

DER STÄDTE-SCHNELLVERKEHR HAMBURG LÜBECK VON 1951-1959

In der Folge wurde der Eilzugverkehr Hamburg-Lübeck immer weiter ausgebaut. 1950/51 hatten auch die ehem. LBE-Doppelstockwagen, die nunmehr zum Fahrzeugbestand der Deutschen Bundesbahn gehörten, eine grundlegende Aufarbeitung erhalten, die von Maschinenbaufabrik Kiel (MaK) durchgeführt wurde. Im Rahmen dieser Generalrevision erhielten die sieben noch vorhandenen ex-LBE-Doppeldecker zur besseren Belüftung Klappenfenster, ein neues Gestühl sowie eine Neulackierung in dunkelgrüner Farbgebung. Bislang fuhren diese Fahrzeuge ja noch in der durch die Kriegs- und Nachkriegsjahre inzwischen völlig verwitterten grau-gelben Farbgebung, in der sie 1936/37 in Dienst gestellt wurden. Auch die aus dieser Zeit noch vorhandenen automatischen Scharfenberg-Kupplungen wurden gegen normale Schrauben-Kupplungen ersetzt. Die Führerstände des Wendezugbetriebes verblieben allerdings für die weitere Verwendung im Hamburger Vorortbahn-Verkehr - dieses allerdings nicht mehr wie zu LBE-Zeiten im Fernsteuerbetrieb, sondern in dem damals vor allem in Ballungsräumen gebräuchlichen, vereinfachten Dampflok-Wendezugbetrieb, der auf der Basis der in Schiffen verwendeten Maschinentelegraphen-Anlagen arbeitete.

Derart umgebaut kehrten die ehem. LBE-Doppelstockwagen bis zum Sommer 1951 in ihren Heimat-Stützpunkt, das Bww Hamburg Hbf, zurück. Dieses setzte die Doppeldecker ab Sommerfahrplan 1951 auch wieder auf der Strecke Hamburg-Lübeck ein - und zwar wurden mit den renovierten Doppelstockwagen fortan zwei Umläufe im Hamburger Vorortverkehr nach/von Hamburg-Harburg bzw. Hamburg-Neugraben im indirekten Wendezugbetrieb und vier Umläufe auf der Strecke Hamburg-Lübeck gefahren.

Hier wurden die Doppeldecker dringend für den neuen, sich immer weiter ausbreitenden Städte-Schnellverkehr benötigt. So fuhren die Doppelstockwagen künftig in den Zügen dieses Städte-Schnellverkehrs mit, der bereits wieder einen relativ dichten Fahrplan aufwies. Dabei fuhren die Züge dieses Städte-Schnellverkehrs auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck teils als Eilzüge, teils aber auch als 'Städte-Schnellverkehrszüge' (kurz 'S'), einer neuen zuschlagfreien Zuggattung, die man bis zur Abschaffung des Eilzug-Zuschlages im Jahre 1954 beibehielt.

E- und S-Züge auf der Strecke Hamburg-Lübeck wurden von DB-Dampflokomotiven Baureihen 38.10 (ehem. preuß. P 8), 41 (Einheits-Güterzuglok, die sich auch gut im Eilzugverkehr verwenden ließ) oder 78 (ehem. preuß. T 18) befördert, wobei bei den 78ern oft auch zwei Maschinen vor einem Zug zum Einsatz kamen. Die Zugbildung der E- und S-Züge Hamburg-Lübeck und umgekehrt sah in der Regel folgendermaßen aus:

Vorkriegs-Packwagen Gattung Pw 4 i,
ex-LBE-Doppelstockwagen,
Vorkriegs-Eilzugwagen BC 4 y oder
Vorkriegs-Schnellzugwagen BC 4 ü.

Je nach Bedarf wurde dieser Zugstamm insbesondere in den Zeiten des Berufsverkehrs um einen weiteren Doppelstockwagen oder um weitere Eil- bzw. Schnellzugwagen der Gattungen BC 4 y bzw. BC 4 ü verstärkt.

In jene Zeit der ersten fünfziger Jahre fällt auch das einzige schwere Unglück im Eisenbahn-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck. Ein Städte-Schnellverkehrszug von Hamburg nach Lübeck kam damals kurz nach Ausfahrt aus dem Hamburger Hauptbahnhof in der Nähe des Haltepunktes 'Berliner Tor' (der damals auch noch für den Fernverkehr in Betrieb war) durch einen großen Schienenbruch zur teilweisen Entgleisung. Ein als Verstärkung an der Zugspitze vor dem Packwagen des Zugstammes (in dem auch ein ex-LBE-Doppelstockwagen mitlief) wickelte sich als Folge dieser Entgleisung um einen Brückenpfeiler. In diesem Wagen waren zahlreiche Tote und Verletzte zu verzeichnen. Die Presse schrieb damals, daß das Unglück wohl nicht so schwer gewesen wäre, wenn der Packwagen des Zugstammes an der Zugspitze gelaufen wäre. Die BD Hamburg sah sich daraufhin veranlaßt, ihre

Zugbildungspläne für den Städte-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck zu ändern.

Eine teilweise Beschleunigung und Modernisierung dieses Städte-Schnellverkehrs trat ein, als ab Sommerfahrplan 1954 einige Eilzugkurse Hamburg-Lübeck und zurück mit den 1953 in Dienst gestellten dreiteiligen Neubau-Dieseltriebzügen der Baureihe 'VT 12' gefahren wurden. Diese Dieseltriebzüge waren immerhin 140 km/h schnell und trugen vorübergehend zu gegenüber den 100 km/h fahrenden, normalen lökbespannten Eilzügen im Städte-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck bei. Allerdings wurden die VT 12 bereits 1956 wieder aus diesen Diensten abgezogen. Sie wurden in anderen Zugkursen dringender benötigt.

Damit lag der Städte-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck (inzwischen führen hier gattungsmäßig nach Abschaffung des Eilzug-Zuschlages sämtlich Eilzüge) wieder der ausschl. Beförderung von Dampflokomotiven. Bei den Wagen tauchten allerdings schon vereinzelt die neu gebauten Eilzugwagen der Gattungen 'B 4 ym' und 'AB 4 ym' mit ihren charakteristischen Mitteleinstiegen auf.

Inzwischen hatte man die Gleise der DB-Hauptbahn Hamburg-Lübeck versuchsweise von 1.435 mm Spurweite auf 1.430 mm umgebaut - ein Versuch, von dem man sich eine höhere Laufruhe der Zugeinheiten versprach. In den siebziger Jahren baute man die Bahnlinie Hamburg-Lübeck im Rahmen von Gleiserneuerungen aber wieder auf 1.435 mm Regel-Spurweite zurück.

