



Mit Volldampf begibt er sich nun auf seine literarische, dokumentarische und journalistische Reise: Der 'LBE-EXPRESS', der ab sofort an dieser Stelle über Lübecker Bahn & Bus Ereignisse (LBE) berichten wird. Dazu gehört am Beginn dieser Berichterstattung auch gleich ein Rückblick auf die öffentlichen Dampf-Sonderzüge, die sich am 12. und 13. Mai 2012 auf interessanten Gleisen im Gebiet der Hansestadt Lübeck bewegten. Neben einem Textbericht über die Fahrten dieser Züge, enthält diese erste LBE-Ausgabe auch mehrere Bilder, die sich mit diesem gelungenen und bemerkenswerten Sonderzugeinsatz beschäftigen, den auch die auf dieser Seite abgebildeten u. am 12.5.2012 entstandenen Aufnahmen illustrieren. In diesem Sinne: 'Gut Dampf' mit dem ersten LBE-EXPRESS.

\*\*\*\*\*  
LÜBECKER BAHN & BUS EREIGNISSE - LBE-EXPRESS - L B E  
\*\*\*\*\*



Fotos oben:  
Wolfgang Dettloff.

Foto unten:  
Andrea Hammer.

## ZUM ERSTEN ERSCHEINEN

.... dieser Veröffentlichung sollen einige grundsätzliche und einleitende Worte dazu in den sich anschließenden Zeilen folgen. An dieser Stelle soll künftig über Ereignisse, Begebenheiten und Besonderheiten aus der Welt des Lübecker Schienen- und Straßenverkehrs berichtet werden. In erster Linie soll sich diese Berichterstattung um aktuelle Dinge und Belange kümmern; aber es wird auch zuweilen jeweils die eine oder andere Prise historischer Rückblicke zum generellen Thema 'LÜBECKER BAHN & BUS EREIGNISSE' (LBE) zu finden sein.

Ob nun aktuell, nicht ganz so aktuell oder historisch: Der geographische Berichtsbereich konzentriert sich auf die Hansestadt Lübeck und ihre Umgebung. Was aber nicht bedeuten soll, daß sich nicht auch die eine oder andere Meldung aus dem über den o. a. Bereich hinaus erstreckenden Gebiet in den 'LBE-EXPRESS' verirren wird. Beim Straßenverkehr wird sich die Berichterstattung in der Regel vor allem auf die Linienbusse beschränken.

Der literarische bzw. journalistische 'LBE-EXPRESS' dient insbesondere der laufenden Dokumentation von Lübecks Verkehrsgeschehen auf Schienen und Straßen. Auf diesem Gebiet wurde und wird (abgesehen von den professionellen Pressemedien) leider nur sehr wenig und allenfalls mit sporadischen Meldungen berichtet, was diese Veröffentlichung etwas ändern soll. Sie knüpft an die legendären 'Kurzmeldungen' und das dann weit später folgende 'Verkehrs Telegramm' des inzwischen nicht mehr bestehenden Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) an und soll anders als diese ex-Veröffentlichungen nun beständig erscheinen. Die Voraussetzungen dafür sind andere als zu VLV-Zeiten.

Einen Anspruch auf totale Vollständigkeit kann allerdings auch d. LBE-EXPRESS nicht erfüllen und leider kann sein äußeres Erscheinungsbild nur in einfacher und sehr schlichter Form dargeboten werden. Aber es handelt sich bei dieser Veröffentlichung auch um keine kunstvolle Darstellung bzw. kein Produkt von Medienverarbeitung auf höchster technischer Ebene, wie sie heute meistens Standard ist! Geboten wird lediglich die Dokumentation von notizenhafter Feststellung besonderer, bemerkenswerter u. interessanter Ereignisse bei Bahn & Bus in Lübeck und an der Trave. Nicht mehr!

In diesem Sinne darf eine angenehme Lektüre und eine stets gute Fahrt mit dem LBE-EXPRESS gewünscht werden. Eigentlich sollte er schon zu einem früheren Zeitpunkt auf die Reise gehen, was aber leider die Umstände verhinderten. Deshalb nun umso mehr Spaß bei unserer gemeinsamen Tour durch die immer wieder interessante Welt der LÜBECKER BAHN & BUS EREIGNISSE - kurz LBE.

Herzlichst  
Ihr und Euer

Michael Hecht

# Keine Kommentare möglich.



LÜBECKER BAHN & BUS EREIGNISSE

\*\*\*\*\*

LBE-EXPRESS

\*\*\*\*\*

Fahrt / Folge Nr. 001

\*\*\*\*\*

15. Oktober 2012

\*\*\*\*\*

Impressum:

LBE-EXPRESS

Michael Hecht

Rauher Dorn 2

23 556 Lübeck

Texte, Zusammenstellg. + Redaktion: Michael Hecht.

Fotos: Andrea Hammer, Jürgen Bühring,

Wolfgang Dettloff und Michael Hecht.

Aus dem Inhalt (in der aufgeführten Reihenfolge):

