aus nach Lübeck-Travemünde und von dort aus nach Hamburg Hbf der Öffentlichkeit vorgestellt, Unter den 183 Gästen der Vorstellungsfahrt befanden sich auch Eisenbahnfachleute, die teilweise von weither angereist waren, um die Fahrt des ersten LBE-Doppeldeckers zu erleben und die neuen Fahrzeuge zu begutachten - sogar aus Japan und aus China kam man nach Lübeck !!! Über die Vorstellungsfahrt und die neuen Zug-Einheiten berichteten nicht nur die Zeitungen aller großen deutschen Städte, sondern auch die Presse in Großbritannien, Dänemark, Finnland, Ungarn, Polen und in New York sowie in Johannesburg ! Die Lübeck-Büchener Eisenbahn, eine zu den anderen Bahnverwaltungen vergleichsweise kleine Privatbahn, hatte Weltruhm erlangt. Zu verdanken war dieses vor allem einem Mann, für den der 7.4.1936 sicher der wichtigste Tag in seinem Leben war und der zu Recht ganz im Mittelpunkt der damaligen Präsentationsfahrt stand: Dem genialen Eisenbahn-Konstrukteur Paul Mauck, der eine bahnbrechende Idee in kürzester Zeit in die Wirklichkeit umgesetzt hatte.

## DER H-L SCHNELLVERKEHR MIT DOPPELDECKERN BEGINNT \*\*\*\*\*

Und das diese Idee gut und richtig war, sollte sich erst richtig noch in der folgenden Zeit beweisen, in der der Planbetrieb mit den neuen Doppelstockzügen anlief. Mit den ersten beiden Fahrzeugen, der Lok Nr. 1 und dem Doppelstockwagen 'DW 1' begann man am 2.5.1936 den planmäßigen Betrieb zwischen Hamburg und Lübeck, wobei diese Garnitur zunächst in den Plänen des bislang im zuschlagfreien Ohne-Halt-Personenverkehr Hamburg-Lübeck-Hamburg eingesetzten Doppel-Dampftriebzuges der LBE eingesetzt wurde. Der Triebzug wanderte auf die Bahnverbindung Lübeck-Büchen-Lüneburg ab, auf der ebenfalls zu einem großen Teil LBE-Fahrzeuge im Einsatz waren.

Anfang Mai wurden dann auch die zweite Stromlinien-Dampflokomotive sowie ein zweiter Doppelstockwagen an die LBE abgeliefert. Diese Fahrzeuge erhielten die LBE-Betriebsnummern 2 (Lok) und DW 2 (Wagen). Mit ihnen war es möglich zum Fahrplanwechsel am 15.5.1936 den Eisenbahn-Schnellverkehr auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck im geplanten Umfang voll aufzunehmen.

Ab 15.5.1936 verkehrten die beiden Doppelstock-Zugseinheiten der LBE im H-L SCHNELLVERKEHR der LBE, wobei mit diesen Garnituren fünf zuschlagfreie Personenzüge ohne Halt von Hamburg nach Lübeck bzw. umgekehrt gefahren wurden. Bei diesen fünf Zugpaaren fuhren drei Zugpaare über Lübeck Hbf hinaus von Hamburg bis nach Lübeck-Travemünde Strand und umgekehrt. Die Doppelstock-Zugseinheiten benötigten für die Fahrt von Hamburg nach Lübeck vierzig Minuten und für die Fahrt von Hamburg nach Lübeck-Travemünde sechzig Minuten. Eine Rekordfahrzeit - der Eisenbahn-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck hatte begonnen.

Und er erfreute sich schon bald großer Beliebtheit. Schnelle Fahrzeiten ohne Zahlung eines Zuschlages und ein verhältnismäßig hohes Maß an Komfort honorierten die Benutzer des neuen Eisenbahn-Schnellverkehrs zwischen Hamburg und Lübeck durch häufige Fahrten mit den neuen Doppelstockzügen der LBE, die schon bald als 'Volkswagen der Schiene' bezeichnet wurden.

