

211 054: Von der Bundesbahn- zur ELV-Lok

Die Diesellokomotive 211 054, die heute der Firma Eisenbahnlogistik Vienenburg, Gernot Willrich & Rainer Mühlberg GbR (ELV) gehört und von dieser eingesetzt wird, war wie schon erwähnt einst eine Lok der Deutschen Bundesbahn, die in ihrer Anfangszeit zum Maschinenbestand der Bundesbahndirektion Hamburg gehörte. Diese Lok wurde 1962 unter der Fabrik-Nr. 1000072 bei der Maschinenbaufabrik Kiel (MaK) für die Deutsche Bundesbahn (DB) gebaut und von dieser am 13.6.1962 unter der Betriebsnummer V 100 1019 in Dienst gestellt. Die DB stationierte die neue Lok zunächst im Bw Hamburg-Harburg, wo sie zusammen mit anderen neuen Maschinen der Baur. V 100.10 dabei half, Dampflokomotiven der Baureihen 38.10 und 78 in deren Diensten auf der Strecke Hamburg-Lüneburg und der Unterelebebahn Hamburg-Cuxhaven abzulösen. Hier übernahmen die genannten Neubau-Diesellokomotiven vor allem auch bisherige Dampflok-Aufgaben im Vorortzugdienst zwischen Hamburg und Stade, wo die Dampfzüge sogar im Wendezugbetrieb anzutreffen waren. Auch die V-100-Maschinen führten hier in Dampflok-Nachfolge fort. Als im September 1968 die Elektrifizierung des Streckenabschnittes Hamburg-Stade abgeschlossen war, übernahmen hier DB-Elektrolokomotiven der Baur. 141 den gesamten Vorortbahnverkehr der Unterelebebahn. Das Bw Hamburg-Harburg konnte deshalb auf seine inzwischen unter der Baur.Bezeichnung. 211 (V 100 1054 nun 211 054) zingezetzten V-100.10-Lokomotiven verzichten und gab diese teilweise bereits zuvor sparsam aber alle mit Beginn des Winterfahrplanes 1968/69 an das Bw Hamburg-Altona ab. Hier wurden diese Lokomotiven sofort für eine ihren bisherigen Hauptdiensten identischen Aufgaben benutzt. Noch im Herbst 1968 ersetzten sie bis dahin noch in dem im Anschluß an die elektr. S-Bahn ab/bis Hamburg-Bergedorf eingesetzte Dampflokomotiven der Baureihe 078, die hier ebenfalls im Wendezugbetrieb Pendel-Personenzüge von Hamburg-Bergedorf nach Büchen und umgekehrt sowie von Hamburg-Bergedorf nach Schwarzenbek und zur. im Verlauf der Hauptbahnstrecke Hamburg-Berlin beförderten. Auch hier setzten die 211-Maschinen die bisherige Dampflok-tätigkeit im Wendezugbetrieb fort. Die Dampflokomotiven der Baureihe 078 verloren durch diese Umstellung ihre letzten Planeinsätze in der BD Hamburg. Gleichzeitig hörten die letzten Dampflok-dienste im umfangreichen Hamburger Vorortbahnverkehr auf zu bestehen. Er wurde nun sämtlich mit Diesel- und Elektrolokomotiven durchgeführt, nachdem auf seinen Strecken von Hamburg nach Ahrensburg, Elmshorn und (wie schon beschrieben) nach Stade bereits vorher auf die Dampftraktion verzichtet werden konnte. Auch die DB-Lok 211 054 war ab Oktober 1968 umfangreich im Wendezugdienst zwischen Hamburg-Bergedorf und Büchen bzw. zwischen Hamburg-Bergedorf und Schwarzenbek beschäftigt. Als im Mai 1969 die elektr. Hamburger Gleichstrom-S-Bahn ihren Betrieb über Hamburg-Bergedorf hinaus bis Aumühle erweiterte, reduzierte sich der lokbespannte Vorortbahnverkehr der DB-Strecke Hamburg-Büchen auf den Streckenabschnitt Aumühle-Schwarzenbek-Büchen. Verbunden damit kamen in seinem Wendezugdienst nun 212-Maschinen des Bw Lübeck zum Einsatz. Durch diese Umstellung wurde die Lok 211 054 im Bw Hamburg-Altona entbehrlich und sie wurde deshalb am 28.5.1969 in das Bw Flensburg umbeheimatet. Hier kam sie nun vor Personen- und Güterzügen im gesamten Gebiet von Schleswig-Holstein zum Einsatz und dabei vereinzelt auch nach Lübeck. Flensburger 211 berührten die Hansestadt durch Zugbeförderungen auf der Strecke Kiel-Lübeck-Lüneburg, wo sie unter anderem den Eilzug Lübeck-Husum, aber vereinzelt auch sogar den D 277 zogen. Mit Auslieferung fabrikneuer Maschinen der Baureihen 215 und 218 an die BD Hamburg und deren Erst-Einsätzen im Bw Flensburg reduzierten sich die 211-Läufe des genannten Bw's nach Lübeck, aber auch zunehmend insgesamt. 1974 konnte das nördlichste Bw in Deutschland schließlich auf die letzten 211-Maschinen verzichten, wodurch 211 054 am 25.5.1974 noch einmal für ein Jahr lang zurück ins Bw Hamburg-Altona gelangte. Hier beförderte die Lok nun noch Leer-Reisezüge zwischen Hamburg-Altona und dem Abstellbahnhof in Hamburg-Langenhelde und umgekehrt sowie Personenzüge von Hamburg nach Itzehoe und Neumünster, diese allerdings nicht als Wendezüge. Am 31.5.1975 trennte sich das Bw Hamburg-Altona schon wieder von der Lok 211 054 und sie verließ nun die BD Hamburg für immer. Ab 1.6.1975 wurde das Bw München Ost die neue Heimat der genannten Maschine und sie sollte nun für den Rest ihrer DB-Einsatzzeit auch in Bayern bleiben. Hier wechselte sie aber einige Bahnbetriebswerke. Unter anderem war 211 054 rd. zehn Jahre lang auf der sogen. 'Gräfenbergbahn', der DB-Nebenbahnstrecke Nürnberg Nordost - Gräfenberg im Einsatz. Obwohl bei der alten DB schon vor allem am Ende der 1980er Jahre bereits umfangreiche 211-Ausmusterungen um sich gegriffen hatten, erlebte die o. a. Lok noch den Übergang von der Deutschen Bundesbahn auf die neu gegründete, ebenfalls unter dem Kürzel DB firmierende Deutsche Bahn AG am 1.1.1994. Hier war das bisherige Bw Hof ihr Heimat-Stützpunkt.

