LÜBECKER LOK-GÄSTE ANFANG 2019



Am 10. u. 11.1.2019 (DO/FR) hielt sich in Lübeck die zur Firma DB Cargo gehörende Dieselmasch. 290 504 auf. die zum Loktyp 'V 90' gehört. Lokomotiven dieses Typs sind in Lübeck nur noch selten anzutreffen, nachdem die einstigen 295-Lokomotiven hier völlig von Gravita-Kolleginnen der Baureihe 261 abgelöst wurden. Die Die DB-Cargo-Lok 290 504, die auf dem obigen Bild am 10.1.2019 im Lübecker Hgbf zu sehen ist, beförderte von hier aus am 10. und 11.1.2019 Militärzüge nach Oldenburg/Holst. Diese Züge wurden jeweils von Elektrolokomotiven nach Lübeck gebracht und hier im Hgbf zur Weiterbeforderung bis Oldenburg/Holst. Von Diesellok 290 504 übernommen. Sie brachte dann auch jeweils die leeren Wagen dieser Züge nach Entladung der Militär-Fahrzeuge, die mit ihnen nach Oldenburg/H. gebracht wurden, nach Lübeck Hgbf zurück. Die Nacht vom 10. zum 11.1.2019 verbrachte 290 504 in diesem Hgbf auf einem seiner Abstellgleise und am 11.1.2019 kehrte sie mit zwei Tausch-261 in Lz-Fahrt von Lübeck nach Maschen zurück, wo 290 504 seit dem 11.12.2018 beheimatet ist, nachdem sie vorher in Halle an der Saale stationiert war. 290 504 wurde 1964 bei der MaK-Lokfabrik unter deren Fabrik-Nr. 1000 262 für die damalige Deutsche Bundesbahn gebaut und damals als DB-Lok V 90 004 in Dienst gestellt. Sie gehörte zu den 20 Prototyp-Lokomotiven der Baur. V 90 (ab 1968 Baur. 290). Im vergangenen Jahrzehnt erhielt die inzwischen als Lok 290 004 geführte o. a. Lok einen neuen Motor und verbunden damit die neue Betriebs-Nr. 290 504. Abgesehen davon blieb sie aber eine der wenigen 290-Maschinen in Ursprungs-Ausführung ohne Funkfernsteuerung. Als derartiger 'Oldtimer' ist die beschriebene 'Ur-V-90' in Maschen beheimatet und kam von dort gastweise Anfang Januar 2019 auch mal für die geschilderten Militär-Zugbeförderungen n.Lübeck. Die Lok 290 504 trägt immer noch ihre alte 'Railion'-Beschriftg. aus längst vergangener Zeit. Foto: Rolf G. Schulz.

Auf dem neben stehenden Bild pausieren die TXL-Elektroloko motiven ES 64 F 4 - 093 und ES 64 U 2 - 022 (NVR-Nr. 189 993 und 182 522) am 11.1.2019 (FR) im Lsk-Bhf. in Lübeck-Travemunde, auf dessen Gleisen in Hintergrund auch eine 261-Diesel= lok von DB Cargo zu sehen ist. Nach links hin soll dieser Bhf. in den nächsten Jahren eine Erweiterung mit einem eigenen Bhf.-Teil erhalten, der eine eigene Gleisanbindung an die Stammstrecke von Lübeck Hbf nach Lübeck-Travemunde Strand erhalten wird.

In den ersten Januartagen von 2019 wurden weitere Neubau-Lokomotiven für das Finnische Staatsbahn-Nachfolgeunternehmen VR zur Schiffsverladung in Lübeck von München aus nach Lübeck-Siems gebracht. Dies geschah bis Lübeck-Dänischburg durch die Elektrolok 139 558 der Firma Rail Adventure, die nach Beförderung des entsprechenden überführungs-Zuges sofort Lz nach München zurück fuhr. Die zu diesem Zug gehörenden Serviceund Gerätewagen wurden am 11.1.2019 (FR) von der ebenfalls zur Fa. Rail Adventure gehörenden Ellok 111 210 in Lübeck-Dänischburg abgeholt und sind auf d. neben stehenden Bild mit der genannten ex-DB-Ellok am o. a. Tag bei der Vorbeifahrt am Stadtteil Lübeck-Buntekuh zu sehen.

Das untere Bild zeigt die in Lübeck vor Zügen des Holztransport eingesetzten Diesellokomotiven 211 237 der Fa. SETG u. 253 015 der Fa. PRESS, als sie am 13.1.2019 SO) gemeinsam im Gelände vom ex-Bw Lübeck rangieren.

Fotos: Rolf G. Schulz.







Am 16.1.2019 (MI) war die Diesellok 214 010 der Firma Leonhard Weiss (LW) zu Gast in Lübeck. Diese Lok brachte an diesem Tag einen mit Güterwagen-Achsen beladenen Transport-Zug zur Werkstatt der Firma Nordic Rail Service (NRS) am Rand vom Lübecker Wallhafen ('Roddenkoppel'). Während der dortigen Entladezeit für diesen Zug fuhr die o. a. Lok alleine von der NRS-Werkstatt zur Tfz.-Tankstelle im ehem. Bw Lübeck, wo ihre Kraftstoff-Vorräte ergänzt wurden. Das obere der neben stehenden Bilder zeigt die LW-Lok 214 010 während ihres Aufenthaltes an der genannten Tankstelle neben dem ehem. Lübecker Bw-Schuppen 'Leu', der seit kurzer Zeit leer steht und wegen Baufälligkeit gesperrt ist. Äußerlich macht die abgebildete LW-Diesellok auf einen bekannten, im schwäbischen Göppingen ansässigen Ballsportverein aufmerksam. Diese Lok gehort zu eiher Serie von insgesamt 36 Maschinen des ehem. V-100-Loktyps der Deutschen Bundesbahn, die ab 2007 von der Firma Alstom Lokomotiven Service GmbH mit völlig neuen Lokaufbauten versehen wurden. Am Umbau dieser ehem. V-100-Maschinen, der fast schon einem Neubau gleich-

kam, war auch die Lokfabrik





Gmeinder beteiligt. Die künftig unter der Baur. 214 geführten Umbau-V-100 erhielten auch völlig neue Motoren aus US-amerikanischer Caterpillar-Produktion und wurden an versch. deutschen Bahnunternehmen sowie nach Frankreich und Norwegen geliefert. Die Maschinen 214 008 und 010 gingen an die Firma Leonhard Weiss, die sie noch heute für die Beforderg.v.Bau-, Arbeits- und überführungszügen sowie Spezialtransporten wie dem Achsentransport nach Lübeck am 16.1.2019 einsetzt, in dessen Verlauf die LW-Lok 214 010 nochmals auf dem mittleren der neben stehenden Bilder zu sehen ist, als sie am großen Schuppen des ehem. Bw's Lübeck vorbeifährt. Das untere Bild entstand aus fast gleicher Blickrichtung 1963, als dieses Bw noch voll in Betrieb war und die damals in ihm beheimatete Bundesbahn-Diesellok V 160 002 am o.a. Schuppen vorbeifuhr. Der erhielt am linken Bildrand gerade einen Anbau für die damals modernisierte, heute seit Jahren leer stemende Lokleitung.



Das Gleis im Vordergrund ist das Gleis der Kleinbahnstrecke nach Bad Segeberg, Won dem ist heute nichts mehr übrig, wie es auch das mittlere Bild vom 16.1.2019 deutlich zeigt. Das Bw Lübeck bzw. seine DB-Nachfolge-Einrichtung wurde 2009 geschlossen, in seinem großen Schuppen stehen heute Museums-Fahrzeuge (u. a. 'V 160 003'!), die hier aber bald verschwinden müssen.

Fotos: Oben + Mitte = Rolf G. Schulz. Unten = Sammlung M. Hecht.

Am 12.2.2019 (DI) war die zum Taurus-Typ gehörende Ellok 1116.252 der österreichischen Bundesbahnen (öBB) nach einer KV-Zug= Beforderung in Lübeck-Travemünde am dortigen Skandinavienkai im Lsk-Bhf. abgestellt, was auf dem oberen der neben stehenden Bilder zu sehen ist. Am 13.2.2019 verließ diese öBB-Ellok Lübeck-Travemiinde wieder mit einem KV-Zug und ist mit diesem Zug in Lübeck am 13.2.2019 bei Vorbeifahrt am Stadtteil Buntekuh zu sehen. Auf dem Bild darunter fährt an gleicher Stelle ein weiterer KV-Zug v. Lübeck-Travemünde vorbei, den die SBB-Cargo-Ellok 482 022 zieht. Das Bild ganz unten zeigt die Diesellok 66 001 der polnischen Firma 'Freihgtliner', die nach einer Baustoffzug-Beförderung am 10.2.2019 in Lübeck-Vorwerk bei der Hafenbahn eine Betriebspause einlegt. Dieses auf dem zur Posener Str. abzweigenden Anschlussgleis. Diese zum Loktyp 'class 66' gehörende dieselelektr. Lok tragt auch den Namen 'Willy Brandt', auf den eine Tafel unter dem Fenster vom rechten Führerstand an d. Lok-Längsseite hinweist.

Fotos: Rolf G. Schulz.



Am 5.2.2019 (DI) kam die Dual-Lokomotive 187 302 der Salzburger Eisenbahn-Transport-Logistik GmbH (SETG) nach Lübeck, um hier die SETG-Diesellok V 100.51 (ehem. DB-Lok 211 237) abzuholen, die sich seit dem November 2018 in Lübeck für Holzzug-Beföderungen auf d. Verbindung Lübeck Hgbf-Lübeck Konstinhafen und umgek. aufhielt. Diese Holzzug-Beförderungen durch die o. a. SETG-Diesellok, die auch an anderer Stelle vom LBE-Express beschrieben sind. wurden nun beendet und die SETG-Dual-Lok 187 302 kam zur Abholung der SETG-Diesellok-Kollegin nach Lübeck. Die genannte SETG-187 ist eine Lok, die sowohl ub.elektr.Fahrdrahtantrieb verfügt, sich aber auch per Dieselantrieb auf längeren stromlosen Strecken bewegen kann. Am 5.2.2019 rangierte sich diese interessante SETG-Lok unter Dieselantrieb in Lübeck ins Gelande vom ehem. Bw Lübeck. Hier wurde die SETG-Diesellok V 100.51 an die o.a.Dual-Lok ge= hängt, was das obere der neben stehenden Bilder zeigt. Ebenfalls unter 'Diesel-Power' schob Dual-Lok 187 302 die SETG-Kollegin V 100.51 vom ex-Bw in Lübeck zum Hbf, was auf dem mittleren Bild zu sehen ist. Von Lübeck Hbf aus schleppte 187 302 dann die angehängte, für diese überführg.-Tour nichtmit eigenem Antrieb rollende V 100.51 m.Elektrokraft und deshalb mit angelegtem Pantographen, was auch auf dem unteren Bild zu sehen ist, als der beschriebene u.abgebildete überführungs-Zug nochmals am ehem. Bw Lübeck, nun zur zur Streckenfahrt Ri. Hamburg,

vorbei rollt.