Auch der Wendezugbetrieb, in dem die neuen Doppelstock-Zugseinheiten gefahren wurden, bewährte sich gut. Bei Schiebefahrt mit ferngesteuerter Lok befand sich auf der Lokomotive nur der Heizer, während der Lokführer die Maschine vom Führerstand des Doppeldeckers aus bediente. Lokführer und Heizer konnten sich dabei im Bedarfsfalle über eine Lautsprecher-Anlage verständigen.

## WEITERE FAHRZEUGE FÜR DEN H-L SCHNELLVERKEHR

\*\*\*\*\*

Die guten Betriebsergebnisse mit den neuen Doppelstock-Zugeneinheiten sowie die ansteigenden Fahrgastzahlen, die der neue Eisenbahn-Schnellverkehr zwischen Hamburg und Lübeck mit sich brachte, bewogen die Lübeck-Büchener Eisenbahn im Spätsommer des Jahres 1936, weitere sechs Doppelstockwagen und eine weitere Stromlinien-Lokomotive für den H-L SCHNELLVERKEHR zu beschaffen. Der entsprechende Auftrag zum Bau dieser Fahrzeuge ging wieder an die Firmen Henschel, WUMAG und Linke-Hofmann-Busch, die daraufhin sofort mit der Herstellung des bestellten Fahrzeugmaterials begannen.

Dabei wurden auch geringfügige Unzulänglichkeiten, die sich beim Betrieb mit den beiden ersten Doppeldecker-Einheiten im Verlauf des Sommers 1936 gezeigt hatten, beseitigt. Abgesehen von diesen nicht umfangreichen Veränderungen entsprachen die nachträglich bestellten Doppelstockwagen sowie die dritte Schnellfahrlok aber den bereits in Betrieb befindlichen Schnellfahr-Maschinen 1 und 2 sowie den Doppelstockwagen DW 1 und DW 2. Die neue Lok erhielt bei der LBE die Betriebsnummer 3 und die nachgelieferten sechs Doppelstockwagen wurden als DW 3 - DW 8 in den LBE-Fahrzeugpark eingereiht.

Alle nachbestellten Fahrzeuge für den H-L SCHNELLVERKEHR standen der LBE zum Wechsel auf den Sommerfahrplan 1937 im Mai jenes Jahres zur Verfügung. Ab 22.5.1937 konnte der Eisenbahn-Schnellverkehr Hamburg - Lübeck insbesondere hinsichtlich der Fahrzeugkapazität ausgeweitet werden, wo es wegen der damals nur in zwei Einheiten vorhandenen Doppelstockwagen im Sommer 1936 noch gewisse Engpässe gegeben hatte. Damit war es nun vorbei. Teilweise beförderten die Schnellfahr-Lokomotiven nun zwei Doppelstockwagen-Einheiten.

Fahrplanmäßig wurde das Angebot an Zügen des H-L SCHNELLVERKEHRS gegenüber dem Sommerfahrplan 1936 kaum geändert. Durch die Verlängerung der Aufenthalte in Lübeck Hbf ergab sich allerdings im Durchlauf der Doppeldeck-Züge von Hamburg bis nach Lübeck-Travemünde und umgekehrt eine leichte Fahrzeitverlängerung.

Durch die Ausweitung des Bestandes an Doppelstockwagen konnte die LBE auch den ebenfalls von ihr im Zuge ihrer Hauptbahn Hamburg-Lübeck betriebenen Vorortbahn-Verkehr Hamburg Hbf - Ahrensburg und umgekehrt auf Doppelstockwagen-Wendezugbetrieb umstellen. Hier baute man zur Beförderung der Doppelstockwagen LBE-Tender-Lokomotiven, die dem preuß. Typ T 12 entsprachen, ab Herbst 1936 für Wendezugbetrieb um und rüstete diese Maschinen sogar mit einer Stromlinien-Verkleidung aus, so daß sie äußerlich nun den auch von der Bevölkerung und der LBE-Belegschaft scherzhaft als 'Micky Maus' bezeichneten Schnellfahr-Lokomotiven 1-3 ähnelten.

