

## INTERESSANTE TRIEBFAHRZEUG-GÄSTE AUF LÜBECKER GLEISEN

\*\*\*\*\*

Zur Unterstützg. der beiden V-100-Maschinen mit Funkfernsteuerg., die bei d. Fa. Nordic Rail Service GmbH (NRS) im Oktober 2012 die alten DR-V 100 und die V 60 D ersetzt haben, war im November 2012 die Diesellok 352 002 des Fahrzeugvermietungs-Unternehmens Northtail GmbH im Mieteinsatz. Bei dieser Lok handelt es sich um eine 1996 bei SFT gebaute Zweiachs-Maschine. Sie wurde am 10.12.2012 von d. NRS zurück an den Vermieter gegeben. Die beiden neben stehenden Bilder zeigen die o. a. Lok am 8.12.2012 auf Gleis 10 des Lübecker Hbf's, wo sie vom 7. bis zum 10.12.2012 abgestellt war, bevor sie am 10.12.2012 die Überführungs-Rückfahrt zur Vermietfirma antrat.



Fotos:  
Michael  
Hecht.

northrail



98 80 3352002-0 D-NTS



Die im November 2012 durch die Firma Nordic Rail Service GmbH (NRS) eingesetzte Leihlok 352 002 gehörte ursprünglich zu einer Serie von 20 dieselhydraulischen Maschinen, die in den Jahren 1996/97 von der Firma Siemens Fahrzeug-Technik (SFT) in deren Kieler Werk (der ehem. MaK-Lokfabrik, die heute dem Vossloh-Konzern gehört) für die Dänischen Staatsbahnen (DSB) gebaut wurden. Bei den DSB erhielten diese zweiachsigen Neubaulokomotiven die Klassenbezeichnung MK und die Betriebsnummern 601-620. Sie sollten vor allem die letzten der V-60-ähnlichen und schon sehr betagten Rangiermaschinen der DSB-Klasse MH ersetzen. Wegen der starken Reduzierung lokbespannter Reisezugleistungen, umfangreicher Rückgänge und Abwanderungen im Güter-Schienenverkehr und damit insgesamt verbundener Stark-Reduzierung von Verschubarbeiten und Rangiervorgängen waren die MK-Maschinen bei den DSB nur wenige Jahre im Einsatz. Sie waren hier schnell entbehrlich und wurden von den DSB in der Mitte des vergangenen Jahrzehnts verkauft. Die erste von ihnen, Lok MK 601, wurde dabei seinerzeit vom deutschen Eisenbahn-Unternehmen Mittelweserbahn GmbH (MWB) erworben. Bei d. MWB behielt die aus Dänemark angekaufte Diesellok die Betriebsnummer 601. Die MWB veräußerte sie dann 2012 an die Firma Northrail GmbH, die diese 530 PS starke Maschine unter der Betriebsnummer 352 002 in ihren Bestand an Lokomotiven für Vermietungszwecke aufnahm. Die NRS setzte diese Northrail-Lok vor allem für den Rangierbetrieb am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde ein.

Die Firma Northrail GmbH wurde 2008 von der Paribus Beteiligungen GmbH und der Seehafen Kiel GmbH & Co KG gegründet. Das Unternehmen verfügt über 70 Lokomotiven, die Eisenbahn-Unternehmen zur Anmietung und für Leiheinsätze zur Verfügung stehen. Mit einer Tochterfirma betreibt die Northrail GmbH außerdem zwei Eisenbahn-Fächwerkstätten in Kiel und Hamburg-Billbrook.

Die Nachfolge der oben beschriebenen Lok 352 002 trat bei d. NRS in den ersten Dezembertagen von 2012 eine ebenfalls bei der Firma Northrail angemietete Drehgestell-Maschine des Gravita-Typs an. Sie trägt die Northrail-Betriebsnr. 261 304 und ist bei d. NRS noch im Einsatz.

Diese Lok gehört zum Typ Gravita 10 BB und wurde 2010 bei der Voith Turbo Lokomotivtechnik GmbH & Co. KG in Kiel gebaut. Zunächst vermietete dieses Lokbau-Unternehmen die beschriebene Maschine selbst, bis sie schließlich von der Firma Northrail für gleiche Zwecke übernommen wurde.



Lok MK 601 der Dänischen Staatsbahnen (Sparte 'DSB gods'), die heutige North-Rail-Maschine 352 002, aufgenommen 1996 im DSB-Bhf. Padborg. Foto: JSL.



Am 28.1.2013 brachte die von d. NRS angemietete Gravita-Lok 261 304 leere Wagen von Lübeck-Vorwerk zum Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde und schob zu diesem Zweck diese Leerwg. zunächst in Rangierfahrt von Vorwerk zum Hbf. Dabei begegnete die o. a. 'Gravita' auch der kleinsten NRS-eigenen Lok, einer ehem. DB-'Köf', die d. NRS nach wie vor zum Wg.-Verschub in ihrer auf dem oberen Bild im Hintergrund sichtbaren Werkstatt am Ende der Lübecker 'Roddenkoppel' einsetzt.

Auf dem unteren Bild hat der o. a. Leerwagenzug im Lübecker Hbf seine Fahrtrichtg. gewechselt und begibt sich nun in Streckenfahrt auf die Bahnverbindung zum Travemünder Skandinavienkai.

Fotos:  
Michael Hecht.





Am 1.2.2013 begab sich die von d. NRS angemietete Gravita-Lok 261 304 in Lz-Fahrt nach Lübeck-Travemünde zum Skandinavienkai und wartet hierfür im Lübecker Hbf auf Ausfahrt, wobei es hier vorher noch zur Begegnung mit DB-Fahrzeugen der RBSh und d. Fernverkehrs kam.

Fotos:  
Michael Hecht.