DER ALTE SCHNELLVERKEHR KOMMT WIEDER *****

Weitgehende Änderungen gab es dann im Eilzugverkehr Hamburg-Lübeck zum Sommerfahrplan 1959. Der größte Teil des Städte-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck wurde am 31.5.1959 umgestellt auf:

Vollständige Zugbildung mit modernen ym-Wagen

Wendezugbetrieb

Beförderung mit Diesellokomotiven der Baureihe V 200

Diese Umstellung war eine sensationelle Neuerung im Eisenbahn-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck, Erstmals kamen hier Diesellokomotiven zum Einsatz. Dabei handelte es sich um 2.200 PS starke Maschinen der Baureihe V 200, die die Deutsche Bundesbahn von 1953-1959 in 86 Exemplaren vor allem für den Fernschnellzug - und Schnellzugverkehr beschafft hatte, die aber auch über Wendezugeinrichtungen verfügten. Und im Wendezugbetrieb sollten die V 200 die artrein aus ym-Mittlereinstiegs-Wagen gebildeten Eilzüge Hamburg-Lübeck und zurück befördern. Dieses mit ferngesteuerter Lok wie zu Zeiten der LBE.

Jeweils zwei dieser Wendezug-Einheiten mit V 200 (das Bw Hamburg-Altona stellte die Lokomotiven, das Bw Lübeck das Lokpersonal) waren ab 31.5.1959 im Eilzugverkehr im Einsatz. Durch diese Umstellung waren spürbare Beschleunigungen im Städte-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck zu verzeichnen. Durchweg betrug die Fahrzeit nun bei den Diesellok-Eilzügen bei 120 km/h Höchstgeschwindigkeit nur noch durchschnittlich 45 Minuten, wobei alle Eilzüge in Bad Oldesloe und teilweise auch in Reinfeld hielten. Zum Teil liefen diese Eilzüge auch bis/ab Lübeck-Travemünde, später auch bis/ab Kiel und Neustadt/Holstein. Mit der beschriebenen Modernisierung des Eilzugverkehrs Hamburg-Lübeck im Jahre 1959 hatte der Eisenbahn-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck erstmals wieder den Standard des alten H-L SCHNELLVERKEHRs der Jahre 1936-1939 erreicht. Damals benötigten

die H-L-Züge zwar für die Fahrt über die Bahnlinie Hamburg-Lübeck nur 40 Minuten Fahrzeit bei ebenfalls 120 km/h Höchstgeschwindigkeit, aber diese Züge hatten auch keine Unterwegshalte und waren bedeutend leichter als die langen Eilzüge des Jahres 1959.

Diese wurden noch länger als ab Winterfahrplan 1959/60 auch wieder die ehem. LBE-Doppelstockwagen im Eisenbahn-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck mitliefen. Vier dieser schon seit Juni 1956 wieder ausschl. auf der Strecke Hamburg-Lübeck und seither mit den Betriebsnummern 30 991-30 996 versehenen Doppeldecker wurden im Sommer 1959 als Steuerwagen für den ferngesteuerten Diesel-Wendenzugbetrieb auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck umgebaut. Nach diesem Umbau kamen diese umgerüsteten Doppelstockwagen in den Eilzügen des Städte-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck als Verstärkungswagen zum Einsatz. Dabei liefen sie als Steuerwagen jeweils vor der V-200-Lok, die damit zwischen Verstärkungs-Doppeldecker und ym-Wagen-Zugstamm (in der Regel 2 ABym und 3 Bym sowie 1 B4ym-Steuerwagen) liefen.

DER SCHNELLVERKEHR HAMBURG-LÜBECK IN DEN SECHZIGER JAHREN

Da die im Städte-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck eingesetzten V-200-Maschinen auf die Dauer im Fernschnellzug- und Schnellzugbetrieb nicht zu entbehren waren, mußten sie ab 1962 wieder aus diesem Dienst abgezogen werden. Ihre Nachfolge traten die 1.900 PS starken, 1960-62 gebauten neun ersten Diesellokomotiven der Baureihe V 160 an. Diese als V 160 001 - V 160 009 bezeichneten Lokomotiven wurden wegen ihres rundlichen Lokkastens scherzhaft auch als 'Lollos' bezeichnet. Alle neun Maschinen wurden ab 1963 im Bahnbetriebswerk Lübeck stationiert, das diese Lokomotiven in erster Linie im Städte-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck einsetzte. Dieser konnte nun völlig auf Dieselmotoren umgestellt werden. Die letzten Eilzugläufe mit 4ler-Dampflokomotiven wurden aufgelöst - der Eilzugverkehr Hamburg-Lübeck war völlig auf Dieselbetrieb umgestellt.

Wagenmäßig beförderten die 'Lollos' zum einen die von den V 200 übernommenen ym-Einheiten mit Doppelstock-Steuerwagen-Verstärkung. Die aufgelösten letzten Dampfzug-Kurse waren dagegen mit V-160-Umstellung auch gleich wagenmäßig verändert worden: Erstmals kamen hier im Eilzugverkehr auch die neuen, aus rostfreiem NIROSTA-Stahl gefertigten Nahverkehrswagen der DB, allgemein 'Silberlinge' genannt, zum Einsatz. Diese die Gattung 'Bn' bzw. 'ABn' aufweisenden Wagen tauchten in der Folge mehr und mehr in den Eilzügen auf der Strecke Hamburg-Lübeck auf.

Mit weiterer Ausweitung des n-Wagen-Einsatzes im Städte-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck verfügte die DB den Abzug der ehem. LBE-Doppelstockwagen als Steuerfahrzeuge in diesem Schnellverkehr. Zwischen 1964 und 1968 erfuhren diese Wagen ihren dritten Umbau seit der Nachkriegszeit: Im Bundesbahn-Ausbesserungswerk Hannover-Lainhausen (das seit Schließung des Aw Lübeck im Jahre 1958 für die Instandsetzung dieser Fahrzeuge zuständig war) rüstete man die ehem. LBE-Doppeldecker DW 1, DW 5, DW 7 und DW 8 im folgenden Umfang um: Ausbau der Steuerabteile und Einrichtung eines Abteiles für Reisende mit Traglasten in einem der ehem. beiden Steuerabteile, Einbau neuer Stirnfenster Ausrüstung mit neuen Puffern, Verbesserung der Heizungsanlagen und Neulackierung im Grünton RAL 6020. Unter Belassung der Wendenzug-Steuerleitung wurden die auf diese Weise umgebauten Doppelstockwagen (ab 1968 trugen sie die neuen Computer-Nummern 50 80 26 20 800-1, 803-5, 805-0 und 804-3) weiterhin als Verstärkungs-Fahrzeuge in den Eilzügen auf der Strecke Hamburg-Lübeck eingesetzt. Sie liefen hier zusammen mit einem B4ym-Steuerwagen und einem B4ym jeweils vor der V-160-Lok, hinter der als Zugstamm sechs ym- oder n-Wagen, später teilweise auch schon gemischt, liefen. Die nicht umgebauten ex-LBE-Doppelstockwagen (ehem. LBE-DW 2 - DW 4) wurden in den sechziger Jahren ausgemustert und verschrottet.