Die LBE-Doppelstockwagen liefen nun also sowohl im H-L SCHNELLVERKEHR, als auch im Vorortverkehr Hamburg-Ahrensburg-Hamburg, was sich als eine große Rationalisierungsmaßnahme erweisen sollte.

Einer der Hauptmängel der LBE-Doppelstockwagen war ihre schlechte Belüftung, die man zu LBE-Zeiten dadurch zu verbessern suchte, daß man einfache Klima-Anlagen auf Beeisungs-Basis in die Doppeldecker einbaute. Ein Prinzip, das sich aber auch nicht recht bewährte. Für die Eisversorgung der Doppelstockwagen bestanden bei der LBE in Hamburg, Ahrensburg und Lübeck-Travemünde entsprechende Beeisungs-Anlagen. In Ahrensburg existierte darüber hinaus für die acht Doppeldecker der LBE eine große Spezial-Waschanlage.

Da sich die Beeisungs-Klima-Anlagen in den DW-Fahrzeugen nicht bewährten, erhielten diese Wagen 1937 elektr. Dachlüfter; der DW 8 wies zeitweise als Versuch eine Sonnenschutz-Rollverglasung auf.

In dem am 3.10.1937 in Kraft tretenden Winterfahrplan 1937/38 behielt die Lübeck-Büchener Eisenbahn in ihrem H-L SCHNELLVERKEHR den Grundfahrplan von fünf Zugpaaren bei. Diese Züge waren unter anderem in der Kursbuchtafel für die Strecke Hamburg-Lübeck an ihren 600er-Zugnummern zu erkennen. Weiterhin fuhren die H-L-Züge mit ihren Doppelstockwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h über die Bahnlinie Hamburg-Lübeck - und dieses ohne Unterwegshalt. Nur der erste H-L-Zug morgens von Lübeck nach Hamburg hielt auch in Reinfeld/Holst., Bad Oldesloe und Wandsbek. Ein weiteres H-L-Zugpaar hielt jeweils in Bad Oldesloe (bzw. auf der Fahrt Hamburg-Lübeck auch in Wandsbek).

Neben den Doppelstockzügen des H-L SCHNELLVERKEHRs gab es ja auf der LBE-Hauptbahn Hamburg-Lübeck auch im Reisezugverkehr weiterhin noch verschiedene Eilzüge sowie die Schnellzüge der Relation Hamburg-Lübeck-Rostock-Stettin und umgekehrt sowie Hamburg-Lübeck-Rostock-Warnemünde-Kopenhagen und umgekehrt und Hamburg-Lübeck-Rostock-Saßnitz-Trelleborg-Malmö und umgekehrt. Schnell- und Eilzüge waren im Gegensatz zu den H-L-Zügen aber zuschlagpflichtig. Zu erwähnen wäre in diesem Zusammenhang auch noch, daß es an zuschlagfreien Reisezügen zwischen Hamburg und Lübeck bzw. umgekehrt außer den Zügen des H-L-SCHNELLVERKEHRs ebenfalls noch einige Personenzüge auf dieser Verbindung gab, die auf allen Unterwegsstationen hielten und mit zweiachsigen Personenwagen älterer Herkunft gefahren wurden.