Bei Redaktionsschluss für diese Folge v. 'LBE-EXPRESS' war die neben stehend abgebildete Leih-Gravita bei d. NRS weiterhin Einsatz ! Wie auch die NRS-eigenen V-100-Maschinen fährt zuweilen ebenfalls die o. a. Gravita-Lok vom Bbf Lübeck Hafen aus zu den Resten des Lübecker Konstinbahnhofes, dessen Gleise auch zum Abstellen von Güterwg. dienen, die in d. NRS-Werkstatt repariert werden sollen oder hier repariert worden sind. Erfolgt die zeitweise Abstellg. derartiger Wg. vor od. nach deren Reparatur im Konstinbhf., werden sie dorthin von den NRS- od. NRS-Leih-Lokomotiven gebracht bzw. von dort abgeholt. Diese Lokomotiven holen auch mit Holz beladene Wagenzüge vom Konstinkai ab und schleppen sie von hier aus in den Lübecker Hgbf. Dort werden diese Züge von einer im Auftrag der Salzburger Eisenbahn-Transp.-Logistik Ges. (SETG) eingesetzten Elektrolok zur Weiterbeförderung n. Österreich übernommen. Dafür werden Taurus-Maschinen von Raildoox od. eine SBB-482 mit SETG-Logo verwendet. Diese 'Holzzüge' fahren aber nur sporadisch, sind aber z. Zt. die einzigen Züge dieser Art in Lübeck !





Im Januar 2013 war wieder einmal d. Fahrweg-Messzug 719 001 der DB Netz AG für versch. Mess- u. Prüffahrten zu Gast in Lübeck, wo er sich mehrere Tage lang aufhielt. Dabei war er hier während seiner Einsatz- und Fahrtpausen auf Gleis 10 des Lübecker Hbf's abgestellt.

Der o. a. Messzug wird aus einem dreiteiligen Dieseltriebwagen gebildet, der in der ersten Hälfte der 1970er Jahre unter Verwendung zahlreicher Fahrzeug-Komponenten der damals neuen Bundesb.-Dieseltriebwagen-Baur. 614 entstand.

Am 21.1.2013 kehrte der oben beschriebene Dienst- und Mess-Dieseltriebwagen von einem seiner Einsätze im Lübecker Umland nach Lübeck Hbf zurück, wo er noch einige Minuten Aufenthalt am Bahnsteig 2 hatte, bevor er sich von hier auf sein Pausendomizil des Hbf-Gleises 10 rangierte.

Fotos:  
Michael Hecht.





Seit 2011 verkehrt ein Autotransportzug von Falkenberg an der Elster nach Lübeck-Siems, der Neubau-Pkw von einem Autotransport-Zentrum, das in dem ehem. zwischen Halle und Cottbus gelegenen Falkenberger Rbf gebildet wurde, zur Schiffsverladung nach Lübeck-Siems in den dortigen Travehafen an der Seelandstr. bringt. Dieser Zug, dessen Wagen leer nach Entladung von Lübeck-Siems zurück nach Falkenberg rollen, verkehrte anfangs recht regelmäßig, was inzwischen aber nicht mehr der Fall ist. Im Sommer 2012 fuhr er sehr selten und damals gab es das Gerücht seiner völligen Einstellung, das sich aber nicht bewahrheitete und nun verkehrt der o. a. Zug auch wieder etwas öfter, das aber an völlig verschiedenen Werktagen ! Das verantwortliche EVU für die Durchführung seiner Fahrt ist die Mittelweserbahn GmbH (MWB), die inzwischen mehrheitlich den Eisenbahnen und Verkehrsbetrieben Elbe-Weser GmbH (EVB) gehört und mit denen die MWB aktuell eine enge Betriebs- und Unternehmens-Gemeinschaft bildet. Zum überwiegenden Teil setzt die MWB zur Beförderung des Autozuges von Falkenberg nach Lübeck angemietete Elektrolokomotiven ein ! Hier vor allem solche aus dem Bestand des schweizerischen Unternehmen SBB Cargo, das für die MWB-Mieteinsätze aus seinem Lokbestand Maschinen der SBB-Reihe 421 (ex Re 4/4 II) zur Verfügung stellt, also im Gegensatz zu den ebenfalls in Deutschland tätigen SBB-Lokomotiven der Reihe 421 'Ur-Schweizer' Zugmaschinen. Da die beschriebenen Autozüge auf dem allerletzten Stück ihres Laufweges von Lübeck-Dänischburg bis Lübeck-Siems (und umgek. hier ihre Leerzüge) Gleise benutzen müssen, die nicht für elektrischen Fahrbetrieb eingerichtet sind, müssen diese Züge sich auf diesem kurzen Streckenstück auch noch der Dieseltraktion bedienen. Die jew. Lok hierfür stellt das Lübecker Unternehmen Nordic Rail Service GmbH (NRS) zur Verfügung. Der Wechsel von der durch die MWB eingesetzten Ellok auf die NRS-Diesellok und umgekehrt geschieht dabei jeweils im Güterbahnhof Lübeck-Dänischburg. Die Ellok fährt auf der Hinleistung nach dem Lokwechsel leer nach Lübeck Hbf zurück und verbringt dort die Zeit bis zur (erneut in Lübeck-Dänischburgerfolgenden) Übernahme der Leerwagen-Rückleistung nach Falkenberg im Lübecker Hbf am Ostrand der Abstellanlage (Gleis 108). Im Herbst 2011 fand der beschriebene Lokwechsel nicht in Lübeck-Dänischburg statt, sondern im Lübecker Hbf. Jetzt ist man hierfür aber wieder nach Lübeck-Dänischburg zurückgekehrt.

