

LÜBECKER GLEIS-24-ERINNERUNGEN

Das einst am östlichen Rand vom Lübecker Hbf verlaufende und heute nur noch in Rudimenten vorhandene Gleis 24 diente früher der Führung v. Güterzügen durch diesen Hbf außerhalb von dessen Bahnsteiggleisen und Bahnsteighallen. Sehr selten rollten auf diesem Gleis mit Fahrgästen und Passagieren besetzte Reisezugwagen. Wenn das mal der Fall war, fand es durch Sonder-Reisezüge statt - oder auch durch Militärzüge, die von Truppenangehörigen bzw. Soldaten besetzte Personenfahrzeuge mitführten. Ein derartiger Zug benutzte wie neben stehend abgebildet das o. a. und damals noch als Durchgangsgleis fungierende Gleis 24 am Sa., d. 14. Juli 1979. Es handelte sich dabei um einen dänischen Truppentransport, der nach einer Übung von Lübeck Hgbf (Rbf) aus zurück nach Dänemark rollte. Neben vielen mit Militärfahrzeugen beladenen Flachwagen fuhren an der Spitze dieses Militärzuges drei alte mit Truppenangehörigen besetzte Schnellzugwagen der Dänischen Staatsbahn (DSB) mit. Der o.a. Militärzug fuhr von Lübeck Hgbf aus über das Gleis 24, auf dem ihn die neben stehenden Fotos zeigen, am Lübecker Hbf vorbei und dann weiter üb. Eutin, Plön, Ascheberg, Neumünster, Rendsburg und Flensburg ins dänische Padborg u.von dort weiter nach Dänemark hinein. Von Lübeck Hgbf bis Neumünster wurde dieser Militärzug von der zum Bw Lübeck gehörenden Bundesbahn-Diesellok 220 041 gezogen. Diese 1957 bei Krauss-Maffei gebaute Maschine wurde 1984 nach Italien verkauft und ist dort noch bei einer Privatbahn im Einsatz.

Fotos:
Michael Hecht.





Die beiden oberen Fotos zeigen nochmals den auch an anderer Stelle bereits abgebildeten Bundesbahn-Schienenschleifzug während Lübecker Abstellzeit im März 1970 in Tagesdämmerung auf den damaligen noch zur DB gehörenden Hbf-Gleisen zwischen Bahnhofs- und Marienbrücke, die heute den Hafengebiete 'Otm' bilden. Auf den genannten Bildern ist der Schleifzug mit den Bundesb.-Diesellokomotiven 215 142 und 215 147 zu sehen, die ihn damals auf den Bahnlinien in und um Lübeck beförderten. Diese beiden Lokomotiven waren zum Aufnahmezeitpunkt fabrikneu vom Hersteller Henschel an die DB ausgeliefert worden und gehörten zu den letzten gebauten 215-Maschinen überhaupt. Die sollten eigentl. bei Klöckner-Humboldt-Deutz gebaut werden. Tatsächlich geschah es dann es aber für die letzten hergestellten 215 bei den Henschel-Werken. Von denen wurden die Lokomotiven 215 142 und 215 147 DB-seitig dem Bw Flensburg zugeteilt - wie auch 1970 einige weitere fabrikneue 215-Maschinen. Alle seine 215 setzte das Bw Flensburg aber im Regelbetrieb erst mit dem Beginn des Sommerfahrplanes 1970 ein. Bis dahin wurden die schon seit Anfang 1970 in diesem Bw vorhandenen 215 von ihm für Sonderaufgaben verwendet. Die Maschinen 215 142 und 215 147 z. B. für die Beförderung des DB-Schienenschleifzuges auf Strecken der Bundesbahndirektion (BD) Hamburg, wobei er mit diesen damaligen Neubau-Lokomotiven wie oben abgebildet auch nach Lübeck kam! Der 215-Planeinsatz beim Bw Flensburg, der wenig später begann, endete hier und zugleich damit auch in der BD Hamburg, schon wieder 1974, weil 218 in dieser BD auch die 215-Aufgaben übernahmen. Heute sind bei der neuen DB nur noch sehr wenige 215 als ausschl. Güterzug-Lokomotiven unter der Baur.-Bezeichnung 225 im Einsatz. Die meisten 215 wurden inzwischen ausgemustert und verschrottet. Einige wenige von einstmalig insgesamt 150 (zwischen 1968 u. 1971 gebauten) 215-Maschinen wurden von der DB an private Unternehmen verkauft, die sie noch vorwiegend für Bauzugdienste nutzen. Im Hintergrund der beiden obigen Bilder vom März 1970 ist gut die Werftstraße zu sehen, die im Lübecker Stadtteil St. Lorenz Nord (an dessen Grenze zur Innenstadt) damals noch Autostraße war und auch noch Randbebauung aufwies. Die ist mittlerweile genauso Geschichte wie die Werftstr. selbst, die sich etwas über 20 Jahre nach diesen Aufnahmen in einen Rad- und Fußweg verwandelte. Den gibt es neben dem jetzigen Hafengebiete 'Otm' heute noch.