Die Züge des H-L SCHNELLVERKEHRs erfreuten sich auch in ihrem zweiten Betriebsjahr weiter großer Beliebtheit bei ihren Fahrgästen. Das lag zu einem großen Teil auch daran, daß diese Züge gegenüber dem herkömmlichen Fahrzeugmaterial dem Fahrgast eine gewisse Eleganz und einen nicht unerheblichen Komfort boten. Die gepolsterten Sitze in der 3. Wagenklasse wurden bereits erwähnt. Angemerkt sei aber hier auch noch der Service, daß LBE-Bedienstete den Fahrgästen der H-L-Züge schweres Gepäck sofort beim Einstieg in die Doppelstockzüge abnahmen, das Gepäck im Packraum dieser Züge am 3. Klasse-Wagenende des jeweiligen Doppeldeckers verstauten und am Ausstiegsbahnhof den Reisenden das Gepäck wieder aushändigten, so daß das Gepäck nicht am Sitzplatz abgelegt werden mußte. In der Anfangszeit des H-L SCHNELLVERKEHRs wurde dieser Service sogar hoch von livrierten Pagen durchgeführt. Bei allen diesen Serviceleistungen muß man bedenken, daß sie in zuschlagfreien Zügen geboten wurden. Züge, die mit schnellsten Fahrzeiten fuhren. Für damalige Verhältnisse eine Sensation im Verkehrswesen.

#### DER SCHNELLVERKEHR HAMBURG-LÜBECK KOMMT IN STAATSBAHN-HÄNDE \*\*\*\*\*

Leider konnte sich die Lübeck-Büchener Eisenbahn der Erträge und des Ruhmes, den ihr gerade die Doppelstock-Züge ihres H-L SCHNELLVERKEHRs einbrachten, nicht lange erfreuen. Völlig unerwartet kam im November 1937 die Nachricht, daß der Reichs- und Preußische Verkehrsminister sich entschlossen habe, die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit dem 1.1.1938 in die Hand des Deutschen Reiches zu überführen, da die LBE wichtige Reichsbahnstrecken miteinander verbinde. Das bedeutete die Verstaatlichung der Lübeck-Büchener Eisenbahn, der letzten großen deutschen Privatbahn. Dabei darf aber nicht außer Acht gelassen werden, daß die Deutsche Reichsbahn zuletzt so viele LBE-Aktien besaß, daß sie über 86 % des LBE-Stammkapitals verfügte. Eine zuletzt fast völlig staatliche Privatbahn wurde nunmehr völlig in die Staatsbahn eingliedert, wengleich dieses auch angesichts der Tradition und des modernen Betriebsbildes der Lübeck-Büchener Eisenbahn für die meisten Beteiligten nicht ohne Wehmut geschah. Vielleicht war aber gerade das moderne und zukunftsweisende LBE-Betriebsbild der großen Reichsbahn-Schwester ein Dorn im Auge.

Wie auch immer - am 1.1.1938 gingen sämtliche Bahnlinien, Anlagen und Fahrzeuge sowie die gesamte Belegschaft der Lübeck-Büchener Eisenbahn in die Hände der Deutschen Reichsbahn über. Diese verwaltete den größten Teil des ehem. LBE-Streckennetzes von ihrer Reichsbahndirektion Schwerin aus. Lediglich der Streckenabschnitt Bad Oldesloe-Hamburg wanderte in den Bereich der Reichsbahndirektion Hamburg.

Die LBE-Fahrzeuge wurden sämtlich in den Reichsbahn-Fahrzeugpark eingereiht und mit Reichsbahn-Betriebsnummern versehen. Das galt natürlich auch für die LBE-Doppelstockwagen und die Schnellfahr-Tenderlokomotiven, die sie beförderten. Die Doppelstockwagen erhielten die Reichsbahn-Betriebsnummern 30 001 - 30 008 und wurden neu beim Bahnbetriebswagenwerk des Hamburger Hauptbahnhofes beheimatet. Die drei 'Micky-Maus'-Lokomotiven der LBE wurden mit den Reichsbahn-Betriebsnummern 60 001 - 60 003 versehen und im Bahnbetriebswerk Hamburg Berl. Bahnhof, das ebenfalls im Bereich von Hamburg Hbf lag, stationiert.

