

Als die Deutsche Bundesbahn in der Mitte der 1970er Jahre ihre neue beige-blaue Fahrz.-Farbgebung einfuhrte, wurde es, wie auch schon an anderer Stelle gezeigt, ebenfalls in den Eilzugen d.Eisenbahn-Schnellverkehrs Hamburg-Lubeck fahrzeugnae3big bunt. So verla3st auf dem neben stehenden Bild die Lok 220 013 in alter, roter Farbgebung als Eilzug nach Hamburg den Lubecker Hbf im Sommer 1976. Der erste Wg. hinter der Lok ist ein ehem. Steuerwg., der bei der Umruestg.in einen Normalwagen auch gleich mit der o.a. Neufarben-Lackierung versehen wurde.Alle Mitteleinst.-Wg., die von gru3n in die beige-blaue Farbgebung umlackiert wurden, erhielten auch eine modernisierte Inneneinrichtung. Der o.a. Eilzug bestand mit Ausnahme d.nf-Steuerwagens am Zugschluss ausschl.aus derartigen Modernisierungsfahrzeugen d.Mitteleinst.-Typs. Auf dem Bild in der Mitte ist es genau umgekehrt wie oben.Der Eilzug, der hier 1975 abfahrtsbereit nach Hamburg Hbf im Lubecker Hbf steht, besitzt als Zuglok eine 220 in neuer, beige-blauer Farbgebung. (220 023), wa3hrend sich die Mitteleinst.-Wg.dahinter noch in gru3ner Farbgebung.u.Altbau-Ausfu3hrung pra3sentieren.Links ist auf d. Nachbargleis ein ehem.LBE-Doppeldecker zu sehen. Sehr selten konnte man in d.Eilzugen des Schnellverk.Hamburg-Lubeck geschlossene Fahrzeugketten in fast ausschl.beige-blaue Farbgebung erleben. Einer dieser seltenen Gelegenheiten bot ebenfalls im Sommer 1976 ein Eilzug nach Hamburg, der mit d. beige-blaue 220 012 und einer beige-blaue Wagenkette den Lubecker Hbf nach Hamburg verlies. Nur der Steuerwg. am Schlu3 war ein Silberling. Man beachte bei den beiden einzigen beige-blaue 220 des Bw Lubeck (220 012+023) die unterschiedl. Farbgestaltung d. Betriebsnummern an den Stirnseiten.



In der immerhin 45 (!) Jahre währenden ausschl. Diesel-Zeit des Eisenbahn-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck gab es auch immer wieder mal Züge in diesem Schnellverkehr mit 'Super-Power', wie auch schon an anderer Stelle erläutert u. illustriert; dort mit entsprechenden Szenen vom Frühjahr 1969. Aber auch in den 1970er Jahren waren derartige Züge immer mal wieder zu erleben - nun aber meist eher unplanmäßig. So z. B. beim von Hamburg Hbf nach Lübeck-Travemünde Strand fahrenden E 3056, der am 17.7.1976 in Lübeck Hbf eine 'Strand-Verstärkung' incl. Lok erhielt. Dadurch fuhr dieser Eilzug von Lübeck Hbf nach Lübeck-Travemünde mit doppelter Mitteltraktion, die aus den Lokomotiven 220 007 (heute Museumslok) als Maschine des Zugstamms und 220 048 dahinter als Masch. der Verstärkungseinheit bestand. Diese Einheit enthielt auch den Doppelstockwg. 20 803 (ex LBE-Wg. 5). Der so gebildete 'Jumbo'-Zug fuhr immerhin von Lübeck aus mit 4.400 PS in dessen Seebad Travemünde und ist auf dem oberen Bild vor seiner Abfahrt in Lübeck Hbf zu sehen. Man beachte auch die im Hintergrund auf Gleis 1 a abgestellten B3yg-Wagen und die 'Köf' (8. Rangierlok), die gerade einen einzelnen N-Wg. wegrangiert. Alles Geschichte !