- \* Hurra, der Circus kommt
- \* HL-Bahn aktuell
- \* Tragische Vorfälle am Moislinger Bahndamm
- \* Lübecker IC-Zugumleitungen durch Schweriner Bombenentschärfung
- \* Auswärtige Lokgäste in Lübeck
  - 1) Ut de Franzosentid
  - 2) Vertretung in der Köf-Familie
  - 3) Erinnerungen an die Roten Elche
  - 4) Class 66 im Travetal
  - 5) PmG in besonderer Funktion und Mission
  - 6) Wiedersehen mit der Serien-V 160
  - 7) Letzte Bergziegen in Lübeck
- \* Lübecker Lokomotiven als auswärtige Gäste
  - 1) Lollo-Gastspiel(e) in Neustrelitz
  - 2) Mit der V 200 007 zum Wattenmeer
- \* Fahrzeughilfe zur Kieler Woche
- \* Lübecker Zugverkehr rund um die Kieler Woche
- \* Im Höcker-Format als 1 1/2-Decker unterwegs auf Lübeck's Schienen u. Strassen
- \* 1 1/2-Decker-Züge mit VLV-Doppelstockwagen-Beteiligung
- \* Eisenbahn-Fahrzeugeinsatz während der Travemünder Woche
- \* Lübecker V-200-Bewegungen
- \* Arbeits-Besuche auf Lübecker Gleisen
- \* Wenn der Spritzzug kommt
- \* Seltenes V-200-Land am sommerlichen Schönberg-Strand
- \* Besondere Fahrzeuggäste im Bhf. Schönberger Strand
- \* Sonderzüge mit DB-Reisezugwagen in Schönberger Strand und Schönberg/Holstein
- \* V 200 033 am Meer
- \* Bundesbahn-Großdiesel vor dem VVM-Museumszug
- \* Bhf. Schönberg/Holst. gestern & heute
- \* Historische Fahrzeugbewegungen in Lübeck's Gegenwart
- \* Letzter Dampf für 91 134
- \* Treffen von Reichs- und Bundesbahn-Lokomotiven im Bw Wismar jetzt & einst
- \* Pfingsten in Ratzeburg
- \* Bhf. Ratzeburg einst & jetzt
- \* Science-Station in Lübeck
- \* Maidampf (fast) rund um Lübeck
- \* Kleiner Exkurs: Mit Dampftraktion durch die Posener Str.
- \* Div. 'Gestern & Heute' zum Thema 'Rund um Lübeck'
- \* Und es war nicht das erste Mal
- \* Auch Müller rollt wieder
- \* 100 Jahre Strandbahnhof in Lübeck-Travemünde
- \* Veranstaltungshinweise (Ausstellg. 'Hein Lüttenberg' in Plön, HEL-Adventsfahrt n. Wernigerode)
- \* An der Endstation

-----  
Diese Veröffentlichung ist ausschließl. auf privater Basis und zum privaten Gebrauch zusammengestellt worden. Jegliche Form der Vervielfältigung, Weitergabe oder Veröffentlichung sowie die Nutzung für gewerbliche und kommerzielle Zwecke ist nicht gestattet.  
-----

**Keine Kommentare möglich.**

# Hurra, der Circus kommt



Was kann es als Start und Beginn für eine Fortsetzungsreihe von Berichterstattungen und Ereignismeldungen aus der bunten Mobilitätswelt auf Schiene und Strasse Schöneres geben als ausgerechnet die Reisenachricht über einen Zirkus, der sich zum Gastspiel in die Hansestadt Lübeck begeben hat ??? Und das per Eisenbahn !!!

Es gibt in Deutschland nur noch einen einzigen Zirkus, der sich von Spielort zu Spielort auf den Gleisen der Eisenbahn bewegt, so wie es einst bei allen großen Zirkusunternehmen der Fall war. Die verabschiedeten sich aber nach und nach alle vom Bahntransport, weil dieser sich immer schwieriger und teurer gestaltete. Allein der mit Firmensitz in Köln ansässige Zirkus RONCALLI blieb der Schiene treu und läßt noch die meisten seiner Fahrzeuge und Gerätschaften von Spielort zu Spielort mit Eisenbahnzügen transportieren. Wofür es nach wie vor auch mehr oder weniger zwingende Gründe gibt; denn RONCALLI ist bekanntlich ein stark nostalgisch geprägtes und ausgerichtetes Zirkus-Unternehmen und viele seiner Fahrzeuge stellen ausgesprochene Oldtimer mit beträchtlichem Alter dar. Die Fahrt der Zirkuswagen von RONCALLI auf eigener Achse über Strassen von Spielort zu Spielort würde jeweils eine sehr schwierige und zeitraubende Reise bedeuten. Für Autobahnfahrten sind diese Wagen überhaupt nicht geeignet und auf den Fernstrassen außerhalb des Autobahnnetzes stellen sie wegen ihrer niedrigen Geschwindigkeit große Hindernisse im Verkehrsablauf dar. Außerdem würde die Substanz der alten Wagen bei Fernbewegungen auf eigener Achse mehr und mehr leiden. Für Zirkus RONCALLI ist der Bahntransport deshalb nach wie vor ideal und geradezu notwendig, wenngleich es auch für diesen Zirkus immer problemreicher wird, mit der Bahn zu reisen und Unternehmenschef und RONCALLI-Mitbegründer Bernhard Paul befürchtet, sich über kurz oder lang und wohl oder übel von der Bahnbeförderung für seinen Zirkus ebenfalls verabschieden zu müssen. Der Grund hierfür liegt in der Tatsache, daß es in Deutschland immer weniger Rampen mit Gleisen gibt, über die RONCALLI seine Transportzüge be- und entladen kann. Viele dieser dafür unbedingt notwendigen Anlagen wurden abgebaut oder verfügen über keine Gleise mehr.



Aber natürlich gibt es auch immer noch Städte, die für die Ent- und Beladung von Zirkuszügen geeignet sind. Lübeck gehört dazu und so kam RONCALLI hierher jüngst für ein zweites Gastspiel. Ein erstes fand in der Hansestadt vor genau vier Jahren, im Frühherbst 2008, statt. Als Spielstätte für die Neuauflage seines Auftritts an der Trave wählte RONCALLI hier genau denselben Platz wie 2008: Die große Freifläche am Ende der Bürgermeister-Köck-Str., die einst das Gelände des längst geschlossenen und abgebrochenen Obst- und Gemüse-Großmarktes an der früheren Werftstr. bildete. Das bis heute brach und ungenutzt liegende Gebiet ist ein idealer Platz für Zirkus-Gastspiele und befindet sich in unmittelbarer Nähe vom Hbf, vom ZOB und von den Lindencarcaden mit bester Verkehrsanbindung. Eine geplante Bebauung des ehem. Großmarkt-Areals scheiterte bislang in mehreren Anläufen und so stand der beschriebene Platz auch für das erneute RONCALLI-Gastspiel in Lübeck zur Verfügung.

