

VOR 50 JAHREN: EISENBAHN-
FAHRZEUG-AUSSTELLUNG IM
LÜBECKER HAUPTBAHNHOF

Wie im 'LBE-Express' berichtet, fand am 16. und 17.9.2022 in Lübeck wieder einmal nach langer Zeit eine Eisenbahn-Fahrzeug-Ausstellung statt. Das erinnerte an die Zeit vor fast genau 50 Jahren zuvor, als am 15.10.1972 (SO) in der Trave-Hansestadt eine ähnliche Veranstaltung durchgeführt wurde. Das damals noch vollständig durch die Deutsche Bundesbahn bzw. deren damalige Lübecker Generalvertretung, die direkt im Hbf von Lübeck eine gut zusammengestellte Ausstellung und Präsentation interessanter Eisenbahn-Fahrzeuge gestaltet hatte. Wobei aber alle damals hieran beteiligten Lokomotiven und Wagen solche der Deutschen Bundesbahn (DB) waren. Eine Dampflokomotive war nicht dabei. Die Bundesbahndirektion (BD) Hamburg, in deren Gebiet Lübeck lag, hatte letzten eigenen Dampfloktrieb gerade 14 Tage vor der o. a. Lübecker Ausstellung (genau am 1.10.1972) aufgegeben und museal erhaltene Schienen-Fahrzeuge von Vereinen oder dergl. standen im genannten BD-Gebiet erst in sehr geringer Anzahl zu Verfügung. In Lübeck selbst damals noch gar nicht.

Deshalb zeigte die Fahrzeug-Ausstellung im Lübecker Hbf am 15.10.1972 nur mehr oder weniger modernes DB-Rollmaterial, was aber auch nicht uninteressant war. Die letzte Veranstaltung dieser Art lag 1972 immerhin auch schon sieben Jahre zurück und fand im August 1965 zum 100-jährigen Bestehen der Bahnlinie Lübeck-Hamburg statt. Damals ebenfalls auch im Lübecker Hbf und das auch noch unter Beteiligung von aktiven Dampflokomotiven der BD Hamburg.

Die Neuauflage 1972 hatte durchaus auch historischen Hintergrund. Die Eisenbahn in Lübeck wurde am 15.10.1972 genau 121 Jahre alt. Außerdem war Lübeck 1972 zentraler Ort für Begleit-Aktivitäten der legendären ARD-Fernseh-Lotterie 'Ein Platz an Sonne' - und für diese Aktivitäten wollten die damals noch in Lübeck zahlreich vorhandenen DB-Dienststellen (Generalvertreterg., Betriebsamt, Maschinenamt, Bahnbetriebswerk, Bahnmeisterei u.a.) ihren Beitrag leisten, was durch die o. a. Ausstellung auch gut gelang.

Die Fahrzeuge dieser Ausstellung waren im Lübecker Hbf auf den Gleisen 1 und 2 am Bahnsteig 1 aufgestellt. Es waren dort moderne Lokomotiven und Wagen der DB zu sehen. Unter anderem auch eine damals noch ganz neue DB-Schnellfahr-Ellok der Baur. 103, die an dieser Stelle schon mal Vorfreude auf künftigen elektrischen Fahrbetrieb wecken bzw. fortsetzen wollte.

Auf den mußte Lübeck's Eisenbahn nach 1972 aber noch weitere 36 lange Jahre warten.

Eine andere Variante künftigen, möglichen Bahnbetriebskam auch nach 1972 nicht über das Versuchs- und Erprobungs-Stadium heraus. Demonstriert wurde sie aber auf der Lübecker Bahn-Ausstellung am 15.10.1972 trotzdem schon mal. Gemeint ist die automatische Kupplung für Schienen-Fahrzeuge, die seinerzeit zur möglichst baldigen Einführung durchaus ernsthaft im Gespräch war. Einige DB-Fahrzeuge waren auch bereits versuchsweise mit automatischen Kupplungen (AK) bzw. 'Unicoupler'-Einrichtungen ausgestattet. Auch das Bahnbetriebswerk (Bw) Lübeck besaß seit dem Frühjahr 1972 eine damit versehene Diesellok. Genau handelte es sich um die Maschine 220 083, die kurz vor ihrer Umbeheimatung nach Lübeck eine AK-Ausrüstung erhalten hatte.



Auf der DB-Ausstellung in Lübeck Hbf am 15.10.1972 fuhr die damals mit automatischer Kupplung (AK) versehene Diesellok 220 083 an der Südspitze von dessen Gleis 1 während der gesamten Ausstellungs-Dauer den ganzen Tag über in steter Folge an einen Güterwagen, der ebenfalls über AK verfügte, heran, kuppelte ihn völlig automatisch an, zog ihn ein Stück vor, kuppelte ihn anschl. genauso automatisch wieder an und ab und schob ihn danach wieder auf seinen alten Platz zurück. Das wiederholte diese 'Unicoupler-V-200' vor einem staunenden und begeisterten Publikum immer wieder. Alle bewunderten diese wie von Geisterhand getätigten Kupplungs-Vorgänge, die Insider damals nur von einigen wenigen Triebwg.-Typen mit Scharffenberg-Kupplungen her kannten.