Am 30.6.1999 musterte die DB die Lok 211 054 aus. Innerhalb des neuen DB-Firmengeflechts gehörte diese Maschine zuletzt zum Fahrzeugbestand der DB Regio AG. Seit dem Beginn der 1990er Jahre präsentierte sie sich in orientroter Farbgebung. Nach ihrer Ausmusterung stellte das o. a. DB-Unternehmen d. Lok 211 054 als Leihgabe dem Verein 'Eschenauer Kulturlokschuppen e. V.' zur Verfügung. Dieser wollte in dem an der schon erwähnten Gräfenbergbahn gelegenen Bahnhof Eschenau (Mittelfranken) in lebendiger Form an d. Geschichte der Bahnlinie Nürnberg-Gräfenberg erinnern. Dieses unter anderem auch durch die Restaurierung des noch im Bhf. Eschenau vorhandenen, aber nicht mehr als solchen benutzten Lokschuppens und seine Umwandlg. in ein lokales Eisenbahnmuseum. In ihm und dem restaurierten Lokschuppen sollte auch die DB-Lok 211 054 als museales Exponat aufgestellt werden und an den vergangenen, heute auf 642-Dieseletriebwagen konzentrierten Fahrzeugeinsatz auf der Gräfenbergbahn erinnern. Immerhin war 211 054 über viele Jahre lang eine der Stammlokomotiven des Betriebes auf der Strecke Nürnberg-Gräfenberg. Diese Lok wurde schon bald nach ihrer Ausmusterung für ihre künftige Aufgabe als Museums- und Ausstellungslok nach Eschenau in Mittelfranken überführt. Da der dortige Lokschuppen für sein Museums-Dasein aber noch nicht vorbereitet bzw. umgewandelt war, mußte 211 054 im Freigelände des Bahnhofes Eschenau unter Planen verdeckt abgestellt werden. Ihre Aufnahme in den früheren Eschenauer Lokschuppen zerschlug sich auch in vorläufiger Form, weil dieser Schuppen 1999 keine Gleisanbindung zu den übrigen Gleisen des benachbarten Bahnhofes mehr besaß. Diese kam auch danach nicht zustande und so stand die beschriebene Lok jahrelang in diesem Bhf. im Freien herum. Schließlich wurde das Projekt ihrer Erhaltung als museales Standfahrzeug in Mittelfranken aufgegeben und 211 054 wurde nach zehn Jahren Abstellzeit an das ELV-Unternehmen in Vienenburg verkauft. Das ließ diese Maschine völlig aufarbeiten und in den betriebsfähigen Zustand zurück versetzen. In dem setzt es 211 054 (nun in purpurroter Lackierg.) wie schon an anderer Stelle erläutert vor allem im Arbeitszugdienst, aber auch zur vereinzelt Beförderg. von Sonder-Reisezügen ein. Basis-Heimat der auch bei d. EVL unter der Betriebs-Nr. 211 054 eingesetzten Lok ist nun die am Harzrand geliegene Stadt Vienenburg, wodurch diese Lok zumindest in einen Teil von Norddeutschland zurückgekehrt ist. Im Rahmen ihrer Einsätze erreicht sie auch zuweilen immer mal wieder das Gebiet der ehem. BD Hamburg. So wie z. B. am 28.2. und 1./2.3.2013, also 211 054 sogar kurz Lübeck besuchte.

211 054 als Bundesb.-

Lok am 12.10.1968 mit einem der Vorortbahn-Wendezüge von/nach Hamburg-Bergedorf im Bhf. Schwarzenbek. Die 211 hatten die Beförderg. dieser Züge erst zwei Wochen zuvor von Dampflokomotiven d. Baur. 078 übernommen. Im Hintergrd. steht eine d. Schienenbus-Einheiten, die zum Zeitpunkt d. neben stehenden Aufnahme noch auf der DB-Nebenbahnstrecke Schwarzenbek-Trittau-B. Oldesloe im Einsatz waren. Diese Strecke wurde einige Jahre später stillgelegt. Heute ist ihr Gleis längst verschwunden.