Fotos: Rolf G. Schulz

Am 24.1.2019 (DO) war die zum Vectron-Typ gehörende Ellok 193 821 der Salzburger Eisenbahn-Transport und Logistik-GmbH (SETG) zwischen zwei Holzzug-Beförderungen in Lübeck Hgbf an dessen Südende abgestellt. was das neben stehende Bild zeigt.

Am 13.2.2019 (MI) befand sich zwischen zwei Autozug-Beför= derungen die Ellok 140 870 der Eisenbahnen & Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) in Abstellpause in Lübeck Hbf im Bereich von dessen südl. Vorfeld, wo an dieser Lok zum Aufnahmezeitpunkt gerade ein aus dem DSB-Dieseltriebzug MF 5082 besteinender und von Hamburg nach Kopenhagen fahrender EC-Zug vorbei brummte. Rechts von der EVB-Ellok hielt sich die DB-Regio-Ellok 120 203 mit einem Leerzug von Hamburg auf, dessen Fahrzeuge sonst im RE-Pendeldienst Hamburg-Schwerin zum Einsatz kommen.

Das neben stehende Bild zeigt die zum Taurus-Typ gehörende Ellok ES 64 U 2-001 (NVR-Nr. 182 501) d. Lokvermietungs-Firma MRCE Dispolok GmbH (einem Unternehmen der Firma Mitsui Rail Capital Europe MRCE). wie sie am 20.2.2019 (MI) mit einem KV-Zug nach L.-Travem. Skandinavienkai durch Lübeck Hbf rollt Innerhalb der umfangreichen Taurus-Lokgruppe der Firma MRCE Dispolok ist die 2000 gebaute Maschine ES 64 U 2-001 die erste u. alteste Lok dieses Typs. Fotos: Oben = Rolf G. Schulz. Mitte u. Unten Michael Hecht.



Für eine im mecklenburgischen Rostock beheimatete doppelstöckige Wendezugeinheit der zur DB Regio AG gehörenden Nordost-Niederlassung gibt es unter Beförderung durch eine der zu dieser Niederlassung gehörenden und im DB-Regio-Werk beheimateten 120.2-Elektrolokomotiven auf der Verbindung Hamburg-Schwerin den folgenden Umlaufplan von Montag bis Freitag: Hamburg Hbf -RE 4331- Schwerin Hbf -RE 4332- Hamburg Hbf -RE 4335- Schwerin Hbf -RE 4336- Hamburg Hbf. Diese Wendezugeinheit (Lok Baur. 120.2 und Doppelstockwagen) fährt außerdem an Sonntagen als RE 4334 von Rostock Hbf nach Hamburg Hbf und an Freitagen von Hamburg Hbf nach Rostock Hbf. An Samstagen ist sie in Rostock abgestellt.

Hinzu kommt die Tatsache, daß die o. a. Fahrzeugeinheit komplett (Lok Baur. 120.2 u. Döppelstockwagen) jeweils am MITTWOCH zwischen den o. a. Zugleistungen RE 4332 und RE 4335 als Leerzug von Hamburg Hbf nach Lübeck Hbf und zurück fährt. In Lübeck Hbf werden in der Abstellanlage bei dieser mecklenburgischen Fahrzeugeinheit die WC-Anlagen der zu ihr gehörenden Doppelstockwagen geleert. Anschließend fährt sie als Leerzug zurück von Lübeck Hbf nach Hamburg Hbf. Der beschriebene mecklenburgische Leerzug trifft jeweils am Mittwoch um ca. 9.30 Uhr in Lübeck Hbf (in der Regel auf dessen Gleis 5) ein und verläßt Lübeck Hbf nach Hamburg Hbf nach Abschluss der WC-Behandlungs-Maßnahmen für die Doppelstockwagen. Diese Arbeiten dauern jeweils ca. 30 Minuten.

Wie oben geschildert, ist der o. a. RE-Umlauf für die Beförderung durch eine der 120.2-Lokomotiven des DB-Regio-Werkes Rostock vorgesehen und es kommt in ihm auch meistens eine dieser Maschinen zum Einsatz. An den Mittwoch-Tagen vom 13.2.2019 bis 13.3.2019 war es jeweils die Lok 120 203, die mit den zu diesem Umlauf gehörenden Leerzügen von Hamburg nach Lübeck und zur. rollte und die Wendezug-Wagen dieser Züge jewels von Hamburg nach Lübeck schob und umgekehrt zog. Der erwähnte RE-Umlauf stellt die letzte planmäßige Leistung für die 120.2-Maschinen des DB-Regio-Werkes Rostock dar, die früher sehr intensiv die zwischen Hamburg und Rostock sowie umgekehrt die hier als 'Hanse-Express' rollenden RE-Züge beförderten. Inzwischen haben Lokomotiven der Baureihe 182 diese Aufgabe übernommen und 120.2-Kolleginen kommen bei der Beförderung der täglichen RE-Züge Hamburg-Rostock und zurück nur noch aushilfsweise bei 182-Ausfall zum Einsatz. Eigentlich sollten die 120.2 schon längst aus dem DB-Regio-Werk Rostock verschwunden sein - aber offensichtlich kann man auf diese aus Fernverkehrs-120er umgebauten Regio-Lokomotiven hier noch nicht verzichten und sie verfügen mit dem o. a. RE-Umlauf incl. Lr-Fahrt Hamburg-Lübeck und zur. sogar wieder über einen kleinen eigenen Lauf- und Einsatzplan. In dem kamen im Januar und Anfang Februar 2019 aber auch ersatzweise jeweils 182-Maschinen zum Einsatz, die dann mit dem 'Mittwochs-WC-Zug' ebenfalls von Hamburg nach Lübeck u. zurück fuhren.

Sowohl Lokomotiven der Baureihe 120.2 als auch solche der Baureihe 182 sind sonst auf der Strecke Hamburg-Lübeck und in Lübeck nicht anzutreffen !!!!!!

Das DB-Regio-Werk Rostock beheimatet an 120.2-Maschinen noch die Lokomotiven 120 202-120 205. Die bis vor kurzem hier ebenfalls stationierte Lok 120 201 wurde am Ende von 2018 an eine Firma in Nürnberg verkauft, die sie inzwischen vor Güterzügen einsetzt. An 120.2-Lokomotiven gab es ursprüngl. noch die Maschinen 120 206-120 208, die in Aachen beheimatet waren und von hier aus im RE-Zugdienst bis nach Siegen quer durch Nordrhein-Westfalen fuhren. Das ist aber vorbei. 120 206-120 208 sind inzwischen abgestellt. Die Rostocker 120.2 sind dadurch die einzig noch aktiven Lokomotiven dieser 120-Regio-Bauart!

Michael Hecht.

In der ersten Zeit, in der die mecklenburgische Regionalzug-Ein= heit der DB zur WC-Entleerung jeweils am Mittwoch von Hamburg nach Lübeck und zur. fuhr, wurde diese Einheit jeweils von einer der in Rostock beheimateten Lokomotiven der Baureihe 182 befördert. Am 9.1.2019 war es die Lok 182 023, die mit dem o. a. Leer-Zug auf dem oberen der neben stehender Bilder in der Abstellanlage vom Lübecker Hbf zu sehe ist. Auf dem mittleren Bild fährt am 6.2.2019 182 017 mit dem beschriebenen und abgebildeten Leer-Zug von Hamburg kommend in Lübeck Hbf ein. Die gleiche Lok kam auch am 23.1.2019 mit diesem Zug hierher, was auf dem unteren Bild zu sehen ist.

Fotos: Rolf G. Schulz.



Die neben stehenden Bilder zeigen die Rostock beheimatete Elektrolok 182 017 mit dem Lr-Zug Hamburg-Lübeck und zur. am 6.2.2019 im Lübecker Hbf, wo sie mit ihrem Zug dem Dieseltriebzug 623 029/529 begegnete, der wie die o. a. 182-Lok zur Niederlassung Nordost der DB Regio AG gehört. 182-Maschi= nen d. DB kommen sonst nicht nach Lübeck. Einst gehörten sie zur Güterverkehrssparte der DB: Dann gingen die 25 im Jahre 2000 gebauten u. zum Taurus-Typ gehörenden 182-Maschinen in das Rollmaterial der DB Regio AG über. Von diesen Maschinen sind aktuell die Lokomotiven 182 012, 017, 019 u. 023 im Werk Rostock der DB Regio AG beheimatet, alle anderen 182 besitzen ihren Stützpunkt im Regio-Werk Cottbus. Als 182 017 mit dem o. a. Lr-Zug in Lübeck Hbf am 6.2.2019 wieder nach Hamburg Hbf abfuhr, rollte sie auch am 648-Triebzug 'FEHMARN' der ebenfalls zur DB Regio gehörenden 'Regional-Bahn Schlesw.-Holstein' (RBSH) vorbei, was das untere Bild zeigt.

Fotos: Michael Hecht



Eigentlich ist die Beförderung des Lr-Zuges der Niederlassg. Nordost d. DB Regio AG, der an jedem Mittwoch von Hambq. nach Lübeck und zur. zur WC-Entleerung rollt, eine Leistg. der in Rostock im dortigen Werk der DB Regio AG beheimateten 120.2.-Maschinen. Seit d. 13.2.2019 wird dieser Zug auch tatsächlich von einer dieser Lokomotiven bewegt. Bis einschließ1. 6.3.2019 war es stets die Lok 120 203. Die neben stehenden Bilder zeigen, als sie am 13.2.2019 nut dem o. a. Zug in Lübeck eintrifft und sich hier auf dem oberen Bild dem Hbf nähert, in den dieser Zug auf den Bildern darunter gleich darauf einfährt.

Fotos:
Oben =
Rolf
G. Schulz.
Mitte +
Unten =
Michael
Hecht.