Fotos: Hans-Joachim Klaas.

Die oben gezeigten Abstellgleise waren schon lange Bestandteil d. Lübecker Hafengebiete geworden, als sie das ganze Jahr 2008 über auch umfangreich für die Arbeiten zur Einführung des elektr. Fahrbetriebes auf den benachbarten DB-Streckengleisen genutzt wurden. Für diese Arbeiten stand z. B. im März 2008 (also genau 38 Jahre nach den obigen Aufnahmen an gleicher Stelle!) ein Bauzug im Hafengebiete 'Otm', der mit der ITL-Diesellok der Firma ITL (ehem. DR-Lok) bespannt war. Dieses vor der imposanten Innenstadt-Kulisse der Hansestadt Lübeck mit der Marien- u. der Petri-Kirche sowie der Musik- + Kongresshalle im Hintergrund. Fotos: Michael Hecht.



Nachdem die Abstellgleise an d. Nordseite des Lübecker Hbf's und parallel zur ehem. Werftstr. am Beginn der 1990er Jahre von der DB auf die stadteigene Hafenbahn übergegangen waren, wurden diese zehn Jahre später auch für die Pausen der Lokomotiven des damals nach/von Lübeck fahrenden Connex-Privatgüterzuges benutzt. Die Bahnanlagen der Trave-Hansestadt waren seinerzeit noch nicht an das Netz d. elektr. Fahrbetriebes angeschlossen, aber die jew. Connex-Ellok, die diesen Zug jeweils von Süden bzw. Westen her bis/ab Hamburg beförderte, wurde oft in ihm abgebügelt weiter von hier bis/ab Lübeck hinter der nun befördernden V-Lok mitgenommen! In Lübeck wurden Diesel- u. Ellok des o. a. Privatgüterzuges dann zusammen zwischen, dessen Ankunft u. Abfahrt abgestellt - und das nicht selten im Hafengebiet 'Otm'! Dieses wie oben zu sehen auch im Juli 2002. Reisezugwagen waren auf den Abstellgleisen dieses Bereiches nach seiner Hafenbahnübernahme nur noch selten zu finden. Am 19.5.2000 war im Hafengebiet 'Otm' aber mal der VLV-Doppelstockwagen (ehem. LBE-Doppeldecker Nr. 8) zu sehen. Er war an diesem Tag zusammen mit der damaligen Hafengeb.-Lok V 60 01 für eine Sonderzugfahrt auf den Hafengeb.-gleisen im Einsatz, wobei der ex-LBE-Doppeldecker und d. genannte Lok für diese Fahrt im Otm-Bereich zusammen gekuppelt wurden, was auf dem mittleren Bild zu sehen ist. Beide auch farblich harmonisierenden Fahrzeuge sind heute nicht mehr in Lübeck vorhanden. Wohl kommen hierher immer noch die dänischen Dieseltriebzüge der Kl. MF, von denen gerade einer im Hintergrund auf seiner Fahrt als EC-Zug von Kopenhagen n. Hamburg in den Hbf von Lübeck hinein brummt. Das untere Bild zeigt den Otm-Bereich im aktuellen Zustand im April 2016,

