

VOR 40 JAHREN: ERÖFFNUNG DES ERSTEN BAHN-HALTEPUNKTES 'LÜBECK-TRAVEMÜNDE SKANDINAVIENKAI'

Vor genau 40 Jahren, am Ende vom Mai des Jahres 1980, wurde in dem zur Hansestadt Lübeck gehörenden Seebad Travemünde eine wichtige Verkehrsanlage eröffnet. Dieses Seebad war und ist ja auch Ausgangspunkt für mehrere Fährschiff-Linien in die skandinavischen Länder. 1962 hatten dieser Fährschiff-Linien in Lübeck-Travemünde eine eingeneue und moderne Kaianlage im Westen der Mündung vom Travestrom in die Ostsee unweit des Ortsteiles Lübeck-IVendorf erhalten. Diese Kaianlage und ihr Terminal lagen landseitig auch unmittelbar neben der vom Lübecker Hbf nach Lübeck-Travemünde führenden Eisenbahnstrecke. Viele Besucher der in Travemünde beginnenden Skandinavien-Fähren reisten auch mit dem Zug nach hier an bzw. nach Fährschiff-Passage von hier ab. Für den Umstieg vom Zug auf's Schiff bzw. umgekehrt mußten sie auf der Schiene bis zum Bhf. Lübeck-Travemünde Hafen anreisen bzw. so von diesem Bhf. abreisen. Zwischen diesem Bhf. und dem Skandinavienkai stellte eine Buslinie der Lübeck-Travemünder Verkehrs-Gesellschaft ('LVG') die Verbindung her oder man mußte ein Taxi benutzen bzw. einen sehr langen Fußweg entlang der damaligen Bundesstr. 75 zurücklegen.

Mit Zunahme des Fährschiff-Verkehrs in Lübeck-Travemünde und steigender Inanspruchnahme der dortigen Fähren blieb das kein Dauerzustand und so entstand am Ende der 1970er Jahre nach langer Planung endlich ein Haltepunkt im Verlauf der Bahnlinie nach Lübeck-Travemünde gleich neben dem Skandinavienkai, durch den ein wegemäßig kurzer Übergang von den Zügen dieser Bahnlinie auf die Fähren und umgekehrt hergestellt wurde.

Dieser neue Haltepunkt erhielt den Namen 'LÜBECK-TRAVEMÜNDE SKANDINAVIENKAI' und wurde genau am Samstag, d. 31. Mai 1980 eröffnet. Eigentlich sollte dieser Haltepunkt schon ein Jahr zuvor in Betrieb genommen werden, was aber nicht realisiert werden konnte. Der o. a. Neubau-Haltepunkt war eine Station im Streckennetz der Deutschen Bundesbahn mit einem der längsten Bahnhofs- und Stations-Namen in diesem Netz. Zu seiner feierlichen Einweihung wurden die Gäste der damit verbundenen Feier im historischen Doppelstockwagen DW 8 der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) gebracht, der damals seit knapp zwei Jahren vom Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. sowohl museal als auch betriebsfähig erhalten wurde. Auch die Rückfahrt vom neuen Haltepunkt nach Lübeck Hbf erfolgte mit dem VLV-Doppeldecker, der dabei auf Hin- und Rückfahrt in planm. Zügen mitgeführt wurde. Das waren auch die ersten Züge, die im neuen Haltepunkt Lübeck-Travemünde Skandinavienkai hielten. Der planmäßige Betrieb mit dem Halt aller auf der Strecke Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde Strand eingesetzten Eil- und Nahverkehrszüge begann erst am Folgetag, dem 1.6.1980.

Über die o. a. Einweihungsfahrt mit dem VLV-Doppelstockwagen berichtete der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. auch anschließend in seiner damaligen Vereinszeitschrift 'VLV-FORUM'. Dieser Bericht folgt im Original im Anschluss an diese Zeilen. der darin beschriebene Einsatz des VLV-Doppeldeckers für die Eröffnung des Haltepunktes 'Lübeck-Travemünde Skandinavienkai' war der letzte Einsatz dieses Fahrzeuges im grünen Bundesbahn-Anstrich, in dem der VLV den o. a. Doppelstockwagen am 15.7.1978 von der Deutschen Bundesbahn übernommen hatte. Gleich nach seinem Einsatz am 31.5.1980 begann (VLV-Mitgl. in Eigenarbeit damit, den ehem. LBE-Doppeldecker DW 8 mit der grau-gelaben Farbgebung auszustatten, in der dieser Wagen einst auch bei der LBE zum Einsatz kam - einschl. der großen Längsseiten-Schriftzüge, die auf die LBE und ihren H-L Schnellverkehr hinwiesen. Diese historische Farbgebung besitzt der ex-LBE-Wagen DW 8 noch heute. Er gehört jetzt (nach VLV-Auflösung im Jahre 2012) dem DB Museum und ist bei ihm nicht betriebsfähiges Ausstellungs-Exponat an seinem Stammsitz in Nürnberg.

Die DB-Diesellok 218 331, die den VLV-Doppelstockwagen am 31.5.1980 zur o. a. Haltepunkt-Einweihung nach Lübeck-Travemünde brachte, wurde von der DB am 3.11.2006 ausgemustert und kurz danach bei der Firma Steyl in Köln verschrottet. Außer zwei Anfangsjahren im Bw Hamburg-Altona von 1975-1977 war diese Lok immer in Lübeck beheimatet. Die Lok 212 024, die den VLV-Wagen am 31.5.1980 von Lübeck-Travemünde aus zum Lübecker Hbf zurück brachte wurde von der DB am 31.5.2002 ausgemustert und anschließend an d. Firma Uwe Adam verkauft. Heute gehört diese Lok dem Unternehmen 'Umwelt- und Transport-Logistik' (UTL).

Michael Hecht

BAHNHOFSERÖFFNUNG MIT DEM VLV-DOPPELSTOCKWAGEN

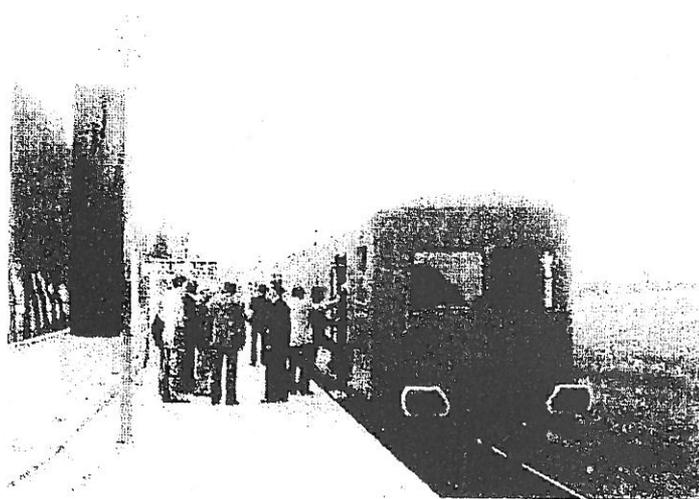
In einer Zeit, da im Schienenverkehr Stilllegung ganzer Strecken und einzelner Bahnhöfe an der Tagesordnung sind, ist es schon ein Ereignis, wenn auf diesem Gebiet etwas neu eröffnet wird - und sei es nur ein einfacher Haltepunkt. So war eine feierliche Eröffnung des neuen Haltepunktes Lübeck-Travemünde-Skandinavienkai schon aus dieser Sicht heraus gerechtfertigt. Hinzu kommt die Vorgeschichte dieses neuen Bahnhofes, die bis ins Jahr 1965 zurückreicht. Als sein Bau endlich in greifbare Nähe rückte, mußte er kurz vor Beginn doch noch ein weiteres Mal verschoben werden - die Kosten erwiesen sich höher als zuvor veranschlagt. Doch schließlich bewilligten die zuständigen DB-Dienststellen auch das zusätzliche Geld, umfangreiche Bauarbeiten folgten. So mußten zum Bau des - auch für längere Züge bemessenen - Bahnsteiges eine Spundwand gezogen und entsprechende Pfähle gerammt werden.

