

VOR 40 JAHREN: LAND UNTER AM NEUEN KANAL

Vor etwas über genau 40 Jahren, im Hochsommer 1976, war die Bahnverbindung Lübeck - Büchen - Lüneburg von einer streckenmäßigen Unterbrechung ihres Gleisstranges betroffen, die ihre Ursache nicht in bautechnischen und baustellenbedingten Maßnahmen hatte, sondern einen völlig anderen Ausgangspunkt besaß: Damals brach am Montag, d. 19. Juli 1976 im nördlichen Bereich des erst ein Jahr zuvor fertiggestellten und eröffneten Elbe-Seiten-Kanals ein Damm unweit der Stelle, an der diese seinerzeitige Neubau-Wasserstraße bei der nordniedersächsischen Ortschaft Artlenburg in die Elbe mündet. Der Dammbruch bei Scharnebeck bewirkte eine Überflutung des gesamten Umfeldes dieser Ortschaft und großer Flächen im nördlichsten Zipfel des Landkreises Lüneburg (Gebiet des ehemaligen Kreises Bleckede) durch die Wassermassen des o. a. Kanals. Er selbst mußte nach dem Dammbruch sofort gesperrt werden wie auch mehrere Straßen im genannten Bereich des Lüneburger Landkreises. Sie wurden hier vom einströmenden Kanalwasser genauso unterspült wie ein Teil der ebenfalls durch dieses Gebiet hindurch führenden Eisenbahnstrecke Lübeck-Büchen-Lauenburg-Lüneburg zwischen deren Bahnhöfen Echem und Adendorf. Deshalb wurde das zu dieser Strecke gehörende Teilstück Lauenburg/Elbe - Lüneburg sofort nach dem beschriebenen Dammbruch für jeglichen Zugverkehr gesperrt. Der beschränkte sich auf der Bahnverbindung Lübeck-Lüneburg nun nur noch auf einen Notbetrieb zwischen Lübeck und Lauenburg/Elbe und umgekehrt. Zwischen Lauenburg und Lüneburg pendelten Straßenbusse im Schienenersatzverkehr (SEV) auf den zwischen diesen beiden Städten noch durchgehend benutzbaren Straßen.

Da die Bahnlinie Lübeck-Büchen-Lüneburg anders als heute 1976 auch über nicht geringen überregionalen Zugverkehr verfügte, wurden für den während der o. a. Streckensperrung verschiedene Umleitungsmaßnahmen wirksam. Was bedeutete, daß die überregionalen Reisezüge von Lübeck nach Lünebg. und umgekehrt weiterhin in ihrer Mehrzahl verkehrten, nun aber über Hamburg umgeleitet wurden. Von Lübeck Hbf bis Lauenburg/Elbe und umgekehrt wurden für diese Umleiter-Zugläufe Ersatzzüge zur Bedienung der Unterwegsstationen eingesetzt. Die 'nur' von Kiel über Lübeck nach Lüneburg und zurück fahrenden Eilzüge (die es als RE ja heute sogar wieder gibt) verkehrten bis/ab Lauenburg mit SEV-Anschluß genau wie die von Lübeck nach Lüneburg und zurück vorgesehenen Eil- und Nahverkehrszüge des Regelbetriebes.

Über Hamburg wurden die folgenden Reisezüge umgeleitet:

- D 775 (Kiel - Seebrugg, SCHWARZWALD-EXPRESS)
- D 1474 (Innsbruck - Kopenhagen, TIROL-EXPRESS)
- D 1485 (Kopenhagen - Innsbruck, TIROL-EXPRESS)
- D 1840 (Burg/Fehm. - Köln, FEHMARN)
- D 1841 (Köln - Burg/Fehm., FEHMARN)
- D 1842 (Puttgarden - Mönchengladbach)
- D 1843 (Mönchengladbach - Puttgarden)
- E 2872 (Kreiensen - Flensburg)
- E 2873 (Flensburg - Kreiensen)
- E 3230 (Bad Harzburg - Kiel mit Kw. v. Kreiensen)
- E 3231 (Kiel - Bad Harzburg mit Kw. n. Kreiensen)

Der eigentlich von Seebrugg nach Kiel verkehrende D 774 (SCHWARZWALD-EXPRESS) fuhr nur bis Hamburg. Von hier aus kam über Lübeck bis Kiel ein Ersatzzug zum Einsatz.