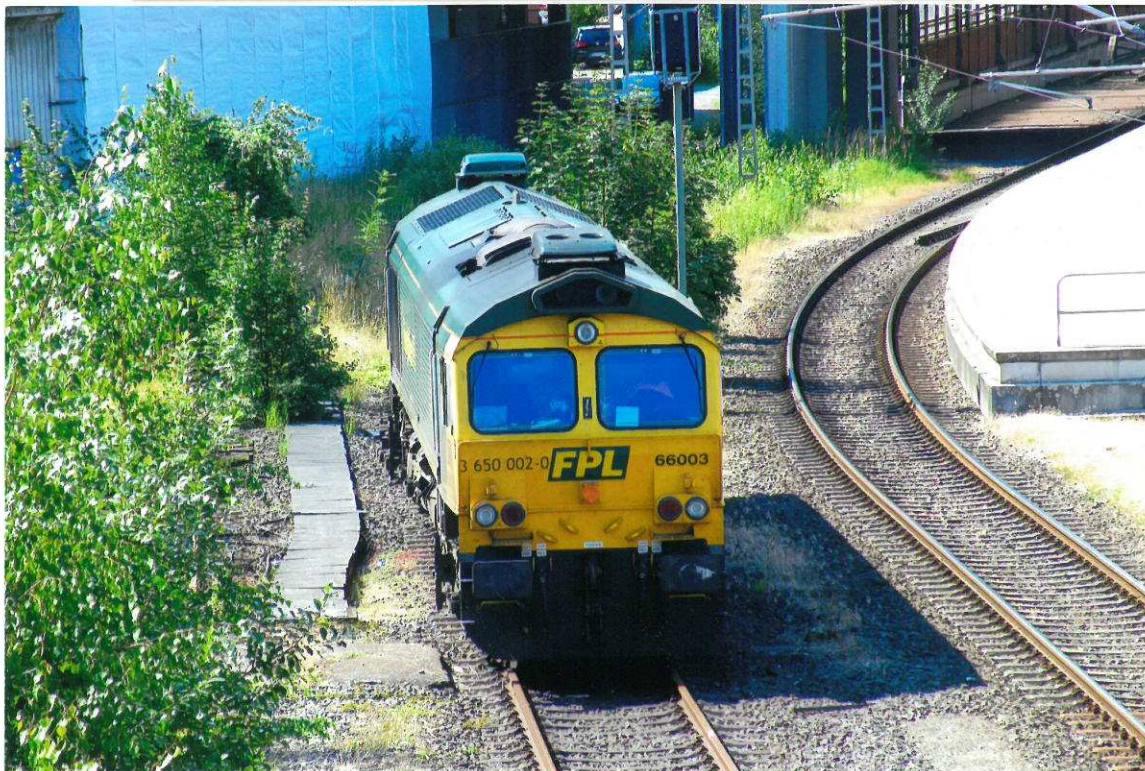


als die gerade umfangreiche Bauarbeiten an den Gleisen dieses Bereiches stattfanden. Vor den für diese Arbeiten notwendigen Bauzügen kam d. abgebildete und bereits erwähnte Diesellok V 100-SP 001 der Firma Spitzke Logistik GmbH (SLG) zum Einsatz. Die Abstellgleise des Otm-Bereiches wurden bei der Einführung des elektrischen Fahrbetriebes auf den Lübecker Bahnanlagen nicht mit Fahrdrabt überspannt und können in eigener Kraft weiterhin nur von nicht der Elektrotraktion angehörenden Triebfahrzeugen erreicht werden. Fotos: Michael Hecht.