1964 wies der Städte-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck-Hamburg insgesamt 12 Eilzüge in jeder Richtung auf. Mit diesem dichten Fahrplan hatte man vor allem auch den vielen Pendlern, die in Hamburg arbeiteten u. in Lübeck wohnten, Rechnung getragen. Aber auch für die Fahrt der Lübecker nach Hamburg zum Einkauf in den dortigen Groß-Kaufhäusern spielte der Eisenbahn-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck inzwischen eine gewisse Rolle.

Mit der Verdieselung des Bahnbetriebswerkes Lübeck in den sechziger Jahren hielten hier auch ab 1964/65 die aus den 'Lollos' weiterentwickelten und später dann in größeren Stückzahlen gebauten Serien-V 160 ihren Einzug. Diese ab 1968 als 216 bezeichneten Maschinen teilten sich fortan mit den 'Lollos' die Beförderungsleistungen im Städte-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck. Mit Umbeheimatung der 'Lollos' von Lübeck nach Hamburg-Harburg übernahmen die Serien-V 160 bzw. Serien-216 diese Leistungen 1967 dann ganz.

Die Maschinen der Baureihe 216 erwiesen sich aber im Laufe der Jahre als nicht völlig optimal für den Einsatz im Eilzugverkehr Hamburg-Lübeck. Besonders im Winter reichte die Leistung ihrer Heizkessel nicht für eine ausreichende Beheizung der langen Wagenzüge des Eilzugverkehrs Hamburg-Lübeck-Hamburg aus. Um hier Abhilfe zu schaffen, liefen ab 1966 bei sehr kalten Außentemperaturen im Winter in den Eilzügen auf der Strecke Hamburg-Lübeck Heizwagen mit, die man für diesen Betrieb eigens mit Wendezug-Steuerleitungen ausgerüstet hatte. Aber auch für die Aufholung von Verspätungen, die vor allem auch durch das Abwarten verspäteter Fernzüge in Hamburg Hbf entstanden, waren die V 160 bzw. 216 im Eilzugverkehr Hamburg-Lübeck-Hamburg nicht die idealsten Maschinen.

Durch die Elektrifizierung der großen Fernstrecken waren aber inzwischen genügend Lokomotiven der seit 1968 als 220 bezeichneten Baureihe V 200 frei. Derartige Maschinen waren ja bereits von 1959-1962 im Städte-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck eingesetzt gewesen und hatten sich hier sehr gut bewährt. Diese Tatsache bewog die DB. zu der Entscheidung, den gesamten Eilzugverkehr auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck mit Beginn des Sommerfahrplanes 1969 von den Maschinen der Baureihe 216 auf Lokomotiven der Baureihe 220 umzustellen, was auch geschah: Am 1.6.1969 gab das Bw Lübeck alle 216 an andere Bahnbetriebswerke ab und die 220 übernahmen zum zweiten Mal den Wende-Eilzugbetrieb Hamburg-Lübeck, nachdem sie hier ja bereits zehn Jahre zuvor schon einmal als V 200 im Einsatz gewesen waren. Mit der Rück-Umstellung des Eilzugverkehrs Hamburg-Lübeck-Hamburg auf 220 konnten die hier während des 216-Einsatzes aufgetretenen Mängel restlos beseitigt werden.

DIE VERÄNDERUNGEN DER SIEBZIGER JAHRE

In den siebziger Jahren kamen dann noch mehr n-Wagen in den Eilzugverkehr Hamburg-Lübeck-Hamburg, in dem im Verstärkungsbetrieb aber auch weiterhin die ehem. LBE-Doppelstockwagen mitliefen. Die im Städte-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck ebenfalls eingesetzten und auch bereits zwanzig Jahre alten ym-Wagen wurden zwischen 1976 und 1979 nach und nach modernisiert. Ihre Inneneinrichtung wurde der Inneneinrichtung der 'Silberlinge' angeglichen und außen lackierte man diese Wagen in der neuen beige-blauen Farbgebung der DB. Bei den bei dieser Wagengattung noch als Steuerwagen laufenden Fahrzeugen wurden die Steuerstände ausgebaut. Diese Wagen waren seither als Normal-Wagen im Einsatz. Dadurch sind im Eilzugverkehr auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck wie hier allgemein überhaupt seit 1977 nur noch BDnf-Steuerwagen, also Silberling-Steuerwagen in den Wendezügen im Einsatz. Diese BDnf wurden ab 1979 zu einem großen Teil mit neuen, geräumigeren Steuer-Führerhäusern ausgerüstet bzw. kamen fabrikneu gleich mit diesen neuen Führerhäusern in den Betrieb.

Mit Beginn des Winterfahrplanes 1977 wurden im Eilzugverkehr auf der Strecke Hamburg-Lübeck erstmals planmäßig auch die DB-Neubau-Diesellokomotiven der Baureihe 218 eingesetzt. Diese 2.500 PS starken Lokomotiven, die von 1971-1979 in vierhundert Exemplaren für die Deutsche Bundesbahn gebaut wurden, stellten eine Weiterentwicklung der Lok-Baureihe 216 aus den sechziger Jahren dar. Doch besaßen die 216 noch Dampfheizung, so war die 218 die erste größere DB-Diesellok-Baureihe, die mit elektrischer Heizung ausgerüstet war. Durch den teilweisen 218-Einsatz im Städte-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck ab Herbst 1977 war es erstmals auch möglich, dessen Züge elektrisch zu beheizen. Das brachte in der Anfangszeit aber noch gewisse Anlauf-Schwierigkeiten mit sich, die erst später vollständig ausgeräumt werden konnten.