Durch die o. a. Umleitungen ergaben sich auch teilweise recht interessante Triebfahrzeugläufe. So fuhren dadurch erstmals auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck 220-Maschinen des Bw Oldenburg/O. und auch 216-Lokomotiven waren hier erstmals nach längerer Zeit wieder zu sehen.

Der Ersatzzug für den D 774 von Hamburg über Lübeck nach Kiel bestand aus einem Dieseltriebzug der Baur. 612/613, wodurch Triebzüge dieser Baur. die Strecke Hamburg-Lübeck erstmals seit 1971 wieder durchgehend befuhren.

Der Autor dieses Rückblickes unternahm während der beschriebenen Streckensperrung die folgende Rundreise, die er in Lübeck Hbf am Mittag des 24.7.1976 (SA) mit dem E 2873 (Flensburg-Kreiensen) begann. Mit diesem Zug fuhr er von Lübeck über Hamburg nach Lüneburg, wobei E 2873 wie stets planmäßig von Kiel aus in einem der letzten 'V-200'-Loklangläufe bis Kreiensen durch eine 220 des Bw Oldenburg/O. befördert wurde. Am 24.7.1976 war es 220 051, die einst zeitweise auch ihre Bw-Heimat in Hamburg besaß. Sie zog den E 2873 zunächst von Lübeck aus nach Hamburg, von wo aus dieser Fern-Eilzug auf der elektrifizierten Hauptbahnstrecke bis nach Lüneburg weiter fuhr. Die Strecke Lübeck-Hamburg verfügte damals noch über keinen elektrischen Fahrbetrieb. Und auch die direkte Verbindung von dieser Strecke zur Bahnlinie Hamburg-Lüneburg unter Umfahrung von Hamburg Hbf auf der erst später errichteten Südl. Oberhafenbrücke gab es seinerzeit noch nicht. Alle aufgeführten Umleiter-Züge mußten deshalb in Hamburg ihre Fahrtrichtung wechseln, was teilweise im dortigen Hbf, teilweise aber auch in dem ihm vorgelagerten Güterbhf. 'Hamburg Han' (Hbn) geschah. E 2873 fuhr am 24.7.1976 in Hamburg ab Wandsbek auf dem Direktweg über Hasselbrook in den Hbf auf dessen Gleis 4 hinein und von hier aus weiter auf das am nördl. Hbf-Ende gelegene Auszieh-Stumpfgleis 35. Von diesem Gleis drückte 220 051 die Wagen des E 2873 auf das Hbf-Gleis 8 zurück, wo dann für sie der Lokumlauf zum Fahrtrichtungswechsel stattfand. Danach verließ dieser Umleiter-Zug den Hamburger Hbf in Richtg. Hamburg-Harburg über die Tiefgleise entlang des Hbn-Güterbahnhofes. Dort fand am Umleiter-Zug D 1843 gerade der Fahrtrichtungswechsel auf seiner Reise von Mönchengladbach nach Puttgarden zur Weiterfahrt auf umgeleitetem Weg nach Lübeck und Puttgarden statt. Der war bei diesem Zug auch mit einem Lokwechsel verbunden. Die 110, die D 1843 bis hierher gebracht hatte, wurde von einer Diesellok der Baur. 221 abgelöst. Im Normalfall bei Direktreise wurde dieser Lokwechsel in Lüneburg durchgeführt. E 2873 war inzwischen weiter auf der Strecke Hamburg-Lüneburg unterwegs und begegnete in Winsen/Luhe hier seinem Gegenzug E 2872 (Kreiensen-Flensburg), den am 24.7.1976 die auch zum Bw Oldenburg/O. gehörende Lok 220 057 beförderte. In Lüneburg erreichte E 2873 dann seinen eigentlichen Fahrtweg und der Berichterstatter verließ diesen Fern-Eilzug hier. Im Lüneburger Pbf stand nebenan D 1841 (Köln-Burg/Fehm.) für seine Umleitungstour über Hamburg (Hbn) bereit, nachdem bei ihm interessanterweise in Lüneburg noch ein Lokwechsel zwischen den E-Maschinen 110 157 und 110 317 stattgefunden hatte. In Hamburg sollte dann bei 'Umleiter' D 1841 schon der nächste Lokwechsel von 110 317 auf eine 221 fällig werden.