Blick auf den östlichen Teil des Nordkopfes vom Lübecker Hbf mit dem einstigen Gleis 24 und heutigen Gleis 77 im linken Bereich des jeweiligen der neben stehenden Bilder. Das obere entstand am 14.8.1979, als das o.a.Gleis unter der Bezeichnung 24 noch Durchgangs-Gleis war und von dem bereits an anderer Stelle erwähnten und abgebildeten dänischen Militärzug benutzt wurde, den die Bundesbahn-Diesellok 220 041 von Lübeck Rbf (Hgbf) bis Neumünster (über Eutin u. Ascheberg !) brachte. Dieser Militärzug fuhr über Gleis 24 am Lübecker Hbf vorbei in Richtg. Bad Schwartau u.Eutin. Am 3.3.2003 war dieses Gleis immer noch Durchgangs-Schiennenstrang, auf dem die Diesellok 232 679 der damaligen DB-Firma 'DB Cargo AG' als Lz-Lok in nördl.Richtg. am Bahnsteigbereich von Lübeck Hbf vorbei brummt. Auf dessen Gleis 1 ist auf dem neben stehenden Bild d. historische Dampflokomotive 52 8080 d.Ostsächsischen Eisenbahn-Freunde e. V./OSE zu sehen, die sich damals f. versch. Sonderzug-Beförderungen in Lübeck aufhielt und hier am 3.3.2003 für öffentl. Führerstands-Mitfahrten vom Hbf bis in den Hafen und umgek.zum Einsatz kam.Nur wenige Tage, nachdem dieses Foto entstand, verlor das Gleis 24 am 31.3.2003 seine Funktion als Durchgangs- u. Durchfahrt-Gleis und wurde zum größten Teil stillgelegt. Z.Aufnahmezeitpunkt war d. Gleis d.einst zum Lübecker Hbf gehörenden Postbahnhofes bereits stillgelegt u. abgebaut. So erging es nach dem 31.3.2003 auch dem Gleis 24, von dem nur sein nördlTeil als Stumpfgleis unter der Neubezeichnung. 77 verblieb. Dieses als Hafengebäudegleis für Fahrzeugabstellungen, wie sie das untere Bild am 29.4.2016 zeigt. Damals stand hier für einige Tage die SLG-Lok V 100-SP 001.



Fotos:
Michael
Hecht.



Lokwandlungen auf Güterzugschienen am Nordost-Rand von Lübeck Hbf: Auf dem oberen Bild bewegt sich dort auf dem Durchgangsgleis 24 ein von der Bundesbahn-Diesellok 221 134 beförderter Container-Transportzug im schneereichen Februar des Jahres 1978 in nördlicher Richtung aus dem o. a. Hbf heraus. Die 221-Maschinen rollten auf diesem Gleis bis 1980, die ihnen ähnlichen 220er noch bis 1984. Danach bestimmten erstmal nur noch 218 und 'VV60' das Betriebsbild auf diesem Gleis. Ab den 1990er Jahren auch 295-Lokomotiven und nun sogar oft Maschinen aus sowjetischer Fabrikation, die einst zur Reichsbahn gehörten. 2003 wurde aus dem Durchgangsgleis 24 das Stumpfgleis 77, auf dem nun aber sogar zuweilen Lokomotiven aus amerikanischer Fertigung zu finden sind - wie z. B. die zum Loktyp 'Class 66' gehörende Maschine 66 003 der polnischen Firma 'Freightliner PL' am 2.8.2016, die hier auf dem unteren Bild zu sehen ist. Fotos: Michael Hecht.

Das Gelände der ehem. Güterzug-Durchgangsgleise und von deren Resten am Rande des Lübecker Hbf's war incl. dem Areal, auf dem sich das heutige LPA-Stumpfgleis 77 befindet, von der Lübecker Stadtplanung für den Bau eines dringend an diesem Hbf notwendigen Fahrrad-Parkhauses in die nähere Auswahl genommen worden. Von der DB wird dieses Gelände aber nicht zur Verfügung gestellt, da sie es nach jüngsten Mitteilungen (wie bereits an anderer Stelle vermutet) für die Wiedererrichtung von Güterzug-Durchgangs-Gleisen in diesem Areal im Falle der Realisierung der Fehmarnbelt-Querung benötigt !!!!

Das neben stehende Foto zeigt das nördliche Vorfeld des Lübecker Hbf's zwischen Bahnhof- und Marienbrücke im November 1970. Ganz rechts ist das direkt vom Hgbf bzw. Rbf unter Umgehung des Hbf-Kernbereiches bzw. der dortigen Bahnsteiggleise hierher führende Gleis 24 zu sehen, das nach Norden hin weiter in den Lübecker Hafen hinein führt. Dieses an der Ostseite der im Hintergrund erkennbaren und zum Hbf gehörenden Reisezugwagen-Abstellanlage unterhalb der Marienbrücke entlang. Ebenfalls ist rechts d. weichenmäßige Verknüpfung der Hbf-Gleise mit dem Nordteil vom Gleis 24 zu sehen, die sich damals fast unmittelbar vor dem Hbf-Stellwerk 'Otm' befand. Der Hafenbahnbereich begann damals erst jenseits der Marienbrücke. In der Bildmitte präsentiert sich das bahnsteiglose, nur Rangierfahrten dienende Gleis 3 vom Lübecker Hbf, das damals (anders als heute) noch ebenfalls eine nördliche Anbindung an die übrigen Hbf-Gleise besaß. Heute ist es nur noch ein Stumpfgleis mit ausschl. südl. Gleisverknüpfung. Links verläßt ein von einer 221-Diesellok geführter internationaler Fern-Reisezug nach Kopenhagen den Hauptbahnhof der Hansestadt Lübeck. Die 221-Maschine d. Bw Lübeck befördert ihn von Hamburg über Lübeck bis Puttgarden.