EINE ÄRA GEHT ZU ENDE

Die Einführung des elektrischen Heizbetriebes im Eilzugverkehr Hamburg-Lübeck brachte daneben als wichtigste Änderung vor allem auch das Ende des Doppelstockwagen-Einsatzes in diesem Städte-Schnellverkehr. Wohl waren die hier eingesetzten n- und ym-Wagen sowohl für den Betrieb mit Dampfheizung als auch für den Betrieb mit E-Heizung ausgerüstet; die Doppelstockwagen der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn besaßen dagegen nur Dampfheizung. Eine Umrüstung der vier, in den Eilzügen auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck noch als Verstärkungswagen laufenden ex-LBE-Doppeldecker war aufgrund des Alters dieser Fahrzeuge kaum mehr vertretbar und wegen der Bauweise der Doppelstockwagen auch schwierig. Ebenfalls kam wegen der flexiblen Wagen- und Lokumläufe eine Einstellung der Doppeldecker in weiterhin noch von 220 beförderten Zügen nicht in Betracht.

So stellte die Deutsche Bundesbahn ihre letzten vier Doppelstockwagen der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn schweren Herzens im Oktober 1977 ab. Der Ersatz dieser Wagen war nicht einfach - galt es doch Fahrzeuge zu ersetzen, die auf relativ kleiner Fläche über 200 Fahrgäste befördern konnten. Nur durch eine erhebliche Ausweitung der Zugstämme und Verstärkungs-Einheiten mit n-Wagen konnte hier Abhilfe geschaffen werden. Das Zugbegleitpersonal (Zugführer und Schaffner) war hingegen zum größten Teil froh über die Ausrangierung der letzten Doppeldecker auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck, waren diese Fahrzeuge doch durch ihre Bauweise ein 'Eldorado' für Schwarz- und Graufahrer.

Sieht man von der kriegsbedingten Unterbrechung ab, so waren die LBE-Doppelstockwagen über vierzig Jahre im Eisenbahn-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck eingesetzt. Eine stolze Leistung, die aber nicht darüber hinwegtäuschen konnte, daß diese interessanten und (mal abgesehen vom Zugbegleitpersonal seit der Abschaffung der Bahnsteigsperrn) viel geliebten Fahrzeuge im Oktober 1977 aufs Abstellgleis wanderten. Danach wurden die vier Doppeldecker zunächst noch in Lübeck als äußerste Betriebsreserve für den Eilzugverkehr auf der Strecke Hamburg-Lübeck vorgehalten und liefen hier sogar noch einige wenige Male in 218-beförderten Eilzügen! Im Frühjahr 1978 musterte die DB die ehem. LBE-Doppelstockwagen dann endgültig aus.

Einer blieb allerdings in Lübeck: Der Doppelstockwagen 50 80 26 - 20 804 -3 der ehem. LBE-DW 8. Diesen Doppeldecker übernahm mit finanzieller Unterstützung der Lübecker Possehl-Stiftung am 15.7.1978 der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) von der Deutschen Bundesbahn. Der VLV erhielt diesen Doppelstockwagen seither sowohl museal als auch betriebsfähig und hat ihn vom August 1978 bis 2010 für viele, viele Sonderfahrten eingesetzt. Der VLV war es auch, der den ehem. DW 8 der Lübeck-Büchener Eisenbahn im Sommer 1980 äußerlich wieder mit der alten grau-gelben LBE-Farbgebung und den Beschriftungen des H-L SCHNELLVERKEHRs versehen hat. So wurde durch den VLV-Doppelstockwagen, der auch häufig Gast bei Fahrzeugschauen,

Bahnhofsfesten usw. war, die Erinnerung an eine unvergessene Ära des Eisenbahn-Schnellverkehrs zwischen Hamburg und Lübeck wachgehalten: Die Ära der Doppelstockwagen, die diesen Schnellverkehr einst auch einleiteten.

DER TAKTFAHRPLAN WIRD EINGEFÜHRT

Nach Ausmusterung der letzten Doppelstockwagen kamen im Eisenbahn-Schnellverkehr ab 1977/78 ausschl. einstöckige Wagen der Gattungen n und y1 (wie die ym-Wagen inzwischen hießen) zum Einsatz. Traditionell wurden die Wagen für den Eilzugverkehr Hamburg-Lübeck-Hamburg auch weiterhin vom Bahnbetriebswagenwerk Hamburg Hbf gestellt (was noch bis 1994 so blieb). Befördert wurden die Wageneinheiten im Wendezugbetrieb mit DB-Diesellokomotiven der Baureihen 218 und 220.

Der Fahrplan des Eisenbahn-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck war seit den sechziger Jahren noch weiter verdichtet worden. Bis auf die Nachtstunden fuhren fast stündlich Eilzüge von Hamburg nach Lübeck und umgekehrt - im Berufsverkehr sogar z. T. halbstündlich.

Zum Sommerfahrplan 1982 führte man dann einen taktähnlichen Stunden-Fahrplan beim Eilzugverkehr Hamburg-Lübeck-Hamburg mit festen Minuten-Abfahrtszeiten ein. Das war eine große Verbesserung im Eisenbahn-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck, der damit fast schon an die Dimensionen von Nahverkehrs-Systemen heranreichte! Alle Eilzüge auf der Strecke Hamburg-Lübeck hielten in Bad Oldesloe und in allen Fällen nun auch in Reinfeld (vorher nur vereinzelt). Weiterhin gab es Durchläufe über Lübeck hinaus bis/ab Lübeck-Travemünde, Neustadt/Holst., Kiel und (im Sommer) auch Puttgarden.

Das Jahr 1984 brachte dann die Ausmusterung der letzten 220-Diesellokomotiven bei der Deutschen Bundesbahn. Die letzten 220-Maschinen der DB kamen sämtlich noch vom Bahnbetriebswerk Lübeck aus zum Einsatz - und dieses zu einem großen Teil noch im Eilzugverkehr der Bahnlinie Hamburg-Lübeck. Mit Beginn des Sommerfahrplanes 1984 kamen hier noch 218-Maschinen zum Einsatz. Auch hier ging eine Ära zu Ende: Fast zwanzig Jahre lang hatte die Lokbaureihe 220 bzw. V 200 die Züge des Städte-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck befördert und diesem Städte-Schnellverkehr nicht zuletzt 1959/60 wieder zu den alten Werten und der alten Attraktivität der Anfangszeit vor fünfzig Jahren verholfen.