Ein Jahr nach der geplanten Eröffnung (damals schon ins Kursbuch aufgenommen) konnte die Eröffnungsfeier stattfinden. Zur Anreise der hierfür geladenen Gäste stellte der VLV seinen Doppelstockwagen zur Verfügung, der am Morgen des 31. Mai im Eilzug 3014 (Hamburg-Travemünde) von Lübeck Hbf Richtung Travemünde rollte. Dabei fuhr der DAB fast wie in alten Bundesbahnzeiten hinter der schiebenden Wendezuglok, der 218 331. Am neuen Haltepunkt, der gleich neben der Bundesstr. 75 in Höhe des Skandinavienkais liegt, wartete neben einer größeren Menschenmenge auch eine Musikkapelle, Flaggen waren festlich gehißt. Der DB-Generalvertreter in Lübeck, Bundesbahndirektor Uwe Baunack, weihte anschließend die neue Anlage ein. Der Doppelstockwagen, der im E 3014 weiter leer nach Travemünde Strand gerollt war, kam am Schluß des von 212 024 gezogenen Eilzuges 3113 vom Strandbahnhof zurück und nahm am Skandinavienkai die Ehrengäste zur Rückfahrt nach Lübeck Hbf wieder auf. E 3014 und E 3113 waren auf diese Weise die ersten Züge, die in dem neuen Haltepunkt hielten. Den planmäßigen und offiziellen Betrieb nahm er erst einen Tag später mit Be-

ginn des neuen Fahrplanes auf. Jetzt halten dort bis auf wenige Ausnahmen alle Plan-Reisezüge der Strecke Lübeck-Travemünde. Diese Maßnahme dient der weiteren Entlastung des starken Reiseverkehrs von und zu den Travemünde anlaufenden Skandinavienfähren. Bislang mußten Fahrgäste vom Travemünder Hafenbahnhof per Taxi oder mit einem Bus der Lübeck-Travemünder Verkehrs-Gesellschaft (LVG) zum Kai bzw. umgekehrt fahren.

Wünschenswert und geradezu notwendig wäre jedoch in Ergänzung des neuen Haltepunktes der baldige Bau einer Fußgängerüberführung über die B 75 und die Kaianlagen als direkte und kreuzungsfreie Verbindung zwischen dem neuen Haltepunkt (auch Haltestelle der LVG-Buslinien nach/von Lübeck) und dem Abfertigungsgebäude der Fährschiffe. Sie wäre von der Hansestadt Lübeck zu bauen. Noch müssen Reisende die B 75 an einem beampelten Übergang und die Kaianlagen über Zebrastreifen direkt überqueren. Aus diesem Grunde werden aufgrund einer entsprechenden Regelung des Ordnungsamtes der Hansestadt Lübeck Sonderzüge mit Reisegruppen für die Skandinavienfähren auch weiterhin direkt auf den Kai geführt, da bei Ende bzw. Beginn solcher Züge im neuen Haltepunkt mehrere hundert Menschen B 75 und Kaizufahrt überqueren würden. Diese Sonderzüge werden in Zukunft direkt auf der RailShip-Güter-Neubaustrecke über Lübeck-Ivendorf von und zum Skandinavienkai gefahren. Vollständig fertig wird die gesamte neue Umsteiganlage Bahn/LVG-Bus/Schiff erst nach Einrichtung der erwähnten Überführung. Die Deutsche Bundesbahn hat mit dem Bau ihres Haltepunktes jedenfalls einen weiteren Beitrag zur Attraktivität des Fährhafens Travemünde geleistet.

mh



Am Haltepunkt Skandinavienkai; 31.05.80

Foto: Hecht



Das obere der obigen Bilder zeigt den ehemaligen LBE-Doppelstockwagen DW 8 und zugleich ehemaligen Bundesbahn-Wagen 20 804 als VLV-Doppeldecker Nr. 1 am 31. Mai 1980 auf seiner Fahrt im Bundesbahn-Planzug E 3014 (Hamburg Hbf - Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde Strand) hinter d. diesen Zug befördernden DB-Diesellok 218 331 (damals Bw Lübeck). Die Wagen des E 3014, die sie nach Lübeck-Travemünde schiebt, sind mit Ausnahme des die Zugspitze bildenden Steuerwagens Mitteleinstiegs-Wagen in grüner DB Farbgebung, in der sich zum Aufnahme-Zeitpunkt auch noch der VLV-Wagen präsentierte. Das genannte Bild zeigt ihn im E 3014 im Streckenabschnitt Lübeck Hbf - Abzw. Wr im Lübecker Stadtteil St. Lorenz Nord nach Unterfahrung der Karlstr. Ganz rechts unten ist eines der Gleise der Hafenbahn-Betriebsstation 'Lübeck-Vorwerk Vorbhf.' erkennbar. Beim Steuerwagen der E 3014 handelte es sich um einen solchen des 'Silberling'-Typs.

Der VLV-Doppeldecker brachte am 31.5.1980 (SA) im E 3014 die Gäste der Einweihungsfeier für den damals neuen Bahn-Haltepunkt 'Lübeck-Travemünde Skandinavienkai', in dem dieser histor. Doppelstockwagen nach seiner Ankunft im E 3014 zu sehen ist. Es war der erste mit Personen besetzte Zug, der in diesem Neubau-Haltepunkt hielt.

Fotos: Oben = Sammlung M. Hecht. Unten = Michael Hecht.



Der VLV-Doppelstockwagen präsentierte bei seiner Fahrt im DB-Planzug E 3014 am 31.5.1980 zur Eröffnung des Haltepunktes 'Lübeck-Travemünde Skandinavienkai' noch die alte Bundesbahn-Wagennummer, aber schon das Emblem seines damaligen Eigentümers und Betreibers, der diesen Wagen am 15.7.1978 von der DB übernommen hatte. Die Lok, die den E 3014 am 31.5.1980 beförderte, verkörperte als einziges Fahrzeug dieses Zuges die Farbgebungs-Ära, die für das DB-Rollmaterial ab 1975 Vorzug genoß: Beige-Blau.

Für den VLV-Doppeldecker und einen Lübeck-Bückerer Doppelstockwagen überhaupt war die o. a. Fahrt und ihre Rücktour am 31.5.1980 die letzte Fahrt in der grünen Bundesbahn-Farbgebung, die diese Fahrzeuge ab 1951 trugen.

Fotos: Michael Hecht.