Meistens wird der Auto-transportzug Falkenberg/Elster - Lübeck von einer SBB-Lok der Baureihe 421 befördert. Am 12.2.2013 oblag diese Aufgabe der SBB-Maschine 421 396, die hier nach der Ablieferung ihres Zuges in Lübeck-Dänischburg in Lz-Fahrt nach Lübeck Hbf zurückgekehrt ist und bis zur Rückbeförderung der entladenen Autotransportwagen ihren Abstell- und Pausenplatz im Süd-Vorfeld des Lübecker Hbf's aufsucht. Dabei rollt sie auch durch die Bahnsteighallen des Lübecker Hbf's hindurch.



Die 'Ur-Schweizer' Lokomotiven der Reihe 421 wirken trotz ihrer relativ häufigen Gastspiele auf den Lübecker Gleisen immer noch ungewohnt und als 'Exoten'. Wer hätte daran gedacht, daß hierher einmal Elektrolokomotiven der SBB mit eigener Kraft her kommen würden, als man sich in Lübeck Hbf z. B. noch über Reichsbahn-Maschinen der Dampf- und Dieseltraktion freute .....

Foto: Michael Hecht. Die 'Ur-Schweizer' Lokomotiven der Reihe 421 wirken trotz ihrer relativ häufigen Gastspiele auf den Lübecker Gleisen immer noch ungewohnt und als 'Exoten'. Wer hätte daran gedacht, daß hierher einmal Elektrolokomotiven der SBB mit eigener Kraft her kommen würden, als man sich in Lübeck Hbf z. B. noch über Reichsbahn-Maschinen der Dampf- und Dieseltraktion freute .....



Die SBB-Lok 421 396 bewegte sich bei ihrem Lübeck-Besuch am 12.2.2013 in einer wettermäßigen Umgebung, die sie mehr von ihrem im Winter überwiegend schneebedeckten Heimat- u. Herstellerland, der Schweiz, gewohnt ist. Der Februar und vor allem noch der März (!) brachte Lübeck's Bahnanlagen aber nicht nur fahrzeugmäßig, sondern auch vom Wetter her teilweise 'Schweizerland'.

Die erste SBB-Lok der Reihe 421, die Lübeck überhaupt besuchte, erschien hier sogar mit einem Reisezug. Das war am 27.5.2011, als die SBB-Maschine 421 388 einen aus Wagen der Centralbahn AG bestehenden Sonderzug nach Lübeck Hbf brachte, wo alle Fahrzeuge dieses Zuges bis zu seiner Rückfahrt in der Abstellanlage ihren Pausenplatz fanden. Nicht weit davon entfernt wurden zur gleichen Zeit Schwellenjoche aus Neufertigung von einem Arbeitszug abgeladen, den die BBL-Diesellok 002 (214 009, eine aus 212-Altteilen entstandene Lok) bewegte. Die Schwellenjoche kamen bei der sich anschließenden Erneuerung der südlichen Ausfahrt-Verlängerung vom Gleis 1 des Lübecker Hofs zum Einbau. Wenige Monate nach den den unteren Aufnahmen begann der noch anhaltende Einsatz von SBB-421 vor dem Auto-transportzug Falkenberg/E.-Lübeck. Der o. a. 421-Reisezugbesuch in Lübeck blieb dagegen eine Ausnahme.

Fotos: Michael Hecht.





Aber nicht immer erscheinen vor dem 'Falkenberger Autozug' in Lübeck SBB-Lokomotiven. Am 4.2.2013 brachte ihn die durch die MWB bei der Firma Railpool GmbH (an der auch die HSH Nordbank AG beteiligt ist !) angemietete Ellok 193 801 - ein superneues Zugpferd der Firma Siemens und von deren neu entwickeltem Loktyp 'Vectron'. Mit modernsten Bau- und Entwicklungsteilen wird dieser Loktyp für versch. europäische Bahnstromsysteme gebaut. Unter der Baureihenbezeichnung 170 wird Siemens zunächst 23 Vectron-Maschinen bis 2015 an die polnische Zweigfirma des DB-Unternehmens DB Schenker Rail, die Firma DB Schenker Rail Polska bauen und ausliefern. Erste Exemplare davon sind bereits in Polen eingetroffen. Für den Einsatz in Deutschland und Österreich hat Siemens eine Vectron-Lokversion unter der Baureihenbezeichnung 193 konzipiert. Die in München ansässige Fahrzeugvermietungs-Firma Railpool GmbH hat bereits sechs 193-Maschinen bei Siemens in Auftrag gegeben (193 801-193 806). Die erste davon wurde im Juli 2012 fertiggestellt (193 801) und die zweite folgte Anfang Dezember 2012 (193 802). Beide Maschinen erhielten Ende Dez. 2012 ihre Fahrtzulassung vom EBA und sind seither für die Firma Railpool bzw. für EVU, die diese Lokomotiven bei Railpool anmieten, im Einsatz. Die 193-Maschinen sind für Reise- und Güterzugverkehr universell verwendbar. Die jeweils 6.400 kW starken Lokomotiven erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und können daher auch schnelle Reisezüge befördern. Inzwischen hat Siemens eine seiner Vectron-Lokomotiven am 25. und 26.1.2013 auch erfolgreich für Fahrten durch den Kanaltunnel zwischen Frankreich und England getestet. Offensichtlich strebt der genannte Lokhersteller die umfangreiche, eurpoaweite Verbreitg. seines neuesten Ellok-Typs an !

Nun besuchte eine Vertreterin dieses Loktyps auch sogar schon Lübeck. Das wie schon oben beschrieben durch Beförderung des 'Falkenberger Autozuges'. Zwischen Hin- und Rückleistung verbrachte dabei auch die 193 801 als erste Vectron-Lok in Lübeck ihre Pausenzeit auf Gleis 108 im Lübecker Hbf und ließ hierbei ebenfalls Züge des Planverkehrs an sich vorüberrollen.

Lok 193 801-8 d. Firma Railpool GmbH, gebaut 2012 unter d. Fabr.-Nr. 21772 u. als Maschine des Vectron-Typs 2012 bei Siemens, EBA-Abn. 08.08.2012, z. Zt. im Mieteinsatz vür d. EVB u. MWB.

