

## VOR 45 JAHREN: 'LAND UNTER AM NEUEN KANAL'

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

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

Über Hamburg wurden die folgenden Reisezüge umgeleitet:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19.7.1976 (M0)

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

22.7.1976 (D0)

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

24.7.1976 (SA)

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

25.7.1976 (S0)

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

1.8.1976 (S0)

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

6.8.1976 (FR)

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

7.8.1976 (SA)

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

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

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

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



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

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

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

### Michael Hecht.

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



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



DIE UMLEITUNGS-  
FAHRT FÜR E 2873  
AM 24. JULI 1976  
\*\*\*\*\*

... zeigen die neben stehenden Bilder, auf denen dieser Zug am genannten Tag (einem Samstag) mit 220 051 (damals im Bw Oldenburg/O. beheimatet) von Kiel her im Lübecker Hbf auf dem oberen Bild auf Gleis 9 eingetroffen ist. Gleich hinter d. Lok, die diesen insgesamt von Flensburg nach Kreiensen verkehrenden Fern-Eilzug von Kiel bis Kreiensen beförderte, lief ein Schnellzugwg. in beige-blauer Farbgebung. Da d. Bahnverbindung Lübeck-Büchen-Lüneburg damals wegen Dambruch am noch ganz neuen Elbe-Seitenkanal unterbrochen war, mußte d. E 2873 am 24.7. 1976 zwischen Lübeck u. Lünebg. über Hamburg umgeleitet werden. Hier fand im Verlauf dieser Umleitungs-Fahrt auch ein Fahrtrichtungswechsel im Hamburger Hbf statt, für den Zuglok 220 051 hier von einem ans andere Zugende umlaufen mußte. Auf dem mittleren Bild ist zu sehen, wie die o. a. Lok am Ende dieses Lokumlaufes die neue Zugspitze v. E 2873 erreicht u. anschl. wie sie an dieser Spitze steht. Auf der Steintorbrücke darüber rollte seinerzeit noch d. Straßenbahn, die auf d. genannten Bild durch einen vom Rathausmarkt her kommenden V-6- od. V-7-Triebwagen d. Hamburger Hochbahn AG (HHA) vertreten war.

Knapp zwei Jahre später war die Straßenbahn hier verschwunden.  
Fotos: Michael Hecht.





Nachdem am E 2873 in Hamburg Hbf im Bahnsteigbereich auf seiner Lübecker Seite im Verlauf d. Umleitungs-Fahrt für diesen Zug zu seinem Fahrtrichtg.-W. Lokumlauf durchgeführt worden war, drückte die Zuglok des E 2873, Masch. 220 051, seine Wg. zurück auf das zum o. a. Hbf gehörende Kopf-Rangiergleis 35 und zog den E 2873 von hier aus dann ohne weiteren Halt durch Hamburg Hbf hindurch in Richtg. Hamburg-Harburg u. Lünebg. weiter. Das obere Bild zeigt 220 051 vor Beginn der Rangier-Schubfahrt zum Gleis 35. Die direkte AUSfahrt-Möglichkeit von d. Lübecker Seite des Hamburger Hbf's in Richtung Hamburg-Harburg über das heutige Bahnsteig-Gleis 8 entstand erst 1989. Diesellokomotiven der Baur. 220 waren zum Zeitpunkt der beschriebenen und abgebildeten Umleitungs-Fahrt am 24.7.1976, in Hamburg Hbf noch eine Selbsterverständlichkeit. Allerdings nur solche vom Bw Lübeck. 220-Maschinen des Bw Oldenburg/O. bildeten hier eine Rarität. Das untere Bild zeigt den E 2873 am 24.7.1976 nach Ankunft von Hamburg her in Lüneburg, wo seine Umleitungs-Fahrt endete und er seinen regulären Laufweg wieder erreichte. Ab Hambg. lief 220 051 nach Fahrtrichtg.-Wechsel vor einem Altbau-Schnellzugwagen der Schürzenbauart (1./2.-Kl.-Wg. der Gattung AB4üe), der damals noch zur Regelausstattung vom E 2873 gehörte und im E 2873 am 24.7.1976 ab Hamburg gleich hinter Zuglok 220 051 als nunmehr erster Wagen lief.