Fast genau 40 Jahre nach d. obigen Aufnahme präsentiert sich der fast identische Blick auf dem neben stehenden Bild am 21.9.2010. Der größte Teil der Gleise im nördlichen Vorfeld des Lübecker Hbf's ist zum Foto-Zeitpunkt seit zwei Jahren mit den Fahrdrähten des elektr. Fahrbetriebes überspannt, auf die Lübeck's Bahnanlagen über 40 Jahre lang warten mußten. Die Direkt-Gleisverbindung vom Hgbf zum Hafen und umgek. in Form von Gleis 24 gibt es schon seit 2003 nicht mehr und aus der einstigen Reisezugwagen-Abstell-



anlage in der Nähe der Marienbrücke ist eine nun zur Hafenbahn gehörende Abstellanlage für Güterwagen geworden, die im Hintergrund rechts zu sehen ist und deren Gleise keine Fahrdrähte besitzen. Der gesamte Gleisbereich an der äußersten rechten Bildseite gehört zum Foto-Zeitpunkt schon seit mehreren Jahren der Hafenbahn, deren Schienennetz dadurch bis in unmittelbare Hbf-Nähe reicht. Auch Güterzüge müssen seit 2003 auf jeden Fall durch den Bahnsteig- und Bahnsteighallen-Bereich des Hbf's rollen. Die Verknüpfung zwischen seinen Gleisen und denen der Hafenbahn liegt jetzt nördlicher als noch 1970 und ist in der Mitte des unteren Fotos zu sehen. Die Züge rollen jetzt in den Hafen bzw. von dort an der Westseite der o. a. Abstellanlage vorbei (früher an der Ostseite). In der Bildmitte dieses Fotos sind ebenfalls Reste der Trasse der seit 2008 nicht mehr vorhandenen Nordanbindung vom ebenfalls (fahrdrachtlosen) Hbf-Gleis 3 (einst 'LBE-Maschinengleis') zu sehen. Durch das beschriebene und illustrierte Nord-Vorfeld des Lübecker Hbf's im Sept. 2010 rangiert am 21.9.2010 die historische Schnellzug-Dampflok 01 1533, die an diesem Tag einen Sonderzug von Rostock nach Lübeck gebracht hat. Rechts wartet in der Verlängerung des Hbf-Gleises 1 die Hafenbahn-Diesellok V 100 001 mit einem KV-Güterzug auf Ausfahrt, den sie von Lübeck-Vorwerk zum Lsk-Bhf. in Lübeck-Travemünde bringt. Es handelt sich um einen der Pendel-Züge, die zwischen den Lübecker Hafenbereichen verkehren. Heute gibt es diese auch einst als 'Hafeneile' bezeichneten Pendel-Güterzüge nicht mehr. Ihre Aufgaben haben (wieder) Lkw übernommen

Fotos: Michael Hecht.

Stand man früher an der Nordseite d. Bahnsteiges 1 vom Lübecker Hbf neben dessen Gleis 1, dann hatte man hier auch Sicht auf die neben diesem Hbf-Gleis verlaufenden Gleise 24 + 25, d. den Rbf (Hgbf) außerhalb dieses Hbf's u. an ihm vorbei mit seinem nördl. Vorfeld verbunden und dort mit den in den Hafen und nach B. Schwartau u. Travemünde führenden Gleisen verknüpften. Gleis 24 auch für Zugfahrten, Gleis 25 mit abschließender Nordeinfädung in das Gl. 24 lediglich für Rangierfahrten. Auch am etwas frühwinterlich mit ein wenig Schnee bedeckten