Von den Feierlichkeiten zur Einweihung des Neubau-Haltespunktes 'Lübeck-Travemünde Skandinavienkai' fuhren die Gäste dieser Feierlichkeiten ebenfalls im VLV-Doppelstockwagen zurück nach Lübeck Hbf, wobei dieser Wagen nun am Schluss vom DB-Regelzug E 3113 (Lübeck-Travemünde Strand - Lübeck Hbf) mitgeführt wurde. Dessen planm. Wagen waren DB-Nahverkehrswagen des 'Silberling'-Typs. Befördert wurde d. E 3113 am 31.5.1980 von d. DB-Diesellok 212 024 (damals Bw Lübeck). Das obere der nebenstehenden Bilder zeigt E 3113 am 31.5.1980 (SA) bei Einfahrt in den für seine Eröffnung mit festl. Fahnen-schmuck versehenen Haltepunkt Lübeck-Travemünde Skandinavienkai. In den am Schluß v. E 31133 mitgeführten VLV-Doppeldecker stiegen, wie auf dem mittleren Bild gezeigt, d. Gäste der beschriebenen Hp.-Einweihung ein. Das untere Bild zeigt 212 024 anschließend im Lübecker Hbf. Diese Lok war in Lübeck vom 31.5.1979 (also genau ein Jahr vor den nebenstehenden Bildern) bis in die Mitte d. 1980er Jahre beheimatet.

Fotos:
Michael Hecht.





Am 3. und 4. März 1984 feierte die Deutsche Bundesbahn das 100-jährige Bestehen ihrer Direktion in Hamburg sowie deren Vorgänger-Dienststellen. Aus diesem Anlass fuhren am damaligen **Wochenende mehrere** Sonderzüge mit überwiegend historischem Fahrzeugmaterial auf versch. Strecken im Gebiet der seinerzeitigen Bundesbahndirektion Hamburg. Von Hamburg Hbf über Lübeck Hbf bis Lübeck-Travemünde Strand und zurück verkehrten an den o. a. Tagen (SA/SO) mehrere öffentliche Sonderzüge, deren historischer Teil aus dem 1984 noch vom Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) (erhaltenen DW 8 der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn bestand und die auch teilweise im Haltepunkt Lübeck-Travemünde Skandinavienkai hielten. Dort ist einer dieser BD-Hamburg-Jubiläums-Sonderzüge auf seiner Fahrt von Hamburg nach Lübeck-Travemünde Strand am 3.3.1984 zu sehen. Gezogen wurden diese Sonderzüge von der DB-Diesellok 220 075, die sich damals noch im Bundesbahn-Planeinsatz befand. Die letzten 220er DB kamen nur noch vom Bw Lübeck aus zum Einsatz, wo deren Einsatz aber auch Ende Mai 1984 endete. Die Lok 220 075 war erst im Mai 1983 vom Bw Oldenburg/O. ins 220-Auslauf-Bw Lübeck gekommen und hier vorher nie beheimatet. Im Juni 1984 wurde diese Lok von der DB ausgemustert und 1986 von ihr an eine französische Gleisbaufirma verkauft, die sie auch vor Bau- und Arbeitszügen in Algerien einsetzte. 1999 wurde die ehem. DB-Lok 220 075 in Frankreich verschrottet. Das untere Bild zeigt sie mit einem der Sonderzüge, die zur Feier vom 100-Jährigen Bestehen der BD Hamburg verkehrten, **nochmals im o.a. Haltepkt. vor d. Sdztg. -Rückfahrt n. Hamburg** Der VLV-Doppelstockwagen präsentierte sich, anders als bei seinem Einsatz für die Eröffnung des Haltepunktes Lübeck-Travemünde Strand inzwischen in der grau-gelben Farbgebung der ehem. LBE. In der ist dieser Wagen heute Ausstellungsstück im DB Museum in Nürnberg. Fotos: Michael Hecht.

Der erste, am 31. Mai 1980 eröffnete Bahn-Haltepunkt 'Lübeck-Travemünde Skandinavienkai' war nur 25 Jahre lang in Betrieb. 2005 erhielt er durch kompletten Neubau einen anderen Platz, weil damals die Bahnlinie nach Lübeck-Travemünde Strand im Bereich von Lübeck-Ivendorf eine völlig neue Streckenführung erhielt und hier verlegt wurde. Hierüber und über den zweiten Neubau vom o. a. Haltepunkt berichtete der VLV in der Ausgabe Nr. 240 seiner Vereinsmitteilungen 'VLV AKTUELL' 2005 folgendermaßen:

STRECKENVERLEGUNG UND ANLAGEN-NEUGESTALTUNG IM VERLAUF DER BAHNLINIE NACH LÜBECK-TRAVEMÜNDE

Im April 2005 wurde die zuvor mehrfach angekündigte Streckenverlegung der Bahnlinie nach Lübeck-Travemünde im Bereich des Travemünder Skandinavienkais durchgeführt. Diese Streckenverlegung wurde notwendig, weil die bisherige Trasse der o. a. Bahnlinie einer neuen Flächennutzung weichen mußte, die für die Erweiterung des Fährhafens in Travemünde dringend notwendig ist. Unter anderem entsteht hierfür nördlich dieses Hafens momentan auch ein neues Gewerbegebiet.

Durch die Maßnahme zur Hafenerweiterung in Lübeck-Travemünde müssen hier am Skandinavienkai auch die Teile der früheren Bundesstraße 75 verschwinden. Die B 75 erhielt an dieser Stelle bereits bei ihrem autobahnmäßigen Ausbau in den siebziger Jahren eine neue Streckenführung nördlich des Skandinavienkais. Die alte B 75 blieb hier danach noch als lokaler Zubringer in Betrieb und bildete weiterhin eine der Zufahrten zum genannten Fährhafen-Terminal. Nun wird sie wegen der Erweiterung von dessen Umfeld stillgelegt und erhält keinen Neubauersatz, womit der "Skandikai" nur noch von Travemünde, dem dortigen Ende der "neuen" B 75 und vom neuen Gewerbegebiet "Skandinavienkai Nord" aus erreichbar ist.

Für die Bahnlinie nach Lübeck-Travemünde Strand schuf man dagegen eine neue Trasse, die etwa 200 m nördlich des bisherigen Streckenverlaufs entstand. Vorbereitende Arbeiten für den Bau dieser Ersatztrasse begannen am Ende des Jahres 2004.

Unter anderem entstand am südlichen Ende der o. a. Neubautrasse eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer, die hier den neuen Streckenverlauf der Travemünder Bahnlinie auf dieser Neubaubrücke überqueren können. Sie wurde am 20.04.2005 fertiggestellt, ist 19,60 m lang, 8,30 m hoch, entstand aus 580 Kubikmetern Stahlbeton und verfügt über einen 19,60 m langen und 5 m breiten Stahlüberbau. Der wurde bei der Firma Stahl-Bau Ribnitz in Ribnitz-Damgarten (Mecklenburg-Vorpommern) gefertigt und in der Nacht vom 22. zum 23.03.2005 per Spezial-Tieflader auf den Autobahnen 1 und 20 von Ribnitz-Damgarten nach Lübeck-Travemünde gebracht, wo am 23.03.2005 (Mi) der Einbau dieses 28 Tonnen schweren Überbaus erfolgte.

Ab dem 07.04.2005 (Do) wurde die Bahnlinie nach Lübeck-Travemünde zwischen dem Abzweig zum Skandinavienkai und dem Travemünder Hafenbahnhof völlig gesperrt, um den neuen Streckenabschnitt dieser Bahnlinie an das verbleibende Streckengleis westlich und östlich dieses Neubau-Teilstücks anzuschließen.