Vor diesem Gastspiel trat Zirkus RONCALLI in Hannover auf. Letzter Vorstellungstag war hier der 2. September 2012. Unmittelbar danach begann der Abbau. Etwa 30 % dieses Zirkus wurden auf dem Straßenweg von Hannover nach Lübeck transportiert. 80 seiner Fahrzeuge, zumeist Anhänger verschiedenster Art, wurden auf zweiachsige DB-Flachwagen verladen, die schließlich einen 750 m langen Zug bildeten, der sich am späten Abend des 3.9.2012 in Hannover-Linden in Bewegung setzte, um von hier aus nach Lübeck Hgbf zu rollen. Gezogen wurde dieser Zirkuszug wohl von einer DB-Ellok d. Baureihe 155.

In Lübeck Hgbf traf der RONCALLI-Zug am 4.9.2012 um 2.07 Uhr ein und seine Wagen blieben hier erstmal bis zum folgenden Mittag stehen. Gegen 12.30 Uhr erschien dann die Diesellok 363 216 der Firma DB Schenker Rail GmbH (DBS) und trennte im Lübecker Hgbf den gesamten RONCALLI-Zug erstmal in zwei Hälften auf. Die erste Hälfte dieses Zuges schob die genannte DBS-Lok gegen 13.00 Uhr von Lübeck Hgbf aus als Rangierfahrt über Lübeck Hbf auf die angrenzenden Hafengebäude und hier zur Laderampe, die neben der NRS-Werkstatt ihren Platz hat. Hier begann sofort die Entladung der ersten Hälfte des o. a. Zuges. Auf dem standen ganz vorne zwei traktorähnliche Straßen-Zugmaschinen, die nun dafür verwendet wurden, die Anhängerfahrzeuge und Zirkuswagen nach und nach von den Eisenbahn-Flachwagen herunter in den angrenzenden Straßenbereich zu ziehen. Hier wurden die Anhänger von größeren RONCALLI-Straßen-Zugmaschinen übernommen und durch die Karlstr., die Katharinenstr., die Schwartauer Allee und über die Bahnhofsbrücke zum auch schon im Aufbau befindlichen Zirkus-Spielort in der Bürgermeister-Köck-Str. in Nähe vom Lübecker Hbf zu schleppen. Das geschah in vielen Einzelfahrten. Am Platz des Spielortes übergaben die großen Zugmaschinen die angeschleppten Anhänger wieder an kleinere Schlepper, die die Anhänger vorsichtig an ihre endgültigen Standplätze des Lübecker Gastspielortes rangierten. Auf diese Weise wurde der gesamte RONCALLI-Zirkus

Auf die beschriebene Weise wurde der gesamte RONCALLI-Zirkus, soweit er mit der Bahn nach Lübeck angereist war, auf dem Hafengebäude 'Roddenkoppel' entladen und am o. a. Spielort aufgebaut. Nach Entladung der ersten Hälfte des RONCALLI-Zuges holte DBS-Lok 363 216 vom Hgbf her die zweite Hälfte dieses Zuges zur 'Roddenkoppel', wo bis zum Abend des 4.9.2012 die Rest-Entladung erfolgte. Inzwischen stand auf dem Zirkusplatz an der Bürgermeister-Köck-Str. auch schon das große RONCALLI-Zelt als weithin sichtbarer Mittelpunkt der Aktivitäten dieses weltberühmten Zirkus. Sein Aufbau ist an den einzelnen Spielorten einschl. des Bahntransportes dorthin und der damit verbundenen Verladeaktionen zweifellos eine immer wieder umfangreiche, bewunderswerte und interessante Aktion ausgeklügelter und routinierter Logistik, für die sehr erfahrene und gut geschultes RONCALLI-Personal zur Verfügung steht.

Die Verladevorgänge von der Bahn und auf die Bahn und die damit zusammenhängenden Bewegungsvorgänge für die RONCALLI-Zirkuswagen erinnern auch im Straßenbereich durchaus an eisenbahnmäßige Abläufe, was unter anderem der abschnittsweise Einsatz verschiedenartiger Zugmaschinen mit entsprechenden 'Lokwechseln' unter Einsatz von Rangier-, Klein- und Strecken-'Lokomotiven' deutlich macht.

Und auch die Rangierbewegungen, die die Trecker, Schlepper und Zugmaschinen von RONCALLI mit den Anhängern und Zirkuswagen durchführen, werden von Trillerpfeifen-Signalen begleitet, die durchaus an Eisenbahnbetrieb erinnern. Ohne gepfiffenem Abfahrtauftrag des RONCALLI-Lademeisters darf z. B. auch kein Schleppvorgang vom Eisenbahnwagen hinunter beginnen !

Auch bei seinem ersten Lübeck-Gastspiel im Jahre 2008 bediente sich der Zirkus RONCALLI für die Bahnverladung der Rampenanlagen im Hafengebäude 'Roddenkoppel'. Warum damals und auch diesmal nicht die DB-eigenen Verladerrampen unterhalb der Meierbrücke und in unmittelbarer Hbf-Nähe benutzt wurden, ist nicht bekannt, zumal hier die Straßen-Schleppfahrt von der Rampe zum Zirkusplatz wegemäßig kürzer ausfallen würde als von der 'Roddenkoppel' zu diesem Platz. Allerdings würde die Schleppfahrt von der Meierbrücke zur Bürgermeister-Kock-Str. auch die Inanspruchnahme der äußerst belebten ZOB-Kreuzung mit sich bringen, während von der Roddenkoppel aus 'flüssigere' und den übrigen Verkehr nicht allzu sehr behindernde Fahrt gegeben ist. Unterhalb der Meierbrücke ent- und beluden früher die anderen Zirkus-Unternehmen, als diese noch per Bahn nach/von Lübeck reisten. Aber das ist lange her und auch für andere Zwecke erfüllten die und erfüllen die DB-Rampen ihre Aufgabe kaum noch. Einst fand hier wie auch an den Hafengebäude-Rampen 'Roddenkoppel' umfangreiche Viehverladung statt, die aber auch in Lübeck längst völlig auf den Lkw übergegangen ist. Auch die Hafengebäude-Rampen werden nur noch sehr wenig genutzt. Im Mai 2012 wieder mal für eine Sache, die an anderer Stelle dieser LBE-Folge beschrieben ist und an der sogar eisenbahnmäßige Dampftraktion beteiligt war! Zu den DB-Rampen am Lübecker Hbf ist noch zu ergänzen, daß sie 2009 immerhin vollständig erneuert wurden und hier also auch weiterhin vorgehalten werden !