Auf dem Bild darunter, das am 27.10.1974 entstand, zogen gleich drei PS-starke Diesel-Lokomotiven einen Eilzug von Lübeck nach Hrb., was fast an Bilder amerikanischer Dieselmotoren-Gespanne vor dortigen Güterzügen erinnert. Im Falle des auf der neben stehenden Aufnahme abgebildeten Eilzuges wurde für 2 von Lübeck nach Hrb. zu überführende 221-Maschinen die Lz-Fahrt eingespart, indem man sie als Vsp. vor diesem Zug und seiner ihn befördernden 220-Lok einsetzte. Damit verfügte er über eine Lokkraft von knapp 8.000 PS - durchaus vergleichbar mit 'US-Diesels-Super-Power'. Das beschriebene u. abgebildete Lok-Trio, das von Masch. 221 147 angeführt wurde, ist mit seinem Zug kurz vor Abfahrt in Lübeck Hbf zu sehen.



Die beiden anderen Lokomotiven waren 221 132 u. 220 013.



Wenige Eilzüge der Bahnlinie Lübeck-Hrb. wurden planmäßig jew. von einer der ebenfalls im Bw Lübeck beheimateten 221-

Lokomotiven befördert. Die 221 kamen hier sonst nur vor den F-, D- u. Güter-Zügen zum Einsatz. Auch vor dem TEE 'MERKUR'. Aber ein Sa+So in d.1970er Jahren von Harbg.üb.Lübeck n.Puttgarden u.zur.fahrender Ausflugs-Eilzug wurde durchgehend auch von einer 221 gezogen. Dieser Zug ist auf dem untersten Foto auf seiner Rückfahrt als E 3075 von Puttgarden nach Hrb. am 17.7.1976 in Lübeck-Genin zu sehen. Hinter der Lok (ebenfalls 221 147 !) lief einer der damals noch auf d.Strecke Lübeck-Hrb. seltenen Silberlinge für 140 km/h Hg. Fotos: Oben + Mitte = Michael Hecht. Unten = Dr. Ullrich Huckfeldt.

Nicht wie an anderer Stelle und an gleicher Stelle aufgenommen präsentiert sich der Harburger Hbf auf dem neben stehenden Bild nicht im wettermäßigen Grau des Februars, sondern in der Abendsonne eines Septembertages von 1970. Die Wendezugeinheit des nach Lübeck Hbf u. L.-Traveniündefahrenden E 2035 wird von der diesen Zug befördernden 220-Diesellok aus dem Harburger Hbf heraus geschoben. Kaum erkennbar und schon im Abendschatten verschwunden wartet im Hintergrund die DR-Lok 01 508 mit dem Schnellzug D 165 auf dessen Ausfahrt und ganz links hält sich Rangierlok 290 157 auf, die an dieser Stelle recht ungewöhnlich war. Es gehört zwar nicht unmittelbar zum Thema, aber dennoch soll auf dem neben stehenden Foto auch die Ausfahrt von D 165 aus Harburg Hbf mit seinem Reichsbahn-Dampfross gezeigt werden. Auf dem Bild darunter verläßt im Winter 1974 ein ebenfalls von einer 220 beförderter Eilzug Lübeck in Richtg. Harburg und fährt hier am damals noch voll aktiven Bw vorbei, in dem sich gerade drei 220-Schwestern-Maschinen aufhalten. Die Schiebebühne d.Bw's Lübeck war zum Aufnahmezeitpkt. gerade ausgebaut. Reste von ihr sind im rechten Bildteil erkennbar. Im Bw Lübeck waren sehr viele Lokomotiven des Eisenb.-Schnellverkehrs Harburg-Lübeck beheimatet. Die 220 bzw. V 200 von 1972-bis zum 220-Schluss bei d. DB 1984. An die grosse V-200-Zeit in Lübeck erinnert heute noch in der Trave-Hansestadt d.betriebfähige Museumslokomotive V 200 007, die auf dem unteren Bild am 15.8.2010 im Hbf ihres nach wie vor aktuellen Heimat-Standortes zu sehen ist. Sie ist hier das letzte betriebsfähige Museums-Fahrzeug des Eisenb.-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck !!
Fotos: Michael Hecht.



Auf einer Fahrzeugausstellung, die im Oktober 1972 in Lübeck Hbf stattfand, wurde an dieser Stelle erstmals einer der damals neuen Silberling-Steuerwag. mit geräumigerem Führerstand präsentiert und vorgestellt. Die Stirnfront dieser Wagen wurde vom Bundesbahn-Ausbesserungswerk Karlsruhe entwickelt u. konstruiert und deshalb als 'Karlsruher Kopf' bezeichnet. Es sollte aber vom o.a. Vorstellungs- u. Präsentations-Zeitpunkt noch fünf Jahre dauern, bis derartige Steuerwag. erstmals planmäßig in und um Lübeck zum Einsatz kamen.