Der Berichterstatter fuhr aber nicht im 'FEHMARN' von Lüneburg nach Lübeck zurück, sondern begab sich im 'Schienenersatzverkehr' per Straßenbus nach Lauenburg, wobei für die benutzte SEV-Fahrt ein Bus der Firma Oberhauß in Bardowiek zum Einsatz kam. Das Fahrzeug trug das Zulassungs-Kennzeichen LG-AX 105 und es handelte sich um einen Standard-Bus vom Typ Büssing BS 110 V, der einst bei der Hamburger Hochbahn AG (HHA) als Wagen Nr. 6804 im Einsatz war, bevor er gebraucht in den Landkreis Lüneburg verkauft wurde. Nach dieser SEV-Fahrt ging die beschriebene Rundreise im Ersatzzug, der für den umgeleiteten D 1841 von Lauenburg nach Lübeck verkehrte, in ihre Schlußbetappe bis Lübeck hinter der Diesellok 212 053 (Bw Lübeck).

Am 31.7.1976 (SA) benutzte der Berichterstatter von Hamburg Hbf nach Lübeck Hbf den Ersatzzug für den D 774 (SCHWARZWALD-EXPRESS), der an diesem Tag aus dem Triebzug 612 505 bestand. Mit den Umleiterzügen E 2872 (Kreiensen-Flensburg) und E 2873 (Flensburg-Kreiensen) begegneten sich am gleichen Tag in Winsen/Luhe 220 037 (vor E 2872) und 220 068 (vor E 2873) - beide Lokomotiven Bw Oldenburg/0.

Für den o. a. D 774 gab es ja sogar zwei Ersatzzüge: Einen von Hamburg über Lübeck nach Kiel (mit 612/13) und einen von Lauenburg über Büchen nach Lübeck (Lokbespannt mit Lok Baur. 212).

Im übrigen wurden an Umleiter- und Ersatzzügen in Lübeck Hbf gesehen (Auszug): / Uml. / Ers.

19.7.1976 (MO)

E 3230 (Uml.) mit 218 126 u. ab Lübeck 218 128 Vorspann (Bw Flensbg.)
E 2471 (Ers.) mit 212 141 (Wg. = Bue, ABym, Bym, Bym, ABym, Bye, Bye, Packwg.)

22.7.1976 (DO)

Ers.Zug f. D 774 v. Lauenbg. mit 212 218 (Wg. = 2 ym)
Ers.Zug f. D 774 Hmb-Lübeck-Kiel = 612/913/913 (VT/VS Bw Hmb-Altona)
Ers.Zug f. E 3188 v. Lauenb. mit 612/13 (normalerweise lokbesp. Zug)
(VT Bw Hmb-Altona)

24.7.1976 (SA)

Ers.Zug v. Lauenbg. mit 212 141 Vsp. + 212 245 Zglk.
Ers.Zug f. E 2338 v. Lauenbg. mit 212 128 (mit Kw.Berlin-Büchen-Kiel
u. Berlin-Büchen-Neust. / H.)

25.7.1976 (SO)

Ers.Zug f. E 2873 n. Lauenbg. mit 212 251 (Wg. = 6 3yg) als E 33 873
Uml.Zug E 2873 mit 220 057 (Bw Oldenburg./0.)
Ers.Zug f. E 2338 v. Lauenbg. mit 212 032 Vsp. u. 212 141 Zglk. m.Kw.
Uml.Zug E 2872 mit 216 164 (Bw Braunschweig) Bln-Kiel +
Ers.Zug f. E 2872 v. Lauenbg. mit 212 251 (E 33 872) Bln-Neust.
Uml.Zug D 1841 mit 221 110

1.8.1976 (SO)

Uml.Zug E 3231 mit 220 018
Ers.Zug f. E 2338 v. Lauenbg. mit 212 128, Aüe, 2 Bye +
Uml.Zug E 2873 mit 220 037 Z 212 251, ABym, Bym + 4 üm (üm=Kw v. Bln)
(Bw Oldenb./0.)

6.8.1976 (FR)

Uml.Zug E 3230 mit 220 019
Ers.Zug f. E 3230 v. Lauenbg. mit 220 012
Ers.Zug f. E 2471 n. Lauenbg. mit 220 012

7.8.1976 (SA)

Uml.Zug E 2873 mit 220 085
Ers.Zug f. E 2873 mit 212 260
Entlastungs-D Düsseldorf-Neustadt/H. (umgeleitet üb. Hambg.) = 221 147
Ers.Zug f. D 1841 v. Lauenbg. mit 212 141
Uml.Zug D 1841 mit 221 119
Uml.Zug D 3230 mit 220 014

Alle o. a. Lokomotiven ohne Bw-Angabe waren im Bw Lübeck beheimatet. Die damals planmäßig nur im Güterzugdienst eingesetzten und zu diesem Bw gehörenden Lokomotiven 212 128, 212 129 und 212 141 wurden verstärkt für die Beförderung der zwischen Lübeck und Lauenburg pendelnden Züge verwendet und kamen dadurch auch mal wieder umfangreich vor Reisezügen zum Einsatz.