22.11.1975 sieht man auf d. oberen Foto in dessen linkem Bildteil die Güterzug-Gleise 24 + 25 am Ostrand von Lübeck Hbf. Auf dessen Hbf-Gleis 1 steht an diesem schon winterlichen Spätherbst-Tag der von Lüneburg üb. Lübeck nach Kiel verkehrend u. Kurswg. Berlin-Büchen-Kiel mitführende E 2338, den am 22.11.1975 die Bundesb.-Diesellokomotiven 218 127 (Bw Flensburg) u. 220 012 (Bw Lübeck) gemeinsam beförderten. An mehreren Samstagen der Jahre 1975 u. 1976 fuhr E 2338 insbesondere in den Winterfahrplänen dieser Jahre mit 218 Vsp. u. 220 Zglk. Die abgebildete E-2338-Zuglok 220 012 hatte erst wenige



Monate vor dem Aufnahmezeitpunkt ihren beige-blauen Neuanstrich erhalten, mit dem ja innerhalb d. Lokbaur. 220 nur die Maschinen 012, 023 u. 060 versehen wurden. Im August 2010 (also knapp 35 Jahre nach der obigen Aufnahme) war im gleichen Blickwinkel, den zum genannten Zeitpunkt (und so noch heute) das untere Bild bietet, von den Güterzug-Nachbargleisen des Hbf-Gleises 1 nichts mehr zu sehen. Dort, wo an dieser Stelle einst besagte Gleise mit den Nr. 24+25 verliefen, wuchs nun das Gras auf schienenloser Trasse. Alle Güterzüge müssen seit der Stilllegung dieser Gleise auf einem seiner Gleise durch den Hallenbereich von Lübeck Hbf hindurch fahren. So auch im August 2010 der abgebildete und nach Lübeck-Vorwerk rollende Güterzug mit zwei Elektrolokomotiven der Baureihe 185, die zum Fahrzeugbestand der damaligen Firma DB-Railion gehörten. Dabei präsentierte sich bei diesem Lokgespann die führende Maschine 185 389 in besonderer Farbgebung. Die Durchfahrt durch Lübeck Hbf bewältigte der abgebildete Güterzug auf dem Bahnsteig-Gleis 1 von diesem Hbf. Eine Güterzug-Durchfahrt an ihm vorbei auf Gleis 24 ist seit dem Frühjahr 2003 nicht mehr möglich. Für Elektrolokomotiven kam sie also nie in Betracht, da diese Lübeck mit eigener Kraft erst seit dem Spätherbst 2008 erreichen können. Da war das Gleis 24 schon über fünf Jahre lang Geschichte.

Fotos: Michael Hecht.

Erinnerungen an den mittleren Bereich des einstigen Durchgangs-Gleises 24, das in diesem Bereich direkt neben der Halle des Bahnsteiges 1 vom Lübecker Hbf verlief. Auf dem neben stehenden Bild wird dieses Gleis im Oktober 1968 von der Diesellok V 180 334 der Deutschen Reichsbahn benutzt. Diese Maschine hatte damals einen Schnellzug von Rostock her nach Lübeck Hbf gebracht und brummt nun in Solo-Fahrt über das Gleis 24 zum Bw-Bereich am alten Rundlokschuppen, der den DR-Lokomotiven in Lübeck als Abstell- und Pausenplatz zwischen Zugbeförderungen aus/in Richtg. DDR diente. Auf dem Nebengleis von Gleis 24 rangiert die Bahnhofs-Köf des Lübecker Hbf's (Bundesbahn-Lok d.Baur. 333) mit DB-Personenwagen des Umbau-Dreiachsers-Typs.



Vom 16. bis zum 18. Mai 1980 fand im Lübecker Hbf eine große Fahrzeugausstellung statt, an der auch drei (kalte) Museums-Dampflokomotiven teilnahmen. Die DB-Diesellok 218 489 zog diese drei historischen Dampfrösser der Baur. 38, 44 und 78 von Hamburg aus nach Lübeck Hbf, wo diese damals noch zieml. neue DB-Diesellok ihre besondere Schlepplast am 15. Mai 1980 zunächst auf dem Gleis 24 in dessen Mittelbereich ablieferte und danach (wie auf dem neben stehenden Foto im Hintergrund zu sehen ist) von diesem Loküberführungszug abrückte. Dessen Maschinen wurden vom Gleis 24 in den benachbarten Hbf zur Ausstellungs-Teilnahme rangiert.