Der Bhf. Schwarzenbek ist jetzt eine völlig modernisierte u. umgestaltete Durchgangsstrecke an der weitestgehend in eine Schnellfahrstrecke verwandelt und längst elektrifizierten Hauptbahnstrecke Hambg.-Berlin, deren Reisezüge sämtlich aus ICE- u. IC-Fahrzeugen bestehen. Im regionalen Personenverk. berühren Schwarzenbek zwischen Hmb u. Rostock verkehrende Doppeldeck-Wendezugseinheiten mit Elektrolokomotiven d. Baur. 120.2. Den lokalen Pendelzugverkehr von Amühle über Schwarzenbek nach Büchen u. zurück gibt es immer noch ! Heute besteht er fahrzeugmäßig aus DB-Dieseletriebzügen der Baur. 648.

Foto: Michael Hecht.

LOK-WECHSEL IM LÜBECKER HAFEN

Fast komplett hat die ein Zweigunternehmen der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) bildende Firma Nord Rail Service GmbH (NRS) z. Zt. ihren Lokomotivbestand im Herbst 2012 ausgetauscht. Verbunden damit war auch eine Reduzierung dieses Bestandes! Im Rahmen dieser Maßnahme trennten sich die NRS von ihren beiden bisherigen Maschinen der Bauart V 100 Ost, bei denen sich um die ehemalige Reichsbahn-Maschinen handelt, die dort die Betr.-Nummern 110/112/202 439 und 110/112/202 811 trugen und von der DR 1972 bzw. 1975 fabriceu in Dienst gestellt wurden. Zur NRS bzw. ihrem damaligen Vorgängerunternehmen gelangten diese beiden 'Ost-V 100' im März 2005, nachdem sie kurz zuvor im Stendaler Alstom-Werk umfangreich modernisiert worden waren und dabei auch neue Caterpillar-Motoren erhielten. Bei ihrem neuen Eigentümer in Lübeck erhielten die beiden beschriebenen Lokomotiven die Betriebsnummern V 100 002 und V 100 003. Mit der Lok V 100 001 war ursprüngl. noch ein drittes gleichartiges Triebfahrzeug im NRS-Lokbestand vorhanden, das aber nach einem schweren Unfall Ende 2010 ausgemustert wurde.

Mit ihren V-100-Lokomotiven betätigten sich LHG bzw. NRS erstmals auch im eisenbahnmäßigen Streckendienst. Diese Maschinen beförderten teils in Doppeltraktion schwere Holz-Transportzüge über das Lübecker Stadtgebiet hinaus und holten vor der Lübecker Bahn-Elektrifizierung auch für den Häfen der Travestadt bestimmte KV- und Container-Züge in Hamburg ab bzw. brachten sie dorthin. Mit den V-100-Maschinen von LHG bzw. NRS konnte innerhalb von Lübeck auch ein zunächst erfolgreiches, viele Lkw-Fahrten einsparendes Kurzstrecken-Güterzugsystem aufgebaut werden, das als sogen. 'Hafeneile' die einzelnen Hafenterminals in Lübeck (incl. Travemünde) miteinander verband. Leider wurde dieses System Anfang 2013 eingestellt.

Im Herbst 2012 traten andere Lokomotiven des Typs 'V 100 Ost' die Nachfolge der bisherigen V-100-Maschinen bei der NRS an. Die Nachfolgerinnen waren aktuell zuletzt bei der Mittelweserbahn GmbH (MWB) im Einsatz und verfügen im Gegensatz zu den bislang bei der NRS vorhandenen V 100 Ost über Funkfernsteuerung. Sie lassen sich damit einfacher und effektiver im Rangierdienst einsetzen. Die beiden bisherigen MWB-V 100, die nun ihre Heimat in Lübeck haben, wurden von der NRS mit den Betriebsnummern V 100 004 und V 100 005 versehen. Sie trafen Ende August in Lübeck ein, wo sofort die Ausbildung des NRS-Personals darauf

begann. Anfang Okt. 2012 übernahmen die beiden o. a. V-100-Maschinen die bisher von den NRS-Lokomotiven V 100 002 + 003 durchgeführten Tätigkeiten. Diese beiden Lokomotiven verließen noch im Okt. 2012 nach Verkauf an eine Firma in Eisenbach ihre bisherige

Getrennt hat sich die NRS auch von ihrer Diesellok V 60 01. Bei ihr handelt es sich um eine vierachsige Stangenmaschine des Typs 'V 60 D', die ursprünglich ebenfalls aus der DDR stammt. Diese Lok wurde dort 1982 bei den LEW-Werken gebaut und war danach als Werklok im Heizwerk Jena-Göschwitz im Einsatz. Im Dezember 1994 wurde sie von dort an die LHG in Lübeck verkauft. Die ließ diese Maschine Ende der 1990er Jahre beim NEWAG-Werk in Oberhausen vollständig modernisieren und mit einem neuen Motor ausstatten. Damals erhielt sie auch ihre LHG- bzw. NRS-Betriebsnummer V 60 01. Ende 2004 schloss sich eine weitere HU dieser Lok im Ostdeutschen Bahnwerk in Neustrelitz an. Die o. a. 'V 60 D' versah zunächst versch. Rangiertätigkeiten an verschiedenen Stellen des Lübecker Hafens und beförderte unter anderem auch schwere Zementzüge nach Lübeck-Schlutup. Seit Anfang 2005 fungierte die LHG- bzw. NRS-Lok V 60 01 fast nur noch als Rangiermaschine am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde. Teilweise sogar mit DB-Lokführer=besetzg. Im Sommer 2012 wurde diese Lok von der NRS an eine Firma in Sachsen verkauft und hat Lübeck danach verlassen. Am 10.9.2012 wurde sie von einer in Chemnitz beheimateten 'V 100 Ost' in Lübeck Hbf abgeholt und nach Leipzig-Engelsdorf geschleppt. Hier ist sie jetzt im ehem. Aw bei der Firma B & V Leipzig GmbH im Einsatz.