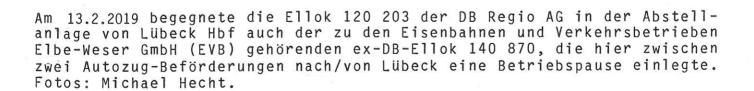


11111111

Vom Bahnsteigbereich des Lübecker Hbf's rangierte sich der Lr-Zug von Hamburg am 13.2.2019 in die benachbarte Abstellanlage, wo gleich die Entleerung der Wagen-WC-Anlagen dieses Leerzuges begann, und auch noch ein wenig weitere Rangierbewegung für diesen Zug in der o. a. Anlage notwendig wurde.

Fotos: Michael Hecht.









Dann verließ DB-Regio-Lok 120 203 mit der nun auch wieder WC-technisch betriebsbereiten Doppeldecker-Einheit des 'Hamburg-Schwerin-Pendels' am Vormittag des 13.2.2019 Lübeck und ist dabei auf dem oberen der obigen Bilder zu sehen, als sie in Lübeck Hbf abfährt und auf der Aufnahme darunter bei Vorbeifahrt am Stadtteil Buntekuh. Fotos: Oben = Michael Hecht. Unten = Rolf G. Schulz.

Die neben stehenden Bilder zeigen den mecklenburgischen WC-Leerzug in Lübeck Hbf am 20.2.2019,

Fotos: Michael Hecht.





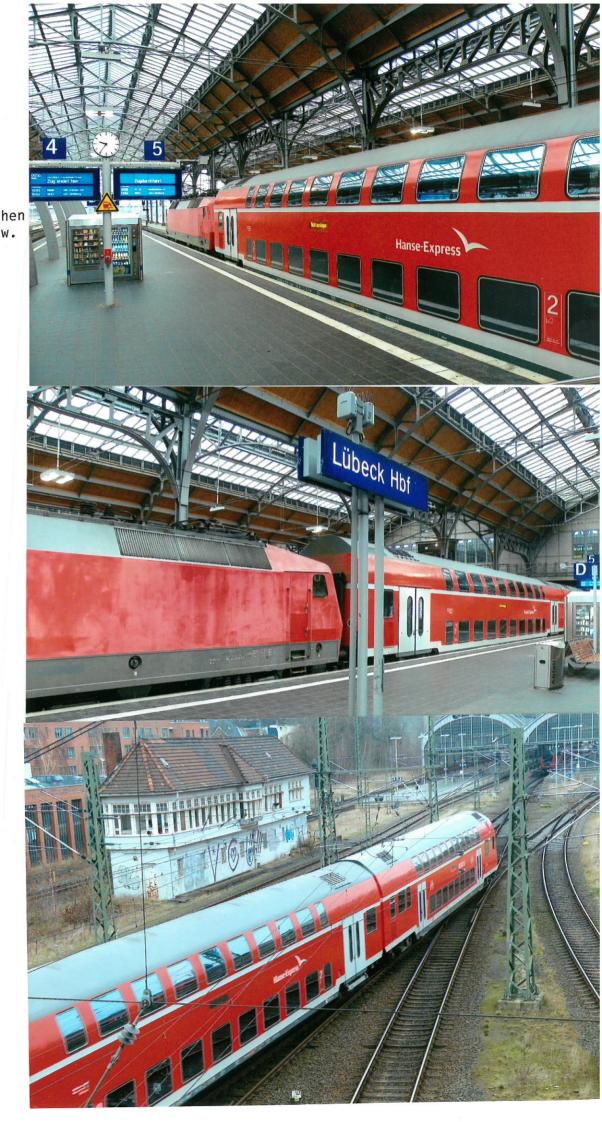
Auch im Kernbereich von Lübeck Hbf begegnet der mecklenburgische Mittwochs-Leerzug der DB Regio AG Fahrzeug-Kollegen, die in dem ebenfalls zu diesem Unternehmen gehörenden Regional-Bahn Schlesw.-Holstein (RBSH) in deren Rollmateral integriert sind. Am 27.2.2019 z. B., wie oben zu sehen, RBSH-Ellok 112 156, die an diesem Tag im RE-Zugdienst nach/von Hamburg beschäftigt war und RBSH-Dieseltriebzug 648 455, der nach Lüneburg fuhr. Fotos: Michael Hecht.



Ähnliche Begegnungen mit RBSH-Fahrzeug-Kollegen gab es für den mecklenburgischen Lr-Zug von/nach Hamburg in Lübeck Hbf auch am 13.2.2019 in der zu diesem Hbf gehörenden Abstellanlage, wo ihn an diesem Tag die obigen Bilder zeigen und wo sich zum Aufnahmezeitpunkt auch, wie schon an anderer Stelle erwähnt, die Ellok 140 870 der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH aufhielt. Fotos: Michael Hecht.

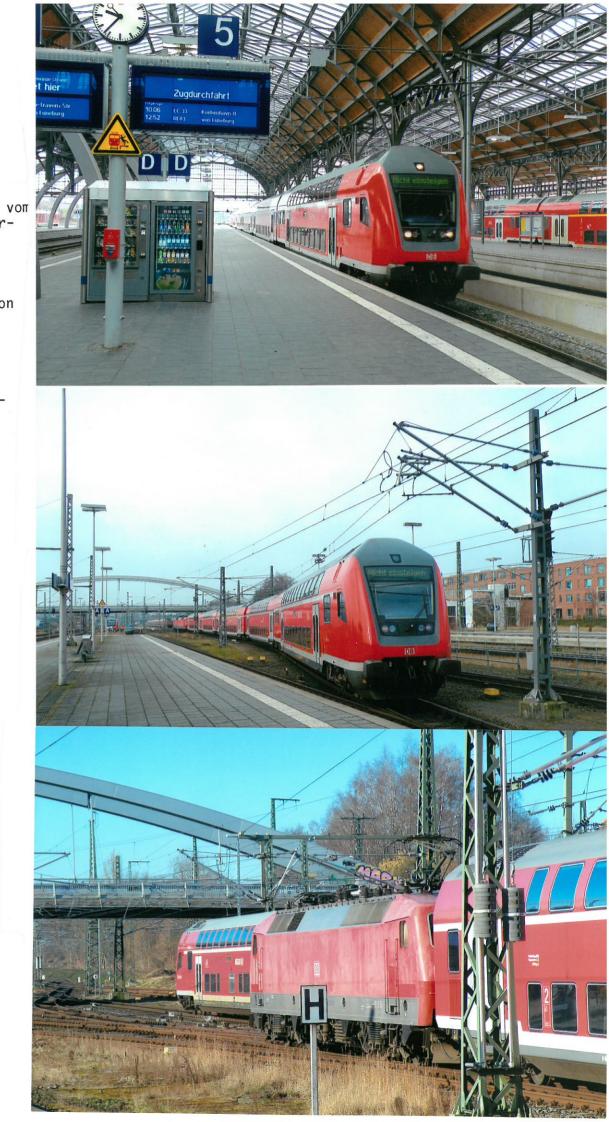
Die RE-Züge, die zwischen Hamburg und Rostock bzw. zwischen Hamburg und Schwerin pendeln, werden als 'Hanse-Express' bezeichnet, worauf auch außerlich an den Doppelstock-Wg. dieser Züge hingewiesen wird. Durch den aus derartigen Wagen bestehenden Leerzug, der momentan jeweils mittwochs nach Lübeck kommt, besuchen Fahrzeuge vom 'Hanse-Express' auch mal die 'Königin der Hanse': LÜBECK. Was einmal mehr deutl. macht, das der Name 'Hanse-Express' eigentl. mehr zu d. RE-Zügen der Strecke Lübeck-Hamburg passen würde. Die verkehren aber (leider) namenlos. Die neben stehenden Bilder zeigen den 'Hanse-Express' als Leerzug am 13.2.2019 im Hbf der 'Königin d. Hanse', dem Hbf von LÜBECK.

Fotos: Michael Hecht.



Die Wendezugeinheit vom mecklenburgischen Lr-Zug, der jeweils am Mittwoch von Hamburg nach Lübeck verkehrt, wird von ihrer Lok jeweils von Hamburg nach Lübeck geschoben und umgekehrt gezogen, was genau umgekehrt ist wie bei den vielen Doppeldecker-Wendezugeinheiten der RBSH, die sich auf der Strecke Hamburg-Lübeck bewegen. Die fahren mit ziehender Lok von Hamburg nach Lübeck und werden umgekehrt geschoben. Den Unterschied zeigt auch gut und deutlich das unterste der neben stehenden Bilder, auf dem am 13.2.2019 ein RE-Zug nach Hambg. und der Lr-Zug von dort gemeinsam Lübeck Hbf verlassen. Der mecklenburgische Lr-Zug mit Lok 120 203 bewegte sich in Rangierfahrt zur nahen Abstellgruppe vom o. a. Hbf.

Fotos: Michael Hecht.



ROSTOCKER LOKOMOTIVEN IM LÜBECKER HBF

Durch die aktuell (2019) ausschließl. an jedem Mittwoch stattfindende Beforderung eines Leer-Zuges der DB Regio AG kommt zwar nur einmal in der Woche regelmässig wieder eine in Rostock beheimatete Lokomotive nach Lübeck und in seinen Hbf - das aber planmaßig. Diesmal handelt es sich sogar um jeweils eine zur DB-Regio-Niederlassung in Rostock gehörende Elektrolok der Baur. 120.2m die den o. a. Doppelstockwagen bestehenden Leer-Zug von Hamburg Hbf nach Lübeck Hbf und zur. bringt und dadurch wieder für den regelmäßigen Besuch einer Rostocker Lok im Hauptbahnhof der Trave-Hansestadt Lübeck sorgt. Am 13.2.2019 war dabei die DB-Regio-Lok 120 203 in diesem Hbf zu Besuch, was die beiden neben stehenden Bilder zeigen.



Sommer jeweils eine der beiden damals im Bw Rostock beheimateten 62er-Dampf= lokomotiven der Deutschen Reichsbahn durch Saison-Schnellzug-Beförderungen direkt von Rostock über Bad Kleinen nach Lübeck Hbf. Dort ist auf dem neben stehenden Bild im Sommer 1965 die Lok 62 015 vom Bw Rostock vor übernahme eines Schnellzuges Hamburg-Rostock zu sehen, den diese Lok von Lübeck nach Rostock bringen wird. Das Bw Rostock beheimatete die 62er-Maschinen 006 und 015.

Fotos: Oben + Mitte = Michael Hecht. Unten = Hans-Joachim Klaas.