Fotos: Michael Hecht.





Wie schon an anderer Stelle in dieser Folge v. LBE-EXPRESS beschrieben schickt DB Schenker Rail (DBS), die Güterverkehrssparte des DB-Konzerns, inzwischen so gut wie keine Lokomotiven der Baureihe 140 mehr nach Lübeck. DBS besitzt auch nur noch sehr wenige Maschinen dieser Baureihe. Dafür wird Lübeck nun zuweilen von einer d. 140-Maschinen besucht, die von DBS an die Mittelweserbahn GmbH (MWB) verkauft wurden. Das sind die Maschinen 140 759, 761 und 798, von denen 140 761 jüngst für den MWB-Einsatz hergerichtet wurde und nun auch schon für dieses niedersächsische Eisenbahn-Unternehmen im Einsatz ist.

Die Elektrolok 140 761 wurde 1970 von den Krupp-Werken für die Deutsche Bundesbahn gebaut. Von dort kam sie 1994 zur Deutschen Bahn AG, deren Firmenkonzern und seinen abgeschlossenen Teilunternehmen. Hier zuletzt bei DB Schenker Rail (DBS) tätig, wurde die genannte Lok am 3.11.2010 aus dem DB-Fahrzeugbestand ausrangiert und danach an die Mittelweserbahn GmbH (MWB) verkauft. Die MWB ließ an der ehem. DB-Lok 140 761 im Spätsommer und Herbst 2012 eine Hauptuntersuchung im österreichischen ÖBB TS-Werk in Linz durchführen. Dabei erhielt diese Ellok einen dunkelbau-beigen Farbanstrich und wurde mit dem künftigen Gemeinschaftslogo von MWB u. EVB ausgestattet, die nun wie schon an anderer Stelle erwähnt eine Betriebs- und Unternehmensgemeinschaft bilden, ausgestattet. Diese Gemeinschaft setzt die beschriebene Lok unter ihrer alten DB-Nr. 140 761 ein. Letzte HU-Arbeiten an ihr wurden in Deutschland im DB-Werk Nürnberg durchgeführt. Am 21.12.2012 fand dann für diese wieder hergestellte und erneut betriebsfähige Lok die erfolgreiche Abnahmefahrt statt und danach konnte das MWB/EVB-Unternehmen die gemeinsame erste 140-Maschine einsetzen.

Inzwischen beförderte 140 761 dabei auch schon den 'Falkenberger Autozug' und kam durch ihn als NWB/EVB-Lok erstmals am 22.2.2013 nach Lübeck. Und ebenfalls 140 761 verbrachte die Zeit zwischen Hin- und Rückbeförderung der Wagen dieses Zuges auf Gleis 108 am Rand der Abstellanlage von Lübeck Hbf, wo auch sie versch. Regelzügen Lübecker Personenverkehrs von DB, DSB und LVS begegnete. Mit DBS-Ellok 152 005, die über einen interessanten Werbeanstrich verfügt und zur gleichen Zeit wie die MWB/EVB- (und ex-DB-) Kollegin in Lübeck Hbf abgestellt war, hatte 140 761 zudem eine bemerkenswerte Nachbarin aus dem insgesamt sehr vielfältigen Lokpark deutscher Güterbahn-Unternehmen, von denen einige auch immer wieder ihre Züge nach Lübeck schicken.



Fotos: Michael Hecht.



Die aktuelle Farbgebung d. früheren DB-Elektrolok 140 761 soll auch zum Ausdruck bringen, daß die beiden jetzigen Eigentümer und Betreiber dieser Lok, die in einer gemeinsamen Unternehmens- und Betriebs-gemeinschaft zusammengefaßten Firmen 'Eisenbahnen u. Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH' (EVW) und 'Mittelweserbahn GmbH' (MWB) in der Nähe der Nordsee ihren Sitz haben. Bei ihrem jüngsten Lübeck-Besuch verbrachte die o. a. Lok ihre Pausenzeit wegen d. Kälte 'angebügelt' mit beiden Einholm-Pantographen 'am Draht'.

Fotos:  
Michael Hecht.





Im Spätsommer 2012 wurde der 'Falkenberger Autozug' nach/von Lübeck auch mal von einer der direkt der Mittelweserbahn GmbH (MWB) gehörenden Elektrolokomotiven befördert. Dabei handelte es sich um die MWB-Ellok 1116.911, eine Maschine des Taurus-Typs. Am 7.9.2012 wartete diese MWB-Ellok zwischen ihren Fahrten von Falkenberg nach Lübeck und von dort zurück nach Falkenberg



auf Gleis 108 des Lübecker Hauptbahnhofes. Die abgebildete Lok wurde 2003 gebaut. Sie entstand damals bei den Siemens-Werken innerhalb einer Serie von Zweisystem-Elektrolokomotiven, die für die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) gefertigt wurden und hier die Baureihenbezeichnung 1116 erhielten. Die schon für die ÖBB-Betriebsnummern 1116.131 und 1116.171 vorgesehenen 1116-Maschinen wurden der ÖBB-Neufertigungsserie entnommen und an das deutsche Bahnunternehmen Rheinweserbahn (RWB) verkauft. Hier wurden diese Lokomotiven unter den Nummern 1116.911 und 1116.912 in Betrieb genommen. Nach nur kurzer Zeit veräußerte die Firma RWB die beschriebenen Elektromaschinen an die Mittelweserbahn GmbH (MWB) weiter, wo sie noch im Einsatz sind. Seltenerweise auch mal vor dem 'Falkenberger Autozug' nach Lübeck.