In den ausgehenden 1980er Jahren begann eine umfangreiche Modernisierung der DB-Steuerwag. mit Karlsruher Kopf, wobei diese Fahrzeuge zunächst einen mint-grünen Anstrich erhielten. Ein derart neu gestalteter Steuerwagen ist auf dem mittleren Bild am 12.10.1988 im Bhf. Lübeck-Travemünde Strand zu sehen; denn in dieser Form kamen diese Fahrzeuge nun auch teilweise im RE-Zugverkehr der Strecke Hamburg-Lübeck und ihrer Verlängerung nach Travemünde zum Einsatz. Rechts neben dem mint-grünen n-Steuerwag. mit 'Karlsruher Kopf' ein Urahn aus allererster DB-Steuerwag. Ära, wie er von 1959 bis 1975 auch noch im Schnellverk. Hambg.-Lübeck lief. 1988 war d. abgebildete Steuerwagen-Veteran bereits Museums-Fahrzeug, das mit einem Sonderzug nach Travemünde gekommen war.



Die in den 1990er Jahren modernisierten Steuerwag. mit 'Karlsruher Kopf' erhielten in der Mehrzahl schon die neue Rot-Farbgebung der DB-Regio-Sparte. In dieser Form u. mit neu gestalteten Fahrgastbereichen kamen diese Steuerwag. noch bis Ende 2009

in und um Lübeck zum Einsatz - incl. letzter RE-Zugleistungen auf der Strecke Hamburg-Lübeck ! Auf den unteren Bildern sind derartige Steuerwagen im Februar 2009 (obere Aufnahme) und Juni 2009 (untere Aufnahme) im Lübecker Hbf zu sehen. Dieses jeweils in Nachbarschaft von 628-Triebwagen, deren Plan-Einsatz hier im Spätherbst 2015 endete. Fotos: Michael Hecht.

In der Mitte der 1970er Jahre wurden die Mitteleinstiegs-Steuerwagen aus den 1950er Jahren in den Eilzügen des Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck durch Silberling-Steuerwagen abgelöst, die in 1960er Jahren gebaut worden waren und damals von der Bauart her die Stirnfronten von den o.a. Mitteleinstiegs-Fahrzeugen übernahmen. Als die durch 'nf'-Steuerwagen des Silberling-Typs abgelöst wurden, gestaltete man einige von ihnen unter Demontage der Steuer- u. Führerstands-Einrichtungen in Normalwagen um. Die Silberling-Steuerwagen verloren in den 1970er Jahren hingegen ihre Übergangsmöglichkeiten zu anderen Wagen an den Führerstandsseiten und verbunden damit hier auch den für diesen Übergang notwendigen Gummiwulst. Derart umgerüstet machten sich die Silberling-Steuerwg. (nf) ab Mitte d. 1970er Jahre auch verstärkt in den Eilzügen d. Strecke Hambg.-Lübeck nützlich, so daß hier auf die Mitteleinstiegs-Fahrzeuge als Steuerwagen verzichtet werden konnte. Ab 1977 tauchten in diesen Eilzügen aber auch die an anderer Stelle abgebildeten Silberling-Steuerwg. mit 'Karlsruher Kopf' auf. Steuerwagen des nf-Typs mit alter 'Hasenkasten'-Stirnfront, aber schon entferntem Gummiwulst sind auch auf den nebenstehenden oberen Bildern in Lübeck Hbf in den 1970er Jahren zu sehen. Einmal beim Verschub vom Hbf in dessen Abstellanlage durch die Hbf-Rangierlok (333) und darunter (am 19.7.1975) abgestellt auf Gleis 10 neben der Bahnsteighalle. Die Lok 220 042 wartete auf diesem Gleis auf die Übernahme eines Hamburger Eilzuges, bei dem die 220 ausgetauscht wurde. Auf dem Bild darüber ist im Hintergrund der aus einem Vorkriegs-Dieseltriebwagen umgebaute Funkmesswagen zu erkennen, der Lübeck in der Mitte der 1970er Jahre wg. Umstellg. d. Bahnfunk-Frequenz auf d. Bahnlinie Lübeck-Puttgarden besuchte. In den 1980er Jahren erhielten die Silberling-Steuerwagen mit 'Hasenkasten'-Stirnfront sogar noch blaue Zierstreifen am unteren Rand der Nirosa-Wagenkästen. In dieser Form kamen sie aber in den Eilzügen Hrb.-Lübeck u. zur nicht mehr so häufig z. Eins., weil hier nun nf-Steuerwagen mit 'Karlsruher Kopf' überwogen. Der unten abgebildete nf-Wg. mit alter Stirnfront, aber blauem Zierstreifen ist am 17.5.1986 in einem VLV-Sonderzug in Lübeck-Schlutup zu sehen. Das einzige Mal, daß ein derartiger Wg. hierher kam, wo sonst ohnehin Reisezüge planmäßig nicht zu finden waren u. zu finden sind.