Auch die zweite der beiden einst in den 1960er Jahren im Bw Rostock beheimateten 62er-Maschinen kam im Sommer 1965 und Sommer 1966 an einigen Wochenenden mit Saison-Schnellzügen des 'Interzonenzugverkehrs' über den Eisenbahn-Grenzübergang Herrnburg-Lübeck nach Lübeck und hier in den Hbf. Gemeint ist Lok 62 015, die auf den obigen Bildern in jener Zeit in Lübeck Hbf zu sehen ist. DR-Maschine 62 015 des Bw Rostock übernahm damals in diesem Hbf einen der seinerzeitigen Sommer-Saison-Schnellzüge Hamburg-Lübeck-Rostock, um ihn von Lübeck nach Rostock zu befördern. Auf dem Bild oben links fährt DB-Diesellok V 60 357 am interessanten Reichsbahn-Lokgast in Lübeck Hbf vorbei. Bei der DR gab es insgesamt acht 62er-Lokomotiven, von denen zwei (006 und 015) in Rostock stationiert waren. Sie betätigten sich hier hauptsächlich im Vorortbahn-Zugdienst zwischen Rostock und Warnemünde, kamen aber auch mal wie abgebildet im 'Interzonenzugverkehr' bis Lübeck. Die DR musterte ihre 62-Maschinen nach und nach allesamt bis 1971 aus. Die Maschine 62 015 blieb danach als Museumslok erhalten und ist es (nicht betriebsfähig) heute noch. Sie wird in Dresden erhalten und gepflegt. Fotos: Sammlung M. Hecht.





Im 2. Weltkrieg wurden einige der damals von Lübeck aus nach Röstock und Stettin sowie umgekehrt fahrenden Schnellzüge von seinerzeit im Bw Rostock beheimateten Schnellzug-Dampflokomotiven der Baureihe 03.10 befördert, die über Stromlinien-Verkleidung verfügten. Eine dieser Rostocker 03.10-Maschinen war die Lok 03 1020, die auf den obigen Bilder zu sehen ist, als sie am 8.5.1941 in Lübeck Hbf von der Strecke Bad Kleinen-Lübeck her mit einem Schnellzug eingetroffen ist. Die Aufnahme derartiger Bilder wie sie die obigen darstellen, waren zu ihnem Aufnahmezeitpunkt für den Fotografen auch im Lübecker Hbf sehr risikoreich und gefährlich. Foto: W. Altmann, Sammlung M. Hecht.



1934 und 1936 erhielt das Bw Rostock Schnellzug-Dampflokomotiven der Baureihe 03. Sie wurden anschließend auch auf der Verbindung Rostock-Lübeck vor den dort verkehrenden Schnellzügen eingesetzt und beförderten ebenfalls die von Hamburg nach Stettin und umgekehrt rollenden Schnellzüge im Langlauf von Lübeck bis Stettin und umgekehrt. 03-Maschinen des Bw Rostock besuchten dadurch ab Mitte der 1930er Jahre Lübeck und seinen Hbf recht fleißig und oft, womit es aber 1945 vorbei war. Es gab erstmal keine Schnellzüge mehr, die von Lübeck aus in Richtung Mecklenbg. fuhren bzw. von dort aus hierher kamen. Derartige Züge wurden erst wieder 1960 auf der nun erneut durchgehenden, aber nun die innerdeutsche Grenze überwindenden Bahnverbindung Lübeck-Bad Kleinen eingeführt. Sie fuhren im 'Interzonenzugverkehr' von Hamburg über Lübeck bis Rostock und Stralsund sowie umgekehrt und wurden ab/bis Lübeck von Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn befördert. Teilweise waren das Maschinen des Bw Rostock und dadurch kamen auch wieder 03-Maschinen des Bw Rostock nach Lübeck, die erneut Schnellzüge von Rostock in die Trave-Hansestadt und umgekehrt beförderten. Die teilweise Beförderung von Schnellzügen durch Rostocker 03-Maschinen zwischen Rostock und Lübeck sowie umgekehrt fand von 1960 bis 1967 statt. Beteiligt waren die Rostocker 03-Lokomotiven 042, 121, 148, 153 und 154. Auf dem obigen Bild ist von ihnen die Lok 03 153 am 2.5.1967 in Lübeck Hbf zu sehen, nachdem sie einen Schnellzug zur Beförderung nach Rostock tiven der legendaren Baureihe 03, die noch nach Lübeck kamen. Der Betrieb mit 03-Maschinen der Deutschen Bundesbahn war hier bereits vorher beendet. Nach 1967 verirrten sich dann nur noch museal erhaltene und betriebene O3er-Lokomotiven mit Sonderzügen selten hierher, was maßchmal sogar noch heute zuweilen der Fall ist. Foto: Johann Burmester.

Auch in Rostock beheimatete Diesellokomotiven kamen immer wieder nach Lübeck. Nach Aufgabe des DR-Dampf= lokbetriebes hierher. tauchten 118-Diesellokomotiven des Bw Rostock in der ersten Hälfte der 1970er Jahre mit den sommerlichen Saison-Schnellzügen der Verbindg. Rostock-Lübeck-Hamburg in Lübeck Hbf. Sie zogen diese Züge von Rostock bis Lübeck und umgekehrt. An einem Sommer-Samstag des Jahres 1971 war es die damals im Bw Rostock beheimatete DR-Diesellok 118 364, die wie auf dem oberen der neben stehenden Bilder gezeigt, Lübeck Hbf mit einem der o. a. Schnellzüge in Richtg. Rostock verläßt.

Als in Rostock im Sommer 1999 DIesellokomotiven der Baureihe 218 beheimatet wurden, kamen diese im Sommerfahrplan 1999 auch vor den seinerzeit von Rostock her über Lübeck nach Kiel und zurück verkehrenden RE-Zügen zum Einsatz. Unter den o. a., zur DB Regio AG gehörenden Maschinen befanden sich auch solche, die noch über ihre beige-blaue Bundesbahn-Farbgebung verfügten. Auf dem zweiten Bild von oben ist eine der Rostocker 218 in beigeblauer Farbgebung, die Maschine 218 211 im Sommer 1999 vor einem von Kiel über Lübeck nach Rostock fahrenden RE-Zug in Lübeck Hbf zu sehen. Die Aufnahme darunter zeigt zur gleichen Zeit die ebenfalls zum Rostocker 218-Bestand der DB Regio AG gehörende Lok 218 215 mit einem von Kiel über Lübeck nach Rostock fahrenden RE-Zug. Leider fand der Einsatz dieser Maschinen vor den o. a. RE-Zügen nur im Sommerfahrplan 1999 statt.

Seit Ende 1989 kamen 132- + 232-Dieselloker motiven des Bw Rostock regelmäßig nach Lübeck Hbf. Im Sommer 1999 war es z. . die zum o. a. Bw gehörende Lok 232 434, die auf dem unteren Bild zu sehen ist, als sie in Lübeck Hbf mit einem RE-Zug von Bad Kleinen eingetroffen ist. Abgebügelt wurde in diesem RE-Zug als Wagen eine ebenfalls in Rostock stationierte 143-Ellok mitgeführt. Elektrischer Fahrbetrieb war damals in Lübeck Hbf noch nicht möglich.

Fotos: Michael Hecht.



Ab 2001 kamen Rostocker Lokomotiven nach Lübeck nur noch im Güterzugdienst - und das ausschließl. von Hamburg bzw. Maschen Rbf her sowie in Form von im Güterzug-Lokwerk Rostock Seehafen beheimateten Diesellokomotiven der Baureihe 232. Aber mit Aufnahme des elektr. Fahrbetriebes auf der Strecke Hamburg -Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde im Dez. 2008 war auch das vorbei. Nun verrirrten sich in Rostock beheimatete Lokomotiven nur noch in Sonderfällen und Sonderdiensten nach Lübeck und in seinen Hbf. Das war z. B. am 21.7.2012 der Fall, als die damals im Güterzug-Lokwerk Rostock Seehafen beheimatete Dieselmaschine 232 568 IC-Züge auf der Strecke Bad Kleinen-Lübeck schleppen mußte, die damals zwischen Bad Kleinen und Hambq. sowie umgek. über Lübeck umgeleitet wurden. Wie z. B. IC 2377, mit dem 232 568 auf dem oberen d. neben stehenden Bilder am 21.7.2012 von Bad Kleinen her in Lübeck Hbf eintrifft. Im Zug läuft hinter der Rostocker 232 abgebügelt auch die Ellok der Baureihe 101 mit, die den o.a. IC erneut ab Lübeck befordern wird. 232 568 machte sich hier für die nachste IC-Schleppfahrt bereit, bei der sie den umgeleiteten IC 2216 (Stuttgart-Stralsund) incl. abgebügelter Ellok 120 115 nach Bad Kleinen ziehen wird. Vor dieser Schleppfahrt ist 232 568 auf den unteren Bildern am 21.7.2012 alleine in Lübeck Hbf zu sehen. Seit Anf. 2019 kommen wieder Rostocker Lokomotiven hierher - nun in Form von Elektrolokomotiven, die nier Dun mit eigener Kraft fahren.







Fotos: Michael Hecht.

MARSCHBAHN-LOKSPEZIALITÄTEN ***********************************

Die vielfältigen u.anhalten= den Schwierigkeiten im Betrieb der Bahnverbindung Hamburg-Westerland/Sylt, der sogen. 'Marschbahn', haben dazu geführt, daß das Lokwerk Niebull der z. DB Fernverk. AG gehörenden DB-Firma Autozug seit dem Herbst 2018 mit 218-Leih= maschinen aus versch.Bereichen der DB Regio AG, aber auch 218-Lokomotiven eines privaten Unternehmens außerhalb der DB, der in Gotha ansässigen Firma Railsystems RP GmbH versorgt wurde u.versorgt wird. Bei d. 'Privat-218', die früher auch einmal DB-218 waren, handelt es sich um die Maschinen 218 480, 488 und 490. Aber auch die Lok 218 449 der Firma DB Bahnbau erhielt das o. a.Lok-Werk und die DB Fernverk.AG schickte drei seiner Abschlepp-218, die Masch.831, 834 und 839 für die dortige Lokbestand-Verstärkung nach Niebüll. Alle 218 dieser Verstärkg. befordern Autozuge von Niebüll nach Westerland u.z., IC-Züge zwischen Itzehoe u. Westerland sowie auch RE-Züge von Husum nach Westerland und zur., die auch Leih-Doppelstock= wg.aus München enthalten. Der eigene 218-Stambe= stand des Lokwerkes Niebull besteht aus 14 Maschinen. Das obere der neben stehenden Bilder zeigt d.zum DB-Regio-Werk im bayer. Muhldorf gehörende Lok 218 436 zusammen mit einer beigeblauen RP-218 im Bhf. Niebüll vor einem Autozug nach Westerland am 7.12.2018. Auf dem unteren Bild steht RP-Lok 218 488 am gleichen Tag neben der o. a. Mühldorder DB-Regio-218 436 ebenfalls im Bhf.Niebüll. Fotos: Reinhard Schwager.