In der Zeit vor der obigen Aufnahme fand einer der seltenen Besuche eines 'MWB-Taurus' in Lübeck (wahrscheinl. sogar der letzte vor der obigen Neu-Sept.-Neuaufgabe) am 4.5.2012 statt. Damals traf die MWB-Ellok 1116.911 während ihrer Autozug-Pausenzeit in d. Hansestadt mit d. WLE-Ellok 81 zusammen, die einen Wochenend-Sonderzug der Firma Müller Touristik von Köln nach Lübeck gebracht hatte.



Genz im Hintergrund ist auch eine ehem. Reichsbahn-Güterzug-Ellok zu sehen, die heute unter der Baur.-Bezeichnung 155 bei der Firma DB Schenker Rail im Einsatz ist und ganz hinten sieht man den seinerzeit noch fest in Lübeck stationierten Schneepflug. Fotos: Andrea Hammer.

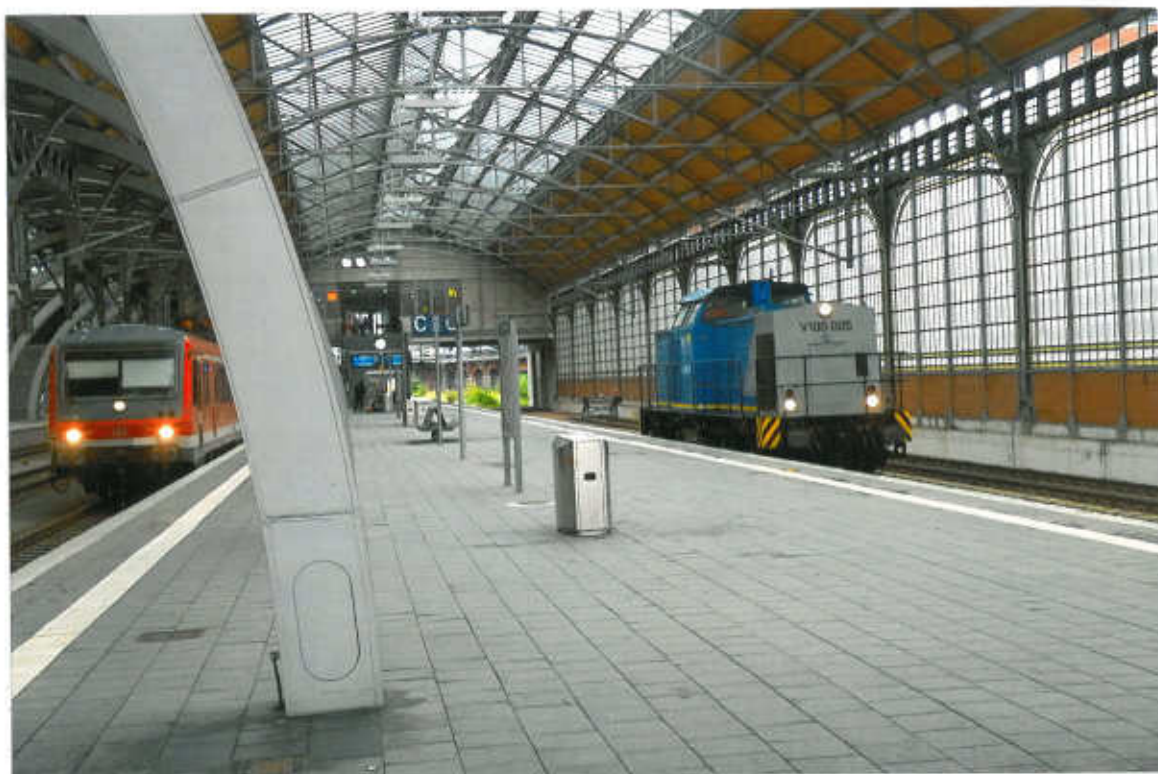


Für die 'innerlübsche' Beförderung des 'Falkenberger Autozuges' muß auch stets noch eine Diesellok in Anspruch genommen werden, weil das Gleis auf seinem Fahrtwegende von Lübeck-Dänischburg nach Lübeck-Siems nicht für elektrischen Fahrbetrieb eingerichtet ist. Deshalb wird dieser Zug hier von einer Diesellok der NRS befördert. Umgekehrt geschieht es mit seinen Wagen nach deren Entladung. Am 26.10.2012 hat die NRS-Diesellok V 100 005 die Leerwagen von Lübeck-Siems zum Lübecker Hgbf gebracht und fährt nun in Lz-Tour in den Hafen von Lübeck zurück. Dabei fährt diese NRS-Maschine im Lübecker Hbf auch an der noch dort pausierenden SBB-Ellok der Reihe 421 vorbei, die bald ihren Pausenplatz verlassen wird, um in Lübeck Hgbf die Leerwagen des 'Falkenberger Autozuges' zur Rückfahrt nach Falkenberg/Elster zu übernehmen.



V 100 005 rollt dagegen weiter durch die Bahnsteighallen des Lübecker Hauptbahnhofes hindurch zu ihrem nicht mehr weit Abstellplatz neben der NRS-Werkstatt am Westrand der 'Roddenkoppel'.

Fotos:  
Michael Hecht.



V 100 005, eine ehemalige, heute stark modernisierte DR-Diesellok, kam mit einer gleichartigen Schwesterlok im September 2012 von der Mittelweserbahn GmbH (MWB) zur Nordic Rail Service GmbH (NRS). Interessanterweise steht das MWB-Unternehmen in jüngerer Vergangenheit immer öfter in mittelbarem Zusammenhang (Lokverkäufe, Zugleistungen) mit dem Eisenbahnwesen in der Hansestadt Lübeck. Speziell auf dem Güter- und Hafenbahnsektor.