Heute ist der auf den beiden oberen Aufnahmen abgebildete Hbf-Bereich längst aller Gleise beraubt. Sie wurden hier stillgelegt und abgebaut. Dadurch präsentiert sich dieser Bereich heute wie auf dem unteren Bild zu sehen. Von Eisenbahn keine Spur mehr. Auch letzte Gleisreste einstiger Schienen-Herrlichkeit sind im o.a.Hbf-Bereich inzwischen verschwunden.



Fotos: Oben
+ Unten =
Michael Hecht.
Mitte =
Sammlg.M.Hecht.

Das Gleis 24 neben dem Kernbereich des Lübecker Hauptbahnhofes wurde auch umfangreich für Lok-Leerfahrten (Lz) benutzt. Ebenfalls für Maschinen, die nach Güterzugbeförderungen in Lübeck solo vom Hgbf (Rbf) bis in den Hbf fuhren und hier nach Fahrtrichtungswechsel (der auf Gleis 24 stattfand) ins Bw einrückten. Umgekehrt ebenfalls für Lokomotiven, die vom Bw aus in den Hgbf zur Güterzugübernahme rollten. Dazu gehörte im Sommer 1976 auch wie auf dem neben stehenden Foto abgebildet, die Maschine 221 135, die erst ein Jahr vor dieser Aufnahme vom Bw Kempten ins Bw Lübeck gelangt war.



Auch Rangierlokomotiven des Lübecker Hgbf's bzw. Rbf's mußten für ihre Ein- und Ausrückfahrten nach bzw. vor ihrem Rbf-Verschubdienst d.oben beschriebenen Weg in das Bw bzw. aus diesem heraus zurücklegen. Im Sommer 1979 kamen Streckenlok 221 134 u. Rangierlok 260 320 in gemeinsamer Lz-Fahrt vom Hgbf her in den Hbf, um von hier aus nach Fahrtrichtungswechsel auf Gleis 24 in das nahe Bw zur Betriebsruhe zu gelangen. Im Hintergrund der beiden oberen Bilder ist der sich parallel zum Hbf erstreckende Eilgut-schuppen des Lübecker Orts-Gbf's zu sehen. Dieser Schuppen war in den 1970er Jahren noch in Betrieb.



Auf der unteren Aufnahme rangiert sich der Lok-Einzelgänger bzw. 'Maschinen-Exot' DE 2000 im Sommer 1969 vom Bw Lübeck her auf das rechts von ihm verlaufende Gleis 24. Die dieselelektrische Versuchslok DE 2000 (im Bundesb.-Mieteinsatz auch als 202 001 bezeichnet) war 1969/70 für einige Monate im Bw Lübeck beheimatet, kam hier als kaum geliebter 'Sonderling' aber nur wenig zum Einsatz. Anf.d. 1970er Jahre ging dieses Lok-Einzelstück in Privatbahnbetrieb und ist heute längst ausgemustert und verschrottet.



Das Gleis 24 wurde in seiner einstigen Funktion als Durchgangs-Schienenstrang am östlichen Hbf-Rand und außerhalb der Bahnsteigbereiche von Lübeck Hbf auch gerne und oft für Lz-Fahrten sowie Rangierbewegungen einzelner Lokomotiven od. Lokgruppen genutzt. Auf dem neben stehenden Bild hat am 31.7.1975 die DR-Diesellok 118 329 den D 1430 (Rostock-Köln) von Rostock Hbf nach Lübeck Hbf gebracht, wo dieser Zug auf Gleis 1 eingetroffen ist und nun von d. Bundesbahn-Diesellok 220 042 übernommen wird, die diesen 'Interzonenzug' weiter bis Hamburg Hbf befördern wird. Die DR-Lok 118 329 hat sich inzwischen im nördlichen Hbf-Gleis vom Gleis 1 auf d. benachbarte Gleis 24 rangiert und fährt nun auf diesem an dem Zug, den sie eben noch gezogen hat, vorbei zu den DR-Lok-Abstellplätzen des Bw's Lübeck (alter Rundlokschuppen). Auf dem Bild darunter sind die Bundesb.-Maschinen 221 128 + 220 010 am 6.8.1976 in gemeinsamer Lz-Fahrt vom Hgbf her auf Gleis 24 eingetroffen und setzen von ihm aus nach Fahrtrichtungswechsel in den Hauptbereich vom Bw Lübeck zurück.