Im übrigen führte die Deutsche Reichsbahn mit den Lokomotiven 60 001 - 60 003 sowie den Doppelstockwagen 30 001 - 30 008 d. Schnellverkehr auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck fast unverändert weiter. Auch von der DR wurde dieser Schnellverkehr weiter als H-L SCHNELLVERKEHR bezeichnet - an den Doppelstockwagen wurde lediglich der Schriftzug 'LÜBECK-BÜCHENER EISENBAHN' gegen 'DEUTSCHE REICHSBAHN' ausgetauscht.

So weist denn auch der Sommerfahrplan 1938, gültig ab 15.5.1938, fünf Zugpaare im H-L SCHNELLVERKEHR auf, vier davon sogar im Durchlauf Hamburg Hbf - Lübeck-Travemünde und umgekehrt.

Fast alle Züge des H-L SCHNELLVERKEHRs fuhren nun mit zwei Doppelstockwagen-Einheiten - eine Folge des großen Fahrgast-Ansturmes auf diese Züge. Die Deutsche Reichsbahn plante aus dieser Situation heraus den Bau weiterer Doppelstockwagen für ihre neue Strecke Hamburg-Lübeck. Ein Plan, der letztendlich aber nie realisiert wurde.

Mit den von der Lübeck-Büchener Eisenbahn übernommenen Schnellfahr-Tendermaschinen 60 001 - 60 003 (ex LBE 1 - 3) konnte sich die DR dagegen nie so recht anfreunden. Das lag z. T. sicher auch an der Tatsache, daß die Maschinen bei der Beförderung von zwei Doppeldeckern gewisse Schwierigkeiten zeigten - und die Bildung der H-L-Züge mit zwei Doppelstockwagen war ja im Sommerfahrplan 1938 an der Tagesordnung. Vor allem hatte die Reichsbahn hier Bedenken hinsichtlich der Bremsgewichte und eine genaue Berechnung des Reichsbahnzentralamtes Berlin ergab im Frühjahr 1939, daß die Durchführung des H-L SCHNELLVERKEHRs im bisherigen Umfang nur bei einem generellen Umbau der Lokbremsen an den Maschinen 60 001 - 60 003 durchführbar war. Ein solcher Umbau erschien der Reichsbahndirektion Hamburg aber wirtschaftlich und finanziell nicht vertretbar. Daher wurden die Lokomotiven 60 001 - 60 003 zum Wechsel auf den Sommerfahrplan 1939 aus dem H-L SCHNELLVERKEHR herausgenommen. Eine weitere Verwendungsmöglichkeit für die erst drei bzw. zwei Jahre alten, ja speziell nur für den H-L SCHNELLVERKEHR gebauten Lokomotiven war schwierig. Man baute die Wendezugsteuerung aus und setzte die ehemaligen Schnellfahr-Maschinen zunächst im Rangier- und Arbeitszugdienst in Hamburg, später dann auf Nebenstrecken im mittleren Schleswig-Holstein ein - also in Diensten, für die die 'Micky-Maus'-Renner nie gebaut worden waren. 1942 wurden dann alle drei 60er von der DR ausgemustert und in Heizlokomotiven umgebaut. Zwei Maschinen (60 002 und 60 003) retteten sich noch zur DDR-Reichsbahn in die Nachkriegszeit hinüber und wurden hier nach Heizlok-Diensten 1954 bzw. 1963 ausrangiert. Das Schicksal der 60 001 ist ungeklärt. So ist das Ende der Lokomotiven, die einmal den Eisenbahn-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck 1936 einleiteten, ziemlich

unrühmlich, was man über die doppelstöckigen Wagen, die diese Maschinen von Mai 1936 bis Mai 1939 beförderten, nicht sagen kann.