Wegen der hiermit verbundenen Arbeiten fuhren alle Züge nach/von Lübeck-Travemünde Strand vom 07. bis zum 21.04.2005 von Lübeck Hauptbahnhof aus nur bis zum Haltepunkt Lübeck-Kücknitz und umgekehrt. Zwischen diesem Haltepunkt und dem Travemünder Strandbahnhof pendelten im o. a. Zeitraum Straßenbusse der Firma Autokraft GmbH im Schienenersatzverkehr. Sie bedienten dabei auch die beiden Unterwegshaltepunkte "Lübeck-Travemünde Skandinavienkai" und "Lübeck-Travemünde Hafen".

Am 22.04.2005 (Fr) wurde die Anbindung des Neubauabschnitts der Travemünder Strecke abgeschlossen. Seit diesem Tag rollen die Züge wieder durchgehend ab/bis Lübeck-Travemünde Strand und das nun am Skandinavienkai auf völlig neu verlegtem Gleis.

Zusammen mit dem alten Ursprungs-Streckenverlauf wurde mit Ablauf des 06.04.2005 am Skandinavienkai auch der in diesem Streckenverlauf gelegene Personen-Haltepunkt stillgelegt, der erst am 31.05.1980 in Betrieb genommen und damit nur 25 Jahre alt wurde. Die Einweihung dieses Haltepunkts fand damals mit dem VLV-Doppelstockwagen statt, worüber auch in der Ausgabe 18 der inzwischen eingestellten VLV-Vereinszeitschrift "VLV FORUM" berichtet wurde.

Als Ersatz für den nun aufgegebenen, über einen der längsten deutschen Bahnhofsnamen verfügenden Haltepunkt "Lübeck-Travemünde Skandinavienkai" (31 Buchstaben) entstand von April bis August 2005 ein neuer Nachfolge-Haltepunkt, der die gleiche Bezeichnung erhielt.

Dieser Neubau-Haltepunkt fand seinen Platz etwa 200 m östlich des bisherigen Haltepunkts an der Ostgrenze zwischen dem neuen und dem alten Streckenverlauf der Travemünder Bahnlinie. Das aber noch an der alten Streckenführung und direkt neben dem Pommernzentrum in Travemünder westlichem Bereich.

Der Weg vom neuen Haltepunkt Lübeck-Travemünde Skandinavienkai zum eigentlichen Fährterminal ist länger als vom bisherigen Haltepunkt, dessen Anlagen im Frühsommer 2005 verschwanden. Der Nachfolge-Haltepunkt konnte noch nicht zusammen mit der neuen Streckenführung der Travemünder Bahnlinie in Betrieb genommen werden. Er war zu diesem Zeitpunkt noch im Bau und sollte am 03.07.2005 eröffnet werden. Während seiner Errichtung pendelten zwischen dem Hafensbahnhof und dem Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde Kleinbusse der Firma Autokraft GmbH im Anschluß an die Züge von/nach Lübeck Hauptbahnhof.

Zwar nahm der neue Haltepunkt Lübeck-Travemünde Skandinavienkai am 01.08.2005 den Betrieb auf, das aber erstmal nur sehr provisorisch, weil dieser Haltepunkt zu diesem Zeitpunkt immer noch nicht vollständig fertiggestellt war. Insbesondere ist der Tunnel, durch den Reisende unter der o. a. Bahnlinie hindurch in Richtung Skandinavienkai gelangen, noch immer im Bau, wodurch zwischen dem beschriebenen Neubau-Haltepunkt und den Kai- und Terminalanlagen ein großer Umweg von 1,5 Kilometern notwendig ist. Was bei Fahrgästen zu viel Unmut geführt hat, weshalb bis zur Eröffnung des o. a. Personentunnels seit dem 08.08.2005 erneut ein Pendelbus eingesetzt wird, der viermal am Tag am Travemünder Skandinavienkai zwischen dem neuen Haltepunkt der Eisenbahn und den Kaianlagen verkehrt (jeweils 8.17, 9.17, 20.17 und 21.17 Uhr), abgestimmt auf die Schiffsanschlüsse der TT-Linie.

Wann der Personentunnel am beschriebenen Haltepunkt fertiggestellt wird, ist noch nicht bekannt. Voraussichtlich erst in drei Monaten. So lange kann man auch noch nicht von einer Fertigstellung dieses Haltepunkts sprechen!

Die neue Streckenführung der Bahnlinie nach Lübeck-Travemünde ist 2,5 Kilometer lang, beginnt im Westen kurz hinter dem ehemaligen Bahnhof Lübeck-Pöppendorf und führt in einem Bogen südlich der "neuen" B 75 und am nördlichen Rand des neuen Gewerbegebietes "Skandinavienkai Nord" um die Hafenerweiterungsflächen herum und erreicht am Strecken-Kilometer 18 den alten Verlauf der Strecke nach Lübeck-Travemünde Hafen und Strand.

Auf dem neuen Abschnitt dieser Strecke wurde der Bau der schon erwähnten Brücke notwendig sowie der Bau des ebenfalls schon erwähnten Fuß- und Radwegtunnels am neuen Haltepunkt Lübeck-Travemünde Skandinavienkai. Dieser Tunnel besteht aus vier Betonfertigteilen, die ab dem 10.04.2005 montiert wurden.

Die Errichtung des beschriebenen Neubau-Streckenabschnitts der Travemünder Bahnlinie gestaltete sich nicht einfach. So mußte hierfür unter anderem auch eine zusätzliche Entwässerungsleitung verlegt werden, die den o. a. Streckenneubau unvorhergesehen verteuerte.

Insgesamt kostete er 9,7 Mio. Euro. Weil dieser Streckenneubau wegen der Hafenerweiterung in Lübeck-Travemünde erfolgen mußte, trug alle Kosten hierfür die Hansestadt Lübeck, die ebenfalls als Bauherrin fungierte.

Alle Unter- und Oberbau-, sowie sämtliche Gleisbauarbeiten wurden für die Verlegung der Travemünder Bahnlinie unter Federführung der in Pattensen bei Hannover ansässigen Firma Pro-Tec-Bau durchgeführt. Nachdem die Erdarbeiten und der Trassenbau unmittelbar vorher erfolgt waren, fand hier die Gleisverlegung ab dem 07.04.2005 statt.

Unter anderem kam dafür am 13.04.2005 (Mi) ein Schotterzug von Straßgräbchen-Bernsdorf über Hosena, Elsterwerda-Biehla, Falkenberg/Elster, Roßlau Gbf, Biederitz, Magdeburg-Rothensee, Stendal, Wittenberge, Ludwigslust, Schwerin, Bad Kleinen und Grevesmühlen nach Lübeck Hgbf. Dieser Zug, der in Lübeck um kurz nach 19.00 Uhr eintraf, bestand aus 40 zweiachsigen, beladenen Schotterwagen des niederländischen Unternehmens Rail Pro und wurde durchgehend von den Diesellokomotiven V 170 1125 und V 170 1131 der Berliner Firma Eichholz befördert. Bei ihnen handelt es sich um ehemalige Lokomotiven der Dänischen Staatsbahnen, die zum "Kartoffelkäfer"-Typ gehören und bei den DSB unter der Klassenbezeichnung MY zum Einsatz kamen.