Von den beschriebenen Umleitungs- und Ersatzmaßnahmen waren auch umfangreich die Wagenumläufe betroffen, die insbesondere auch in den o. a. Pendelzügen zu bunten Fahrzeugmischungen führten.

(ym = Mitteleinstiegswg., ye = Vorkriegseilzugwg., 3yg = Umbau-Dreiachser, üm = 26,4-m-Schnellzugwagen)

Der Dammbbruch des Elbe-Seiten-Kanals bei Scharnebeck und die dadurch verursachten Überflutungen im Landkreis Lüneburg im Hochsommer 1976 unterbrachen ebenfalls die seinerzeit zum Streckennetz der Osthanoverschen Eisenbahnen AG (OHE) gehörende Bahnlinie Lüneburg-Bleckede, die damals sogar noch über planmäßigen Personenverkehr verfügte. Der mußte hier wegen der Wassereinbrüche, Überflutungen und Unterspülungen ebenfalls eingestellt werden. SEV-Busse übernahmen auch hier die Aufgaben der Züge.

Der DB-Streckenabschnitt Lauenburg-Lüneburg im Verlauf der Bahnlinie Lübeck-Lüneburg war am Morgen des 8. August 1976 wieder soweit hergestellt, daß diese Bahnlinie erneut durchgehend benutzt werden konnte. Ab dem Vormittag dieses Tages entfielen alle Ersatz- und Umleitungsmaßnahmen, die für den Zugverkehr der o. a. Strecke ab dem 19.7.1976 durchgeführt werden mußten. Die Züge rollten hier nun wieder durchgehend und normal.

Auch der Elbe-Seiten-Kanal war wenig später wieder vollständig repariert. Vorfälle wie die im Hochsommer 1976 wiederholten sich danach hier bislang nicht mehr.

Michael Hecht.

Die einstigen, 1988 (leider !) eingestellten durchgehenden Fern-Eilzüge von Holstein zum Harz u. umgek. konnten wegen einer Streckensperrung im Hochsommer 1976 knapp 14 Tage lang nicht d. Direkt-Bahnlinie Lübeck-Büchen-Lünebg. benutzen u. wurden damals über die Strecken Lübeck-Hamburg u. Hamburg-Lüneburg umgeleitet. Dadurch befuhren Lokomotiven des V-200-Typs d. Deutschen Bundesbahn (Baur. 220) in jener Zeit mal wieder öfter den Streckenabschnitt Hamburg-Lüneburg. Am 31.7.1976 rollten hier in kurzer Folge die Züge E 2872 (Kreienzen-Flensbg.) u. E 2873 (Flensbg.-Kreienzen) durch den Bhf. Winsen/Luhe, was auf den neben stehenden Bildern zu sehen ist. E 2872 wurde dabei v. 220 037 befördert (oben), E 2873 (darunter) von 220 068. Die abgebildeten 220 gehörten damals z.Bw Oldenbg./O., d. plamm. seinerzt. f. d. Beförderg. v.



E 2872 u. E 2873 zwischen Kreienzen u. Kiel sowie umgek. sorgte. In einer d. beiden im Sommerfahrpl. 1976 für diese Fern-Eilzüge eingesetzten Wageneinheiten lief jeweils ein 1./2.-Kl.-Schnellzugwg. d. Vorkriegs-Schürzenbauart mit, was auch auf dem oberen Bild zu sehen ist. Die Masch. 220 037 u. 068 kamen im Mai 1983 bis z. Beendig. d. 220-Betr. bei d. DB im Mai 1984 noch vom Bw Old. z. 220-Letzt-Bw Lübeck. 220 068 ist als Lübecker Lok noch an anderer Stelle v. LBE-Expr. in Buxteh. zu sehen. 220 037+068 kamen nach DB-Ausmusterung noch als private Bauzug-Lokomotiven in Frankreich, Algerien u. Belgien. In Frankr. u. a. beim Bau v. TGV-Strecken. 1999 wurden beide genannten u. abgebildeten 220 dann endgültig ausrangiert u. verschrottet. Fotos: Michael Hecht.