Aber auch hier blieb ein Relikt in Lübeck erhalten: Seit dem Sommer 1984 ist die ehem. DB-Lok V 200 007 bzw. 220 007-9 als betriebsfähige Museums-Maschine des Verkehrsmuseums Nürnberg im Bahnbetriebswerk Lübeck stationiert. Völlig aufgearbeitet und äußerlich in den Zustand der fünfziger Jahre versetzt, wird die Maschine unter ihrer alten Betriebsnummer 'V 200 007' für Sonderfahrten und Sondereinsätze vorgehalten. Häufig war sie zusammen mit dem VLV-Doppelstockwagen unterwegs und beide erinnerten dann in lebendiger Weise an die vergangenen Epochen des Eisenbahn-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck. Hierbei darf man auch nicht außer Acht lassen, daß es V 200 006 und V 200 007 waren, die ab 31.5.1959 im damals erstmals mit Diesellokomotiven betriebenen Städte-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck zum Einsatz kamen.

Zurück zum Eilzugverkehr Hamburg-Lübeck der achtziger Jahre: Wegen großer Veränderungen im Intercity-Fernzugverkehr der DB mußten die Takt-Abfahrtszeiten im Eilzugverkehr auf der Strecke Hamburg-Lübeck mit Beginn des Sommerfahrplanes 1985 grundlegend geändert werden. Der Eilzugverkehr Hamburg-Lübeck-Hamburg war seit 1979 als Anschlußverbindung eng auf den Hamburg berührenden Intercity-Zugverkehr abgestimmt, womit der Eisenbahn-Schnellverkehr Hamburg - Lübeck seither eine zusätzliche Funktion übernommen hatte.

SCHNELLERE FAHRZEITEN AB 1. JUNI 1986

Mit dem Beginn des Sommerfahrplanes 1986 am 1.6.1986 trat im Eisenbahn-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck die wohl bedeutendste Neuerung seit der Einrichtung dieses Schnellverkehrs genau fünfzig Jahre zuvor ein: Ab dem 1.6.1986 verkehrten die Eilzüge des Städte-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck-Hamburg nicht mehr wie vorher mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, sondern künftig mit einer solchen von 140 km/h. Das hatte es im Eisenbahn-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck bis dahin noch nicht gegeben. Verbunden mit der Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit bei den Eilzügen auf der Strecke Hamburg-Lübeck am 1.6.1986 war zum gleichen Zeitpunkt eine Fahrzeitverkürzung auf durchschnittlich 42 Minuten mit jeweiligem Halt in Bad Oldesloe und Reinfeld. Damit waren die Fahrzeiten des alten H-L SCHNELLVERKEHRs der Jahre 1936-1939 wieder erreicht.

Die Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit für die Eilzüge der Bundesbahn-Strecke Hamburg-Lübeck ab 1.6.1986 auf 140 km/h bewirkte auch gravierende Änderungen in der Betriebsabwicklung des Eisenbahn-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck. So mußten beim Wagenmaterial größere Umtausch-Maßnahmen vorgenommen werden; denn künftig konnten hier nur noch n-Wagen für 140 km/h Höchstgeschwindigkeit und damit verbunden mit Rapid-Bremsen eingesetzt werden. D. h., daß die yl- (früher ym-) Wagen, die bis zum o. a. Zeitpunkt fast dreißig Jahre lang im Städte-Schnellverkehr Hamburg - Lübeck verwendet wurden und alle älteren 120-km/h-Silberlinge seit dem 1.6.1986 nicht mehr in den Eilzügen auf der Strecke Hamburg-Lübeck zum Einsatz kamen - sie wurden hier völlig durch die schon erwähnten Schnellfahr-Silberlinge mit R-Bremsen abgelöst.

Auch mit der neuen Höchstgeschwindigkeit wurden die Eilzüge der Bahnlinie Hamburg-Lübeck im Wendezugbetrieb gefahren. Allerdings wurden diese Züge hier nun von teilweise von zwei Lokomotiven der Baureihe 218 in Doppeltraktion befördert.

BEQUEMERE WAGEN IN DEN NEUNZIGER JAHREN

Die reduzierten Fahrzeiten im Eisenbahn-Schnellverkehr der Bahnlinie Hamburg-Lübeck waren auch notwendig, um der nach wie vor für diese Bahnlinie vorhandenen Autobahn-Konkurrenz in unmittelbarer Nachbarschaft wirksam zu begegnen. Auch für den Kfz.-Verkehr zwischen Elbe und Trave waren inzwischen schnellere Fahrzeiten möglich, nachdem die Autobahn Hamburg-Lübeck zwischen 1964 und 1988 nach und nach durchgehend von vier auf sechs Fahrspuren erweitert und gleichzeitig umfangreich erneuert und modernisiert worden war.

Aber es blieb zur Steigerung der Attraktivität des Eisenbahn-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck nicht nur bei dessen Fahrzeitverkürzung, sondern man gestaltete auch das für ihn verwendete Wagenmaterial bequemer und komfortabler. Hierfür wurden die hier eingesetzten n-Wagen in der ersten Hälfte der 1990er Jahre völlig umgebaut und modernisiert. Sie erhielten eine neue Inneneinrichtung mit bequemeren Sitzen u.einem zeitlich angepaßten Gesamt-Ambiente sowie äußerlich eine Neulackierung. Zunächst in mintgrün, später in roter Farbgebung. Nur die Wagengattungs-Bezeichnung 'n' verblieb bei diesen ehemaligen Silberling-Fahrzeugen. Aber auch in ihrem neuen und veränderten Außen- und Innengewand wurden sie im o. a. Schnellverkehr weiterhin von 218-Diesellokomotiven im Wendezugbetrieb befördert.

MIT WEITEREN NEUERUNGEN UND VERÄNDERUNGEN
IN DAS NEUE JAHRTAUSEND

Ab 1.1.1994 war für den Betrieb des beschriebenen Schnellverkehrs die damals als Bundesbahn-Nachfolgerin gegründete Deutsche Bahn AG (Kürzel wie bei der Bundesbahn weiterhin DB) zuständig. Innerhalb des Gesamtkonzerns der neuen DB wurde der o. a. Betrieb der zu diesem Konzern gehörigen Firma DB Regio AG übertragen. Die bezeichnete die zwischen Hamburg und Lübeck pendelnden Eilzüge ab 29.5.1994 gattungsmäßig neu als 'Regional Express' (kurz RE). Unter dieser Bezeichnung verkehren die Züge des zuschlagfreien Schnellverkehrs auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck noch heute.