Die NRS gab ihre V-60-Maschine ohne Ersatz ab. Ihre Aufgaben sollen künftig von den schon erwähnten NRS-Lokneuzugängen mit erledigt werden. Diese Maßnahme dient auch einer Betriebskosten-Minderung bei LHG und NRS. Durch die Abgabe der NRS-Lok V 60 01 gibt es in Lübeck keine Lok des Typs 'V 60 D' mehr und bei der NRS keine Stangenlok mehr. Als im Lübecker Hafen noch die inzwischen nicht mehr existente Firma PBSV tätig war, betrug die Anzahl der in Hansestadt eingesetzten Maschinen dieses Loktyps zwischen 1997 und 2005 sogar insges. drei Exemplare.

Unberührt von den jüngsten Veränderungen und Reduzierungen im NRS-Lokpark, die hier komplett den Bestand von Maschinen aus ursprünglicher DDR-Fertigung betrafen, sind bei der Nordic Rail Service GmbH weiterhin die Diesellokomotiven 223 143 u. 332 153 vorhanden. Bei letzterer handelt es sich um eine ehemalige 332-Kleinlok der DB, die bei der NRS ausschl. für den Fahrzeugverschub in der NRS-Werkstatt zum Einsatz kommt. Die kleinste NRS-Lok erhielt im Juli und August 2012 eine HU bei den EVB in Bremerförde und wurde in dieser Zeit in Lübeck durch eine ehem. DB-332 der Mittelweserbahn GmbH (MWB) vertreten, worüber auch in Folge Nr. 1 vom LBE-EXPRESS berichtet wurde.

Die NRS-Lok 223 143 ist eine Großlok vom Typ Euro Runner (ER) und kam vor drei Jahren fabrikneu in den NRS-Fahrzeugpark. Zunächst kam diese eine überwiegend weiße Lackierung aufweisende Lok von Lübeck aus vor Zügen des Holztransports zum Einsatz, weshalb sie auch schon bald an den Loklängsseiten einen Werbe-Schriftzug der Holzfirma Rodenberg erhielt. Inzwischen ist die NRS-Lok 223 143 kaum noch in ihrer Lübecker Heimat anzutreffen, was gleich noch näher erläutert wird.

Insgesamt besitzt die NRS an Eisenbahn-Triebfahrzeugen noch ein Zweiwege-Fahrzeug (Unimog) und vier Lokomotiven: Zwei V 100 Ost (ex MWB), einen Euro Runner (fabrikneu) und eine Kleinlok (ex DB).

Die Euro-Runner-Maschine 223 143 d. NRS hält sich wie auch an anderer Stelle dieser Folge v. LBE-EXPRESS beschrieben nur selten in Lübeck auf. Sie kommt mietweise vor Güterzügen außerhalb von Lübeck mit verschiedensten Laufwegen und Zielen zum Einsatz. Diese Laufwege berühren meistens nicht mal die Nähe der Hansestadt und auch die Abgangs- und Zielbahnhöfe liegen völlig woanders. Vorrugsweise beförderte und befördert die NRS-Lok 223 143 beispielsweise Ganzzüge im Auftrag des Düngemittelherstellers Yara GmbH & Co. KG mit Dünger von Poppendorf (bei Rostock) und vereinzelt auch von Brunsbüttel zu diversen Zielen in Norddeutschland, wo die Fracht dieser Züge auf Lkw umgeladen wird u. über Landhandelsunternehmen zu landwirtschaftlichen Betrieben gelangt. Die o. a. NRS-Lok schleppt dann in aller Regel die entladenen Wagen als Leerfahrzeuge zurück nach Poppendorf. Aber auch Holztransportzüge werden mit dieser Lok zum generellen Ziel in Niedergörne bei Stendal gefahren. In jüngster Vergangenheit machte sich die NRS-Maschine 223 143 auch vor Containerzügen nach/von Bremen und Bremerhaven nützlich.

Die beiden NRS-Lokomotiven V 100 004 und V 100 005 gelangten, wie schon an anderer Stelle erläutert, von der Mittelweserbahn GmbH (MWB) zur Nordic Rail Service GmbH (NRS) in Lübeck. Es handelt sich um Lokomotiven, die ursprüngl. fabrikneu von der Deutschen Reichsbahn in der DDR bei den dortigen LEW-Werken beschafft wurden. Dort erfolgte der Bau dieser Lokomotiven 1976 bzw. 1972. Die 1976 gebaute Lok trug bei d. DR die Betriebsnummern 110 849, 112 849 und 202 849. Unter letzterer ging diese Maschine 1994 auf die Deutsche Bahn AG über. Das war auch bei d. 1972 gebauten Lok so, die die DR-Betriebsnummern 110 509, 112 509 und 202 509 trug. Beide o. a., zum DR-Loktyp 'V 100' gehörenden Maschinen wurden um die Jahrtausendwende an die Firma Alstom Lokomotiven Service GmbH in Stendal verkauft. Die modernisierte beide Lokomotiven gründlich, wobei sie jeweils neue Motoren und Getriebe sowie Einrichtungen für Fuksteuerung erhielten. Derart umgebaut verkaufte das Alstom-Unternehmen die beschriebenen ex-DR-Maschinen in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts an die Mittelweserbahn GmbH, die sie unter den Betriebsnummern 1801 (ex 202 849) u. 1802 (ex 202 509) in ihren Lokpark einreichte. Die EBA-Registriernummern dieser Maschinen lauteten nun 92 80 1203 106-0 D-MWB u. 92 80 1203 107-8 D-MWB.