Am 22.2.2013 war in Lübeck auch wieder einmal eine 152-Maschine d. Firma DB Schenker Rail (DBS) zu Gast, deren äußere Lokkasten-Längsseiten ähnl. wie bei versch. DB-Fernverkehrs-Lokomotiven der Baur. 101 als Werbeträger genutzt werden. In diesem Fall war es die DBS-Ellok 152 005, die für den Landmaschinen-Hersteller Claas wirbt. Diese im westfälischen Harsewinkel ansässige, international tätige Firma läßt sehr viele ihrer Erzeugnisse mit d. Eisenbahn transportieren. Claas stellt vor allem auch landwirtschaftl. Maschinen her, deren Transport auf dem Straßenweg schwierig ist und die auch auf der Schiene grundsätzl. als 'Lü'-Sendungen befördert werden müssen (Mähdrescher usw.). Der Haupt-Produktionsort der Firma Claas wird die für diese Firma werbende DBS-Ellok aber wohl kaum sehen: Harsewinkel liegt an d. nicht elektrifizierten Bahnlinie Lengerich-Gütersloh, die zum Netz d. Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) gehört. Harsewinkel wird hier aber mit DBS-Diesellokomotiven bedient. 'Claas'-Lok 152 005 pausierte bei ihrem jüngsten Lübeck-Besuch (zusammen mit der sich im DBS-Unianstrich präsentierenden 152 037) am Westrand der Abstellanl. von Lübeck Hbf. Ganz unten ist ein Zug zu sehen, der neue Landwirtschafts-Anhänger d. Firma Claas zur Schiffsverladung nach L.- Travemünde transportierte. DBS-Ellok 140 801 brachte diesen Zug im März 2009 dorthin. Heute ist auch die Bespannung derartiger Züge mit DBS-140 beendet. Das Bild entstand an der Nordausfahrt von Lübeck Hbf.





Von Ende Februar bis Anfang März 2013 hielt sich in Lübeck erneut ein 'Oberleitungs-Revisions-Triebwagen' (ORT) aus ehemaligen DR-Fahrzeugbeständen auf. Diesmal handelte es sich um den ORT 708 330. Wie sein Kollege 708 320, der Lübeck im Herbst vergangenen Jahres gleich mehrere Wochen lang besuchte und der in der Folge Nr. 1 d. LBE-EXPRESS beschrieben wurde, präsentiert sich auch der ORT 708 330 noch in seiner ursprünglichen, ockerfarbenen und nach wie vor aus seiner DR-Zugehörigkeit stammenden Lackierung. Zwischen seinen Einsätzen hielt sich der ORT 708 330 auf einem der Rampengleise unterhalb der St.-Lorenz-Brücke am Ostrand des Lübecker Hbf's auf. Welche Tätigkeit das o. a. Dienst- und Arbeitsfahrzeug in Lübeck und/od. dem Umland der Hansestadt ausübte, ist leider nicht bekannt. Gut möglich, daß er wie auch ORT- und TVT-Fahrzeuge in jüngerer Vergangenheit REparatur-, Prüf- od. Messarbeiten an der Fehmarnsundbrücke im Verlauf der Bahnlinie Lübeck-Puttgarden eingesetzt wurde. Wegen der Prüfung und Untersuchung von Möglichkeiten zur Ertüchtigung dieser 50 Jahre alten Brücke für deren Aufnahme von merklich mehr zukünftigem Zugverkehr im Zusammenhang mit der bevorstehenden Festquerung des Fehmarnbeltes finden hier immer wieder Messungen statt, für die der Einsatz von ORT- bzw. TVT-Fahrzeugen notwendig und optimal ist.

Oberleitungs-Revisions-Triebwagen 708 330 am 28.2.2013 am Rande von Lübeck Hbf an einem der hier noch nach wie vor betriebsfähigen Rampengleise. Der o. a. ORT war am Vortag in Lübeck eingetroffen und blieb hier bis in die erste Märzwoche hinein.

Fotos:  
Michael Hecht.





Die Deutsche Reichsbahn beschaffte zwischen 1987 und 1991 insgesamt 37 ORT-Fahrzeuge d. heutigen Baur. 708.3 fabrikneu.

Bis 1992 trugen diese Fahrzeuge die Baur.-Bezeichnung 188.3. Bis zum Jahr 2000 waren die o. a. ORT-Fahrzeuge ausschließl. in Ostdeutschland eingesetzt u. stationiert. Im Jahr 2000 kam mit 708 305 das erste d. beschriebenen ORT-Fahrzeuge in das ehem. Bundesbahn-Gebiet und wurde hier in Neumünster beheimatet. 2001 folgte d. 708 313 als zweiter 'ORT-Westwanderer' nach Bremen. Bis 2006 kamen weitere zehn 708.3 nach Westdeutschland. Alle behielten auch hier ihre alte DR-Farbgebung. Zwischen 2001 u. 2006 musterte die DB die ersten 708.3 aus u. verkaufte sie teilweise. Heute verfügt die DB noch über 20 aktive ORT d. Baur. 708.3. Stationiert sind sie in München, Neumünster, Berlin, Lutherstadt Wittenberg, Rostock, Saarbrücken, Augsburg, Hamm, Bremen, Dortmund, Seddin, Würzburg, Ulm, Hamburg, Düsseldorf, Nürnberg, Heilbronn, Leipzig u. Köln. Der abgebildete ORT 708 330 ist in Hamburg beheimatet.

Auch die 'Ur-Bundesbahn-Regelturmtriebwagen' (TVT) der Baur. 701 waren mit einzelnen Exemplaren bereits zu Gast in Lübeck. Diese Fahrzeuge entstanden einst auf DB-Schienenbus-Basis. Die Bundesbahn beschaffte von 1955-1974 insges. 166 dieser TVT-Fahrzeuge. Inzwischen sind bei der DB aber alle ausgemustert.