.Auch die USamerikanische Firma RDC, die neben dem Unternehmen DB Autozug der zweite Anbieter für Autozug-Trans= porte über den Hindenburgdamm von Niebüll nach Westerl. auf Sylt und umgek. ist. sorgt nach wie vor für teilweise im wahrsten Sinne des Wortes farbigen Lokeinsatz in Niebüll und von dort auf die Insel Sylt und umgekehrt. Auf dem oberen der neben stehen= den Bilder trifft am 7.12.2018 die zum Vectron-Typ gehörende Diesellok 247 909 d. Firma RDC mit einem RDC-Auto= zug von Wester= land im Bhf. Niebüll ein, wo sie auch auf dem mittleren Bild zu sehen ist. Einschl. eines der hier noch vorhandenen Flügelsignale! Auf dem unteren Bild ist die von d. Firma RDC für Autozug-Beförde= rungen angemietete Dieselelektrolok DE 2700.03 (251 003) d. Nord-Ostsee-Bahn (NOB) ebenfalls am 7.12.2018 im Bhf. Niebüll zu sehen, wo im Hintergrund 218 436 d. DB Regio AG u. eine RP-218 auf Ausfahrt mit einem DB-Auto= zug nach Sylt warten. Fotos: Reinhard Schwager.





NEU: MIT NORDFRIESEN-DIESEL DURCH THÜRINGEN IC-ZÜGE MIT 245-LOKOMOTIVEN NACH GERA

Seit dem Fahrplanwechsel am 9.12.2018 gibt es eine weitere Strecke im DB-Netz, auf der von Diesellokomotiven beforderte Intercity-Züge der DB Fernverkehr AG rollen. Neben Itzehoe-Westerland/Sylt, Lübeck-Fehmarn Burg und München-Lindau fahren seit dem o. a. Zeitpunkt auch auf der Verbindung Gotha-Erfurt-Weimar-Gera IC-Züge im Diesellok-Schlepp. Es handelt sich dbei um IC-Züge, die insges. von Köln über Hamm, Kassel und Erfurt bis Gera und umgekehrt fahren. Insgesamt handelt es sich um zwei derartige IC-Zugpaare, die an Werktagen auf der Verbindung Köln-Gera-Köln fahren und eine derartiges IC-Zugpaar, das hier täglich verkehrt. Die Stadt Gera wurde durch diese IC-Zuge erneut an das Fern-Reisezugnetz der DB angeschlossen, nachdem hier schon einst die Interregio-Züge der 'Mitte-Deutschland-Verbindung' rollten, die aber schon lange Geschichte sind. Die IC-Züge, durch die Gera nun wieder Fern-Reisezugverkehr erhielt, werden bis Gotha von Elektrolokomotiven der Baur. 101 befordert und von Gotha bis Gera jeweils von einer Diesellok der Baureihe 245. Entsprechend umgekehrt ist es in der Gegenrichtung. Zwischen Weimar und Gera wird dabei auf nicht elektrifizierter Strecke gefahren. Der Lokwechsel von ELektro- auf Diesellok und umgek. wird zur Entlastung des Erfurter Hbf's bereits in Gotha durchgeführt. Im Gegensatz zu den anderen o. a. Strecken mit Diesellokgeführten IC-Zügen, auf denen diese Züge von DB-Diesellokomotiven der Baur. 218 befördert werden, geschieht dieses im Falle der Verbindg. Gotha-Gera durch eine Dieselmaschine der Baureihe 245!! Und die stellt für ihre Fahrten vor IC-Zügen in Thüringen das weit von hier entfernte Lokwerk im nordfiesischen Niebüll zur Verfügung. Zwei der hier beheimateten 245-Maschinen (derzeitiger 245-Bestand in Niebüll 245 020-027) sind ständig ins thüringische Erfurt abgeordnet. Eine von ihnen befördert die oben erwähnten IC-Zuge vonnGotha nach Gera und umgekehrt, die zweite dient als Reserve und Ersatz bei einem Ausfall der jeweils für die IC-Beförderung eingeteilten 245.

Kleinere Wartungs- und Instandhaltungs-Arbeiten an den in Thüringen tätigen 245-Maschinen des NIebüller Autozug-Lokwerkes werden in Erfurt im dortigen Triebfahrzeug-Stützpunkt der DB durchgeführt, für größere derartige Arbeiten mussen die o. a. Maschinen ins heimatliche Werk nach Niebull. Dadurch kommt es auch dort zum Maschinen-Tausch für die Thüringer 'Exil'-Leistungen. Langfristig soll das DB-Werk in Leipzig für die IC-Zugbeforderungen zwischen Gotha und Gera sowie umgek. 245-Maschinen erhalten, womit die Leistungen von 'Nordfriesen-Diesel' an dieser Stelle überflüssig würden. Nach Leipzig kommen 245-Lokomotiven jetzt schpn. Das sind besagte 'Nordfriesen-Diesel'; denn zu den IC-Zugleistungen nach/ von Gera gehören auch Leerzugtouren mit den hierher fahrenden Zugeinheiten von Gera nach Leipzig und zurück zur Wartung und Pflege der in diesen eingesetzten Wagen. Die nach/von Gera verkehrenden IC-Züge bestehen jeweils aus einem modernisierten Wagen der Gattg. Avmmz, Bymmsz, Bpmmbz, Bpmmz und Bimmdzf. Dabei handelt es sich sämtl. um einstöckige Wagen. Ursprünglich sollten die o. a. IC-Züge aus doppelstockigen IC-2-Wageneinheiten bestehen, was aber erstmal noch nicht verwirklicht werden konnte. Hier kommen zunächst wie gesagt einstöckige Wageneinheiten zum Einsatz, die von Köln bis Gotha und umgekehrt als Wendezug fahren, zwischen Gotha und Gera umgek. wegen des 245-Einsatzes aber nicht. Den ersten IC-Zug von Gotha nach Gera und umgek. beforderte am 9.12.2018 die Lok 245 023. ALs Reservelok in Erfurt diente an diesem Tag 245 027.

Zu ergänzen ist auch noch, daß die o. a. IC-Züge im Abschnitt Erfurt-Gera und umgek. auch mit Fahrkarten des Nahverkehrs benutzt werden dürfen. Das obige Bild zeigt IC 2152 (Köln-Gera) am 27.12.2018 mit Diesellok 245 027 im Hbf von Erfurt. Bis Gotha wurde dieser Zug von der Ellok 101 043 befördert.

Michael Hecht (Foto: Reinhard Schwager).

NOSTALGISCHER ERSATZ-ZUGVERKEHR AUF DER NATO-BAHN MINDEN-NIENBG. Die zum Keolis-Konzern gehörende Firma 'Furobahn' hatte im Nov. u.Dez. 2018 u.am Anf.v.Januar 2019 Schwierigkeiten mit dem Einsatz ihrer elektrischen 429-Triebzüge, die sie auch für den RE-Zugverkehr auf der zum DB--Streckennetz gehörenden Bahnlinie Minden/Westf.-NIenbg./Weser verwendet. Diese Strecke wurde wegen ihrer strategischen Bedeutung zur Umfahrung der Bahnknoten Hannover u. Bremen vor allem in früheren Zeiten auch gerne und oft als 'Nato-Bahn' bezeichnet. Da die Firma Keolis bzw. Eurobahn hier im o. a. Zeitraum ihre eigenen Triebzüge auf der 'Nato-Bahn' nicht einsetzen konnte, mietete sie zur Aufrechterhaltung des RE-Zug= verkehrs zwischen Minden und Nienburg sowie umgekehrt bei der Firma 'Centralbahn AG' eine Ersatzzug-Einheit an, die aus zu diesem Unternehmen gehörenden ehem. DB-Schnellzugwagen und je einer einst auch bei der DB tätigen 110- Elektrolokomotiven bestand. Bei den verwendeten Centralbahn-110er war eine Maschine eine 110 mit Kastenaufbau (110 278. blaue Lackierung) und die andere eine 'Bügelfalten'-110 (110 383 in beige-blauer Farbgebung). Die neben stehenden Bilder zeigen den im Dez. 2018 zwischen Minden und Nienburg pendelnden 'Ersatzzug' mit 110 278 und 110 383 Anfang Dez. 2018 im Bhf. von Nienburg an der Weser. Genau dauerte der o. a. 'Ersatz-Zugverkehr' auf der 'Nato-Bahn' bzw. d.RE-Linie 78 jew. montags bis freitags vom 19.11.2018 bis zum 11.1.2019. Vom Beginn d. Januars 2019 an kamen dabei als Wagenmaterial statt der vorher hier eingesetzten vier ehem. DB-Wagen vier ebenfalls heute d. Centralb. AG gehörende ehem. SBB-Wagen der Gattung AB4, die in den Jahren 1957 bis 1962 durch Neuaufbau auf Altbauwg. aus den 1920er Jahren entstanden. zum Einsatz. Ein wahrhafter Nostalgie-Betrieb auf der 'Nato-Bahn' mit interessanten Fahrzeugen. Fotos: Reinhard Schwager.



HAMBURGER GLEISBAU ZWISCHEN DEN JAHREN

Der zentrale Bereich der Bahnanlagen von Hamburg war in der Zeit zwischen Weihnachten 2018 und Neujahr 2019 von umfangreichen Gleisbauarbeiten betroffen, die auch mit massiven Streckensperrungen verbunden waren. Diese betrafen vor allem die sogen., in Hamburg vom Hbf zum Bhf. Altona führende Verbindungsbahn, deren Fernbahngleise vom 25.12.2018 bis zum Beginn vom 2.1.2019 baustellenbedingt völlig gesperrt waren. Das gleiche galt im selben Zeitraum auch für die Gleisverbindung vom Bhf. Altona zum Abstellbhf, Hamburg-Langenfelde und umgekehrt. Der Altonaer Bhf. war für den Fernbahn-Zugverkehr in der o. a. Zeit gar nicht benutzbar und der Hbf war in dieser Zeit für Züge der Fernbahn nur aus südlicher Richtung erreichbar. Er bildete für einige Tage lang für derartige Züge gewissermaßen einen Kopfbahnhof.