Dennoch lud Zirkus RONCALLI 2012 auch wieder an den Hafengebäude-Rampen ab. Als dieser Zirkus vor vier Jahren zum ersten Mal nach Lübeck kam, reiste sein Transportzug noch per Dieseltraktion (mit einer Lok der Baur. 232) in die Hansestadt an und hier auch so wieder ab. Der elektrische Zugbetrieb in Lübeck war baumäßig seinerzeit zwar bereits weitgehend fertiggestellt, wurde aber erst einige Wochen nach dem RONCALLI-Gastspiel im Dez. 2008 eröffnet.

Immerhin stehen diesem Zirkus in Lübeck Bahnverladerrampen anders als an anderen Spielorten noch sogar in mehrfacher Anzahl an zwei Stellen zur Verfügung. Und der Zug, der den größten RONCALLI-Teil nach Lübeck brachte (und das diesmal im Ellok-Schlepp) kam hier auch 'richtig herum' an, so daß die transportierten Wagen sich in der richtigen Stellung zur Rampenentladung befanden. Auch hier hat das Unternehmen RONCALLI bahnseitig schon negative Erfahrungen gemacht, so daß an einigen Gastspielorten vor Entladung erstmal komplizierte Dreh- und/oder Dreiecksfahrten notwendig wurden, damit die transportierten Zirkuswagen die Eisenbahnfahrzeuge überhaupt verlassen konnten. Für die Fahrt nach Lübeck war die wagenrichtungsmäßig korrekte Ankunft besonders wichtig, da hier keine Dreh- bzw. Dreieckskurse möglich sind. Der Zug hätte hierfür eine streckenmäßige Ergänzungsfahrt absolvieren müssen oder nach Hamburg oder Kiel geschafft werden müssen. War aber nicht notwendig, wie auch die gesamte Entladung prima verlief !

Am 7.9.2012 begann der Zirkus RONCALLI seinen Spielbetrieb in Lübeck mit einer ausverkauften und gelungenen Premiere. Es schlossen sich 16 weitere Spieltage mit insgesamt 32 durchweg sehr gut besuchten und vom Publikum mit viel Lob und Zustimmung bedachte Vorstellungen in der Hansestadt an. Die letzte Lübecker RONCALLI-Vorstellung des jüngsten Gastspieles an der Trave fand am Abend des 30.9.2012 statt. Gleich danach begannen der Abbau und die Vorbereitung des Zirkus-Weitertransportes zum nächsten RONCALLI-Spielort in Hamburg.

Die Verladung der Zirkus-Fahrzeuge auf zweiachsige DB-Flachwagen vollzog sich genau umgekehrt wie das Abladen vor Beginn des Lübeck-Gastspieles. Wieder wurden für den Bahntransport rd. 50 zweiachsige Flachwagen verwendet. Zur Fahrt nach Hamburg wurde der RONCALLI-Zirkuszug diesmal aber nicht in Lübeck Hgbf bereit und d zusammen gestellt, sondern im Betriebsbahnhof Vorwerk der Lübecker Hafengebäude (zwischen Karlstr. und Frankfurter Str.). Bahnseitig half bei den Rangierarbeiten für den RONCALLI-Zug erneut die DB-Diesellok 363 216.

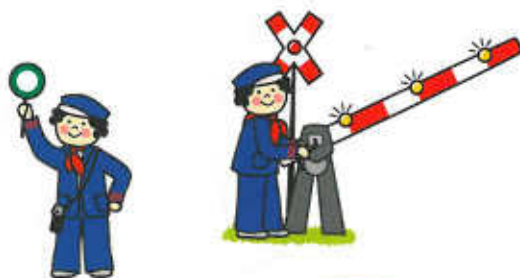


Am späten Nachmittag des 1. Oktober 2012 war der gesamte Zirkus RONCALLI in Lübeck abgebaut. Sein Eisenbahnzug stand wagenmäßig komplett gebildet und abfahrtsbereit im Bbf Lübeck-Vorwerk und die Zirkusfahrzeuge, die auf dem Straßenweg ins benachbarte Hamburg rollten, hatten sich fast auch schon alle auf ihre Reise dorthin begeben.

Der o. a. Eisenbahnzug bewegte sich dann am späteren Abend des 1. Oktober 2012 im Schleppe einer leider nicht genau bekannten DBS-Lok von Lübeck nach Hamburg. Dort rollte er zunächst auf dem folgenden interessanten Fahrtweg: Hamburg-Rahlstedt - Wandsbek Gbf - Hamburg-Horn - Hamburg-Rothenburgsort - Südl. Oberhafenbrücke - Hamburg Hohe Schaar (Fahrtrichtungswechsel) - Maschen Rbf (Fahrtrichtungswechsel) - Hamburg-Wilhelmsburg - Südl. Oberhafenbrücke - Hamburg-Rothenburgsort - Hamburg-Billbrook. In Hamburg-Billbrook erfolgte an dortigen Rampengleisen die Entladung der RONCALLI-Fahrzeuge von den Eisenbahnwagen und es schloß sich die Überführung der Zirkuswagen auf der Straße zum Hamburger RONCALLI-Spielort am Klostertor und an der Nordkanalstr. (Nähe Münzplatz u. Amsinckstr.) an. Hier gastiert Zirkus RONCALLI vom 5.10. bis zum 11.11.2012.