Die Lok V 170 1125 fuhr noch am Abend des 13.04.2005 alleine von Lübeck Hgbf über Grevesmühlen, Bad Kleinen, Bützow, Güstrow, Waren, Neustrelitz und Oranienburg nach Berlin-Ahrensfelde.

V 170 1131 verblieb nach Ankunft in Lübeck mit den beladenen Schotterwagen zunächst im Hgbf und brachte sie am 17.04.2005 (So) zur Baustelle nach Lübeck-Travemünde, wo die Schottermengen sofort entladen und verbaut wurden. Danach kehrte die o. a. Lok mit den leeren Schotterwagen in den Lübecker Hgbf zurück, wo sie mit ihnen bis zum 03.05.2005 (Di) stehenblieb.

Am 02.05.2005 (Mo) kam wiederum V 170 1125 alleine von Rostock Seehafen über Bad Kleinen und Grevesmühlen nach Lübeck Hgbf und zusammen mit V 170 1131 und den erwähnten leeren Schotterwagen fuhr sie am 03.05.2005 (Di) gegen 19.00 Uhr von hier aus in Richtung Süden (über Büchen oder Hamburg) ab.

An der Baustelle in Lübeck-Travemünde war in der Nacht vom 13. zum 14.04.2005 ein Zwei-Wege-Bagger der Firma Pro-Tec-Bau bei der Einschotterung vom neuen Gleis auf die Seite gekippt, wobei es glücklicherweise keine Verletzten gab. Wahrscheinlich geschah dieser Unfall durch eine elektronische Störung des Bagger-Fahrwerks.

Im übrigen verlief die Gleisverlegung im Neubaubereich der Travemünder Bahnlinie aber problemfrei, so daß hier die Züge des Regelverkehrs pünktlich am 22.04.2005 (Fr) ihre Fahrt beginnen konnten.

Bereits am 19.04.2005 (Di) wurde mit dem Abbau des alten Streckengleises am bisherigen Rand des Travemünder Skandinavienkais begonnen. Hierzu war hier an diesem Tag ein Transportzug erschienen, den die Diesellok 3300 090 der Ostthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE) zog. Wobei es sich um eine Neubau-Maschine des "Tiger"-Typs handelte.

Bei der neuen Streckenführung der Travemünder Bahnlinie am Skandinavienkai fallen auch die gar nicht mal so unbeträchtlichen Steigungen im Verlauf dieses Streckenabschnitts auf.

Das Gleis der alten Streckenführung und die Anlagen des früheren Haltepunkts Lübeck-Travemünde Skandinavienkai sind inzwischen angebaut.

In der Nähe des beschriebenen Neubau-Streckenabschnitts errichtet die Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) zur Zeit ein neues Betriebs-, Verwaltungs- und Servicegebäude, das einen der Mittelpunkte ihrer immer größer werdenden Anlagen in Lübeck-Travemünde bilden wird.

Die Inbetriebnahme des zweiten Haltepunktes 'Lübeck-Travemünde Skandinavienkai' an neuer Stelle und als Nachfolger seines Vorgängers aus dem Jahre 1980 erfolgte am 1.8.2005 ohne irgendwelche Eröffnungsfeierlichkeiten. Inzwischen ist dieser nördlich von seinem Vorgänger gelegene Haltepunkt nun auch schon 15 Jahre lang in Betrieb. Es ist aber in der Zukunft sein Ersatz durch abermalige Verlegung (möglich weil die Streckenführung der Bahnlinie nach Lübeck-Travemünde Strand bei Lübeck-Ivendorf wohl erneut verändert wird, um hier Platz für weitere Neubau-Hafenanlagen zu schaffen. Auch der benachbarte KV-Bahnhof Lsk (= Lübeck Skandinavienkai; ausschl. Bhf. für den Güterzugverkehr) soll gleismäßig erweitert werden und abzweigend von der o. a. Bahnlinie eine zweite Zufahrt erhalten. Das alles könnte evtl. zu einer dritten Neubau-Auflage und abermaliger Verlegung vom Haltepunkt 'Lübeck-Travemünde Skandinavienkai' führen.



Mittwoch,
6. April 2005:
Letzter Betriebs-
tag des früheren,
25 Jahre alt ge-
wordenen Halte-
punktes Lübeck-
Travemünde-
Skandinavienkai.

Mit RE 11 720
nach Lübeck-
Travemünde Strand



... und dem
RE 11 444 in gleiche
Richtung
(mit Lok 218 458-8)



... sowie RE 11 447
nach Hamburg, den
218 157-6 schob,
eine der allerletzten
'Lätzchen'-218 der
DB.

Fotos:
Michael Hecht.

Die neben stehenden Bilder zeigen den ersten Bahn-Haltepunkt Lübeck-Travemünde Skandinavienkai nochmals an seinem letzten Betriebstag, dem 6.4.2005. Auf d. unteren Bildern ist deutlich d. Neubau der Bahnlinie nach Lübeck-Travemünde Strand in diesem Bereich zu sehen. Dieser Neubau erforderte auch die Verlegung des o.a. Haltepunktes an eine andere, weiter östlich gelegene Stelle, wo sein Nachfolger einen Platz erhielt, der nicht mehr unmittelbar neben dem Travemünder Skandinavienkai liegt.

Fotos:
Michael Hecht.





Die obigen Bilder zeigen nochmals den letzten Zug nach Lübeck-Travemünde Strand, RE 11 720, am 6.4.2005 im ersten Haltepunkt Lübeck-Travemünde Skandinavienkai, der anschließend stillgelegt wurde. Die lokbespannten Züge nach Lübeck-Travemünde Strand bestanden damals noch ausschließl. aus einstöckigen Wagen, wobei es sich um modernisierte Wagen des einstigen 'Silberling'-Typs handelte. Aber auch als 'Rotlinge' sind diese Wagen inzwischen zur großen Seltenheit geworden. Wenige von ihnen setzt die DB Regio AG noch in Baden-Württemberg ein und einige dieser Fahrzeuge betätigen sich nach Verkauf noch bei privaten Unternehmen, die nicht zum DB-Kern gehören. In Lübeck sind 'Silberlinge' und 'Rotlinge' heute absolute Geschichte. Die den abgebildeten RE 11 720 befördernde Diesellok 218 458 gehörte zum Aufnahmezeitpunkt zum SPNV-Betrieb 'Regional-Bahn Schleswig-Holstein' (RBSH) der DB Regio AG. Die Lok wurde 1978 bei den Henschel-Werken für die DB gebaut, von der sie anschließend bis zum Jahr 2000 im Bw Lübeck (stationiert u. eingesetzt wurde. Das vom Sept. 1996 bis zum Sept. 1998 unter der Betr.-Nr. 210 458 mit 160 km/h auf der Strecke Hamburg-Berlin im IC-Zugverkehr. Ab 2000 war die o. a. Lok (nun wieder als 218 458 und mit Norm-Hg.) bei der DB Regio AG in Mühldorf und Stendal beheimatet. 2004 kam sie zum RBSH-Betrieb in Kiel und war nun auch wieder in ihrer alten Lübecker Heimat im Einsatz. Von dort gelangte sie im Dez. 2008 ins bayerische Kempten, wo die DB Regio AG diese Lok im Sept. 2017 ausmusterte. Im Januar 2019 wurde sie von der Eisenbahn-Bau- und Betriebsges. Pressnitzalbahn GmbH erworben und wird von diesem Unternehmen heute (als eingesetzt - das auch umfangreich für Mieteinsätze, durch die sich die einstige DB-Lok 218 458 auch wieder für ihre ursprünglichen Besitzer, die DB, nützlich macht. Das momentan auch gerade für IC-Zugbeförderungen auf der 'Marschbahn' zwischen Itzehoe und Westerland/Sylt sowie umgekehrt. Fotos: Michael Hecht.