In der o. a. Zeit wurden im beschriebenen Gesamtbereich insgesamt 1,3 km Gleis und 18 Weichen ausgetauscht. Am Hamburger Hbf betraf dieses die Weichen im Nordbereich der Gleise 12-14. Weichentausch fand ebenfalls an der zur Verbindungsbahn gehörenden Abzweigstelle Rainweg statt. Im Bf. Mambg.-Altona wurden Stellwerks-Reparaturen durchgeführt. Alle geschilderten Bauarbeiten brachten dem Hamburger Eisenbahnverkehr in der Zeit vom 25.12.2018 bis zum 2.1.2019 umfangreiche Einschränkungen und Änderungen.

Viele Fern-Reisezüge (ICE, IC) verkehrten hier aus Richtung Süd- und Westdeutschland und umgekehrt nur bis/ab Hamburg-Harburg. Zwischen Hamburg und Kiel sowie umgekehrt entfiel im o. a. Zeitraum jeglicher Fern-Reisezugverkehr. Die IC-Züge auf der Verbindung Hannover-Hamburg-Rostock fuhren in dieser Zeit in Hamburg ab Hmb-Harburg auf der südl. Güterumgehungsbahn bis Hamburg-Rothenburgsort und umfuhren so den Hamburger Hbf. Entsprechend umgekehrt geschah es in der Gegenrichtung. Die Züge der genannten Verbindung hielten ersatzweise auch in Hamburg-Bergedorf. Die von Süden und Westen nach Westerland auf Sylt rollenden IC-Züge wurden ab Hamburg-Harburg über den Gesamtverlauf der Hamburger Güterumgehungsbahn bis Hamburg-Eidelstedt umgeleitet u. erreichten ebenfalls unter Umfahrung von Hamburg Hbf dort erst die eigentliche Bahnverbindung Hamburg-Westerland. Entsprechend umgekehrt wurde auch hier gefahren. Die ICE-Züge der Verbindung München-Lübeck-München entfielen im Abschnitt Hamburg-Lübeck.

Die ICE-Züge der Strecke Hamburg-Berlin begannen und endeten in Hamburg Hbf. Die auf dieser Strecke verkehrenden EC-Züge von/nach Prag wurden ab Ludwigslust über Schwerin nach Rostock geleitet und endeten dort. Entsprechend fuhren sie ab Rostock umgekehrt.

Die Regionalzüge der 'Marschbahn' Westerland/Sylt-Husum-Hamburg fuhren nur bis/ab Elmshorn. Die Züge der 'Nordbahn' von Itzehoe und Wrist nur bis/ab Elmshorn oder Pinneberg. Zwischen Elmshorn und Hamburg sowie umgekehrt gab es während der o. a. Bauarbeiten eine Schnellbusverbindung, auf der auch Reisebus-Fahrzeuge im Eins. waren (unter anderem auch solche der Firma Numssen aus Itzehoe).

Die von Kiel nach Hamburg und umgekehrt fahrenden RE-Zügen wurden in Hamburg zum größten Teil auf dem Weg über die Güterumgehungsbahn nach/von Hamburg Hbf umgeleitet. Von Flensburg her mußte jeweils in Neumünster in diese Züge umgestiegen werden.Umgekehrt ebenso.

Die aus dänischen DSB-Dieseltriebzügen der Klasse MF bestehenden EC-Züge von Hamburg nach Aarhus und umgekehrt wurden zwischen Hamburg und Neumünster über Bad Oldesloe und Bad Segeberg geführt, was auch für einige Güterzüge galt. Wegen dieser Umleitungsfahrten mußten einige regionale Züge der Strecke Bad Oldesloe-Bad Segeberg-Neumünster durch Busfahrten ersetzt werden.

Die Hamburger Güterumgehungsbahn wurde wegen der beschriebenen Streckensperrungen in deren Zeitverlauf von vielen Umleitungszügen in Anspruch genommen. Neben den schon erwähnten IC-Zügen und den zwischen Kiel und Hamburg pendelnden RE-Zügen sowie Umleitungs-Güterzügen gehörten dazu auch viele leere Züge aus ICE-zu. IC-

Zugkursen, deren Fahrzeugeinheiten von Hamburg-Harburg aus auf dem Weg der Güterumgehungsbahn in den Abstellbahnhof Langenfelde oder ins ICE-Werk Eidelstedt gebracht wurden. Umgekehrt genauso.

überhaupt nicht betroffen von Sperrungen, Umleitungen und Ersatzmaßnahmen war während der jüngsten Gleisbauarbeiten in Hamburg der dortige S-Bahn-Verkehr. Der S-Bahn-Bereich der Hamburger Verbindungsbahn blieb unverändert und vollständig in Betrieb und hielt für die elektr. Gleichstrom-Stadtschnell=bahn einen uneingeschränkten Gleisbereich zwischen Hbf und Altona offen. Die S-Bahn übernahm dadurch in Hamburg viele Fernzug-Reisende.

Auch die Metronom-Züge der Verbindungen Hamburg-Uelzen/Hannover und Hamburg-Bremen fuhren unverändert und auch die RE- und RB-Züge der Strecke Hamburg-Lübeck.

Obwohl die beschriebenen Bauarbeiten und die damit verbundenen Sperr- und Ersatzmaßnahmen wegen ihres Zeitpunktes schon im Vorfeld heftig kritisiert wurden, verliefen sie und die sie begleitenden Maßnahmen relativ problemlos. Die eigentlichen Bauarbeiten konnten pünktlich und planmäßig mit dem Beginn vom 2.1.2019 abgeschlossen und alle hiermit verbundenen Sperrungen zu diesem Zeitpunkt wieder aufgehoben werden. Verspätungen im Reisezugverkehr hielten sich wegen dieser Arbeiten in Grenzen und ein befürchtetes 'Fahrgast-Chaos' auf den betroffenen Hamburger Bahnhöfen gab es auch nicht.

Immerhin konnte durch die jüngsten Hamburger Gleisbauarbeiten auch mal wieder der nördliche Teil der Hamburger Güterumgehungsbahn mit Reisezügen befahren werden. Im südlichen Teil dieser Güterbahn verkehren Reisezüge planmäßig bereits seit den 1950er Jahren.

Und die Strecke Bad Oldesloe-Bad Segeberg-Neumünster wurde durch die o. a. Arbeiten zum zweiten Mal in kurzer Folge wieder von Fern-Reisezügen und Durchgangs-Güterzügen in Anspruch genommen. Im Frühjahr 2018 war dieses wegen Bauarbeiten im westl. Umland von Hamburg ja schon einmal der Fall. Anders als damals konnten die Umleitungs-EC auf der genannten Strecke aber diesmal nicht mit Fahrkarten des Nahverkehrs benutzt werden und hatten hier auch diesmal keinerlei Verkehrshalt zum Ein- und/oder Ausstieg.

Für die während der 'zwischen den Jahren' in Hamburg durchgeführten Gleisbauarbeiten kamen vor den hierfür eingesetzten und notwendigen Arbeitszügen Diesellokomotiven verschiedener Gleisbaufirmen zum Einsatz. Vor allem waren dabei Maschinen vom Loktyp 'V 100 Ost' zu sehen.

Michael Hecht.

Während der jüngsten Bahn-Streckensperrg.in Hamburg wurde umleitungsbedingt auch der nördl. Teil der dortigen Güterumgehungsbahn von Zügen des Personenverkehrs befahren. Dazu gehörten auch die zumeist aus RBSH-Doppelst.-Triebzügen d.Baur.445 gebildeten RE-Züge von Kiel nach Hamburg u.umgek.Das neben stehende Bild zeigt einen dieser RE-Züge, als er am 30.12.2018 auf der Hambq.Güterumgehungsbahn parallel zur S-Bahn-Strecke Barmbek-Hassel= brook auf ungewöhnl.Umleitungsweg nach Hambg. Hbf rollt. Die Doppeldecker-Triebzugkette in aktueller NAH.SH-Farbgebung wird von Triebkopf 445 104 angeführt. Foto: 246 002.



Auf dem neben stehenden Bild rollen die Fahrzeuge eines ab Hamburg Hbf nach Berlin verkehrenden IRE-Zuges am 26.12.2018 als Leerzug auf dem Weg der Hamburger Güterumgehungsbahn von Hmb-Langenfelde (Abst.Bhf.) aus zur Fahrgastaufnahme nach Hamburg Hbf und fahren dabei am S-Bhf. Wandsbeker Chaussee vorbei. Der an für ihn ungewöhnlicher Stelle abgebildete IRE-Zug besteht wie alle der von Hamburg nach Berlin u.zur. fahrenden IRE-Züge aus einer Ellok d.Baur. 182 (in diesem Falle 182 022) und ehem. Interregio-Wagen.

Das mittlere Bild zeigt eine von Hamburg Hbf nach Kiel fahrende Leer= zug-Garnitur mit einer Doppeldecker-Wendezug= einheit und Lok 112 144 der Regionalbahn Schl.-Holstein (RBSH) am 26.12.2018 auf der Hamburger Güterumgehungsbahn zwischen Hamburg-Horn und Hamburg-Barmbek.

An fast gleicher Stelle der o. a. Güterumgehungsbahn ist ebenfalls am 26.12.2018 die Leerzug-Einheit eines IC-Zuges zu sehen, als sie, gezogen von Ellok 101 073 vom Abst.-Bhf. Langenfelde her kommt und am S-Bahnhof Wandbeker Chaussee vorüber rollt.

Fotos: Markus Hein.



Auch leere ICE-Einheiten wurden auf dem Weg der Hamburger Güterumgehugsbahn während der jüngsten Bahnstrecken-Sperrg. in Hamburg vom und zum ICE-Werk in Hmb-Eidelstedt umgeleitet. Dazu gehörten auch ICE-4-Garnituren, von denen eine auf dem oberen der neben stehenden Bilder auf ihrer Leerfahrt von Hmb-Eidelstedt her im Bereich der Hamburger Güterumgehg.-Bahn am 26.12.2018 zu sehen ist. Aber auch et1. ICE-1-Einheiten fuhren hier als Leerzüge damals. Eine von ihnen ist ebenfalls am 26.12.2018 bei Vorbeifahrt am S-Bahnhof Wandsbeker Chaussee auf dem mittleren Bild zu sehen. Die von Hambq. n. Aarhus u.zur. fahrenden und aus MF-Diesel= triebzügen der DSB bestehenden EC-Züge wurden v. 25.12.2018 bis z. 2.1.2019 zwischen Hambg. u. Neumünster über B. Oldesloe u.Bad Segeberg umgeleitet. Das neben stehende. Bild zeigt. den DSB-Triebzug

MF 5084/5284, als er als EC Aarhus-Hmb d.Bhf. Bad Segeberg in Ri. B.Oldesloe verläßt. Foto: M. Hein.