Die komplizierte Fahrtweg-Führung des RONCALLI-Eisenbahnzuges in Hamburg unter auch dort teilweiser Einbeziehung von Hafengebaisgleisen war notwendig, um die Zirkuswagen an den Rampen in Hamburg-Billbrook so ankommen zu lassen, daß hier ihr problemlosen Herunterschleppen von d. Eisenbahnfahrzeugen möglich war. Für die bahnseitigen Rangierfahrten zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Billbrook sowie die Rangierarbeiten im Gbf Hamburg-Billbrook war eine DBS-Gravita-Maschine der Baureihe 261 als Sonderlok im Einsatz.

Auch von dieser Stelle aus darf dem Zirkus RONCALLI für sein Gastspiel in Lübeck herzlich gedankt werden. Verbunden damit ist ein aufrichtiges Toi, toi, toi für das Folge-Gastspiel in Hamburg. Ebenso ein gleiches Toi, toi, toi für die weitere RONCALLI-Zukunft und schließlich ein ganz großes und besonderes TOI, TOI, TOI dafür, daß dieser schöne und liebenswerte Zirkus auch weiterhin die Eisenbahn zur Reise zwischen seinen Spielorten benutzen kann !!!





Der RONCALLI-Zug  
ist am Morgen des  
4.9.2012 von  
Hannover-Linden  
her im Lübecker  
Hgbf eingetroffen.



Ellok 155 220 der  
Firma DB Schenker  
Rail GmbH (DBS)  
hat den ungewöh-  
nlichen Zug nach  
Lübeck gebracht  
und begibt sich  
Lz zurück Richtg.  
Hamburg u. Maschen.  
Später tauchte  
diese DBS-Lok  
nochmal in Lübeck  
mit einem Güter-  
zug auf, den sie  
offensichtl. nach  
der Lübecker  
Zirkuszug-Abliefe-  
rung in Maschen  
abholte und zum  
Lsk-Bhf. in  
Travemünde brachte.



DBS-Diesellok  
363 216 bemächtigte  
sich des RONCALLI-  
Zuges in Lübeck  
Hgbf für die 'letzte  
Meile' bis zum  
Abladeplatz an der  
Lübecker Rodden-  
koppel (Nähe  
Karlstr.).

Fotos:  
Michael Hecht.





Ganz vorne steht auf dem RONCALLI-Zug die 'Lokomotive', die für das Herunterschleppen d. 80 auf der Schiene von Hannover nach Lübeck transportierten Zirkusfahrzeuge von den Eisenbahnwagen sorgen wird.



Die erste Hälfte der RONCALLI-Zugkette setzt sich im Lübecker Hgbf in Richtg. Roddenkoppel in Bewegung, wo ebenfalls DBS-Lok 363 216 diese Zughälfte an die dortige, zur Hafenbahn gehörende Laderampe schob.



Fotos:  
Michael Hecht.



Größere RONCALLI-Zugmaschinen schleppten die Zirkuswagen dann in vielen Einzel-fahrten von der Roddenkoppel zur eigentlichen Zirkus-Spielstätte in Hbf-Nähe an der früheren Werftstraße. Hier eine der o. a. Über-führungsfahrten in der Katharinenstr.

Rangiertätigkeiten am einstigen Lübecker Hbf-Stellwerk 'Otm' waren einst häufig und nichts Ungewöhnliches. Jetzt finden sie dort nicht mehr so häufig statt. Am 4.9.2012 vollzogen sich derartige Arbeiten jedoch sogar mal an der Rückseite des Otm-Gebäudes auf der Straße. Der oben abgebildete RONCALLI-Wagen wurde hier von einem kleineren Schlepper übernommen und auf seinen endgültigen Standplatz am Lübecker Spielort von Zirkus RONCALLI rangiert. Die versch. 'Lokwechsel' der Straßen-Zugmaschinen wurden bei allen Wagenüber-führungen so vollzogen.

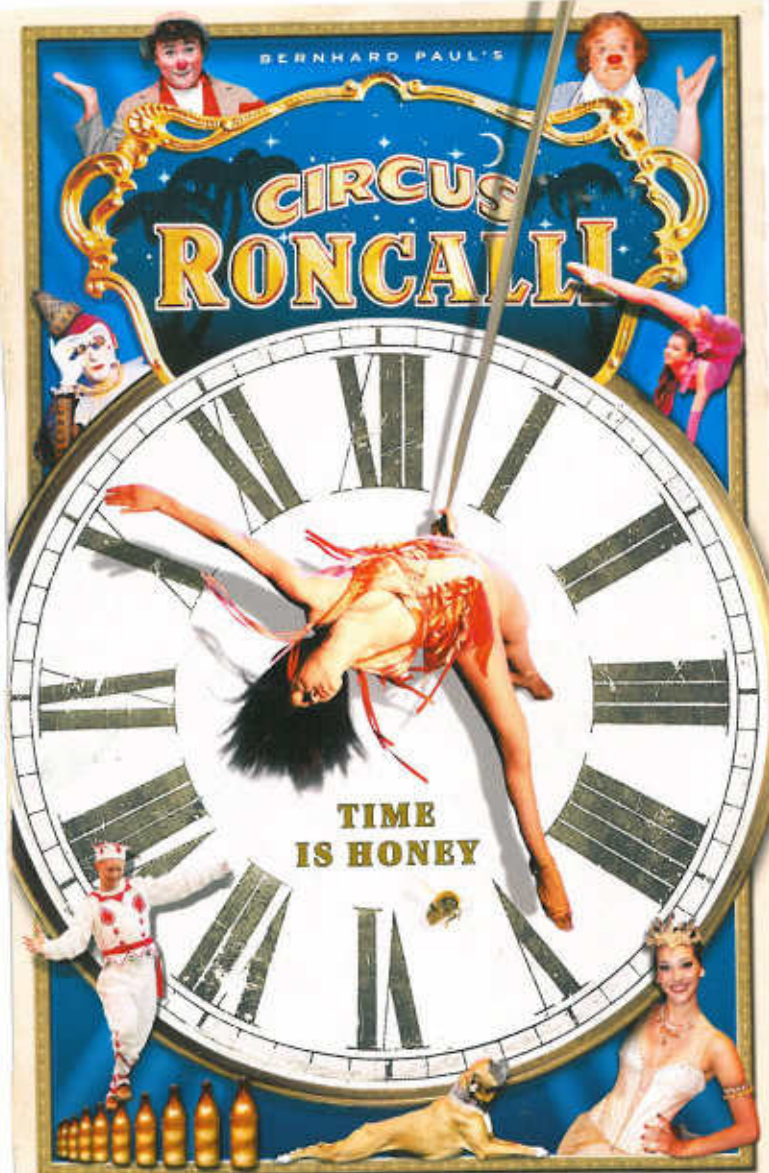
Derweil wurde mit viel Muskelkraft auf dem Platz des o. a. Gastspiels das große RONCALLI-Zelt aufgebaut.