Als heutige Diesellok 218 055 der PRESS GmbH ist die ehem. DB-Lok 218 458 an einer anderen Stelle dieser Ausgabe vom 'LBE-Express' abgebildet.



Hier nochmal der erste Haltepunkt Lübeck-Travemünde Skandinavienkai an seinem letzten Betriebstag, dem 6.4.2005, mit dem ihn verlassenden Letzt-Zug, RE 11 447 nach Lübeck Hbf und Hamburg Hbf, den die RBSH-Diesellok 218 157 schob. Auf dem unteren Bild ist auch hier die Baustelle für die Verlegung der Travemünder Bahnlinie an dieser Stelle zu sehen. Die 1971 bei der Krauss-Maffei-Werken' gebaute Diesellok 218 157 war bei der DB eine der letzten 218 in 'Lätzchen'-Farbgestaltung. Beim RBSH-Betrieb der DB Regio war diese Lok in den Jahren 2003-2005 im Einsatz. Danach wurde sie an die DB Autozug verkauft und vor Autotransportzügen nach Sylt eingesetzt. Am 1.9.2013 erfolgte die Ausmusterung von Lok 218 157. Danach wurde sie 2014 bei der Firma Scholz in Espenhain verschrottet, Fotos: Michael Hecht.

Schotter an die
Trave
zogen am
13.4.2005
in einem langen
Zug die Lokomotiven V 170 1131
und V 170 1125 d.
Firma Eichholz
von Straß-
gräbchen-
Bernsdorf nach
Lübeck. Hier bei
Durchfahrt durch
den Bhf.
Grevesmühlen.



Foto:
Jürgen Bühring
Und hier kurz
vor Herrnburg



... und
im Bhf.
Herrnburg
selbst.

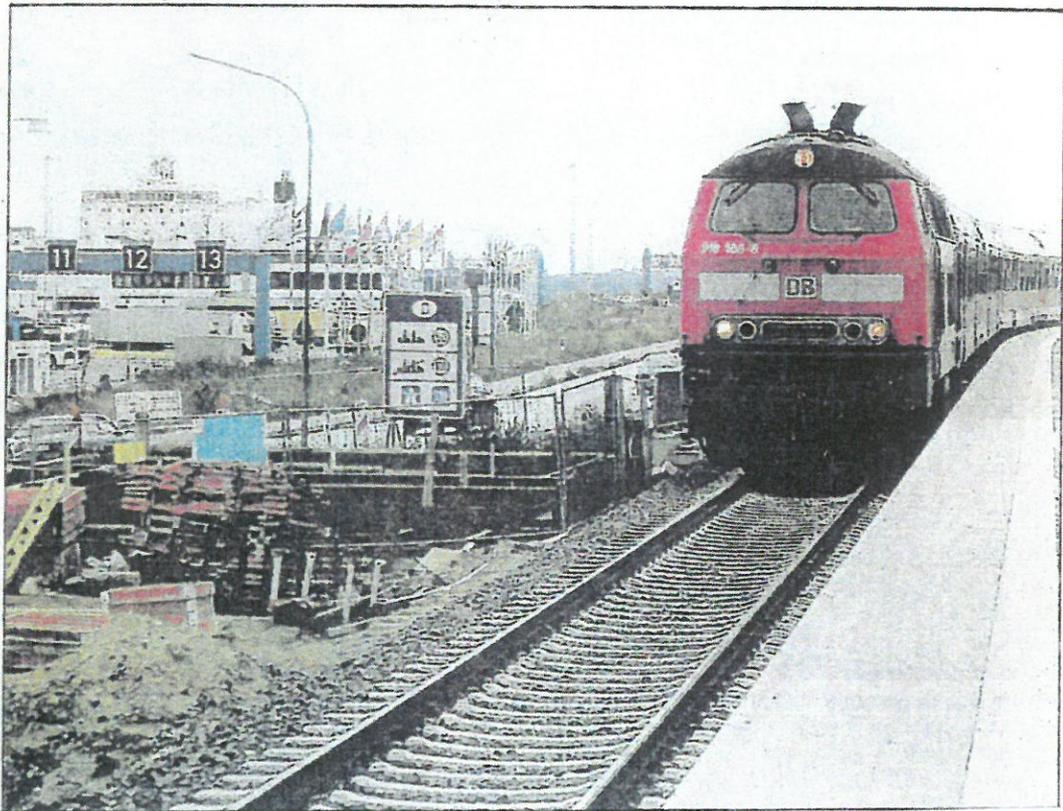
Die Maschinen
der Baur. V 170
sind ehem. MY-
Lokomotiven
der Dänischen
Staatsbahnen.



Die angelieferten
Schottermengen
wurden für den
Streckenneubau
am 'Lsk' in
Travemünde be-
nötigt. Nach
Entladung blieb
V 170 1131 mit
den leeren Wg.
bis zum
3.5.2005 im
Lübecker Rbf
abgestellt.

Fotos:
Rolf Brehmer.





Oben = Der neue Streckenabschnitt der Bahnlinie nach Lübeck-Travemünde an seinem ersten Betriebstag, dem 22. April 2005 mit RE-Zug zum Travemünder Strandbahnhof. Foto: A. Meyer in Lübecker Nachrichten.

Unten = Der neue, alles andere als völlig fertiggestellte Haltepunkt Lübeck-Travemünde Skandinavienkai am 5. August 2005 sehr kurze Zeit nach seiner provisorischen Inbetriebnahme mit einem von Lok 218 180-8 gezogenen RE-Zug von Lübeck Hbf. Foto: Strunk in Lübecker Nachrichten.



Das obige der oberen Bilder zeigt nochmal den alten Streckenverlauf der Bahnlinie nach Lübeck-Travemünde bei Lübeck-IVendorf kurz vor ihrer Stilllegung in diesem Bereich im April 2005. Die Trasse vom neuen Streckenstück, das die alte Streckenführung in diesem Bereich ersetzen soll, ist bereits fertig gestellt und zur Gleisverlegung bereit. Auf dem unteren Bild fand die hier am 20.4.2005 bereits statt und auf dem bereits verlegten Neubaugleis ist die zum 'Tiger'-Typ gehörende Diesellok 3300 090 der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE) mit einem Zug zu sehen, mit dem das Schienenmaterial der alten Strecke abtransportiert wurde.

Fotos: Oben = Michael Hecht. Unten = Rolf Brehmer.

BILD-ERGÄNZUNGEN ZUM '221-FINALE', DAS ALS ABSCHIEDSFAHRT FÜR DIE LOK-BAUREIHE 221 IN DER BUNDESBANDIREKTION HAMBURG AM 24. MAI 1980 (DEM PFINGST-SAMSTAG DES JAHRES 1980) VOM VEREIN LÜBECKER VERKEHRSFREUNDE E. V. (VLV) DURCHGEFÜHRT WURDE.