Ab 15.5.1939 wurden im H-L SCHNELLVERKEHR die Doppelstockwagen von den auch auf die Reichsbahn übergegangenen LBE-Schnellzuglokomotiven des preuß. S-10-Typs befördert. Da diese Maschinen nicht über die automat. Scharfenberg-Kupplungen der Doppelstockwagen verfügten, wurden die Doppelstockzüge mit diesen Lokomotiven über Übergangskupplungen verbunden. Gefahren wurde in der Regel mit zwei Doppelstockwagen. Wegen des Einsatzes von S-10-Maschinen war ein Wendezugbetrieb aber nicht mehr möglich. Im Wendezugbetrieb fuhren die ex-LBE-Doppeldecker nun nur noch im Vorortverkehr Hamburg-Ahrensburg, wo sie weiterhin mit den im Herbst 1936 hierfür umgerüsteten (siehe Seite 6) und 1938 von der Reichsbahn übernommenen Lokomotiven fuhren.

Im H-L SCHNELLVERKEHR gab es im Sommerfahrplan 1939 nur noch zwei Züge, die zwischen Lübeck und Hamburg ohne Halt fuhren und eine Fahrzeit von 40 Minuten aufwiesen. Alle anderen H-L-Züge hatten längere Fahrzeiten, hielten in Bad Oldesloe und z. T. auch in Hamburg-Wandsbek und in Ahrensburg.

Um den H-L SCHNELLVERKEHR wieder im Wendezugbetrieb fahren zu können, hatte das Reichsbahn-Maschinenamt Hamburg den Vorschlag ausgearbeitet, fünf Reichsbahn-Tenderlokomotiven der Baureihe 78.0 (ehem. preuß. T 18) für Wendezugbetrieb umzubauen und mit Scharfenberg-Kupplungen für den Einsatz im H-L SCHNELLVERKEHR auszurüsten. Dieser Umbau wurde genehmigt und sollte von der Lokomotivfabrik Henschel durchgeführt werden. Der Ausbruch des 2. Weltkrieges am 1.9.1939 ließ den Umbau von fünf 78ern für den Einsatz im Eisenbahn-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck nicht mehr zur Verwirklichung kommen.

#### KRIEGSBEDINGTE EINSCHRÄNKUNGEN UND EINSTELLUNGEN

\*\*\*\*\*

Mit dem Ausbruch des 2. Weltkrieges erfuhr auch der H-L SCHNELLVERKEHR sehr starke Einschränkungen: Ein H-L-Zug nach dem anderen wurde gestrichen. Da auch auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck die Streckenunterhaltung nicht mehr so gründlich wie vor Kriegsausbruch durchgeführt wurde, mußte man die Geschwindigkeiten herabsetzen - außerdem sah man unter dem Motto 'unnötige Reisen verlängern den Krieg' wohl auch keinen Sinn mehr für einen Städte-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck. Immerhin weist der Winterfahrplan 1940/41 noch einen einzigen Zug von Lübeck nach Hamburg mit 600er-Zugnummer (der Zugnummern-Gruppe des H-L SCHNELLVERKEHRs, siehe Seite 7) auf. Dieser Zug, der Zug Nr. 606, verließ Lübeck Hbf um 9.54 Uhr und traf mit einem Halt in Bad Oldesloe nach 57 Minuten Fahrzeit in Hamburg Hbf ein. Aber auch dieser Zug als letzter Rest des Schnellverkehrs-Glanzes zwischen Hamburg und Lübeck, der erst fünf Jahre zuvor begonnen hatte, wurde 1941 gestrichen. Die ehem. LBE-Doppeldecker fuhren zwar noch von Hamburg nach Lübeck und zurück - dieses aber in langsamen Personenzügen, die auf allen Unterwegsbahnhöfen hielten. Einen H-L SCHNELLVERKEHR gab es nicht mehr - der entsprechende Schriftzug an den Doppeldeckern wurde übermalen und nach den großen Bombenangriffen auf Hamburg im Sommer 1943 (denen der ehemalige LBE-DW 6 zum Opfer fiel) wanderten die ehem. LBE-Doppelstockwagen in den Vorortverkehr Hamburg Hbf - Hamburg-Harburg - Hamburg-Neugraben und umgekehrt ab, wo sie zusammen mit den ex-LBE-Lokomotiven des Vorortbahn-Betriebes nach Ahrensburg für die nächsten Jahre wertvolle Dienste im Wendezugbetrieb leisten sollten.