Fotos: Michael Hecht.

Im Jahre 1977 ging es dann mit dem Einsatz der ehem. LBE-Doppelstockwg. bei der Deutschen Bundesb. zu Ende. Im Sommerfahrpl. jenen Jahres erfolgten die letzten Planeinsätze dieser zu diesem Zeitpunkt 40 Jahre alten Fahrzeuge ü. in ihrem letzten Bundesb.-Einsatzjahr ist einer der o.a. Wagen auf dem neben stehenden Bild am 17.7.1977 als fahrzeugmäßiger, nur aus einer Verstärkungs-Einh. bestehender Kurz-Eilzug (E 3074) mit Lok 220 045 im Hamburger Hbf zu sehen.



Im Winterfahrpl. 1977/78 waren dann keine ehem. LBE-Doppeldecker mehr im Einsatz, weil viele Eilzüge des Schnellverk. Hambg.-Lübeck nun von neuen Dieselmotoren d. Baureihe 218 befördert wurden. Die besaßen (u. besitzen) nur elektr. Zugheizanlagen u. konnten die ausschl. mit Dampfheizg. ausgestatteten ex-LBE-Wagen nicht mit Heizwärme versorgen, was das Ende für den DB-Einsatz dieser Wg. bedeutete. Für Reservezwecke wurden sie im Herbst 1977 u. im Winter 1977/78 noch im Bereich des Bahnhofes der ehem. Lübeck-Segeberger Eisenb. am Westrand vom Lübecker Hbf abgestellt. Im Herbst 1977 ist dort einer der o.a. Doppeldecker in seiner Abstellruhe auf dem mittleren Bild zu sehen.



1978 musterte die DB die letzten ihrer ex-LBE-Doppelstockwg. endgültig aus. Einen von ihnen, den ehemaligen LBE-W 8 übernahm mit Hilfe der Lübecker Possehl-Stiftung der Ende 1975 auch zu diesem Zweck gegründete Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V. (VLV) z. weiteren musealen Erhaltung. Am 15.7.1978 schleppte die damals neueste Lübecker Diesellok 218 429 als seinerzeit jüngstes Eisenbahnfahrzeug in d. Trave-Hansestadt den ehem. LBE-DW 8 als deren damals ältestes Schienenfahrzeug in den Lübecker Hbf, wo anschl. die feierliche Übergabe dieses nun zum Museumswagen werdenden Doppeldeckers durch die DB an den VLV erfolgte.



Fotos: Oben =
Dr. Ullrich Huckfeldt,
Mitte = Michael Hecht,
Unten = Klaus Hopf.

Ab Herbst 1977 bestimmten nur noch einstöckige Wagen die fahrzeugmäßige Zusammensetzung der Eilzüge des Eisenbahn-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck u. auch Neubau-Diesellokomotiven der Baur.218 waren hier nun vermehrt anzutreffen. Die fehlenden ex-LBE-Doppelstockwagen mußten in diesen Zügen durch erhebl.Zugverlängerungen ausgeglichen werden. Insbesondere auch im Berufsverkehr, was dann manchmal den Einsatz von zwei Lokomotiven erforderl.machte. Im Winter auch zu Heizzwecken.Am 31.12.1978 erreicht auf dem neben stehenden Bild ein derartiger Eilzug mit den Lokomotiven 218 428 + 218 430 den Harburger Hbf von Lübeck her bei strengem Winterwetter. Der Zug besteht aus Mitteleinstiegswagen u.einem Silberling.