Ausgestellt waren im Lübecker Hbf am 15.10.1972 auch ein DB-Silberling-Steuerwagen neuester Bauart mit damals neuer Stirnfront der Bauart 'Karlsruhe' und eine moderne Schneefräse der Bauart 'Beilhack'. Auf einer DB-Diesellok der Baur. 221 konnte man an Führerstands-Mitfahrten teilnehmen, die vom Lübecker Hbf bis in den benachbarten Hgbf (damals noch Rbf genannt) und zurück führten. Diesellokmäßig waren an der damaligen Ausstellung 'Nur' in Lübeck beheimatete 'nur' Maschinen der Typen 'V 100' (Baur. 212) und 'V 200' (Baur. 220 und 221) beteiligt, die ja seinerzeit auch nicht mehr ganz so modern und durchschnittl. auch bereits zehn Jahre alt waren. Es fehlte auf der Ausstellung eine der noch ganz neuen Diesellokomotiven der BD Hamburg in Form einer Masch. d. Baur. 218; aber die wurden, nachdem sie hier zwei Wochen zuvor die letzten Schnellzug-Dampflokotiven dieser BD auf der Verbindung Hamburg-Westerland/Sylt abgelöst hatten, alle im intensiven Regel-Reisezugverkehr von Schleswig-Holstein's Westküste benötigt.

Zum Programm der beschriebenen Ausstellung gehörte auch d. Besichtig.-Möglichkeit vom größten Stellwerk des Lübecker Hbf's, der dessen Weichen und Signale 1972 noch von eigenen Stellwerken aus bedient wurden und nicht wie heute im Fernsteuer-Verfahren von der Betriebszentrale im ernen Hannover aus.

Außerdem führte die DB am 15.10.1972 begleitend zur o. a. Ausstellung in Lübeck zwei öffentl. Sonderzugfahrten durch, deren Züge sich vor allem auf dem Gleisnetz von Lübeck's Hafensbahn bewegten und mit denen mal in der Trave-Hansestadt auf Schienen gereist werden konnte, auf denen sonst nur Züge des Güterverkehrs rollten.

Diese Züge bestanden aus einer langen Kette dreiachsiger DB-Umbauwagen, enthielten aber auch einen DB-Gesellschaftswagen, in der damals für diese Wagen noch typisch roten Farbgebung. Befördert wurden beide o. a. Sonderzüge von jeweils einer DB-Rangier-Diesellok der damaligen DB-Baur. 260 an beiden Zugseiten - genau waren es die seinerzeit im Bw Lübeck beheimateten Maschinen 354 und 351 (jew. Süd- und Nordende der Sonderzüge bei Abfahrt in Lübeck Hbf) Sie beförderten die Sonderzug-Wagen auf der folgenden Route: Lübeck Hbf - Abzw. Strecknitz - Lübeck-Eichholz - Abzw. Brandenbaum - Lübeckj Wesloe - Konstinhafen - Hafenstr. - Hubbrücke - An der Untertrave - Drehbrücke - Lübeck Ost - Lübeck Hafen - Lübeck-Vorwerk Nordlandkai - Lübeck-Vorwerk - Lübeck Hafen - Lübeck Hbf.

Diese Rundfahrten ähnelten also durchaus denen, die auch im Sept. 2022 in Begleitung der am 16. und 17.9.2022 veranstalteten Fahrzeug-Ausstellung stattfanden. 50 Jahre zuvor war der Konstinhafen am Lübecker Altstadtstrand dieser ab/bis Lübeck Hbf führenden Fahrten ebenfalls das Ziel. Aber anders als 50 Jahre später fuhren ihre Züge damals vom Konstinhafen aus auf dem seither noch vorhandenen und in Straßenbahn-Art entlang der Hafenstr. und der Str. 'An der Untertrave' und über die Hub- und die Drehbrücke verlaufenden Hafensbahn-Gleis zurück auf die das nördliche Traveufer und hier dann zum Hafensbahn-Bbf Lübeck Ost (auf dessen einstigem Gelände heute die 'Willy-Brandt-Allee' verläuft und sich die Lübecker Musik- und Kongresshalle

erhebt sowie (ebenfalls anders als 2022) noch von der noch bis zum Nordlandkai.

Wie auch für die ähnl. Sonderzugfahrten im September 2022 mußte auch für ihre Vorgänger-Touren im Oktober 1872 ein Fahrpreis entrichtet werden, Ebenso für die Führerstandsmitfahrten. Die Erlöse daraus flossen in die der Fernsehlotterie 'Ein Platz an der Sonne' hinein. Der Besuch der eigentlichen Fahrzeug-Ausstellung im Lübecker Hbf war am 15.10.1972 aber kostenfrei, so wie es auch bei der Fahrzeug-Ausstellung 50 Jahre später der Fall war. Die fand aber nicht im Lübecker Hbf statt, sondern auf dem Gelände von Lübeck's Hafensbahn.