Der Textbericht und erste Bilder zu dieser am Pfingstfest vor 40 Jahren durchgeführten VLV-Sonderzugfahrt ist in der Pfingst-Ausgabe 2020 vom 'LBE-Express' erschienen.

=====



Das obere der obigen Bilder zeigt den Sonderzug '221-FINALE' des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) am 24.5.1980 (SA) nochmals vor seiner Abfahrt im Lübecker Hbf auf dessen Gleis 1. Das untere Bild präsentiert das Zuglaufschild dieses VLV-Sonderzuges (dem 8. von insgesamt 213 VLV-Sonderzügen, die zwischen dem 10.9.1977 und dem 19.2.2011 fuhren).

Fotos: Michael Hecht.

Erstes Ziel der VLV-Sonderzugfahrt '221-FINALE' war von Lübeck aus am 24.5.1980 (dem Pfingst-Samstag von 1980) der Fährbahnhof Puttgarden, wo der Zug dieser Fahrt auf den neben stehenden Bildern zu sehen ist. Oben nach seiner Ankunft von Lübeck. D. Zuglk.221 147 wurde danach sofort abgehängt, um sich an das andere Ende des VLV-Doppeldeckers, der den Wagen der VLV-Abschiedsfahrt für die Lokbaureihe 221 in der Bundesbahndirektion Hamburg bildete, zu rangieren. Der Fährbahnhof in Puttgarden war zum Zeitpunkt dieser Fahrt noch vollständig in Betrieb. Im linken Teil des unteren Bildes ist deutlich zu sehen, wie Güterwagen auf eines von zwei anwesenden Fährschiffen geschoben werden. Heute wachsen im abgebildeten Bahnhofsteil Bäume und Büsche. Die wenigen noch betriebsfähigen Reste des Puttgardener Bahnhofes werden nur noch von aus 648-Diesellokomotiven bestehenden Personenzügen des Regionalverkehrs erreicht. Güterzüge und Züge d. Eisenbahn-Fernverkehrs gibt es hier nicht mehr und Bahntrajekt findet hier auch nicht mehr statt !

Fotos:
Michael Hecht.



Auf dem neben stehenden Bild fährt die Lok vom 221-FINALE des VLV's am 24.5.1980 im Fährbhf. Puttgarden während ihres hier für den Sonderzdg. dieser Abschiedsfahrt notwendigen Lokumlaufes am Wagen dieses Zuges, dem VLV-Doppelstockwg. vorbei. Als die o. a. Lok, Maschine 221 147, die andere Seite vom VLV-Doppeldecker erreicht hatte, begannen die engagierten VLV-Organisatoren vom '221-FINALE' dessen Zuglok ganz in der Tradition britischer Eisenbahnfreunde-Sonderzüge mit einem 'Headboard' auszustatten, das auch an der Spitze und Stirnseite des Sonderzuges auf seinen Zweck hinwies. In Großbritannien, das auch das Mutterland für Eisenbahn-Sonderzüge darstellt, gehören 'Headboard's' bei derartigen, dort immer noch sehr zahlreichen Sonderzügen, noch heute zur selbstverständlichen, vollständig akzeptierten und auch erwarteten Zugaussstattg. u. Zugausschmückung. In Deutschland war das kaum Praxis und auch beim VLV wurden die Sdztg.-'Headboard's' ab Ende der 1980er Jahre wieder aufgegeben. 1980 waren sie aber hier noch selbstverständl. u. so präsentierte sich auch Lok 221 147 für das '221-FINALE' des VLV's ab Puttgarden mit 'Headboard'.

Fotos:
Michael Hecht.



Von Puttgarden aus rollte der VLV-Sonderzug am 24. Mai 1980 zurück nach Neustadt/Holstein und von dort über Eutin und Malente-Gremsmühlen nach Lütjenburg, wo dieser SdZg. nach seiner Ankunft auf dem oberen der nebenstehenden Bilder im dortigen Bahnhof zu sehen ist. Planmäßige Züge kamen damals seit vier Jahren schon nicht mehr hierher. Aber noch Militärzüge, vor denen bis Ende Mai 1980 auch oft 221-Maschinen nach Lütjenburg gelangten. Die letzte dieser Maschinen war an dieser Stelle 221 147, die allerdings mit einem zivilen Zug. dem Sonderzug '221-FINALE' des VLV's hierher kam. Lütjenburg bildete stets den Endpkt. der Bahnlinie von Malente-Gremsmühlen und da sie hier nach ihrem Verlauf quer durch die 'Holsteinische Schweiz' hindurch kurz vor der Ostseeküste endete, mußte auch am VLV-Sonderzug '221-FINALE' hier dessen zweiter Fahrtrichtungswechsel und sein zweiter Lokumlauf durchgeführt werden. Dessen Beginn zeigt das mittlere Bild. Der VLV-Wg. präsentierte sich danach einige Minuten lang als Solo-Fahrzeug - zum vorletzten Mal in seiner grünen Bundesb.-Farbgebung.

Fotos:
Michael Hecht.



Auch die neben stehenden Bilder zeigen die DB-Lok 221 147 bei ihrem für ihre weitere Beförderung des VLV-Sonderzuges '221-FINALE' notwendigen Lokumlauf im Bhf. Lütjenburg.

Fotos:
Michael Hecht.

WICHTIGE ERGÄNZUNG
ZUR EHEM. DB-LOK
221 147 IN IHRER
HEUTIGEN ZEIT



Die einstige Bundesbahn-Diesellok 221 147 ist heute noch vorhanden und das als betriebs- und einsatzfähige Maschine. Nach ihrer DB-Ausmusterung kam sie zu versch. Besitzern. In jüngerer Vergangenheit und aktuell zuletzt gehörte die o. a. Lok unter der Betr.-Nr. 'D 20' und mit dem Namen 'Coevorden' zum Rollmaterial der Bentheimer Eisenbahn (BE). Dieses seit 12 Jahren. Nun verkaufte die BE ihre Lok D 20, die ehem. DB-Maschine 221 147, an das in Leipzig ansässige Unternehmen 'Flexx Dienstleistungen'. Diese Firma fährt unter anderem Güterzüge in die Main-Häfen in Nürnberg, Bamberg u. Schweinfurt sowie von Leipzig nach Zeitz. Die genannte, heute mit zwei neuen Cummins-Motoren versehene ex-DB-Lok 221 147 erhält z.Zt. noch eine HU sowie einen Neuanstrich in der BE-Werkstatt. Danach wird dann ihr Einsatz bei ihrem neuen Besitzer, der Firma Flex Dienstleistungen erfolgen.



Nachdem 221 147 im Bhf. Lütjenburg am 24. Mai 1980 ihren Lokumlauf getätigt hatte, präsentierte sich der VLV-SdZg. '221-FINALE' bereit für seine Weiterreise, die ihn zunächst zurück nach Malente-Gremsmühlen und von dort weiter nach Kiel führen sollte. Der Bhf. Lütjenburg wurde nach dem Mai 1980 bis zum Jahr 2000 noch öfter von Sonderzugfahrten versch. Veranstalter erreicht. Der Güter- und Militärzugverkehr auf d. Nebenbahnstrecke Malente-G.-Lütjenburg endete in der Mitte der 1990er Jahre. Bis zum Jahr 2000 wurde sie danach fallweise von Sonderzügen befahren, dann aber endgültig stillgelegt. Ihr Gleis ist aber heute noch weitgehend vorhanden und wird auf einer Teilstrecke aktuell noch für Draisinenfahrten genutzt. Im unmittelbaren Bereich vom Lütjenburger Bhf. sind allerdings seit 2008 alle Gleise verschwunden und auch das Bahnhofsgebäude existiert hier nicht mehr. Auf einstigem Bahngelände machte sich an dieser Stelle heute ein Einkaufsmarkt mit seinen Gebäuden und Anlagen breit. Von früherem Bahnbetrieb keine Spur mehr.