Am 1.1.1996 wechselte die Zuständigkeit für die Gesamtorganisation, Finanzierung und Leistungsbestellung für den Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) in der Bundesrepublik Deutschland vom Bund auf dessen Länder. Im Falle des o. a. Schnellverkehrs wurde damit für den erwähnten Aufgaben- und Verantwortungsbereich das Verkehrs- und Wirtschaftsministerium des Landes Schleswig-Holstein maßgebend. Dieses beauftragte aber die DB Regio AG mit dem Betrieb des Eisenbahn-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck in gleichem Umfang und gleicher Ausstattung wie bisher in der Durchführung in Regie und auf Risiko der Deutschen Bahn AG.

Bald gewann aber auch schon die Freie und Hansestadt Hamburg umfangreichen Einfluss auf den o. a. Eisenbahn-Schnellverkehr; denn der Zuständigkeitsbereich und Tarif des Hamburger Verkehrs Verbundes (HVV) im Bereich der Bahnlinie Hamburg-Lübeck wurde hier über Ahrensburg hinaus bis Reinfeld/Holstein und damit bis vor die Tore Lübeck's (aber ohne die Trave-Hansestadt selbst) ausgedehnt. Zwischen Hamburg Hbf und Reinfeld/Holst. sowie umgekehrt waren nun auch die RE-Züge der genannten Bahnlinie mit HVV-Tickets benutzbar. Dadurch steigerten sich ohnehin schon hohen Fahrgastzahlen in diesen Zügen abermals.

DIE DOPPELSTOCKWAGEN KEHREN ZURÜCK

Um in der beschriebenen Situation die Platzkapazitäten in den zwischen Hamburg und Lübeck pendelnden RE-Zügen zu erhöhen, erinnerte sich die für den Betrieb dieser Züge inzwischen im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein zuständige DB Regio AG mit ihrem mittlerweile gebildeten Zweigbetrieb 'Regionalbahn Schleswig-Holstein' (RBSH) zusammen mit dem schleswig-holsteinischen Verkehrsministerium an ein altes, aber bewährtes Betriebssystem für den Eisenbahn-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck: Die DB Regio AG beschaffte für ihn 2006 abermals Doppelstockwagen. Nun solche in neuzeitlicher und moderner Form und Art. Mit diesen Neubau-Fahrzeugen wurden noch im gleichen Jahr die meisten der von Hamburg nach Lübeck und zurück rollenden RE-Züge ausgestattet.

Damit waren die einst hier so erfolgreichen Doppeldeck-Züge genau 70 Jahre nach der Ersteinführung derartiger Züge an dieser Stelle auf die traditionsreiche, inzwischen zum Netz der Deutschen Bahn bzw. deren DB Netz AG gehörenden Strecke Hamburg-Lübeck zurückgekehrt. Zunächst wurden die 'neuen Doppeldecker' hier noch von jeweils RBSH-Diesellokomotiven der Baureihe 218 befördert.

2007 begann aber nach langen Planungen und immer wieder verzögertem und aufgeschobenem Start die Umstellung der Bahnlinie Hamburg-Lübeck auf elektrischen Fahrbetrieb. Der konnte hier im Dezember 2008 eröffnet werden, was eine weitere Betriebsvereinfachg. für die RE-Züge dieser Bahnlinie brachte.

Im Dezember 2009 kamen weitere Neubau-Doppelstockwagen für die RE-Züge der o. a. Bahnlinie hinzu. Der RBSH-Betrieb der DB Regio AG verfügte nun für den Betrieb auf der Eisenbahnstrecke Hamburg-Lübeck über 64 Doppelstockwagen und die RE-Züge von Hamburg Hbf nach Lübeck Hbf und umgekehrt rollten nun von Montag bis Freitag alle 30 Minuten in jeder Richtung von frühmorgens bis spätabends und nicht nur wie vorher an diesen Tagen ausschl. im Berufsverkehr. Mit dem neuen 30-Minuten-Takt im RE-Zugverkehr von der Elbe an die Trave und umgekehrt entsprach das Angebot zuschlagfreier Züge hier nun durchaus dem Fahrplanangebot von S-Bahn-Linien mit dem elektr. Oberleitungsbetrieb der Fernbahn, und als solchen im Rhein-Ruhr-Raum, im Rhein-Neckar-Gebiet sowie in der Region Hannover-Hildesheim. Nachdem auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck deren Streckenabschnitt Bargteheide-Bad Oldesloe mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h befahren werden konnte, rollten durch die neuen RBSH-Doppelstockwagen auch die RE-Züge auf dieser Bahnlinie nun teilweise mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit. Weiterhin wurden sie von Elektrolokomotiven der Baureihe 112.1 befördert. Alle RE-Fahrzeuge der genannten Bahnlinie waren inzwischen im RBSH-Betriebswerk in Kiel beheimatet, Der Fahrzeugaustausch zwischen diesem Werk und dem Einsatzgebiet der Strecke Hamburg-Lübeck erfolgte über die Bahnverbindung Kiel-Hamburg.

Durch die zusätzliche Ausstattung des Eisenbahn-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck mit Doppelstockwagen konnte hier ab dem Dezember 2009 auf den Einsatz von einstöckigen Wagen der ehem. Silberling-Bauart zunächst völlig verzichtet werden. Sie kehrten dann aber nochmal in einen RE-Kurs von Montag bis Freitag auf die Strecke Hamburg-Lübeck zurück, wie auch einige wenige RE-Beförderungen hier noch als Leistungen für die Lok-Baureihe 218 per Diesel unterm Fahrdraht verblieben.

DER EISENBAHN-SCHNELLVERKEHR HAMBURG-LÜBECK IN DER GEGENWART UND EINIGE SEINER ZUKUNFTS-ASPEKTE

In der gegenwärtigen Betriebsform läuft der Eisenbahn-Schnellverkehr der Strecke Hamburg-Lübeck mit seinen doppelstöckigen RE-Zügen sehr gut und hat nach wie vor hohe Fahrgast- und Benutzerzahlen zu verzeichnen. Dieser Schnellverkehr war von Anfang an ein Erfolgsmodell und seine Geburtsstunde in der grösseren und umfangreicheren Form, die noch heute dieses Erfolgsmodell garantiert und fortsetzt, schlug vor genau 80 Jahren - im April 1936.