In den begleitenden Sonderzügen der 1872er-Ausstellung fuhr die in den 1940er und 1950er Jahren berühmt gewordene Schauspielerin und Sängerin Ilse Werner(1921 - 2005) mit, die auch noch 1972 recht bekannt war und damals in der Nähe von Lübeck lebte. In der Hansestadt Lübeck selbst verstarb sie vor 17 Jahren. 1972 engagierte sich auch Ilse Werner für die Lübecker Aktivitäten der einst bekannten ARD-Fernsehlotterie und begleitete deshalb auch die damals für diese Aktivitäten eingesetzten Hafensbahn-Züge.

Insgesamt wiesen die Lübecker Eisenbahn-Fahrzeug-Ausstellungen der Jahre 1972 und 2022 trotz großer Zeitdistanz erstaunlich viele Ähnlichkeiten auf. Begleitende Sonderzüge mit Ziel Hafensbahn unter fast identischem Wageneinsatz (Dreiaxler-Umbauwagen, auch 2022 !!!), V-60-Beteiligung, Führerstands-Mitfahrten, keine Dampflokomotiven, keine Lübecker Museums-Schienenfahrzeuge (die gab es 1972 noch nicht und 2022 nicht mehr) sind eindrucksvolle Beispiele hierfür.

Das läßt irgendwie hoffen, daß es 2072 für künftige Generationen vielleicht auf Lübecker Gleisen wieder eine Fahrzeug-Ausstellung gibt. Was es dann da wohl zu sehen gibt ??? Wie sang Ilse Werner doch in den Hafensbahn-Zügen am 15.10.1972 so schön: 'Was sind schon fünfzig Jahre auf dieser schönen Welt ???'

Übrigens gab es auch nach 1972 bis 2022 mehrmals weitere Eisenbahn-Fahrzeug-Ausstellungen in Lübeck. Die meisten von ihnen in DB-Durchführung; aber das nach 1972 meist auf Initiative und/oder unter Beteiligung des 2012 aufgelösten Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV):

- 1976 im Hbf zum 125-j. Bestehen der Eisenbahn in Lübeck
- 1979 im Bw Lübeck (Tag der offenen Tür)
- 1980 im Hbf anl.d.Tagung des Bundesverbandes Dt.Eisenbahn-Freunde
- 1982 im Hbf zum Jubiläum der Bahnhofs-Gastronomie
- 1983 im Hbf zum 75-j. Bestehen vom Hbf
- 1985 im Hbf anl. '150 Jahre Eisenbahn in Deutschland'
- 1988 im Strandbhf. Travemünde anl. einer EU-Veranstaltung
- 2001 auf der Wallhalbinsel z.150-j. Bestehen d.Eisenb. in Lübeck
- 2008 im Hbf z.Eröffng.d.elekt.Fahrbetriebes in Lübeck
- 2009 im Hbf zur Vorstellung neuer Regionalbahn-Fahrzeuge

Auch diese Ausstellungen waren und sind mit vielen und schönen Erinnerungen verbunden.

Michael Hecht





Einen ganz besonderen Gast der DB-Fahrzeug-Ausstellung, d. vor etwas über genau 50 Jahren am 15.10.1972 im Lübecker Hbf stattfand, stellte die Bundesbahn-Ellok 103 174 dar, die damals noch ganz neu war und im o. a. Hbf schon dadurch eine Besonderheit darstellte, weil hier damals der elektr. Oberleitungs-Fahrbetrieb noch völlig fehlte. Zusammen mit einigen seinerzeit ebenfalls neuen Intercity-Reisezugwagen der DB hinter ihr repräsentierte die o. a. Ellok an dieser Stelle das damals auch noch recht junge Zeitalter der Intercity-Züge, das aber zunächst für zehn Jahre lang erstmal nur mit Zügen der 1. Wagenklasse durchgeführt wurde.

Die DB-Elektrolok 103 174 wurde von den Firmen Henschel u. BBC Ende 1971 gebaut und am 7.1.1972 von der DB neu in Betrieb genommen. Zum Zeitpunkt der o.a. Ausstellungs-Teilnahme war die genannte Lok also etwas über zehn Monate alt. Sie wurde von der DB Fernverkehrs AG am 28.1.2003 ausgemustert und anschl. verschrottet.

Fotos: Michael Hecht.