Fotos:  
Michael Hecht.





Nur an wenigen Orten gastiert CIRCUS RONCALLI so in nächster Eisenbahn-Nähe wie in Lübeck: Das markante Zelt dieses weltberühmten Zirkus in unmittelbarer Hbf-Nachbarschaft und vor der imposanten Lübecker Altstadt-Kulisse, die auch d. Hintergrund für die Abladearbeiten bildete.



EINZIGES GASTSPIEL IN DER REGION!

**7** SEPT **LÜBECK** **30** SEPT  
PLATZ AN DEN  
LINDENARCADEN

Fotos: Michael Hecht.



Der RONCALLI-Zug beim ersten Lübecker Gastspiel dieses Zirkus vor vier Jahren, im Sept. 2008, ebenfalls im Lübecker Hgbf. Die Anlagen des elektr. Fahrbetriebes waren hier und an den anderen Stellen in Lübeck bereits weitgehend fertiggestellt, aber noch nicht nutzbar. Deshalb wurde die lange Kette von RONCALLI-Zirkuswagen seinerzeit noch von DB-Diesellokomotiven der Baur. 232 nach/von Lübeck geschleppt.



Die Fahrt der 'letzten Meile' vom Hgbf zur Roddenkoppel und umgek. sowie die bahnsseitigen Rangierarbeiten an der Roddenkoppel führten auch damals DB-V 60 durch. Dabei kam es auch zur Begegnung mit d. NRS-Kleinlok sowie d. NRS-Maschine V 100 002.



Vier Jahre später, am 4.9.2012, begegneten die RONCALLI-Fahrzeuge an der obigen Stelle erneut der NRS-Lok V 100 002. Diesmal zum letzten Mal; denn die Lok stand wie Schwester 003 zum Zeitpunkt der Aufnahme kurz vor ihrem Abzug aus Lübeck.



Fotos:  
Michael Hecht.



# HL-BAHN AKTUELL

\*\*\*\*\*

Seit dem 31.3.2012 fahren an den Samstagen und Sonntagen wieder wie von April bis Oktober stets üblich erneut durchgehende Doppelstock-Wendezug-einheiten mit Elektrolokomotiven der Baur. 112 als umsteigefreie RE-Züge von Hamburg Hbf über Lübeck Hbf nach Lübeck-Travemünde Strand u. zurück. Der sonst übliche RB-Pendelverkehr zwischen Lübeck Hbf u. Lübeck-Travemünde findet in dieser Zeit nur jew. von Montag bis Freit. statt. Vom 2.4. bis zum 17.5.2012 kamen in diesem Pendelverkehr einstöckige Wendezug-einheiten mit Lokomotiven d. Baur. 112 u. 143 zum Einsatz, wie hier z. B. am 4.5.2012 mit Lok 143 295 kurz vor Abf. nach Travemünde in Lübeck Hbf zu sehen.

Seit dem 18.5.2012 werden im Travemünde-Pendel Mo-Fr nur noch Dieseltriebzüge der Baur. 628 u. 648 verwendet. Dabei überwiegen d. 628, bei denen die RBSH ausgeliehene Fahrzeuge eingesetzt. So wie die Einh. 689 + 691, die eigentl. ihre Heimat in Giessen haben ! Hier sind diese Einh. als Travemünde-Pendel am 18.5.2012 und am 21.6.2012 im Hbf von Lübeck bei Ausf. und Kurz-Wendung zu sehen.

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





218 329 der RBSH hielt sich am Anfang vom Mai 2012 für mehrere Tage vor der Kranhalle des ehem. Bw's in Lübeck auf, wo 218-Maschinen nur noch äußerst selten abgestellt sind. Diese RBSH-218 absolvierte zum Pfingstfest 2012 auch ein Gastspiel im Nordosten von Niedersachsen. Hier wurden von



Pfingstsamstag bis Pfingstmontag auf der Strecke Lüneburg-Dannenberg statt der sonst hier üblichen Braunschweiger 628/928 (die hier mit RBSH-Lokpersonal fahren) überwiegend lokbespannte Züge eingesetzt. Grund hierfür war das erhöhte Fahrgastaufkommen durch Ausflügler-Verkehr auf d. 'Wendland-Bahn' nach Dannenberg. Um hier den Ansturm bewältigen zu können, kam die RBSH-Lok 218 329 mit einer einstöckigen Wendezugeneinheit der RBSH auf der o. a. Bahnlinie zum Einsatz. Diese Wendezugeneinheit enthielt auch den einzig verbliebenen Fahrrad-Transportwagen der RBSH. Der lokbespannte RB-Zugeneinsatz auf der 'Wendland-Bahn' Lüneburg-Dannenberg mit RBSH-Fahrzeugen an den Pfingsttagen hat schon seit Jahren Tradition. Er wird auch am Himmelfahrtstag praktiziert. 2012 geschah dieses mit RBSH-Lok 218 407.