Viele der 701-TVT wurden danach an Bahn- und Baufirmen außerhalb d. DB-Bereiches verkauft. Dazu gehören auch die TVT-Fahrzeuge 701 071 und 701 145, die von der Firma LDS erworben wurde. Als deren Triebwagen hielten sie sich zusammen mit LDS-Oberleitungsbauwg. 573 (60 80 092 4 140-7) im April 2010 in Lübeck auf, wo diese Fahrzeuge oben am 12.4.2010 an den Rampengleisen unterhalb der St.-Lorenz-Brücke zu sehen sind. Fotos: Michael Hecht.





Die größte Lokomotive im Fahrzeugbestand der Lübecker Firma Nordic Rail Service GmbH (NRS), die Diesellok 223 143 sucht ihre eigentliche Heimat an der Trave nur noch selten auf. Die drei Jahre alte, zum Loktyp ER 20 gehörende Maschine absolviert fast ausnahmslos Güterzug-einsätze als Mietlokomotive außerhalb von Lübeck bzw. derartige Einsätze, die die Hansestadt nicht einmal in ihrer Nähe berühren! In jüngerer Vergangenheit zog die einen überwiegend weißen Anstrich aufweisende NRS-Lok 223 143 vielfach Holztransportzüge von versch. Ausgangspunkten nach Niedergörne bei Stendal. Aktuell kommt sie (auch) vermehrt vor Containerzügen nach/von Bremen u. Bremerhaven z. Einsatz. Am 28.2.2013 besuchte der NRS-'Eurorunner' sogar wieder einmal kurz seine Lübecker Heimat. Nachdem diese Lok sich vorher im Bahnwerk Neustrelitz für tech. Ergänzungsarbeiten aufgehalten hatte, suchte sie danach noch die NRS-Werkstatt in Lübeck f. ergänzende Endmontagen auf. Der Besuch hier dauerte aber nicht lange u. längst hat 223 141 wieder die Hansestadt verlassen, um ihre 'Trampfahrten-Tätigkeit' außerhalb der hanseatischen Heimat fortzusetzen. In dieser Heimat zeigen die beiden oberen Bilder die NRS-Lok 223 143 im Sommer 2011 am Konstinkai, wo sich damals auch eine geliebte Maxima-Lok und die NRS-Maschine V 100 003 aufhielten. Im Hintergrund überragt der Hafenkran die Szenerie, der im Febr. 2013 am Konstinaki als letzter Großkran an dieser Stelle abgebaut wurde. Heute werden hier auch keine Lokomotiven mehr abgestellt. Auf dem untersten Bild durchfährt die NRS-Lok 223 141 im Winter 2011 auf einer von ihren vielen, Lübeck nicht berührenden 'Tramp-Fahrten' den Bhf. Bad Kleinen von Hamburg und Schwerin her mit einem Leervagen-Güterzug zu dessen Beladung nach Poppenbrorf (bei Rostock). Dabei begegnet sie auch hier in d.Nähe des Nordufers vom Schweriner See einer Lok des 'Maxima'-Typs.



Der Besuch hier dauerte aber nicht lange u. längst hat 223 141 wieder die Hansestadt verlassen, um ihre 'Trampfahrten-Tätigkeit' außerhalb der hanseatischen Heimat fortzusetzen. In dieser Heimat zeigen die beiden oberen Bilder die NRS-Lok 223 143 im Sommer 2011 am Konstinkai, wo sich damals auch eine geliebte Maxima-Lok und die NRS-Maschine V 100 003 aufhielten. Im Hintergrund überragt der Hafenkran die Szenerie, der im Febr. 2013 am Konstinaki als letzter Großkran an dieser Stelle abgebaut wurde. Heute werden hier auch keine Lokomotiven mehr abgestellt. Auf dem untersten Bild durchfährt die NRS-Lok 223 141 im Winter 2011 auf einer von ihren vielen, Lübeck nicht berührenden 'Tramp-Fahrten' den Bhf. Bad Kleinen von Hamburg und Schwerin her mit einem Leervagen-Güterzug zu dessen Beladung nach Poppenbrorf (bei Rostock). Dabei begegnet sie auch hier in d.Nähe des Nordufers vom Schweriner See einer Lok des 'Maxima'-Typs.

Fotos: Oben + Mitte = Andrea Hammer. Unten = Jürgen Bühring.



Am 28.2.2013 beförderte die Diesellok 211 054 der Firma 'Eisenbahnlogistik Vienenburg, Gernot Willrich & Rainer Mühlberg GbR' (ELV) einen Arbeitszug von Stubben (südlich von Bremerhaven) über Bremen Rbf, Rotenburg/Wümme, Buchholz/Nordheide, Hmb-Harburg, Hamburg-Rothenburgsort, Hamburg-Horn, Wandsbek Gbf, Bad Oldesloe, Lübeck Hgbf, Grevesmühlen, Bad Kleinen, Bützow und Güstrow nach Priemerburg (östlich von Güstrow). Dieser Zug enthielt vor allem einen Kranwagen und mußte auf seiner Fahrt lediglich im Hgbf von Lübeck seine Fahrtrichtung wechseln, was seine Zuglok außerdem zur Inanspruchnahme der Tankstelle im Lübecker ex-Bw nutzte.

Die Firma ELV wurde 2007 gegründet. Sie ist mit ihren Lokomotiven überwiegend im Arbeitszugdienst tätig und besitzt fünf Diesellokomotiven, die allesamt aus ehem. Bundesbahn-Maschinenbestand stammen. Im einzelnen handelt es sich um die früheren DB-Lokomotiven 211 019, 211 054, 361 234, V 60 663 und 323 710. Die beiden ehem. Bundesbahn-V 100, die heute auch bei d. EVL unter ihren alten, bei der DB gebräuchlichen 211-Betriebsnummern zum Einsatz kommen, tragen jetzt einen purpurroten Farbanstrich. Diese beiden Lokomotiven verfügen noch jeweils über ihre Heizkessel als funktionsfähige Anlagen. Sie können dadurch auch Sonder-Reisezüge mit Dampfheizung befördern und gehören dadurch zu den wenigen deutschen Diesellokomotiven, denen dieses noch möglich ist. So beförderten die ELV-Lokomotiven 211 019 + 054 gemeinsam am 1.12.2012 den Advents-Sonderzug des Fördervereins Eisenbahn-Museum Vienenburg e. V. (VEV) von Vienenburg nach Köln und zurück, was auch an anderer Stelle dieser Folge vom LBE-EXPRESS erwähnt ist.