Viel Aufmerksamkeit erregte im Verlauf der beschriebenen und illustrierten DB-Fahrzeug-Ausstellung in Lübeck's Hbf am 15.10.1972 auch die auf dieser Ausstellung präsentierte damalige DB-Diesellok 220 083, die zum Veranstaltungs-Zeitpunkt mit einer automatischen Kupplung (AK), auchg 'Unicoupler' genannt ausgerüstet war und als AK-Lok auf dem oberen der obigen Bilder während der o. a. Ausstellung auf Gleis 1 vom Lübecker Hbf zu sehen ist, wo auch immer wieder die Funktionsweise vom 'Unicoupler' gezeigt und demonstriert wurde, was viel Publikums-Interesse fand. Hinter 220 083 wurden beladene Güterwagen von damals neueren Waggontypen gezeigt. Darunter auch Autotransportwagen, beladen mit Volkswagen-Pkw vom Typ 'Käfer'. Die waren damals die modernsten Mittelklasse-Pkw in alter Bundesrepublik. Der VW Golf als Nachfolger vom legendären 'Käfer' ließ noch etwas auf sich warten. Die Neubau-Käfer, die auf der DB-Ausstellung am 15.10.1972 im Lübecker Hbf auf neuen Doppelstock-Bahn-Güterwagen gezeigt wurden, sind auch auf den obigen Bildern zu sehen. Das untere Bild bietet einen Blick auf diese Ausstellung vom Hbf-Stellwerk 'Lp' aus während einer der am 15.10.1972 dort möglichen Besichtigungen. Mit einem auf dem heute nicht mehr existierenden Hbf-Abstellgleis 8 a in Betriebspause abgestellten Mitteleinstiegswagen im Vordergrund. D befanden sich damals in und um Lübeck noch sehr zahlreich im Regeleinsatz.

Fotos: Michael Hecht.



Mit einer der 1972 im Bw Lübeck beheimateten 221-Diesellokomotiven wurden am 15.10.1972 begleitend zur damaligen DB-Fahrzeug-Ausstellung Führerstands-Mitfahrten durchgeführt, die auf dem Gleis 2 des Lübecker Hbf's begannen und bis zum benachbarten Hgbf (damals noch Rbf) führten. Die hierfür eingesetzte 221-Maschine ist auf d. oberen und unteren Aufnahme der obigen Bilder zu sehen. Abfahrtsort war hier jeweils vor der ausgestellten 103-Ellok. Neben an auf Gleis 1 präsentierte sich die bereits erwähnte und abgebildete 'Unicoupler-V 200'; Maschine 220 083, was diese Bilder auch nochmal zeigen.

Fotos: Michael Hecht.



Auch an der Nordost-Seite vom Lübecker Hbf waren hier am 15.10.1972 auf den Bahnsteig-Gleisen 1 und 2 für die damalige Bundesbahn-Veranstaltung in diesem Bhf. DB-Fahrzeuge ausgestellt. Dazu gehörte auch wie auf dem oberen Bild erkennbar, eine der damals noch ziemlich neuen DB-Schneeschleudern vom Typ 'Beilhack' (benannt nach dem Herstellerwerk). Und auch einer der ebenfalls ganz neuen Silberling-Steuerwagen mit Führerhaus-Stirnfront der Bauart 'Karlsruhe' sowie ausschl. elektr. Heizung wurde hier präsentiert. Dieses nicht ganz stilecht zusammen mit einer DB-Diesellok der Baureihe 212, denn die verfügte ausschl. über Dampfheizung. Steuerwagen mit ausschl. elektr. Heizung kamen in und um Lübeck vermehrt erst ab der zweiten Hälfte der 1980er Jahre zum Einsatz. Ab 1978 tauchten hier aber schon umfangreich ältere Steuerwagen auf, die durch Umbau ebenfalls eine Stirnfront der Bauart 'Karlsruhe' erhalten hatten.

Fotos: Michael Hecht.



Während der Bahnsteig 1 vom Lübecker Hbf mit seinen Gleisen 1 + 2 auf der Hbf-Südseite am 15.10.1972 durch Fahrzeuge der damals dort stattfindenden DB-Ausstellung belegt waren, fand auf drei Nachbar-Bahnsteigen und den dazugehörigen Gleisen der planmäßige Zugverkehr weiterhin statt. Zu ihm gehörte auch der Eilzug E 1931 (Kiel-Lübeck-Lüneburg mit Kurswagen Kiel-Lübeck-Lüneburg-Uelzen-Wittingen-Braunschweig-Goslar-Kreiensen), der auf dem oberen Bild auf dem zum Bahnsteig 4 gehörenden Gleis 9 an der Hbf-Nordseite während seines Lübecker Aufenthaltes zu sehen ist. Ihn beförderte am 15.10.1972 die damals zum Bw Hamburg-Altona gehörende DB-Diesellok 216 004 und damit eine der zum V-160-Vorserientyp gehörenden Dieselmotoren, die auch unter der Bezeichnung 'Lollo' bekannt waren. 216 004 beförderte den E 1931 u. anschl. seine Kreiensen-Kurswg. ab Lüneburg (im E 1935 Hamburg-Kreiensen) ganz planmäßig im Langlauf von Kiel bis Kreiensen! Der oblag vom Frühj. 1972 ein Jahr lang aussch. jew. einer d. neun 'Lollo'-Maschinen. Am 15.10.1972 wie oben abgebildet die Lok 216 004. Auf dem unteren Bild ist dagegen auf Gleis 7 ein aus zwei 220-Maschinen bestehendes Lz-Gespann zu sehen, das von Lübeck nach Hamburg fahren soll und auf dieser Lz-Tour von 220 021 (Bw Lübeck) angeführt wird.