Das neben stehende Bild zeigt den Mittelteil des Gleises 24 im Februar 1979 mit der Bundesbahn-Diesellok 212 128, die deutlich die Spuren ihres damaligen Winter-Einsatzes zeigt.



Das untere Bild präsentiert den gleichen Bereich am 19.2.2010. Er ist nun gleislos und kann von Autos befahren werden, was z.Fotozeitpkt. die Vorbereitg. des EVB-Triebwagens VT 150 für eine VLV-Sonderzugfahrt nach Nordenham erleichtert. Fotos: Michael Hecht.



Die weichenmäßige Verknüpfung des Gleises 24 mit den Gleisen auf der Südseite vom Lübecker Hbf ist auf dem nebenstehenden Bild deutlich erkennbar. Sie wird auf diesem Foto am 6.8.1976 gerade von dem aus den Bundesb.-Maschinen 221 128+220 010 bestehenden und bereits an anderer Stelle abgebildeten LZ-Gespann genutzt, das vom Gleis 24 aus ins Bw einrückt. Genauso wie das Lok-Duo mit den Bundesb.-Maschinen 221 134 + 260 320 im Sommer 1979 auf dem Bild darunter.



Heute gibt es die o. a. Verknüpfung nicht mehr, wie es auch das untere Bild von Ostern 2014 deutlich zeigt. Die einstige Verbindungsweiche läßt sich nur noch erahnen, Gleisreste östlich davon dienen nur noch der Abstellung von Baumaschinen und Bauzuglokomotiven, wie Ostern 2014 d. heute zur Hessischen Güterbahn gehörenden Lok V 100.02, einer ehem.DR-Masch. In Bildmitte verläßt d. Fahrzeug-einheit d.Züge IC 2220/IC 2221 zur Pausenabstellg das Hbf-Gleis 1. Ganz hinten steht eine EVB-140 im Abstellbhf.



Fotos:
Michael Hecht.

Impressionen vom Südteil des Gleises 24 in dessen Verlauf am Kernbereich des Lübecker Hbf's vorbei. Auf dem neben stehenden Bild bewegt sich auf dem genannten Gl.-24-Teil im Sommer 1976 einer der damals vielen Güterzüge die sich vom Vorwerker Hafen (Nordlandkai) und dem Betriebsbhf. 'Lübeck Hafen' (Roddenkoppe) aus über das Gleis 24 'am Hbf vorbei' zum Lübecker Hgbf (Rbf) und umgekehrt bewegten. Die meisten dieser nicht wenigen Überführungszüge wurden (wie auch auf dem genannten Bild) von Bundesb.-Diesellokomotiven des V-60-Typs befördert. Im abgebildeten Fall war es 260 322.



Auf dem mittleren Bild rollt an einem Herbstabend des Jahres 1975 ein Güterzug auf Gleis 24 auch außerhalb vom Bahnsteighallen-Bereich des Lübecker Hbf's von Norden her zum benachbarten und nicht mehr weiten Hgbf bzw. Rbf. Diesen Zug befördert die DB-Diesellok 212 128.



Heute ist die o. a. Umfahrungs-Möglichkeit von Lübeck Hbf nicht mehr vorhanden und alle Güterzüge müssen hier seit Ende März 2002 durch den eigentl. Hbf hindurch auf einem von dessen Bahnsteiggleisen rollen - incl. der o.a. Überführungszüge, von denen es aber gegenüber der Zeit vor 40 Jahren heute weniger gibt. Spuren des einstigen Durchfahrt-Gleises 24 an dessen Südseite sind auch jetzt noch zu sehen. Die verbliebenen Gleise im östlichen Nachbarbereich dienen nur noch zur Abstellg. von Baumaschinen u. Bauzuglokomotiven und sind nur noch vom Hgbf her erreichbar. Sie enden heute in Hbf-Nähe stumpf. Im April 2016 waren hier Maschinen und Lokomotiven der Baufirma Wiebe abgestellt.



Fotos:
Michael Hecht.