vor Beginn der Rangier-Schubfahrt zum Gleis 35. Die direkte AUSfahrt-Möglichkeit von d. Lübecker Seite des Hamburger Hbf's in Richtung Hamburg-Harburg über das heutige Bahnsteig-Gleis 8 entstand erst 1989. Diesellokomotiven der Baur. 220 waren zum Zeitpunkt der beschriebenen und abgebildeten Umleitungs-Fahrt am 24.7.1976, in Hamburg Hbf noch eine Selbsterverständlichkeit. Allerdings nur solche vom Bw Lübeck. 220-Maschinen des Bw Oldenburg/O. bildeten hier eine Rarität. Das untere Bild zeigt

den E 2873 am 24.7.1976 nach Ankunft von Hamburg her in Lüneburg, wo seine Umleitungs-Fahrt endete und er seinen regulären Laufweg wieder erreichte. Ab Hambg. lief 220 051 nach Fahrtrichtg.-Wechsel vor einem Altbau-Schnellzugwagen der Schürzenbauart (1./2.-Kl.-Wg. der Gattung AB4üe), der damals noch zur Regelausstattung vom E 2873 gehörte und im E 2873 am 24.7.1976 ab Hamburg gleich hinter Zuglok 220 051 als nunmehr erster Wagen lief.

Die Lok 220 051 wurde 1957 bei Krauss-Maffei für die Deutsche Bundesbahn gebaut und von ihr zunächst als V 200 051 eingesetzt. 1968 erhielt sie die o. a. Betr.-Nr.

Von 1957 bis 1971 war die Lok V 200 051 bzw. 220 051 im Bw Hambg.-Altona beheimatet. Dann kam sie ins Bw Würzburg und von hier am 31.5.1975 ins Bw Oldenburg/O., wo sie bis zum Mai 1983 blieb. Ihr letztes DB-Bw befand sich anschliessend in Lübeck. 1984 wurde 220 051 von der DB ausgemustert und 1990 nach Italien verkauft, wo sie von versch. Privatbahn-Unternehmen eingesetzt wurde. In Italien befindet sich diese Lok heute noch.

Fotos:  
Michael  
Hecht.



Die neben stehenden Bilder zeigen am 24.7.1976 den Zug, der an diesem Samstag für den über Hamburg umgeleiteten Fern-Eilzug E 2873 ersatzweise von Lübeck Hbf bis Lauenburg/Elbe auf dem noch trotz Elbeseiten-Kanal-Dammdurchbruch befahrbaren Teil der Bahnverbindung Lübeck-Büchen-Lüneburg verkehrte. Dieser als E 33 873 eingesetzte Ersatzzug ist auf dem oberen Bild bei seiner Bereitstellg. auf Gleis 8 vom Lübecker Hbf zu sehen. Er bestand wagenmäßig aus einer Kette von sechs dreiachsigen Umbauwagen, die von den Diesellokomotiven 212 141 und 212 245 (beide Bw Lübeck) gezogen wurde. Diese beiden 212-Maschinen sind mit dem o. a. Ersatzzug E 33 873 auf den unteren Aufnahmen abgebildet. In Lauenbg. hatte der genannte Ersatzzug Anschl. an Straßenbusse, die während der o. a. Streckensperrung zwischen Lauenburg und Lüneburg im Schienen-Ersatzverkehr (SEV) pendelten.

Fotos:  
Michael Hecht.





Die zeitweilige Sperrung der Bahnverbindung Lübeck-Büchen-Lüneburg als durchgehende Strecke wegen Dammbbruches vom Elbe-Seiten-Kanal führte im Sommer 1976 auch zu zahlreichen Änderungen für den Lokeinsatz beim Bw Lübeck. Planmäßig war aber damals an Samstagen die Beförderung des von Kiel nach Lübeck verkehrenden E 3171 gemeinsam durch eine 212- u. eine 220-Maschine vom genannten Bw. Am 24.7.1976 (SA) waren hierfür die Lokomotiven 212 251 und 220 047 eingesetzt, die oben bei Ankunft mit den E 3171 von Kiel her in Lübeck Hbf zu sehen sind. In der Mitte stehen die beiden o. a. Lokomotiven mit E 3171 nach Ankunft in Lübeck Hbf auf dessen Gleis 8. Die Wagengarnitur dieses Zuges bestand aus vierachsigen Umbauwg. Ungewöhnlich waren zum Aufnahme-Zeit-pkt, auch nicht Lok-Gespanne, die sich in gemeinsamer Lz-Fahrt vom Hgbf (damals Rbf) zum Hbf in Lübeck begaben. So wie unten abgebildet z. B. 260 357 u. 221 111 (beide auch Bw Lübeck), die am 24.7.1976 an der Ostseite von diesem Hbf zu sehen sind. Von hier aus rückten sie ins nahe Bw ein. Die Hintergrundkulisse für das abgebildete Lok-Gespann bilden Altbau-Reisezugwagen.



Fotos: Michael Hecht.