Die Diesellok 216 004 wurde 1961 bei den Krupp-Werken für die DB gebaut und von der als V 160 004 in Dienst gestellt. Von 1963 bis 1967 war diese zu den 'Lollo'-Vorserien-Maschinen gehörende Lok im Bw Lübeck beheimatet. Ab 1968 lief sie unter d. Nr. 216 004. Zuletzt im Bw Gelsenk.-Bismarck stationiert, musterte die DB die genannte 'Lollo' am 22.8.1981 aus. 1996 wurde sie nach Italien verkauft, wo sie von versch. privaten Bahn-Untern eingesetzt und schließlich an das Fahrzeugwerk Serfer in Genua verkauft wurde. Das plante einen Total-Umbau dieser einstigen DB-'Lollo'. Der soll inzwischen begonnen haben.

Die Diesellok 220 021 wurde 1957 bei den MaK-Werken in Kiel für die DB gebaut u. von d. am 9.10.1957 als V 200 0021 in Betrieb genommen. Als 220 021 lief diese Lok ab 1968. Zuletzt im Bw Lübeck beheimatet, musterte die DB sie am 12.8.1977 aus und verkaufte sie anschl. an die Baufirma Heitkamp, die sie unter ihrer Nr. 1 für Bauzug-Tätigkeiten in Saudi-Arabien (1) einsetzte. 1979 übernahm dort die Baufirma Archirodon die o. a. ehem. DB-V 200. Am Anfang der 2000er Jahre wurde sie verschrottet.

Fotos: Michael Hecht.

Das neben stehende
 Das neben stehende
 Bild zeigt das schon
 an anderer Stelle er-
 wählte u. abgebildete
 220-Lz-Gespann mit
 220 021 als erster
 Lok am 15.10.1972
 im Lübecker Hbf, wo-
 bei diesmal auch die
 zu der hier an die-
 sem Tag stattfindenden
 DB-Ausstellg. ge-
 hörende Ellok 103 174
 zu sehen ist. Ebenso



Autotransportwg. mit
 "VW-Käfer"-Beladung
 im Hintergrund. Wegen
 der genannten Aus-
 stellg. konnte der
 über Lübeck in die
 DDR fahrende 'Inter-
 zonenzug' D 439
 (Hamburg-Lübeck-
 Rostock) am 15.10.1972
 im Lübecker Hbf nicht
 von seinem für ihn hier
 üblichen Gleis 1 ab-
 fahren, sondern wurde
 auf das Gleis 4 ver-
 legt, wo ihn auch die
 Reichsbahn-Diesellok
 118 336 (Bw Schwerin)
 zur Weiterfahrt in d.
 DDR u. zur Beförderg.
 bis Rostock übernahm.
 Dadurch kam es an die-
 ser Stelle zu der
 hier damals einmaligen
 direkten Nachbarsch.-
 Begegnung einer DR-
 Diesellok der Baur. 118
 und einer DB-Ellok der
 der Baur. 103 !!! Denn
 diese DB-Ellok hielt
 sich damals in Lübeck
 Hbf auf dem übernächsten
 Nachb.-Gleis auf. In d.
 Grenzbahnhöfen Bebra und
 Helmstedt kam es bis 1973
 in Bebra und ab 1976
 in Helmstedt durchaus
 öfters zum Treffen von
 DB-103ern und DR-118ern;
 aber in Lübeck war und
 blieb das eine absolute
 Rarität. Das untere Bild
 zeigt einen Eilzug bei
 seiner Einfahrt in
 Lübeck Hbf vor der damali-
 gen Kulisse der DB-Fahrzg.-
 Ausstellung.



Fotos: Michael Hecht.

Die Diesellok 118 336 wurde 1968 bei den LKM-Werken
 in der DDR für die Deutsche Reichsbahn gebaut und
 von dieser unter der Nr. V 180 336 am 23.9.1968 in
 Betrieb genommen, wobei man sie für viele Jahre im
 Bw Schwerin beheimatete. Dieses bis 1977, wobei die-
 se Lok ab 1970 als 118 336 z.Eins. kam,

Ab dem 31.1.1989 fuhr sie mit einem neuen Motor ausgestattet als
 118 736 und ab 1.1.1992 unter der Nr. 228 736. Nach dem Übergang
 auf die Deutsche Bahn AG wurde die beschriebene Lok am 20.6.1995
 ausgemustert und noch 1995 verschrottet. Zuletzt war sie in Er-
 furt für den Einsatz auf den Gebirgsstrecken des Thüringer Waldes
 beheimatet.