2012 trennte sich die MWB von ihren Lokomotiven 1801 + 1802 und verkaufte sie an die NRS, die sie als Ersatz für ihre bisherigen Lokomotiven V 100 002 + 003 im Spätsommer 2012 in Dienst stellte und unter d. Betriebsnummern V 100 004 (ex 1801) + V 100 005 (ex 1802) in den NRS-Fahrzeugpark aufnahm. Gegenüber den Maschinen V 100 002 + 003 sind die Nachfolge-Lokomotiven stärker u. schneller (V 100 004 + 005 = jew. 1.305 kW, V 100 002 + 003 = 932 bzw. 1.082 kW). Im Gegensatz zu V 100 002 + 003 besitzen V 100 004 + 005 auch Einrichtungen für den Funkferntrieb, was den Einsatz dieser Lokomotiven bei Rangierfahrten erleichtert. Bei d. NRS haben die beiden o. a. MWB-Lokomotiven weitgehend ihren MWB-Anstrich behalten. Durch den Wegfall der 'Hafeneile'-Züge in Lübeck am Anfang des Jahres 2013 hat sich das Einsatzgebiet der NRS-Lokomotiven V 100 004 und V 100 005 reduziert. V 100 005 war auch zeitweise defekt, weshalb die NRS wie auch an anderer Stelle dieser Folge v. LBE-EXPRESS erläutert, auf Leihlokomotiven der Firma North Rail zurückgreifen mußte. Genau übernahm die NRS die beiden o. a. MWB-Lomotiven am 16. August 2012.

An einem der letzten Einsatz-tage der NRS-Maschinen V 100 002 und V 100 003 beförderte die Lok V 100 002 am 4.10.2012 noch einmal die 'Hafeneile' vom Lübecker Nordlandkai nach Lübeck-Travemünde zum Skandinavienkai. Kurze Zeit später verließen die beiden o. a. Lokomotiven Lübeck für immer und wurden zu ihrem neuen Eigentümer, die Firma Johann Walthelm GmbH im thüringischen Eisenach überführt.



Vor der Kulisse d. Lübecker Marienkirche gibt es dadurch keine NRS-V 100 alter Bauart mehr zu bewundern. Im Sommer 2010 war das an der alten Lübecker Hafenbahn-Werkstatt noch der Fall und damals sogar noch mit der NRS-Lok V 100 001, die wenige Monate später durch einen Unfall bei Lübeck-Vorwerk so beschädigt wurde, daß diese Lok danach ausgemustert werden mußte.



Fotos:
Michael Hecht.

Die 2011 ausgemusterte NRS-Lok V 100 001 zusammen mit d. Schwester-Maschine V 100 003 bei Beförderung der Leertwagen eines Holztransportes von Lübeck nach Magdeburg (beladen) u. zurück (leer). Oben im Sommer 2010 bei Vorbeifahrt am ehem. Bw Lübeck und darunter im Herbst 2009 bei Vorbeifahrt am Lübecker Hgbf auf dem früheren 'Tunnelgleis'.

Mit dem 'Bruhn-Containerzug' rollen die NRS-Lokomotiven V 100 001 + V 100 002 auf ihrer Fahrt von Lübeck-Schlutup nach L.-Travem. Skandin. Kai im Aug. 2009 durch den Lübecker Hbf hindurch u. dabei auch an dem damals hier noch auf dem Kopfgleis 1 a museal abgestellten ex-LBE-Doppeldecker Nr. 8 vorbei. Auch er ist heute nicht mehr in Lübeck, wird wohl auch nicht mehr hierher zurückkehren und vsl. das Verschrottungs-Schicksal d. NRS-Lok V 100 001 teilen. Tragödien im Dasein von Eisenbahn-Fahrzeugen mit zeitweiser, teil sehr langer Lübecker Beheimatg.

Auch für die 'alten V 100' d. NRS gab es vor ihrem Lübeck-Abzug nochmal auswärtige Einsätze: Zumindest für Lok V 100 003, die im Sommer 2012 Bau- u. Arbeitswagen zur damaligen Gleisbaustelle im Westbereich des Bahnhofes Bad Kleinen zu bringen hatte.

Die o. a. Holztransportzüge von Lübeck nach Magdeburg u. umgek. gibt es schon seit längerer Zeit nicht mehr.

Fotos:
Unten = Jürgen Bühring.
Rest = Michael Hecht.



Am 16.8.2012 übernahm die Firma NRS ihre Lokomotiven V 100 004 und V 100 005 von deren Vorbesitzer, der Mittelweserbahn GmbH (MWB). Bei d. NRS erfolgte erstmal eine umfangreiche Ausbildung und Schulung des Lok- und Werkstattpersonals auf den Lok-Neuerwerbungen. Diese Einweisungen dauerten bis Ende Sept. 2012. Deshalb suchte NRS-Lok V 100 004 die alte Hafensbahnwerkstatt an der 'Roddenkoppel' am 15.9.2012 lediglich im Verlauf einer Schulungsfahrt auf, die diese Lok auch in den Lübecker Hbf und nach Lübeck-Travemünde brachte. Auf den Hafensbahngleisen an der 'Roddenkoppel' war am 15.9.2012 auch Zirkus 'Roncalli' für sein Lübecker Gastspiel eingetroffen. Ab Anfang Oktober 2012 übernahmen die NRS-Maschinen V 100 004 + 005 dann auch d. Beförderung der 'Hafeneile'-Züge, von denen einen d. Lok V 100 004 zum genannten Zeitpunkt zum Fahrtrichtungswechsel in den Lübecker Hbf brachte.