Der 220-Einsatz auf der Strecke Hmb.-Lübeck u.im dortigen Schnellverk. endete im Frühling 1984 und damit auch die Verwendung von Dampfheizung in diesem Schnellverk.vollständig. Ihn wickelten nun nur noch 218-Maschinen ab. Ab Juni 1986 beförderten sie hier nur noch aus Silberlingen bestehende Eilzüge - und zwar nun solchen mit 140 km/Hg., die gleichzeitig erstmals für den zuschlagfreien Schnellverk.der o.a.Strecke praktikabel u.gültig wurde.Damit wurden hier auch 218-Doppeltraktionen häufiger und wie die Eilzüge des beschriebenen Schnellverkehrs im Winter 1989 aussahen, zeigt das mittlere Bild, auf dem ein aus 'schnellen' Silberlingen u. zwei 218-Maschinen bestehender Eilzug den verschneiten Lübecker Hbf nach Hamburg verläßt. Die zweite 218 präsentiert sich bereits im damals für diese Lokomotiven gerade neuen verkehrsroten Anstrich, der die hier bis dahin übliche beige-blaue Farbgeb.d.1970er Jahre ablöste.



In den 1990er Jahren wurden die im Eisenb.-Schnellverk. Hamburg-Lübeck eingesetzten Silberlinge völlig modernisiert, wobei sie neue Inneneinrichtungen und einen Außenanstrich in roter Farbe erhielten, der sie nun zu 'Rotlingen' werden ließ.



Aus derart umgebauten und modernisierten n-Wagen bestanden ab dem Ende der 1990er Jahre und nach der Jahrtausendwende alle der zuschlagfreien Züge des Eisenbahn-Schnellverkehrs Hamb.-Lübeck, die nun als 'Regional-Express' (RE) verkehrten, aber auch als solche und mit den 'Rotlingen' von 218-Lokomotiven befördert wurden. Wie das aussah zeigt der RE auf dem unteren Bild, der von Hamburg Hbf her im Lübecker Hbf eintrifft.

Fotos: Oben = Dr. Ullrich Huckfeldt, Mitte = Sammlg. M. Hecht, Unten = Michael Hecht.

Zum 80-jährigen Bestehen des Eisenbahn-Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck in seiner konzentrierten u. modernen Form verkehrten am 1.6.1986 mehrere historische Sonderzüge von Lübeck Hbf nach Hamburg Hbf und zur., die von d. Deutschen Bundesb. auf ihre mehrmalige Reise von d. Trave an die Elbe u. umgek. geschickt wurden und sämtl. öffentl. waren. Alle dieser Sonderzüge bestanden wagenmäßig aus dem ehem. LBE-Doppeldecker Nr. 8, der seit 1978 vom VLV nicht nur museal, sondern auch für Sonderzugfahrten u. Fahrzeugpräsentationen ebenfalls



betriebsfähig erhalten wurde. 1980 hatte d. VLV diesen Wagen wieder in seine einstige, farblich grau-gelbe Außengestaltung der LBE mit deren Seitenschriftzügen zurück versetzt. Bei den Fahrten zum o. a. Jubiläum wurde der auf diese Weise wieder erstandene LBE-DW 8 von der Museums-Diesellok V 160 003 befördert, die sich 1986 ebenfalls im Außengewand ihrer Inbetriebnahme 25 Jahre zuvor präsentierte. Es kamen für d. beschriebenen Jubil.-Touren dadurch zwei Fahrzeuge zum Eins., die einst zum aktiven Plan-Rollmaterial des Eisenb.-Schnellverk. Hamburg-Lübeck gehörten. Auf dem oberen Bild ist einer der Züge dieser Touren zu sehen, als er am 1.6.1986 Lübeck nach Hamburg verläßt und mit seiner 'Lollo' vor der imposanten Kulisse der '7 Türme von Lübeck' am Gelände der ehem. 'Hansa-Bäckerei' entlang brummt. Auf diesem Gelände entstand einige Jahre später das heutige Wohngebiet Kimbern- u. Teutonenweg.



Das mittlere Foto zeigt d. Museums-Diesellok V 160 003 vor den o. a. Jubil.-Fahrten im Bw Lübeck neben einer d. hier damals noch obligaten 218-Kolleginnen. Zum 140-jährigen Bestehen d. Eisenbahnstrecke Hamburg-Lübeck pendelte der VLV-Doppeldecker sogar in öffentl. (v. VLV veranstalteten) Sonderzugfahrten mit einer hist. Dampflok zwischen Hamburg u. Lübeck. Das aber mit einer Masch. aus ehem. DR-Rollmaterial, d. Lok 23 1019. Auf dem unteren Bild ist zu sehen, wie d. VLV-Doppeldecker



am 18.9.2005 bei einer der Fahrten des 'HL-140-EXPRESS' im Hamburger Hbf auch einem seiner modernen Nachfolger der neuen DB begegnete. Links im Hintergrund ein Eindeck-Steurwg. mit 'Karlsruher Kopf'. Fotos: Oben = Hans-Joachim Klaas, Mitte + Unten = Michael Hecht.