Auch nach dem un-
mittelbaren Schluss
der DB-Fahrzeug-Aus-
stellung, die vor et-
was über 50 Jahren,
am 15.10.1972, im
Lübecker Hbf durchge-
führt wurde, fand
dort deren Auflösung
statt. Für die
schleppte die auf
der Ausstellg. gezeig-
te u. mit Automatik-
Kupplung(AK) ausge-
rüstete DB-Diesellok
220 083 den auch über
eine AK verfügenden
'Adapter'-Wagen hinter
sich und die ebenfalls
hier gezeigten Güterwg.
vom Hbf zum benachbar-
ten Hgbf (damals Rbf),
wobei auf dem oberen d.
neben stehenden Bildern
die AK-Lok den Lübecker Hbf
mit den genannten Wagen
verläßt. Es folgte die
hier am 15.10.1972 auch
gezeigte Beilhack-
Schneesleuder, die von ei-
ner 212-Diesellok ins Bw
Lübeck geschleppt wurde
und dabei auf dem middle-
ren Bild auch durch den
West-Bereich vom Lübeck Hbf
rollte. Ebenso wie AK-Lok
220 083, die nach Ablieferg
der o.a. Güterwagen im Rbf
solo ins Bw Lübeck zurück
fuhr u. dabei auch nochmal
den Hbf (zum Fahrtrichtg.-
Wechsel) anlaufen mußte,
was das untere Bild zeigt.
Im Hintergrund wartete
bereits eine 221-Kollegin
darauf, die 103-Ellok und
die IC-Wagen nach Hambg.
zu bringen.



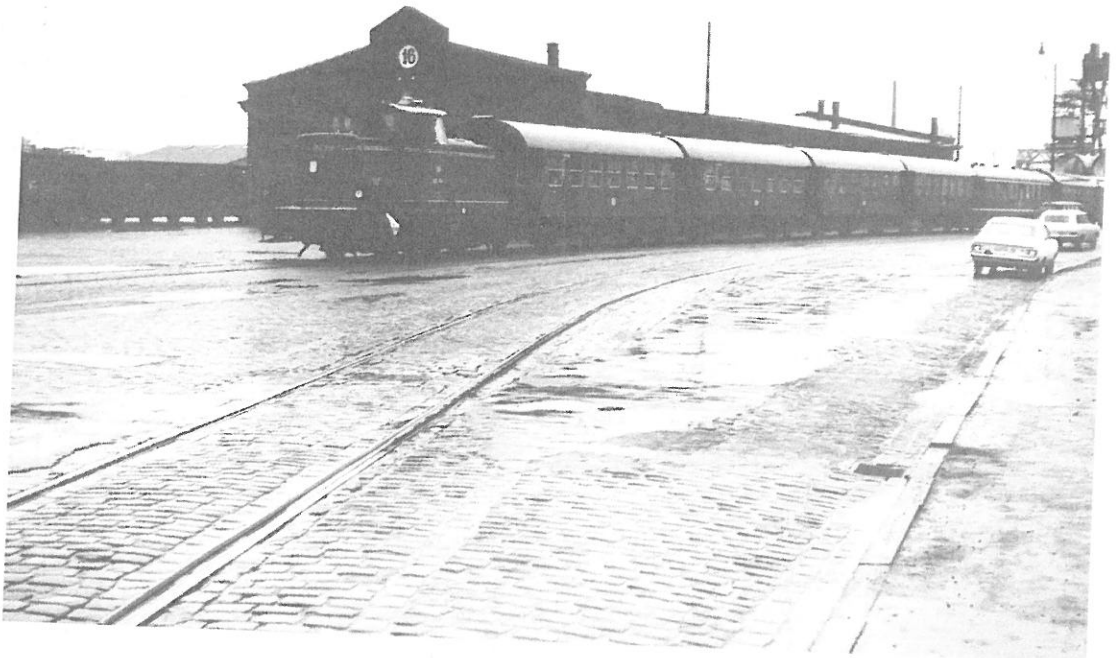
AK-Lok 220 083
gehörte zum Aufn.-
u. Ausstellg.-Zeit-
punkt zum Bw
Lübeck, wohin sie
im Febr. 1972 vom
Bw Hannover kam.
Das damals bereits
mit AK-Ausrüstg.
Wegen dieser Aus-
rüstg. setzte das
Bw Lübeck seine
'Unicoupler'-220
vorwiegend im
Güterzugdienst
(mit Adapter-Wg.)
ein. Das aber
nicht mit großer
Begeisterung. Im
Juni 1973 gab das
Bw Lübeck die Lok
220 083 (incl. AK)



zurück an d.
Bw Hannover,
wo sie bald
danach d. AK-
Ausrüstg. ver-
lor.

Die Lok 220 083 wurde 1959 bei Krauss-Maffei für die DB neu
gebaut u. von ihr am 24.7.1959 als V 200 083 in Dienst gestellt.
Ab 1968 fuhr sie als 220 083. Am 21.12.1980 musterte die DB die-
se Lok, die zuletzt im Bw Oldenburg/0. beheimatet war, aus.
1986 wurde sie bei der Firma DEUMU in Nürnberg verschrottet.

Fotos: Michael Hecht.