Der o. a. Arbeitszug, den die ELV-Diesellok 211 054 am 28.2.2013 von Stubben nach Priemerburg brachte, kehrte übrigens schon mit gleicher Lok am Abend des 1.3.2013 von Priemerburg nach Stubben zurück und hatte dabei in der Nacht vom 1. zum 2.3.2013 nochmals Aufenthalt in Lübeck Hgbf unter gleichzeitigem Fahrtrichtungswechsel.

Zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn kamen 211-Maschinen in den 1960er und am Beginn der 1970er Jahre öfter nach Lübeck, wenngleich sie auch im Bw der Hansestadt bis auf ein sehr kurzes Intermezzo im Sommer 1966 nie stationiert waren. Lübeck war stets Stamm-Bw für die gegenüber den 211 etwas stärkere Lokbaureihe 212 ! Dennoch waren auch die 211er auf Lübecker Gleisen keine unbekanntenen Maschinen. Jetzt kehrte eine von ihnen nach sehr langer Zeit und in neuem Eigentum wieder einmal für einen kurzen 'Unterwegs-Aufenthalt' hierher zurück !!!





Die ELV-Lok 211 054 nutzte auf ihrer Fahrt von Stubben nach Priemerburg am 28.2.2013 den Fahrtrichtungswechsel u. Aufenthalt in Lübeck auch gleich für einen Tankstopp und begab sich hierfür vom Lübecker Hgbf aus über Lübeck Hbf ins ehem. Bw Lübeck an die Nordseite des 'Leu'-Schuppens zur Tfz.-Tankstelle. Anschließend fuhr die hervorragend ge-Lok zurück zu ihrem Zug nach Lübeck Hgbf, den sie von hier aus weiter nach Mecklenburg brachte.

Fotos:  
Michael Hecht.

Die Firma ELV besitzt außer 211 054 noch eine zweite ehem. Bundesbahn-Maschine d. Baur. 211, d. sie ebenfalls unter der ursprüngl. DB-Nr. einsetzt: 211 019. Diese Lok wurde 1961 bei MaK gebaut und am 1.11.1961 an die DB abgeliefert. Die beheimatete die neue Lok zunächst im Bw Köln-Nippes. Ihr letzter DB-Stützpunkt befand sich vor DB-Ausmusterung für 211 019 in Hof. Dort fand die DB-Ausmusterung am 31.10.1997 statt. 1998 wurde diese Lok von der DB an die Albtal-Verkehrs-GmbH in Karlsruhe verkauft, die sie als Ersatzteilspender für eine andere durch die AVG bei d. DB ebenfalls erworbene, aber betriebsfähig erhaltene 211-Maschine verwendete. Trotzdem die AVG d. 211 019 nicht einsetzte, gab sie ihr die Betr.-Nr. 466. 2009 verkaufte d. AVG diese Lok an die ELV, die sie wieder betriebsfähig herrichten ließ und nun unter ihrer alten DB-Nr. 211 019 erneut einsetzt. Das wie 211 054 in purpurroter Farbgebung. Im Gegensatz zu dieser gehörte 211 019 nie zum Lokbestand d. BD Hamburg !





Die Einrichtung der Lübecker Bahnanlagen für elektrischen Fahrbetrieb hat diesen Anlagen durch den sich daran anschliessenden Ellok-Einsatz seit Ende 2008 eine Vielzahl an früher nie in Lübeck erlebten Lokbaureihen gebracht, was natürlich den fotografierenden Eisenbahnfreund freute und noch freut. Andererseits muß diese Spezies der Schienen-Enthusiasten nun auch hier mit jeder Menge 'Auslegeware' leben, die sich mit Massen von blanken Fahrdrähtaltern, klobigen Querträgern, meterweise Drähten und anderen Utensilien für den o. a. Fahrbetrieb in die Motive und Szenen der begehrten Fahrzeugfotos schieben und 'drängeln'. Manchmal kann dieses scheinbare Wirrwarr aus Stahl und Draht aber ganz bizarr und irgendwo auch künstlerisch wirken und von besonderem Reiz sein. Deshalb soll auch an dieser Stelle nicht darauf verzichtet werden, die ELV-Diesellok 211 019 bei ihrem Lübeck-Besuch am 28.2.2013 in diesem scheinbaren Knäuel an der Nordseite des Lübecker Hgbf's zu zeigen. Sie wird auf ihrer kurzen Lz-Fahrt zur Tankstelle im ex-Bw Lübeck gleich an zwei auf Gleis 89 dieses Hgbf's pausierenden DBS-Elektrolokomotiven der Baureihe 155 vorüber rollen, was eine weitere interessante und in der baureihenmäßigen Zusammensetzung in Lübeck äußerst seltene Begegnung von Maschinen aus ehemaligen Lokbeständen der Bundes- und der Reichsbahn bedeutete. Da verschmerzt man auch das 'Netz', durch das man hindurch dieses Loktreffen auf dem untersten Foto betrachten muß. Eisenbahn - das sind eben auch mal nicht so ganz 'astreine', aber trotzdem interessante Aufnahmen, die von einer Veröffentlichung keinesfalls ausgenommen werden sollten. Getreu dem alten Motto, das schon für Dampflokzenen bei einigen Eisenbahn-Fotografen vergangener Epochen (ganz zu Recht) galt: 'Besser ein schlechtes Foto als gar keines ....'

Fotos: Michael Hecht.