An der grauen Stirnseite der beiden u. a. Lokomotiven treten unter grauer Neulackierg. noch deutlich die Eigentumsmerkmale des bisherigen MWB-eigentümers an die Oberfläche.



Fotos: Oben + Unten = Michael Hecht. Mitte = Andrea Hammer.

NRS-Lok V 100 005 am 6.10.2012 auf Lz-Tour von Lübeck Hgbf zum Abstellplatz neben der NRS-Werkstatt. Die Lok durchfuhr den Lübecker Hbf, nachdem sie leere Auto-transportwagen von Lübeck-Siems zum Lübecker Hgbf gebracht hatte. Das Haupteinsatzgebiet der NRS-Maschinen V 100 004 + 005 beschränkt sich auf Lübecker Gleise, aber zuweilen kommen diese Lokomotiven auch für Zugleistungen außerhalb von Lübeck zum Einsatz. Wie z. B. V 100 004, die im Okt. 2012 einen Düngemittel-Transportzug von Poppendorf (bei Rostock) nach Süderlügum an der deutsch-dänischen Grenze brachte u. anschließend auch die entladenen Wg. dieses Zuges zurück von Süderlügum nach Poppendorf zurück schleppte. Bei dieser Leerwagen-Zugbeförderung ist d. NRS-Lok V 100 004 am 18.10.2012 im Bhf. Bobitz zwischen Lübeck u. Bad Kleinen zu sehen. Am Folgetag kehrte diese Lok in Lz-Fahrt von Poppendorf aus zu ihrem Heimat-Stützpunkt nach Lübeck zurück.



Die NRS-Lokomotiven V 100 004 + 005 lösten die NRS-Maschinen V 100 002 + 003 ab, die hier in ihren letzten Lübecker Einsatztagen vor der NRS-Werkstatt zu sehen sind.

Fotos:
 Oben = Michael Hecht.
 Mitte = Jürgen Bühring.
 Unten = Andrea Hammer.



Am 1.9.2012 verrichtete die NRS-Lok V 60 001 an einem ihrer letzten Betriebs- und Einsatz-tage in Lübeck und bei d. NRS wie seit Jahren gewohnt ihren Dienst mit Verschub-fahrten am Skandina-vienkai in Lübeck-Travemünde. Wie üblich gehörte dazu auch das Hineinschieben des Güterzuges von Bettenbourg/ Luxemburg in den Bereich des Baltic Rail Gates (BRG) zur Entladung der Wagen dieses Zuges. Und wie ebenfalls üblich wurde dabei auch die Ellok d. CFL Cargo, die den o. a. Güterzug von Luxemburg bis nach Lübeck-Travem. Skandinavienkai (Lsk) befördert hatte, von V 60 001 mit den Wg. des 'Luxemburgers' auf eines der BRG-Gleise geschoben. D. CFL-Ellok (bei der es sich am 1.9.2012 um die Maschine 4001 handelte) rollte bei dieser Rangierfahrt 'abgebügelt' als Wg. mit, weil die o. a. Gleise nicht mit Fahrdrabt überspannt sind. Nach Ent- bzw. erneuter Beladung des 'Luxemburgers' war es dann V 60 001 vorbehalten, wie üblich den beschriebenen Zug für seine Rückfahrt nach Luxemburg incl. seiner elektr. CFL-Zuglok aus dem BRG-Bereich in die für den elektr. Fahrbe-trieb eingerichteten Teile des Lsk-Bahnho-fes zurück zu schlep-pen.

Fotos:
Michael Hecht.



Nach dem Abzug von V 60 001 aus Lübeck ist auch die beschriebene Rangierfahrt mit dem 'Luxemburger' in Travemünde der NRS-Lok V 100 004 od. V 100 005 vorbehalten. V 60 001 verließ am 10.9.2012 Lübeck. Es ist schon der zweite Rückzug einer Lokomotive mit dieser Betriebsnummer aus der Hansestadt an der Trave; denn die abgesehen vom bei ihr nicht vorhandenen 'V' ebenfalls unter der Nr. 60 001 eingesetzte Schnellfahr-Tenderlok 1 der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) teilte das Schicksal der o. a. Diesel-Kollegin bereits 1939. Durch die LBE-Verstaatlichung im Jahre 1938, auf die an anderer Stelle dieser Folge v. LBE-EXPRESS eingegangen wird, wurde aus der eben genannten LBE-Schnellfahr-Tenderlok Nr. 1 die Reichsbahn-Maschine 60 001. Als solche kam diese Lok noch 1938 auf ihrer gewohnten Stamm-Einsatzstrecke Lübeck-Hamburg zum Einsatz. 1939 zog die DR die wie ihre beiden Schwestern LBE 2 + 3 bzw. DR 60 002 + 60 003 unter dem Spitznamen 'Micky Maus' berühmt gewordene Maschine 60 001 von dieser Strecke und aus Lübeck ab und verwendete sie danach völlig einsatzfremd im Rangierdienst in Hamburg. In den 1990er Jahren kehrte die Lok-Betriebsnr. 60 001 nach Lübeck zurück: Nun für eine Hafengebäude-Dieselmotorschraube und dementsprechend mit einem 'V' vor der Betriebsnummer. 2012 ging auch diese zweite '60er'-Ära an der Trave zu Ende

V 60 001 schiebt am 1.9.2012 den von Bettembourg eingetroffenen 'Luxemburger' incl. der CFL-Ellok 4001, die diesen Zug nach Lübeck gebracht hat, vom Lsk-Bhf. in den Bereich des 'Baltic Rail Gates' hinein. Dessen große Verladekräne sind im Hintergrund zu sehen.