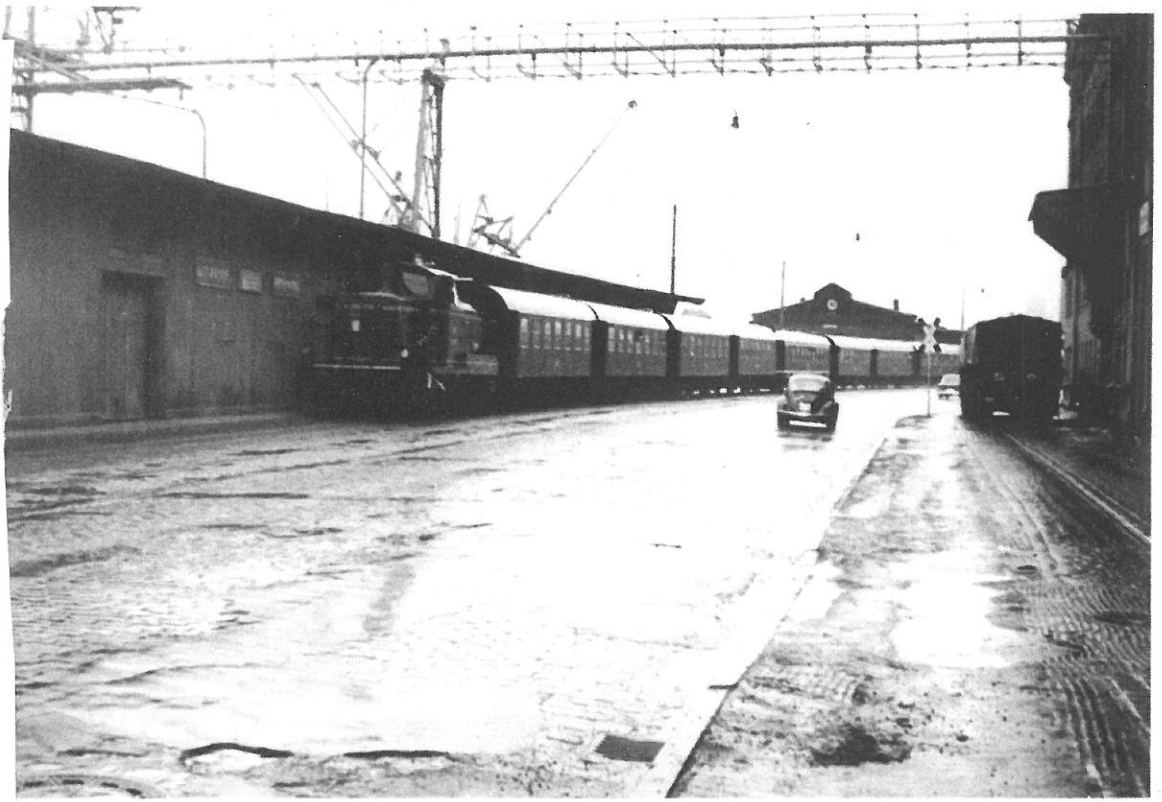
Auf dem oberen der obigen Bilder rollt der beschriebene DB-Sdzz. am 15.10.1972 auf dem Hafenbahn-Innenstadtgleis an den Häuserfronten von Lübeck's Hafenstr. (rechts) und an einem der Hafenschuppen (links) entlang. Deutl. ist auch der zum Sonderzzg. gehörende Gesellschaftswagen erkennbar, von dem aus über eigens in den Sdzz.-Wg. installierten 'Strippen'-Lautsprechern dem mit fahrenden Publikum die interessante Fahrtstrecke und die Hafenanlagen beschrieben u. erklärt wurden. Auf dem unteren Bild bewegt sich der o.a. Sdzz. entlang des in den 1990er Jahren f.d. Kreuzf.-Terminal beseitigten Hafenschuppens 10. Im Hintergrund sind Güterwg. sichtbar, die direkt an seiner Trave-Kaianlage stehen. Im Vordergr. zweigt d. Anschl.-Gl. z. Falkenstr. u. dem dortigen Kanalhafen v. Innenst.-Hauptgl. ab. Dieses Anschl.-Gl. ist heute genau so nicht mehr vorhanden wie (abgesehen von ganz wenigen Gleisresten) das 2010 stillgelegte o.a. Hauptgl., mit dem letzter Straßenbahnbetr. (wenngleich auch 'nur' solcher im Eisenbahnform u. planm. nur im Güterverkehr) in Lübeck verschwand. Die echte Straßenbahn des Personenverkehrs mit einem Gleisnetz in 1.100 mm Spurweite wurde bereits am 15.11.1959 stillgelegt !

Fotos: Michael Hecht.

Die Fahrzg.-Ausstellg., die die Deutsche Bundesbahn vor etwas über 50 Jahren, genau am 15.10.1972, im Lübecker Hbf durchführte, wurde begleitet von zwei öffentl. DB-Sonderzügen, die vom o.a. Hbf aus auf überwiegend nur von Güterzügen befahrenen Gleisen aber dabei d. Trave-Fluss überquerenden, zunächst d. Konstinhafen