Am 31.3.2012 endete auch der planmäßige Einsatz der RBSH-218 auf d. Strecke Kiel-Flensburg. Im Regelbetrieb fahren d. 218-Maschinen nur noch mit den Sprinter- u. Ausflugszügen auf der Bahnverbindung Kiel-Lübeck-Hambg. sowie mit Ausflugszügen auf d. Bahnverbindg. Hamburg-Lübeck-Puttgarden. Dadurch kommt die Lokbaur. 218 planmäßig überhaupt nicht mehr nach



Flensburg ! Seit 1971 war diese markante Baureihe hier zu Hause. Viele Jahre lang war Deutschland's nördlichste Stadt auch Beheimatungs-Stützpunkt für sie. Längst vorbei. Nördlich von Flensburg waren die 218 dagegen eher seltene Gäste. Zum dänischen Nachbarn in den dortigen Grenzbahnhof Padborg kamen DB-218 im Regeldienst ausschl. mit Güterzügen. Reisezugbeförderungen durch 218 gehörten hier zu absoluten Ausnahmen: Eine davon bildete die des Aufenthaltes der damals noch ganz neuen Bundesbahn-Lok 218 323 im Bhf. Padborg am 29.5.2976 mit dem Sonderzug der BDEF-Rundfahrt Kiel - Rendsburg - Schleswig - Flensburg Weiche - Padborg - Flensburg Weiche - Flensburg Pbf - Eckernförde - Kiel. Zu RBSH-Zeiten kamen 218 zuletzt nicht mal mehr in Ausnahmefällen nach Padborg. Nun ist sogar Flensburg für sie Fremdgebiet.

Fotos: Michael Hecht.



Seine Lokomotiven der Baureihe 218 setzt der zur Nord-Niederlassung der DB Regio AG gehörende und in Kiel ansässige DB-Betrieb Regional Bahn Schleswig-Holstein (RBSH) planmäßig nur noch auf den Bahnverbindungen Kiel-Lübeck-Hamburg (tägl. zwei Zugpaare) und Lübeck-Fehmarn (nur Sa/So ebenfalls zwei Zugpaare) ein. Zu den genannten Zugleistungen kommt mo-fr das nur von Kiel nach Lübeck und zurück verkehrende RE-Zugpaar 21 605/21 602 hinzu, das im Gegensatz zu den o. a. Leistungen, die wagenmäßig sämtlich und ausschl. mit Doppeldeckern fahren, aus einer Wendezugseinheit mit einstöckigen Wagen der früheren 'Silberling'-Bauart (n/nf-Wagen) besteht. Dieses Zugpaar stellt zugleich den einzigen u. letzten Regel-Besuch von solchen Wagen in Lübeck dar, wenn er denn tatsächlich stattfindet. Denn oft verkehrt das o. a. RE-Zugpaar abweichend von der Regel nicht mit einer lokbespannten Fahrzeugeinheit, sondern mit 628- od. 648-Triebzügen in Mehrfachtraktion (bis zu drei Triebzugarnituren zusammengekuppelt).

Da die RE-Züge 21 605 und 21 602 auf dem Papier und in der Theorie die letzte Planleistung der auch gerne als 'Rotlinge' titulierten Eindeckwagen der RBSH nach/von Lübeck bilden, diese Leistung aber oft auch vertretungsweise von Triebwagen wahrgenommen wird, sind die folgenden Fotos derartiger Wagen auch mehr Stellvertreter-Aufnahmen für die bildliche Darstellung beim Einsatz von 'Rotlingen' in den genannten Zügen; denn die auf diesen Aufnahmen gezeigten n/nf-Wagen gehören zu einer Wendezugseinheit, die am 11.3.2012 als Fußball-Sonderzug anl. eines an diesem Tag stattfindenden Holstein-Derby's vom VfB Lübeck gegen Holstein Kiel von Kiel Hbf nach Lübeck Hbf und zurück fuhr. Zwischen Hin- und Rückfahrt pausierte diese Wendezugseinheit in der Abstellanlage von Lübeck Hbf, wo planmäßig keine n/nf-Wagen mehr hinkommen, da RE 21 605 und 21 602, wenn sie lokbespannt mit solchen Wagen verkehren, in Lübeck Hbf Bahnsteigwendung haben und südl. Gleisbereiche hier gar nicht erreichen. RE 21 605 und 21 602 fahren mit n/nf-Wagen, vorausgesetzt sie kommen tatsächlich in diesen Zügen zum Einsatz und es findet kein Triebwagensersatz statt, erst seit dem 30.3.2012. Vorher gab es in diesem Jahr gar keine 'Rotling'-Besuche in Lübeck - mit Ausnahme des abgebildeten Fußball-Sonderzuges am 11.3.2012, den übrigens die RBSH-Lok 218 453 beförderte. In der Abstellanlage von Lübeck Hbf traf die genannte Fußball-Sonderzug-Lok mit der Baureihen-Kollegin 218 464 zusammen. Die gehört allerdings nicht zum RBSH-Fahrzeugbestand, sondern hat ihre Heimat eigentl. in Kempten im Allgäu. In den ersten drei Monaten des Jahres 2012 war diese bayerische 218 allerdings an d. RBSH im hohen Norden ausgeliehen, wo sie während dieser Zeit fast immer in Lübeck zusammen mit dem dortigen Schneepflug stand, um im Bedarfsfall zusammen mit diesem sofort zu Schneeräumeinsätzen auf den Bahnlinien in Lübeck und Umgebung ausrücken zu können. Wegen des schneearmen Winters 2011/12 fanden derartige Einsätze aber nicht statt und eine anderweitige Verwendung für den Lokgast aus Bayern gab es in Lübeck kaum. Im April 2012 wurde 218 464 wieder von d. RBSH an ihren Heimatstandort im Allgäu zurückgegeben.