V 60 001 zusammen mit CFL-Lok 4001 im Sommer 2011 im Lsk-Bahnhof in Lübeck-Travemünde. Die inzwischen nach Leipzig verkaufte und dort auch schon im Einsatz befindl. V 60 001 wird künftig wohl keiner luxemburgischen Lok mehr begegnen Die CFL-Maschine 4001 ist d. Stammlok für die Beförderung des von Luxemburg nach L.-Travemünde u. zurück verkehrenden Güterzuges.



Fotos: Oben = Michael Hecht. Mitte + Unten = Andrea Hammer.

Nochmals NRS-Lok V 60 001 zusammen mit CFL-Lok 4001 im Lsk-Bahnhof in Lübeck-Travemünde. Ein Lokgespann, das es oft zu bewundern gab, das aber in dieser Zusammensetzung nun Geschichte ist.



Die Kleine zieht die Große: Die NRS-Köf schleppt d. Strecken-Kollegin V 100 002 aus dem Bereich der NRS-Werkstatt und d. NRS-Lokabstellplätze heraus. Auf denen halten sich am 28.11.2010 gerade die von d. Firma Siemens an die NRS verliehene Diesellok 223 081 (ER 20 2007) und NRS-Lok V 100 003 auf.



V 60 001 in der Nachbarschaft einer 'Privat-185', der Lok 185 614 im Travemünder Lsk-Bahnhof.

Die 185 gehört d. Fahrzeug-Vermietg.-Firma 'Angel Trains'.

Fotos:
Michael Hecht.



Die 'Reichsbahn-Lokfamilie' der Lübecker Hafenbahn im Januar 2008 im Lsk-Bahnhof in Lübeck-Travemünde, wo damals noch keine Spuren der kurze Zeit später beginnenden Umwandlg. dieses Bahnhofes für den elektr. Fahrbetrieb zu sehen waren. Noch herrschte hier voller Diesellokbetrieb ! Die ehem. DR-Diesellokomotiven der SG + NRS blieben dem o. a. Bhf. ohnehin auch nach dessen Elektrifizierg. treu. Für V 60 001 war er sowie so in den letzten Jahren ihrer Lübeck-Tätigkeit das Stammrevier.

V 100 001 u. V 60 001 d. Lübecker Hafenbahn am 15.7.2003 im LHG-Bbf 'Lübeck Hafen' vor einem Zementzug, den die beiden o. a. Maschinen anschl. nach Lübeck-Schlutup in den dortigen Hafen schleppen. Für V 100 001 war es einer der ersten Einsätze in Lübeck.

Bei weitem weniger Schlepplast hatte im Sommer 2010 die NRS-Lok V 100 002 zu bewältigen, als sie einen einzelnen Arbeitswagen von der Laderampe unterhalb der St.-Lorenz-Brücke in Nähe von Lübeck Hbf abholte.

Fotos:
 Oben + Unten =
 Michael Hecht.
 Mitte =
 Dirk Voigt.



Zweimal 'V 60 D' aus ehem. DDR-Fertigung u. ehemaligem DDR-Einsatz in einem Lokgespann auf hanseatischen DB-Gleisen in Lübeck: Am 7.6.2003 warten die zum o. a. Loktyp gehörenden Masch. V 60 001 (SG) + 01 (PBSV) in gemeinsamer Lz-Fahrt am Süden v. Lübeck Hbf auf Einf. in diesen Bhf., die aber zunächst dem an den beiden 'V 60 D' vorbei fahrenden MF-Triebzug der Dänischen Staatsbahnen (DSB) auf dessen EC-Reise von Hamburg ü. Lübeck nach Kopenhagen gewährt wird. Von d. 3 1/2 Jahre später beginnenden Bahn-Elektrifizierung in Lübeck ist noch nichts zu spüren: Die Hansest. ist noch unangefochtene Hochburg d. Dieselt. Loktraktion; aber zum Zeitpkt. der o. a. Aufnahme bestimmen längst nicht mehr Tzf. aus ehem. Bundesb.-Zeit das einst hier überwiegende Betriebsbild. Auch viele ehem. DR-Maschinen sind hinzugekommen – sowohl von Firmen d. DB-Konzerns als auch von nicht zu diesem Konzern gehörenden Unternehmen. Und wie zu sehen, sind nun auch DSB-Tzf. regelmäßige Lübecker Gäste. Links lugt d. Stirnfront einer 232 d. (inzwischen auch nicht mehr existenten) DB Cargo AG hervor. Rechts ist der Schuppen 'Leu' als Relikt aus Lübeck's 'erster Privatbahnzeit' zu sehen. Heute, 2013 u. damit 10 J. nach der o. a. Aufn. sind d. 'V-60-D'- u. 232-Masch. aus Lübeck verschwunden, die auch als 'Gumminasen' bzw. IC/3 titulierten DSB-MF kommen in nur noch wenigen Zugläufen hierher und d. Elektrotraktion ist im Bahnbetrieb der Hansestadt nun schon fast fünf Jahre lang obligat u. etabliert.