Während der Gleisbauarbeiten, die vom 25.12.2018 bis zum 2.1.2019 in Hamburg durchgeführt wurden, nahmen auch im Zusammenhang mit diesen Arbeiten stehende Bau- und Arbeitszüge die Hamburger Güterungehungsbahn in Anspruch. Das obere der obigen Bilder zeigt einen dieser Züge, wie er in jener Zeit mit der zur Firma Cargo Logistik Rail Service GmbH (CLR) gehörenden Diesellok 229 181 auf Hamburg's Güterumgehungsbahn durch Hamburg-Barmbek hindurch fährt. Das Bild darunter zeigt einen der damals wegen der o. a. Arbeiten über Bad Segeberg ungeleiteten und aus dem DSB-Dieseltriebzug MF 5284/5084 bestehenden EC-Züge Aarhus-Hamburg, wie er im Verlauf dieser Umleitungsfahrt durch Bad Segeberg hindurch brummt und hier am alten Bahnhof vorbei rollt, dessen einstiges Gebäude heute von einem modernen Nachbargebäude, das hier vor einigen Jahren enstand, eingerahmt wird. Das alte Bhf.-Gebäude steht heute leer.

Fotos: Oben = Peter Rentzsch. Unten = Markus Hein.

HAMBURGER EISENBAHN-BAUSTELLE AUCH VOR 45 JAHREN - IM SPÄTHERBST 1973

Auch in früherer Zeit waren die Hamburger Bahnanlagen immer wieder von Baustellen betroffen. Zwar kamen sie damals in nicht ganz so dichter Folge vor wie heutzutage und auch die Sperr- und Ersatzmaßnahmen hielten sich seinerzeit noch in engeren Grenzen; aber es gab auch in vergangenen Jahrzehnten mal immer wieder derartige bahn- und bautechnische Ereignisse. Etwas über 45 Jahre nach den jüngsten an der Jahreswende von 2018 auf 2019 vollzogenen Hamburger Bahnbaumaßnahmen waren derartige Maßnahmen in größerem Umfang am ersten November-Wochenende des Jahres 1973 zu erleben. Sie betrafen zwar nicht den Hbf, den Bhf. Altona und die diese beiden Stationen verbindenden Fernbahngleise, hatten aber ebenfalls nicht geringen Umfang und vollzogen sich genau im Stadtteil Hamburg-Tiefstack im Verlauf der Strecke Hamburg-Berlin und ihres viel befahrenen Teilbereiches Hamburg Hbf - Hamburg-Bergedorf.

In Hamburg-Tiefstack wurde im Herbst 1973 die Brücke, auf der die Gleise der o. a. Strecke über die südl. Hamburger Güterumgehungsbahn hinweg geführt werden, durch einen Neubau ersetzt und für den Einbau der neuen Brücke mußten die beiden damaligen §tammgleise der Bahnlinie Hamburg-Berlin im Streckenabschnitt Berliner Tor-Abzweig Tiefstack am ersten Wochenende von 1973 völlig gesperrt werden. Ebenso die Gleise der südl. Hamburger Güterumgehungsbahn im Bereich der Bahnhöfe Tiefstack und Rothenburgsort bzw. unterhalb der genannten Gleisüberführung.

Zwischen Berliner Tor und Hamburg-Bergedorf sowie von Hamburg-Bergedorf bis Aumühle fuhren die Züge der elektr. Gleichstrom-S-Bahn und die Reisezüge d. Fernbahn im Verlauf der Strecke Hamburg-Berlin 1973 noch auf gemeinsamen Gleisen d. h., in diesem Abschnitt verfügten die beiden Gleise dieser Strecke über eine seitl. Strom-Schiene für den elektr. S-Bahn-Betrieb. Während der o. a. Bauarbeiten in Hamburg-Tiefstack ruhte deshalb am ersten November-Wochenende von 1973 der S-Bahn-Betrieb zwischen Berlin Tor und Bhf. Hamburg-Tiefstack völlig und wurde durch Busse im Schienenersatzverkehr (SEV) ersetzt. Die wenigen Riesezüge des Fernbahnverkehrs, die damals den Streckenabschnitt Berliner Tor - Hamburg-Bergedorf in Anspruch nahmen, wurden am beschriebenen Wochenende zwischen Hamburg Hbf und Hamburg-Bergedorf sowie umgekehrt auf dem interessanten Weg über die südl. Güterumgehungsbahn und in Ost-West-Richtg. durch den Rbf Billwerder hindurch geleitet. In Ost-West-Richtung befuhren sie dabei von Hamburg-Bergedorf bis Hamburg-Rothenburgsort Gleise, die seinerzeit von Reisezügen planmäßig nicht befahren wurden. Es handelte sich bei diesen Umdeiter-Zügen lediglich um zwei von Hamburg und Berlin sowie umgekehrt fahrende Schnellzüge und das Schnellzugpaar Hamburg-Dresden und umgekehrt, die sich 1973 noch durch ein geteiltes Deutschland und östl. von Büchen auf dem Netz der zur DDR gehörenden Deutschen Reichsbahn bewegten.

Die Bahnbauarbeiten, die sich mit allen Zeitverlängerungen vom 3.11.1973 bis zum 5.11.1973 (17.00 Uhr) in Hamburg-Tiefstack vollzogen und ihre Ersatz- und Umleitungs-Maßnahmen wurden damals noch von dem auch heute noch aktiven und gelegentlauch im 'LBE-Express' publizierenden Hamburger Eisenbahnfreund Wolfgang Just in einem Bericht beschrieben und dokumentiert, den er damals an einige Interessenten verschickte. Dieser Bericht folgt in seiner damaligen Original-Fassung und in seinem damaligen Original-Manuspkript im Anschluss an diese Zeilen.

Die Dampflokomotiven, die seinerzeit für die Prüfung der Brückenbelastung im Bereich der damals neuen Brücke in Hamburg-Tiefstack eingesetzt wurden, bewegten sich alle noch mit eigener Kraft; denn das Bw Ottbergen setzte ja noch in der Bundesbahndirektion Hannover 44er-Maschinen aktiv ein. Nicht zuletzt dieser Dampflokeinsatz zog auch viele interessierte Eisenbahnfreunde, aber auch allgemeine Schaulustige am ersten Wochenende von 1973 in den Nachbarbereich der beschriebenen Bahnbaustelle in Hamburg-Tiefstack. Wolfgang Just beobachtete das Geschehen dort intensiv, befaßte sich aber auch mit den dazugehörigen Randerscheinungen wie Umleitungs- und SEV-Maßnahmen sowie auch teilweisen S-Bahn-Ersatz mit Zügen des Fernbahnbetriebes, was er auch in seinem erwähnten und sich an diese Zeilen anschliessenden Bericht beschreibt.

Der Autor dieser Zeilen konnte die Bahnbauarbeiten in Hamburg-Tiefstack am ersten Növember-Wochenende von 1973 wegen seiner Ansässigkeit im benachbarten Lübeck nicht ganz so intensiv beobachten, begab sich aber am Sonntag. d. 4.11.1973 von Lübeck Hbf nach Hamburg Hbf und von dort nach Berliner Tor, um von dort den für die seinerzeitige Baustelle in Tiefstack notwendigen SEV hautnah zu erleben. Von Tiefstack ging es dann weiter für ihn per Bahn bis Büchen und von dort im Schnellzug Dresden-Hamburg auf dem für Reisezüge damals seltenen Weg durch den Rangierbahnhof Hamburg-Billwerder hindurch bis Hamburg Hbf, wobei auch die Einfahrt in den Hamburger Hbf auf dessen 'Hannoverscher Seite' (von der Güterumgehungsbahn her) für die Schnellzüge auf der Strecke Büchen-Hamburg eine Rarität bedeutete. Von DR-Dampflokomotiven der Baureihe 01.5 wurden diese Schnellzüge aber auf der genannten Strecke nicht mehr gezogen: Das hatte am 1.6.1973 sein Ende gefunden. Im Herbst 1973 wurden die genannten Schnellzüge im Abschnitt Hamburg-Büchen-Hamburg sämtl. von Diesellokomotiven der Baureihe 220 befördert (220-Maschinen d. Bw Lübeck).

Auch von den für die in Zusammenhang mit den o. a. Arbeiten eingesetzten Brückenbelastungs-Dampflokomotiven sind Fotos an dieser Stelle nicht bekannt und es wird auch nur wenige Aufnahmen davon geben, weil sich der Einsatz dieser Lokomotiven in Hamburg-Tiefstack bei den dortigen Brückenbelastungen auf die Nachtstunden beschränkte und die Fototechnik für derartige Stunden 1973 sich nur in geringerem Umfang als heute darbot. Drei Jahre **später** bei den Brückenbelastungen für die damals neuen Süderelbbrücken in Hamburg konnte man Dampflokomotiven bei Tageslicht beobach ten und fotografieren. Die bewegten sich aber seinerzeit in kaltem Zustand und von Diesellokomotiven gezogen auf den neuen Süderelbbrücken; denn aktive Dampflokomotiven standen dafür im Herst 1976 nicht mehr zur Verfügung. So mußte man sich mit kalten 44ern im V-90-Schlepp begnügen. War aber auch nicht uninteressant, ist aber eine andere Geschichte.

Zurück zur Strecke Hamburg-Berlin, die sich nach der Deutschen Einheit in den 1990er Jahren rasch und umfangreich veränderte, weil sich der durchgehende Fern-Reisezugverkehr von der Elbe an die Spree sich nun nicht nur auf 2-3 Zugpaare beschränkte, sondern mit einer Vielzahl von Zügen rapide zunahm. Ab 1996 konnte von Hamburg bis Berlin durchgehend elektrisch gefahren werden und wenig später verwandelte sich die Bahnverbindung hier in eine Schnellfahrstrecke, auf der etliche ICE-Züge verkehren.