Seit 2006 fuhren viele RE-Züge der Bahnlinie Hamburg-Lübeck auch mit Doppelstockwagen, die dadurch nach fast 30 Jahren in den Eisenbahn-Schnellverkehr dieser Strecke zurückkehrten. Nun mit neuen Vierachs-Doppeldeckern modernster Bauart, die im genannten Schnellverkehr von jew. zwei 218-Diesellokomotiven (je einer an beiden Zugenden) befördert wurden. So wie auf den beiden oberen Fotos am 10.12.2008 bei einem von Lübeck nach Hamburg fahrenden RE mit den Lokomotiven 218 106 (vorne) und 218 435 (hinten) in Lübeck-Genin zu sehen. Die Aufnahmen entstanden drei Tage vor der Eröffnung des elektr. Fahrbetriebes auf d. Bahnlinie Hamburg-Lübeck, der die beschriebene Betriebsform des o.a. Schnellverkehrs nach nur zwei Jahren schon wieder beendete. Die Doppelstockwg. blieben aber auch danach! Auch das dritte Bild von oben entstand in den letzten Tagen des aussch. Dieselbetriebes im Eisenbahn-Schnellverk. Hamburg-Lübeck. Die Anlagen des künftigen Elektro-Fahrbetriebes auf dieser Strecke sind bereits betriebsbereit, als ein noch von zwei 218 beförderter Doppeldecker-RE Lübeck in Ri. Hamburg verläßt und am Lübecker Stadtteil Buntekuh vorüber rollt. Von Hamburg her fährt an ihm vorbei ein KLV-Zug nach Lübeck-Siems im Schleppe der PBSV-Diesellok 17. Alle diese Züge werden wenige Tage später an dieser Stelle von Elektrolokomotiven befördert. Bei d. PBSV-Lok 17 handelte es sich um d. Reichsbahn-Maschine 118 331, die als solche von 1968-1975 auch sehr oft von Bad Kleinen her n. Lübeck kam. Letzter Sonnenschein strahlt auf dem untersten Bild über dem Dieselbetrieb für die RE-Züge des Schnellverkehrs Hamburg-Lübeck - auch am Aufnahmeort Lübeck Hbf. Die Elektrolokomotiven stehen für die Übernahme dieser Züge bereit

Fotos:
Michael Hecht.



Am 13.12.2008 erfolgte dann die Umstellung der RE-Zugverkehrs Hamburg-Lübeck u.umgek.auf elektr.Fahrbetrieb, wofür im Lübecker Hbf sogar eines der hier schon damals selten gewordenen Bahnhofsbeste mit Fahrzeugausstellung stattfand. Am Vormittag des genannten Samstages fuhren die RE-Züge der Bahnlinie Hamburg-Lübeck noch mit 218-Diesellokomotiven, wie auch auf dem oberen Bild zu sehen. Um 13.07 Uhr verließ dann der erste von einer Elektrolok beförderte RE-Zug nach Hamburg den Lübecker Hbf. Dieser RE-ist auf d.unteren Foto zu sehen. Den o.a.Premieren-



Zug zog die RBSH-Ellok 112 149. Erste Pläne zur Umstellung der Bahnlinie Hamburg-Lübeck auf elektr. Fahrbetrieb gab es bereits bei der Lübeck-Büchener Eisenbahn in den 1920er Jahren. Sie wurden ebenso wenig realisiert wie entsprechende Erst-Pläne von alter und neuer DB für dieses wichtige Projekt zwischen 1965 und 2000. Erst am Ende des ersten Jahrzehnts im 21. Jahrhundert wurde dieses Projekt tatsächl. Realität, 80 Jahre nach den allerersten Überlegungen hierfür Z. erwähnten Fahrzeugausstellung in Lübeck Hbf am 13.12.2008 gehörten auch die oben erkennbaren Maschinen 232 665 + 185 352 der zur DB AG gehörenden Güterverkehrssparte.



Fotos:
Michael Hecht.