Sehr bemerkenswert u. an dieser Stelle selten war die Begegnung der SG/NRS-Lok V 60 001 mit der Lok 101 der Angeln Bahn GmbH (AB) im Jahr 2000 im Lübecker Konstinbahnhof. Die AB-Lok 101, die durch AB-Firmenauflösung einige Jahre nach der neben stehenden Aufnahme nach Polen verkauft wurde, ist eine Maschine des sowjetischen Loktyps 'Taiga Trommel' und kam ursprüngl. unter den Betriebsnummern V 200/120/220 027 bei d. DR zum Einsatz. 'Taiga-Trommeln' kamen auch zu Zeiten d. DR-Lokläufe nach/von Lübeck extrem selten hierher. Das blieb dann auch so zu nachfolgenden 'Privatzeiten' für den o. a. DR-Loktyp.



Am 25.3.2002 standen im Bbf 'Lübeck Hafen' d. SG/NRS-Lok V 60 001 neben der zum amerikanischen Loktyp 'Cl. 66' gehörenden Maschine 29 001 der Firma Heavy Haul Power GmbH (HHPI), die hier mit dem damaligen im Herbst 2002 leider wieder eingestellten Güterzug 'Hanseliner' nach Simbach/Inn (Österreich) auf Ausfahrt wartete. Von Maschinen der 'Class 66' wurde dieser interessante Zug nur selten befördert; wie sich dieser Loktyp in Lübeck überhaupt stets rar machte und noch macht.



Fotos: Oben = Michael Hecht. Mitte + Unten = Dirk Voigt.

Selten waren für die im Herbst 2012 von der NRS verkauften ehem. Reichsbahn-Diesellokomotiven während ihrer Lübecker Hafenbahn-Tätigkeiten Einsätze vor Reisezügen bzw. überhaupt eine Direkt-Berührung mit Fahrzeugen des Personenverkehrs. V 60 001 war am 7.3.2003 mit einem aus ehem., heute von den Ostsächsischen Eisenbahn-Freunden e. V. (OSE) erhaltenen Reichsbahn-Wagen am Travemünder Skandinavienkai unterwegs, wo damals das Baltic Rail Gate gerade im Bau war. Im abgebildeten Sonderzug fuhr ebenfalls die OSE-Dampflok 52 8080 mit. Foto: Michael Hecht.



Auch Sonder-Reisezüge, die wagenmäßig aus dem von 1978-2012 zum Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) gehörenden und von ihm betriebenen Doppelstockwagen Nr. 8 der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) bestanden, beförderte V 60 001 zuweilen. Einer dieser Züge ist in Folge Nr. 1 v. LBE-EXPRESS abgebildet. Ein weiteres Mal kam diese Lok mit dem o. a. Doppeldecker als Sonderzug 'VLV-LUBINCHEN-EXPRESS' am 31. Mai 2003 zum Einsatz. Es war der 170. von insgesamt 213 VLV-Sonderzügen. Dieser Sonderzug befuhr in der Hauptsache interessante Güter- und Hafenbahngleise in Lübeck und für seine Beförderung sorgte außer der SG- u. späteren NRS-Lok V 60 001 auch die Lok 01 der PBSV Verkehrs GmbH; wie V 60 001 eine Maschine des DDR-Loktyps 'V 60 D'.

Der Sonderzug 'VLV-LUBINCHEN-EXPRESS' befuhr mit den beiden o. a. 'V 60 D' am 31. Mai 2003 genau die folgende Fahrtroute: Lübeck Hbf - Lübeck Hgbf - Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde Skandinavienkai (neuer KLV-Terminal) - Lübeck Hbf - Bbf Lübeck Hafen - Gleis 102 - Bbf Lübeck-Vorwerk - Anschlußgleis Posener Str. - Bbf Lübeck-Vorwerk - Gleis 101 - Bbf Lübeck Hafen - Lübeck Hbf - Abzweigstelle Strecknitz - Abzweigstelle Brandenbaum - Bhf. Lübeck-Schlutup - Anschlußgleis Fabrikstr. - Bhf. Lübeck-Schlutup - Abzw. Brandenbaum - Abzw. Strecknitz - Lübeck Hbf - Lübeck-Dänischburg - Lübeck-Siems - Lübeck-Herrnwyk (ehem. Metallhüttengelände) - Lübeck-Siems - Lübeck-Dänischburg - Lübeck Hbf - Bbf Lübeck Hafen - Auf der Wallhalbinsel (Ausziegleis) - Drehbrücke - An der Untertrave - Hubbrücke - Hafenstr. - Konstinkai (neue Streckenführung) - Konstinkai - Hafenstr. - Hubbrücke - An der Untertrave - Drehbrücke - Auf der Wallhalbinsel (Ausziegleis) - Bbf Lübeck Hafen - Lübeck Hbf.

Auf dem letzten Teilstück der o. a. Fahrtroute, nämlich von Lübeck Hbf aus bis zum Konstinkai und umgek. und damit auf dem seit 2010 nicht mehr befahrbaren 'Innenstadtgleis' von Lübeck's Hafenbahngleis trat an die Stelle der SG-Diesellok V 60 001 im Sonderzug 'VLV-LUBINCHEN-EXPRESS' die rumänische Dampflok 131.060.

Dieser Sonderzug bereiste ebenfalls das Gütergleis in d. Posener Str. im Lübecker Stadtteil St. Lorenz Nord, über das auch in Folge Nr. 1 v. LBE-EXPRESS im Zusammenhang mit einem hier sehr seltenen Dampflok-Einsatz im Mai 2012 berichtet wurde. Dieser Einsatz fand allerdings ohne einen Zug des Personenverkehrs statt. Der bislang letzte Reisezug auf dem Gleis in der Posener Str. war der 'VLV-LUBINCHEN-EXPRESS' mit Lok V 60 001, was auch gleich noch in weiteren Bildern zu sehen sein wird !