Allerdings gelangt der dichte und sehr gut genutzte Eisenbahn-Schnellverkehr der Strecke Hamburg-Lübeck betrieblich mehr und mehr an seine Grenzen. Die aktuell starke Auslastung dieser Bahnlinie mit großer Zugdichte bringt ihrem intensiven RE-Verkehr immer mehr Betriebsengpässe, zumal der Streckenabschnitt Hamburg-Ahrensburg durch die hier verkehrenden Vorortbahn-Züge zusätzlich belastet ist. Die Ausstattung dieses Streckenabschnittes mit einem dritten Gleis und auch die Schaffung einer eigenen S-Bahn-Strecke nach Ahrensbg. neben den Gleisen der bestehenden, o. a. Bahnlinie ist seit vielen Jahren im Gespräch. Dieses wichtige Projekt gelangt aber leider nur sehr langsam in konkrete Planungen. Wenn es denn einmal realisiert sein sollte, bringt es dem intensiven RE-Schnellverkehr der

Bahnlinie Hamburg-Lübeck wichtige und spürbare sowie auch notwendige Erleichterungen.

Befördert werden die hier pendelnden Doppelstock-Wendezüge wie schon seit dem Dezember 2008 und wie ebenfalls bereits erwähnt nach wie vor von am Beginn der 1990er Jahre gefertigten Elektrolokomotiven der Baureihe 112.1, deren Konstruktion noch auf (allerdings erfolgreicher und anhaltend zuverlässiger) DDR-Technik basiert. In den nächsten Jahren dürfte aber die Ablösung dieser nun zunehmend betagten, zuweilen auch als 'Super-Trabis auf Schienen' titulierten Lokomotiven durch neuartige Doppelstock-Elektrotriebköpfe zu erwarten sein, die der RBSH-Betrieb aktuell bereits für den RE-Zugverkehr der Strecken von Hamburg nach Kiel und Flensburg beschafft.

Heute fährt nach wie vor von Montag bis Freitag weiterhin jeweils alle 30 Minuten ein RE-Zug von Hamburg nach Lübeck und umgekehrt. Am Samstag und Sonntag geschieht dieses stündlich. Dann fahren diese RE-Züge aber von April bis zum Oktober eines jeden Jahres sämtlich über Lübeck Hbf hinaus bis/ab Lübeck-Travemünde, wie es ja bei vergleichbaren Zügen schon zu LBE-Zeiten der Fall war. Zwischen 1949 und 2009 gab es denn zwar auch Zug-Durchläufe Hamburg-Travemünde und zurück - das aber nur in vereinzelten Kursen.

Die RE-Züge der Bahnlinie Hamburg-Lübeck halten hier auch alle zum Ein- und Ausstieg in Bad Oldesloe und Reinfeld - stündlich wird auch zu gleichem Zweck in Ahrensburg gehalten. Die genannten RE-Züge, die nur in Bad Oldesloe und Reinfeld halten, verfügen über eine Fahrzeit von 44 Minuten, die RE-Züge, die zusätzlich in Ahrensburg halten, benötigen 46 Minuten. Die gesamte RE-Fahrzeit der Bahnlinie Hamburg-Lübeck mußte im Dezember 2015 wegen einer mehrjährigen Dauer-Baustelle in Hamburg und hiermit verbundenem Eingleis-Betrieb auf einem kurzen Streckenstück um 2 Minuten verlängert werden und liegen dadurch über dem LBE-Betrieb im Eisenbahn-Schnellverkehr Hamburg-Lübeck vor 80 Jahren, der damals noch mit Dampflokomotiven durchgeführt wurde.

Planmäßige Fahrzeiten von 40 Minuten und auch sogar etwas darunter erreichen auf der o. a. Bahnlinie nur die Züge der zuschlagpflichtigen Schnellverkehrs dieser Strecke - also die hier verkehrenden Reisezüge des Fernverkehrs, die aus ICE-, IC- und EC-Zügen bestehen. Wobei viele dieser Züge auch auf d. elektrifizierten Bahnlinie Hamburg-Lübeck nach wie vor mit Dieseltraktion fahren. Die Fernverkehrs-Reisezüge dieser Bahnlinie dürfen aber nur mit Fahrkarten des DB Fernverkehrs benutzt werden, HVV-Tickets und Fahrausweise des Schleswig-Holstein-Tarifs sind anders als in den RE-Zügen in den Fernverkehrs-Zügen nicht der Strecke Hamburg-Lübeck nicht gültig.

Innerhalb des schleswig-holsteinischen SPNV-Netzes verkehren die Züge RE-Züge des Eisenbahn-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck seit Ende 2015 unter der Liniennr. 'RE 8'. Im Jahr 2019 steht die Neuvergabe der Zugleistungen für diese RE-Linie durch das Land Schleswig-Holstein bevor. Es ist in vieler Hinsicht davon auszugehen, daß auch für die Zeit ab 2020 erneut die DB Regio AG und deren RBSH-Betrieb den Auftrag für diese RE-Zugleistungen erhalten; aber Mitbewerber durch DB-fremde Unternehmen sind bei dieser Ausschreibung durchaus zu erwarten und äußerst wahrscheinlich. Dort wo sie in Schleswig-Holstein in der Vergangenheit den Auftrag für SPNV-Leistungen erhielten (z. B. auf den Strecken Hamburg-Westerland/Sylt und Hamburg-Flensburg) gelang es der DB Regio und dem RBSH-Betrieb inzwischen entsprechende Leistungen wieder zurück in den Bereich und Betrieb der Deutschen Bahn AG zu holen. Spätestens bei einer SPNV-Neuvergabe für die Strecke Hamburg-Lübeck an die DB Regio AG dürften die 112er-Lokomotiven hier ausgedient haben.