Fotos:
Michael Hecht.



In Kiel unterbrach d. Eisenbahn-Sonderzug vom '221-FINALE' am Nachmittag des 24. Mai 1980

seine Fahrt. Während dieser Pause führte der VLV in Ergänzg. zu seiner Fahrt mit dem o. a. Eisenbahn-Sonderzug in der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt eine zweite Sonderzugfahrt durch, mit der er Teile des damals hier noch vorhandenen Straßenbahn-Netzes bereiste. Für diesen Zusatzzug wurde der sechsachsige DÜWAG-Gelenk-Triebwagen 275 der Kieler Verkehrs AG (KVAG) herangezogen. Er präsentierte sich zum Fahrtzeitpunkt als einziger KVAG-Straßenbahnwagen seiner Serie werbe- und reklamefrei. Auf dem oberen der nebenst. Bilder ist der Straßenbahn-Sonderzug der VLV-Fahrt am 24.5.1980 in Kiel am Berliner Platz in der Stadtmitte zu sehen. Dort aber am Beginn der 1980 vom Linienbetrieb nicht genutzten Betriebsstrecke durch die Eggerstedtstr. und die Brunswiker Str., die dieser Sonderzug benutzte. Im Verlauf dieser Strecke ist der genannte Zug auch auf dem mittleren Bild zu sehen. Ganz unten dagegen am östlichen Endpkt. der 1980 noch einzigen Kieler Straßenbahnlinie in Kiel-Wellingdorf. Es war die Linie 4.

Fotos:
Michael Hecht.



Mit dem Straßenbahn-Sonderzug des VLV's am 24.5.1980 in Kiel wurde dann noch der Straßenbahn-Betriebshof der KVAG in Kiel-Gaarden besucht, wo dieser Sonderzug, der auch einen der noch linienmäßig eingesetzten KVAG-Zweiachs-Beiwagen enthielt, auf dem neben stehenden Bild an der Betriebshof-Einfahrt zu sehen ist. Im Betriebshof selbst waren dann auch Fahrzeuge zu entdecken, die 1960 von der Ende 1959 stillgelegten Lübecker Straßenbahn an die KVAG verkauft wurden und danach weiterhin bei der Straßenbahn in Kiel zum Einsatz kamen. Dazu gehörte auch der KVAG-Tw 198, der in Kiel in den 1970er Jahren zur sogen. 'Asmus-Bremer-Bahn' umgestaltet wurde und danach nur noch für Sonderfahrten zum Einsatz kam. Das mittlere Bild zeigt diesen Triebwg. im Betriebshof Kiel-Gaarden in der Nähe von Arbeits-Triebwg. Das untere Bild zeigt den Triebwagen 196 und den Beiwagen 85 d.KVAG, die ebenfalls 1960 von den Stadtwerken Lübeck übernommen wurden. Wobei der Beiwg. 85 in Lübeck ebenfalls als Triebwg. lief und erst 1964 in Kiel z. Beiwg. umgebaut wurde. Die insges. 10 ehemaligen Lübecker Straßenbahn-Fahrzeuge d.KVAG (sämtlich 1949 u. 1951 gebaut) kamen in Kiel nach 1969 nur noch als Verstärkerzüge und f. Sonderfahrten zum Einsatz bzw. dienten Reservezwecken. Der Straßenbahnbetrieb in Kiel wurde am 4. Mai 1985 eingestellt.



Fotos:
Michael Hecht.



Nach der VLV-Straßenbahn-Sonderfahrt in Kiel am Nachmittag des 24. Mai 1980 wartete hier im Hbf wieder der Eisenbahn-Sonderzug '221-FINALE', den das obere der obigen Bilder vor seiner Weiterfahrt von Kiel im Hbf von Schleswig-Holstein's Landeshauptstadt zeigt. Von hier aus fuhr der VLV-Sonderzug '221-FINALE' zunächst nach Neumünster, wo er sich auf dem unteren Bild im dortigen Pbf präsentiert. Elektrischen Fahrbetrieb gab es hier wie auch in Kiel und in Lübeck zum Fahrtzeitpunkt noch nicht. Die dortigen Bahnhöfe waren noch völlig fahrdrahtfrei.

Fotos: Michael Hecht.

Von Neumünster aus rollte der VLV-Sonderzug '221-FINALE' nach Hamburg Hbf weiter, wo dieser Sonderzug auf dem neben stehenden Bild im Hbf zu sehen ist. Eine 221 der Bundesbahndirektion Hambg. hielt sich hier im Rahmen der o.a. Sonderzug-Beförderg. zum letzten Mal auf ! Die Lok-Baureihe V 200.1 bzw. (ab 1968) 221 bildete von 1963 bis 1978 im Hamburger Hbf eine äußerst markante und auch relativ häufige Lok-Baureihe. 1979/80 kamen die in der BD Hmb u. hier im Bw Lübeck stationierten 221-Maschinen dann nicht mehr so oft nach Hambg. Hbf und am 24.5.1980 besuchte eine 221 in Zugehörigkeit zur BD Hamburg und zum Bw Lübeck zum letzten Mal diesen Hbf. Danach waren 221-Besuche hier noch seltener.

Weil der dem Sonderzug '221-FINALE' auf der Strecke Hamburg-Lübeck voraus fahrende Plan-Eilzug in Bad Oldesloe in einen Unfall verwickelt war, mußte der Zugverkehr auf dieser Strecke am Abend des 24.5.1980 zeitweise unterbrochen werden. Der VLV-Sonderzug '221-FINALE' mußte deshalb im Bhf. Bargtheide eine Zwangspause einlegen, in deren Verlauf er auf den unteren Bildern zu sehen ist.

Fotos:
Michael Hecht.



Mit Verspätung wegen der Zwangspause in Bargtheide gelangte der VLV-Sonderzug '221-FINALE' am Abend des 24.5.1980 an seinen Ausgangspkt., den Hbf von Lübeck zurück, wo dieser Zug auch zum Ausstieg und zum Ende seiner Fahrt erneut auf Gleis 1 hielt. Seine Zuglok 221 147 rangierte den VLV-Doppelstockwagen anschließend noch auf d. Güterbahnhof-Gleise am Ostrand von Lübeck Hbf, von wo aus diese Lok alleine ihre Restfahrt ins Bw Lübeck antrat. Die Gbf-Gleise am Ostrand von Lübeck Hbf, auf denen 221 147 auf den unteren Bildern während dieser Restfahrt zu sehen ist, sind heute gar nicht mehr oder nur noch teilweise vorhanden.

221 147 verließ Lübeck wenige Tage nach Aufnahme dieser Bilder und nach der Fahrt des VLV-Sonderzuges '221-FINALE' in ihr neues Heimat-Bw Gelsenkirchen-Bismarck im Ruhrgebiet.

Fotos:
Michael Hecht.