Durch den Ausbau der o. a. Bahnverbindung veränderten sich auch deren Anlagen in Hamburg. Zwischen Berliner Tor und Aumühle erhielten die S-Bahn und die Fernbahn hier jeweils getrennte Gleise und auch die Brückenanlagen in Hamburg-Tiefstack, auf denen die Bahnlinie Hamburg-Berlin die Hamburger Güterumgehungsbahn überwindet veränderten sich abermals. Die Fern-Reisezüge, die sich heute in nicht geringer Zahl auf der Strecke Büchen-Hamburg bewegen, erreichen den Hamburger Hbf heute auch teilweise planmäßig auf dem Weg über die südl. Hamburger Güterumgehungsbahn bzw. fahren auf diesem Weg zur Stammstrecke Hamburg-Büchen-Berlin. In Hamburg-Billwerder rollen die genannten Züge dort an den Güterverkehrsanlagen, vorbei, die sich um einen zentral gesteuerten rund um die Uhr benutzten Umladebhf. verwandelt haben. 1973 gab es hier noch etliche Orts-Stellwerke, auf denen Nacht- und Wochenendruhe herrschte. Alles längst vorbei, 1973 aber noch betrieblicher Alltag, der im Rbf Billwerder am ersten Wochenende vom Nov. 1973 ausnahmsweise mal unterbrochen werden mußte.

Der Autor dieser Zeilen erlebte das am Sonntag, d. 4. November 1973 während einer Gesamtfahrt ab Lübeck unter Benutzung der folgenden Züge:

10.41 Uhr von Lübeck Hbf nach Hamburg Hbf mit E 2017 (Lübeck-Travemünde Strand-Hamburg Hbf, befördert von 220 029).
12.24 Uhr von Hamburg Hbf nach Berliner Tor mit S 2 (470 429).
12.30 Uhr von Berliner Tor n. Tiefstack mit SEV (Bus Nr. 7006 d. VHH, Daiml.-B. 0305).
12.50 von Tiefstack nach Reinbek mit mit S 2 (470 420).
13.25 von Reinbek nach Aumühle mit S 2 (470 406).

14.43 Uhr v.Aumühleen. Büchen mit N 4659 (Aumühle-Büchen, befördert von 212 031).
16.23 Uhr von Büchen nach Hamburg Hbf über Billwerder Rbf, Hamburg-Rothenburgsort Rbf, Einf. Hambg. Hbf 'Hann. Seite mit D 436 (Dresden-Hamburg, befördert ab Büchen v. 220 025).
17.25 Uhr von Hamburg Hbf n. Bad Oldesloe mit N 3068 (Hmb-Bad Oldesloe, befördert von 220 030).
18.18 Uhr von B.Oldesloe n.Lübeck Hbf mit E 2032 (Hambg. Hbf-Lübeck=Travem. Strand, befördert von 220 022).

Michael Hecht.

Der folgende, im November 1973 vom Hamburger Eisenbahnfreund Wolfgang Just verfasste Bericht erscheint an dieser Stelle in der Originalfassung und im Originalmanuskript von damals, vom November 1973 !!!

Tiefstack-Report

Bauarbeiten an der zweigleisigen S-Bahn/Fernbahn-Strecke Hamburg = Aumühle = Büchen zwischen zwischen den Haltepunkten Rothenburgsort und Tiefstack wegen des Einbaus einer neuen, 150 m langen, Erücke über die Güterumgehungsbahn und Ausziehgleise des Rbf Rothenburgsort.

Vorbereitungsarbeiten Nacht 2./3.11.73: Demontage der Stromschienen auf etwa 250m Länge, Arbeiten an den Brückenköpfen; Folge für den Betrieb: S-Bahn kann nur mit Vollzügen verkehren, da sonst wegen der La-Stelle (30Km/h)die Gefahr besteht, daß Kurzzüge liegen bleiben.

3.11.19³⁰ bis 5.11. 5⁰⁰: Totalsperrung der Strecke Tiefstack-Abzw. Berliner Tor (Ausbau der alten Brücke und teilweises Anheben und Verschwenken der Gleise). Linie S2 verkehrt Pinneberg-Berliner Tor (unten), weiter als Lr nach Hasselbrook und Tiefstack-Aumühle; dazwischen Busverkehr durch VHH, je nach Bedarf mit 1 bis Bussen pro S-Bahnzug; Fernverkehr Hmb-Büchen ab Hmb Hbf über HgBf-Rbf Rothenburgsort-Abzw. Tiefstack, weiter wie üblich; Büchen-Hmb ab Bergedorf über Gütergleis - Rbf Billwerder - Rbf Rothenburgsort - Hgbg; nach und von Puttgarden kein Verkehr über Hgbf möglich, weil Güterumgehungsbahn unter der neuen Brücke gesperrt war. Züge von und nach Süden kehrten in Hmb Hbf, Gleis 35;

Ausbau der alten Brücke macht unerwartete Schwierigkeiten, deshalb zeitliche Verschiebung; Einbau der neuen Brücke erst ab frühem Nachmittag; ca 19.30 treffen aus Uelzen 6 Loks BR 044 (Bw Ottbergen) in Büchen ein (044 390,155, 491,085,095,560); 3Loks aus dem Raum Braunschweig über Wittingen, 3 Loks aus Richtung Salzgitter über Lehrte, ab Uelzen zusammen; am späten Abend Eintreffen in Tiefstack auf dem Überholgleiß der S-Bahn, Richtung Hbf. Dort Aufenthalt bis zur Belastungsprobe.

Montag, 5.11. Statt Betriebsaufnahme lediglich Freigabe der von Bauzügen geräumten Strecke Berliner Tor-Rothenburgsort. Ab Berliner Tor eingleisig, für übergroßen Andrang war auch doppelt eingleisiger Verkehr vorgesehen, wurde aber angeblich nicht praktiziert. Busverkehr mit ununterbrochenem Einsatz von VHH-Bussen aller Typen. S-Bahn Pinneberg-Rothenburgsort alle 10Min ein Vollzug, dazu Elbgaustr-Hbf(Gl.2) und teilweise planmäßig Elbgaustr-Hasselbrook bzw Ohlsdorf. Aumühle-Tiefstack alle 10Min ein Vollzug, dazu Dieselzüge ohne Halt bis Hbf, Laufweg wie Fernzüge am Sonntag 1 2 Wendezüge mit 212 + 6 Bnb, ABnb, BDnf und zusätzlich der immer verkehrende Zug mit 218 + 6 Bym, ABym, Aym +zusätzlich am Schluß 212, weil er diesmal in Bergedorf kehrte, wo im Berufsverkehr nicht umgesetzt werden kanne Verstärkungsverkehr durch Dieselzüge nur etwa alle 25-30 Min bis (angeblich) ca 9.30%.Güterumgehungsbahn wieder frei, jedoch immer noch nicht die Verbindungskurve Tiefstack-Rbf Rothenburgsort in Richtg Hmb. Ab Mittag Belastungsprobe, Gleis in Richtung Hmb 3x044+2Eichwagen+3x044, in Richtg Bergedorf 1x260 + 6 Belastungswagen+4Eichwagen+6Belastungswagen = auf jedem Gleis 1000 Tonnen!Die Belastungswagen sind ehemalige Dampfloktender, die durch Ballast etwa 65 t wiegen.

Nachmittags ab 15.20 auf die Minuten 00,20,40 S-Bahn-Dieselzüge Hbf-Bergedorf ohne Halt, auch in Gegenrichtung, eine Einheit wie morgens, eine Elmshorner und eine Lübecker Einheit. Wegen Diesellokmangels angeblich VT 612 Büchen-Aumühle. Ganztägig 10Min Verkehr nach Aumühle (S-Bahn!)mit Vollzügen. Busersatzverkehr jetzt zusätzlich mit Privatbussen.

Gegen 16 Uhr Ende der Belastungsprobe. 16.30 fährt der den ganzen Tag auf

Gegen 16 Uhr Ende der belastungsprobe. 16.30 fährt der den ganzen Tag auf Gleis 2 wartende S-Bahn-keservezug als erster nach Tiefstack (Stromschienen-probe). 17.00 letzter Dieselzug ab Hbf, 17.10 D 339 erster Reisezug über die Brücke (mit DR-Salonwagen für SED-Prominenz!), 17.14. Abfahrt der ersten S-Bahn ab Hbf, ca 17.40 erste S-Bahn ab Tiefstack Richtg Pinneberg.

Angaben beruhen teils auf eigenen Wahrnehmungen, teils auf Beobachtungen von Bekannten, teils auf mehr oder weniger offiziellen Mitteilungen der Bahn. Wolfgang Just.

Wegen Brückenbauarbeiten in Hamburg-Tiefstack erreichten die Schnellzüge aus Richtg. Büchen den Hamburger Hbf am 3. und 4. November 1973 nicht auf dem für sie damals üblichen und planmäßigen Weg über Berliner Tor, sondern in Umleitungsfahrt über die Rangierbahnhöfe Hamburg-Billwerder und Hmb.-Rothenburgsort sowie den Weg über d. sudl. Guterumgehungsbahn, wodurch diese Züge für damalige Verhältnisse sehr ungewöhnlich auf der 'hannoverschen', also der südwestlichen Seite u.nicht wie sonst auf d. 'Berlin/Lübecker', der nordöstlichen Seite v. Hamburg Hbf eintrafen. Das galt am 4.11.1973 auch für den Schnellzug D 338 (Berlin-Hamburg). der auf den beiden oberen der neben stehenden Bilder bei seiner Einfahrt in Hamburg Hbf auf dessen Südwest-Seite zu sehen ist. Diesen Zug beförderten von Büchen bis Hamburg am 4.11.2973 wie abgebildet zwei im Bw Lübeck beheimatete 220-Dieselmaschinen der DB.

Etwa zur gleichen Zeit, in der wie oben beschrieben u. abgebildet, D 338 von Berlin auf ungewöhnl.Weg in Hamburg Hbf eintraf, stand auf dessen Nordost-Seite, der Lübeck≠ Berliner Seite, auch der von Hamburg Hbf nach Lübeck Hbf fahrende Nahschnellverkerszug' 4046, der aus einer DB-Diesellok der Baur. 220 und einem Doppelstockwg. der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn sowie zwei ym-Mitteleinstiegswg.bestand.







Von den wenigen auf der Strecke Hamburg-Lübeck verkehrenden Zügen der damaligen Gattung N (= Nahschnellverkehrszug) war N 4046 der einzige Zug dieser (auf den Zugzielanzeigern mit rotem Querstrich dargestellten) Gattung, der einen der ehem. LBE-Doppeldecker enthielt. Sonst fuhren diese Wagen von der Elbe an die Trave und umgekehrt seinerzeit nur in Eilzügen. Fotos: Michael Hecht.