Auch in der ersten Nachkriegszeit war an einen Eisenbahn-Schnellverkehr zwischen den beiden Hansestädten Hamburg und Lübeck nicht zu denken: Man war froh, daß überhaupt Züge auf dieser Bahnlinie fahren und oft genug reiste man als Passagier auch hier in den viel zitierten, aber der Realität entsprechenden offenen Güterwagen.

#### EIN NEUER BEGINN

\*\*\*\*\*

1949 erhielt die Bahnverbindung Hamburg-Lübeck dann einen neuen Besitzer: Die Deutsche Bundesbahn, die das gesamte Staatsbahnwesen in den drei Westzonen, aus der ebenfalls 1949 die Bundesrepublik Deutschland hervorging, betreiben sollte und damit auch die Bahnlinie Hamburg-Lübeck. Diese Strecke wurde der neuen Bundesbahndirektion Hamburg (bis 1951 noch Eisenbahndirektion genannt) unterstellt.

Inzwischen hatte sich das Leben wieder einigermaßen normalisiert und auch der Wiederaufbau des weitgehend zerstörten Eisenbahnwesens in Deutschland hatte bereits voll begonnen. In dieser Situation konnte die Deutsche Bundesbahn auch langsam an die Einrichtung von neuen Städte-Schnellverkehrszügen auf der Bahnverbindung Hamburg-Lübeck denken. Diese waren wichtiger denn je: Die Hansestadt Lübeck war durch die Kriegs- und Nachkriegsfolgen empfindlich getroffen worden. Lübecks mecklenburgisches Hinterland war durch die Zonengrenzziehung abgeschnitten worden; die Stadt selbst hatte viele Flüchtlinge aus den deutschen Ostgebieten aufnehmen müssen. Durch alle diese Ereignisse war die Arbeitsmarktlage in dem auch von Kriegszerstörungen heimgesuchten Lübeck denkbar schlecht und viele Menschen, die in Lübeck Wohnraum besaßen, waren gezwungen, sich in Hamburg Arbeit zu suchen. Hier sah der Arbeitsmarkt nicht ganz so katastrophal aus wie in Lübeck. Doch um nach Hamburg zur Arbeit und nach der Arbeit wieder zurück nach Lübeck zu gelangen, mußten die Lübecker Bewohner, die in Hamburg arbeiteten, die Eisenbahn benutzen. An eigene Autos, Fahrgemeinschaften und alle späteren Errungenschaften dieser Art, war 1949 ja nicht zu denken.

In dieser Situation begann die Deutsche Bundesbahn mit dem Aufbau einer zunächst noch bescheidenen Neuauflage des bis 1939 erfolgreich praktizierten Eisenbahn-Schnellverkehrs zwischen Hamburg und Lübeck. 1950 richtete die DB Eilzüge auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck ein, die auf der Fahrt von Hamburg nach Lübeck und umgekehrt jeweils nur in Bad Oldesloe hielten und eine Fahrzeit von 54 Minuten aufwiesen.

Neben diesen (immer noch) zuschlagpflichtigen Eilzügen fuhren auch einige wenige zuschlagfreie Personenzüge mit nur wenigen Halten auf der Strecke Hamburg-Lübeck. Die übrigen Personenzüge hielten aber auf allen Unterwegsbahnhöfen.

Eine knappe Stunde Fahrzeit je Richtung, Vorkriegs-Eilzugwagen, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit und Eilzug-Zuschlag waren zwar keinesfalls die Merkmale eines H-L SCHNELLVERKEHRS der Jahre 1936-1939 - aber immerhin: Ein Anfang war getan.