Der letzte planmäßige RE-Kurs auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck mit einstöckigen ex-Silberling-Wagen (nach deren völligem Umbau unter damit verbundener farblicher Außen-Neugestaltung auch gerne als 'Rotlinge' bezeichnet) wurde im Dezember 2005 aufgegeben. Sporadisch und unplanmäßig tauchen aber auch seit dem genannten Zeitpunkt noch immer mal wieder einstöckige Steuerwagen im RE-Zugbetrieb der o. a. Bahnlinie auf. Sehr wenige 218-Einsätze sind hier nach wie vor sogar weiterhin regelmäßig - die große Hauptlast des beschriebenen Zugbetriebes tragen aber wie schon mehrfach erwähnt die 'Super-Trabis' der Elektrolok-Baureihe 112.1. Als Ersatz bei reperaturbedingtem 112-Ausfall und ebenfalls unplanmäßig tauchen bei der Beförderung der RE-Züge auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck seltenerweise auch mal Elektromaschinen der Baureihe 143 auf, die den 112ern ähnlich, aber älter als diese sind, im Gegensatz zu den 112-Schwestern noch direkt in der DDR gebaut wurden und nur über eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h verfügen. Im Falle von Ersatzbeförderungen im RE-Zugdienst Hamburg-Lübeck od. umgekehrt halten die 143er-Lokomotiven die strammen Fahrzeiten für diesen Zugdienst aber erstaunlich gut und unter lediglich geringfügigen Zugverspätungen. Geschichte im o. a. Zugdienst sind seit Dezember 2015 leider auch die hier im Berufsverkehr montags bis freitags eingesetzten sogenannten Sprinter-Züge, die jeweils von Lübeck nach Hamburg (morgens) und umgekehrt (abends) ohne Halt fahren. Diese einst als Ersatz für eingestellte Interregio-Züge eingerichteten Schnell-RE bewältigten die Fahrt von der Trave an die Elbe und zurück jeweils in 41 Minuten Fahrzeit, was ebenfalls an alte LBE-Fahrzeiten erinnerte. Dabei wurden die 'Sprinter-RE' der Strecke Hamburg-Lübeck bis zuletzt nicht von Elektrolokomotiven befördert, sondern von Dieselmotoren der Baureihe 218 ! Was damit zusammenhing, daß alle o. a. Sprinter im Zugdurchlauf Kiel-Lübeck-Hamburg und umgekehrt fahren, für den man auf einen Lokwechsel von V- auf E-Lok und umgekehrt zur Fahrzeiteinsparung in Lübeck Hbf verzichtete, zumal die 218er beim 'Sprint' auf der 'Rennbahn' Lübeck-Hamburg stets zeigten, was trotz ihres Alters noch in ihnen steckt. Wegen der schon erwähnten mehrjährigen Dauerbaustelle auf dieser Strecke in Hamburg (am dortigen Berliner Tor) wurden die bis dahin immerhin schnellsten zuschlagfreien Züge dieser Strecke leider wie gesagt im Dezember 2015 gestrichen - und das ersatzlos, um so den aktuellen Streckenengpass am Berliner Tor in Hamburg zu entlasten.

ERINNERUNGEN AN ALTE ZEITEN

An die Früh- und Anfangszeit des zuschlagfreien Eisenbahn-Schnellverkehrs der Bahnlinie Hamburg-Lübeck erinnerte wie schon an anderer Stelle beschrieben in lebendiger, rollender und gelungener Form gewissermaßen 'vor Ort' in Lübeck der Doppelstockwagen Nr. 8 der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE), den nach seiner DB-Ausmusterung 1978 der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) übernahm und ihn danach sowohl museal als auch weiterhin betriebsfähig erhielt. Der VLV führte mit diesem historischen LBE-Doppelstockwagen von 1978 bis 2010 Sonderzugfahrten im gesamten Deutschland sowie nach Dänemark, Schweden, Österreich, Luxemburg und in die Niederlande durch. Im Rahmen dieser nicht wenigen Einsätze, bei denen dieser Wagen von verschiedensten Lokomotiven befördert wurde, erinnerte der LBE-DW 8 an vielen, ebenfalls verschiedenen Orten deutlich an die Geschichte des Eisenbahn-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck bzw. wies auf dessen glorreiche Historie hin. In Lübeck selbst hatte der o. a. Museums-Doppeldecker ab 2009 sogar seinen Platz im Bahnsteighallen-Bereich des Hbf's. Vielfältige Probleme und zunehmende Schwierigkeiten bei der Erhaltung seiner LBE-DW's 8 führten den VLV 2012 leider in die Auflösung. Der beschriebene Wagen ging danach in den Bestand des DB Museums über, das ihn als als Standobjekt heute in seinem Hauptgelände

in Nürnberg in dessen Außengelände erhält - und damit leider weitab von seiner eigentlichen Lübecker Heimat, wo er zudem zumindest in seiner letzten Zeit sogar über einen Hallenplatz verfügte und nicht unter freiem Himmel zu stehen brauchte, wie es jetzt leider wieder in Nürnberg der Fall ist.

Nach wie vor ihren Standort in Lübeck haben die historischen Diesellokomotiven V 160 003 und V 200 007, die umfangreich an der Beförderung der Züge des Eisenbahn-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck in den 1960er und 1970er Jahren beteiligt waren. Die beiden genannten Lokomotiven werden heute in den Restanlagen des ansonsten seit vielen Jahren aufgelösten Bahnbetriebswerkes Lübeck erhalten, gehören aber ebenfalls zum Fahrzeug- und Exponatsbestand des DB Museums. Für die Erhaltung der o. a. Museums-Diesellokomotiven sorgen die BSW-Gruppe V 200 007 und der Verein Historische Eisenbahn-Fahrzeuge Lübeck e. V. (HEL). Die auch als 'Lollo' bekannte Maschine V 160 003 ist momentan leider nicht betriebs- und einsatzfähig, die Museums-Kollegin V 200 007 dagegen schon. Hin und wieder kommt sie vor Sonderzügen zum Einsatz und befährt dann auch die Strecke, auf der sie ab dem Mai 1959 an einer seinerzeitigen gelungenen und wirkungsvollen Neuauflage des Eisenbahn-Schnellverkehrs in moderner Form beteiligt war: Die Strecke Hamburg-Lübeck, die im August 2015 übrigens selbst 150 Jahre alt wurde. Bis 1984 war V 200 007 mit einer Unterbrechung der Jahre 1962-1969 am o. a. Schnellverkehr beteiligt.

Auch ein Wagen der beschriebenen Ära des Diesel-Beginns von diesem Schnellverkehr ist heute noch in Lübeck vorhanden und wird hier museal erhalten. Dieser Mitteleinstiegs-Wagen ist aber ebenfalls momentan nicht betriebsfähig. So wie leider viele der noch vorhandenen Fahrzeuge aus der Vergangenheit des Eisenbahn-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck.

Anlässlich seines 50-jährigen Bestehens im Jahre 1986 veranstaltete die damalige Deutsche Bundesbahn am 1. Juni 1986 mehrere öffentliche Sonderzugfahrten, für die die historische Diesellok V 160 003 und der ehem. LBE-Doppelstockwagen DW 8 eingesetzt wurden. Beide genannten Fahrzeuge waren damals noch voll betriebsfähig.

Zum 80-jährigen Bestehen des Eisenbahn-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck wurden dagegen leider keine Feierlichkeiten und Veranstaltungen durchgeführt. Sehr schade: Denn die bestimmt nicht kleine Leistung, die diese Einrichtung und dieses Angebot nach wie vor im deutschen Verkehrs- und Eisenbahnwesen nach wie vor darstellen und verkörpern, hätte eine entsprechende Würdigung mehr als verdient.

Michael Hecht.