am Altstadtrand zum Ziel hatten. Diese Sonderzüge bestanden wagenmäßig aus einer langen Kette damaliger DB-Dreiachs-Personenwagen der Umbauart (B3yg) sowie in der Zugmitte aus einem DB-Gesellschaftswg. Lokmäßig wurden sie von je einer DB-Diesel-Rangierlok der seinerzeitigen DB-Baur. 260 befördert. Vom Konstinhafen fuhren die genannten Züge weiter auf dem heute nicht mehr vorhandenen Innenstadtleis der Hafenbahn. Das war mit allen Nebengleisen im Straßenpflaster der Lübecker Hafenstr. und am Rand der Str. 'an der Untertrave' straßenbahnmäßig mit Rillenschienen verlegt. Schienenfahrzeuge des Personenverkehrs bewegten sich auf dieser interessanten Gleisanlage entlang vom östl. Lübecker Altstadtrand aber planmäßig nie. Hier rollten aussch. Hafenschiffe mit Güterwagen. Es gab aber Ausnahmen bei Lübecker Hafen-Rundfahrten auf Schienen, wenn auch mal seltenerweise Sonder-Reisezüge das Lübecker Hafenbahn-Innenstadtleis benutzten. So wie am 15.10.1972, als ein derartiger, von der Fahrzg.-Zusammensetzg. oben beschriebener Sonderzug das o.a. Gleis befuhr, was auch die obigen Bilder illustrieren.

Sie zeigen diesen Sdztg., wie er im 'Trambahn-Stil' auf dem Hafentb.-Innenstadtleis durch Lübeck's Hafenstr. rollt.



Oben entl. v. Hafenschuppen, die es hier heute auch nicht mehr gibt. Auf d. untern Bild ist li. d. Siloanl. d. Müsli-Fa. 'Brüggen' zu sehen. Deren Gleiswanschl. war damals schon nicht mehr in Betr.

Fotos:

Michael Hecht,

D. 'Brüggen-Müsli-Gleis' war ursprüngl. über eine im Str.-Pflaster verlegte Doppel-Kreuzg.-Weiche (DKW) erreichbar, d. z. Aufn. Zp. auch schon nicht mehr in Betr. war u. v. damaligen Innenst. Gl. auch abgetr. war. Diese DKW ist in Bildmitte erkennbar.

Auf dem beschriebenen Hafenbahn-Innenstadtgleis erreichte der ebenfalls beschriebene DB-Sonderzug am 15.10.1972 unter Trave-Überquerung (auf d. Hafen-Drehbrücke) erneut das nördl. Trave-Ufer und hier die heute noch vorhandene Hafenbahn-Betriebsstation 'Lübeck Hafen'. Von ihr aus rollte der SdZg. weiter über Lüb.-Vorwerk zum Nordlandkai in Lübeck's Stadtteil St. Lorenz Nord. Dabei fuhr dieser SdZg. auch am sogen. 'Quarantäne-Gleis' des zur Trave-Hansestadt gehörenden Schlachthofes vorbei. Das diente seit d. Ende der 1960er Jahre vermehrt der Abstellg. von ausgemusterten Dampflokomotiven der Bundesbahndirektion (BD) Hamburg, die in Lübeck bei d. damaligen Firma Hinrichs verschrottet wurden. Bevor diese Maschinen auf deren Firmengelände im Bereich des Hafenbahn-Industriegleises in d. Posener Str. gelangten, mußten sie zunächst in Wartestellg. auf versch. Lübecker Abstellgleisen 'zwischenlagert' werden. Das unter anderem im Orts-Gbf, aber häufig auch auf d. 'Quarantäne-Gleis' d. Schlachthofes nahe d. Hafenbahn-Station 'Lüb. Hafen', das der Bahn-Viehverladg. kaum noch diente. Auch als d. DB-SdZg. z. Nordlandkai am 15.10.1972 am 'Quarantäne-Gl.' vorbeifuhr, waren hier ausgemusterte Dampflokomotiven aus d. Masch.-Bestand der BD Hambg. zu sehen. Es handelte sich um Maschinen d. Baur. 94.5 (ehem. preuß. T 16), die an dieser Stelle nun ihr endgültiges Schicksal der Zerlegung in der nahen Posener Str. bei d.



Fa. Hinrichs erwarteten. Die verschrottete viele einst in d. BD Hamburg benutzte Dampfrosser nach deren Ausmusterung. D. BD Hamburg gab ihren letzten Dampflok betr. am 30.9.1972 (also kurz vor dem Aufnahmezeitpkt.) auf. Diese Vorbeifahrt an d. abgebildeten 'Schrott-Dampfern' war der einzige Berührungspkt. mit Dampflokomotiven, den man während der Lübecker DB-Bahn-Veranstaltung am 15.10.1972 erhielt. Die Firma Hinrichs gibt es heute nicht mehr. In unseren Tagen hat unweit des o.a. abgebildeten Hafenbahn-Gl. ('Quarantäne-Gleis') die Fahrzeug-Werkstatt der Firma Nordic Rail Service GmbH (NRS) ihren Sitz, wo ja am 16. und 17.9.2022 eine ähnl. Eisenbahn-Fahrzeug-Ausstellung stattfand, wie sie am 15.10.1972 von der DB im Lübecker Hbf veranstaltet wurde.

Fotos:
Michael Hecht.

Die Gleiszuführung nach L.-Vorw. u. z. Nordlandkai erhielt an d. Hafenb.-Station L.-Hafen in d. 1990er eine leicht veränderten Verlauf, durch den auch das abgebildete Quarantäne-Gl. endgültig verschwand.