Einsätze von RBSH-Eindecker-Wagen gab es außer mit RE 21 605 und 21 602 sowie für die Fahrt des erwähnten Fußball-Sonderzuges in Lübeck 2012 bislang nur noch während der Kieler und der Travemünder Woche sowie im April und Mai 2012 im Pendeldienst nach/von Travemünde, was an anderen Stellen dieser LBE-Folge näher beschrieben ist.

Zu den wenigen in Lübeck verbliebenen 218-Leistungen gehört auch der von Hamburg über Lübeck nach Kiel verkehrende 'Sprinter'-RE 21 496, der hier am 9.8.2012 gerade Lübeck erreicht hat und es nach Vorbeifahrt am Hgbf nicht mehr weit bis zum Hbf hat. Die doppelstöckige Wendezg.-Einheit des RE 21 496 wird von RBSH-Diesellok 218 407 geschoben.

Foto:  
Michael Hecht.





Bereits seit dem 31.3.2012 verkehrt das Zugpaar IC 2220/2221 wieder über Lübeck hinaus bis auf die Insel Fehmarn mit dortigem Ziel der Hauptstadt Burg. Dadurch wird das genannte, neben seinen Zugnummern auch den Namen 'FEHMARN' tragende Zugpaar erneut ab/bis Hamburg Hbf von einer Diesellok der Baureihe 218 befördert. Die jeweilige Maschine ist eine 218 der DB Fernverkehr AG und wird von deren DB Autozug GmbH im Firmenstandort der Insel Sylt betreut.



Für die Beförderung d. IC 'FEHMARN' in dessen Streckenabschnitt Hamburg-Lübeck-Fehmarn Burg und zurück setzen die genannten DB-Unternehmen in der Regel eine ihrer drei folgenden 218-Maschinen ein: 218 307, 321 od. 322. Diese sind mit ZWS-Steuerung versehen, was nötig ist, um die Wagengarnitur des IC 'FEHMARN' im o. a. Streckenabschnitt zu befördern. Am 18.5.2012 beförderte 218 321 diesen Zug u. verläßt hier mit seinem Nordlauf gerade den Lübecker Hbf, wobei die Fahrt auch an dem auf Gleis 3



abgestellten 628/928 221 vorüber geht, der seine Heimat eigentlich in Ludwigshafen am Rhein hat und in Schleswig-Holstein zum Zeitpunkt der Aufnahme nur Reserve- und Aushilfstätigkeiten ausübte. Erstmals läuft im IC 'FEHMARN' auch in der Frühjahrs- und Sommersaison ein Speisewagen nördlich von Hamburg mit. Dadurch rollen derartige Wagen nach längerer Zeit wieder planmäßig auf der Strecke Lübeck-Puttgarden bis auf die Insel Fehmarn. Was auch an die Zeiten erinnert, als Lübeck's Hbf noch von einer größeren Anzahl an Speisewagenläufen berührt wurde. Das 'Bordrestaurant' des IC 'FEHMARN' ist nun ein letzter, geringer Rest davon .....

Wagen, wie sie noch im IC 'FEHMARN' eingesetzt werden und oben abgebildet sind, sollten nach ursprünglicher DB-Planung bald sämtlich ausgemustert werden und die Züge, in denen sie noch zu finden sind, auf neue Doppelstockwagen umgerüstet, in ICE-Züge umgewandelt oder ganz gestrichen werden. Immerhin stammen die o. a. Wagen zu einem sehr großen Teil aus den 1970er Jahren und haben ihre Nutzungsdauer erreicht. Jetzt hat sich die DB dazu entschlossen 770 von ihnen doch noch vollständig zu erneuern und zu renovieren und danach noch weiterhin einzusetzen. Die entsprechenden Arbeiten für die Vollaufarbeitung dieser Wagen hat bereits im April 2012 im DB-Instandsetzungswerk in Neumünster begonnen. Die ersten renovierten Wg. wurden im Sept. 2012 der Presse vorgestellt und werden bald in den Einsatz gelangen.

Fotos: Michael Hecht.



Der IC 'FEHMARN' bildet zusammen mit dem nur in Nord-Süd-Richtung verkehrenden IC 2327 ('LÜBECKER BUCHT') den Rest im Lübecker Angebot lokbespannter Fern-Reisezüge. Wenn eine der drei schon genannten 218-Maschinen (307, 321, 322) einmal nicht für seine Beförderung zur Verfügung steht oder der Steuerwagen in der Wageneinheit dieses IC's fehlt bzw. als solcher nicht einsetzbar ist, dann schickt die DB Fernverkehr AG schon mal andere 218-Bespannung zur IC-Beförderung auf die Bahnverbindung Hamburg-Lübeck-Fehmarn. Das sind dann stets jeweils zwei 218 mit Platzierung von je einer Lok an jedem Zugende. Der Grund dafür liegt in der Tatsache, daß der Sylter Standort der DB Fernverkehr AG außer den Maschinen 218 307, 321 und 322 keine weiteren ZWS-218 besitzt und im IC-Wendebahnhof Fehmarn Burg keine Lokumsetzmöglichkeit besteht, so daß bei Ausfall von ZWS-218 der Einsatz von nur einer Lok entfällt. Als Ersatz-218 für den 'FEHMARN' fungieren dann stets 'normale' 218 des dem Sylt-Shuttle dienenden Autozug-Lokstützpunktes Niebüll.

Am Freitag, d. 4. Mai 2012 war eine derartige Ersatz-218-Gestellung beim IC 'FEHMARN' ab Hamburg mal wieder notwendig und dieser Zug fuhr nun mit 218 311 an der Spitze und 218 340 am Zugende von der Elbe an die Trave. In Lübeck Hbf mußte 'IC FEHMARN' an diesem Tag aber seine Fahrt unvorhergesehenerweise und außerplanmäßig beenden. Seine Weiterreise zum eigentlichen Zielpunkt auf der Insel Fehmarn war nicht möglich. Der sehr tragische Suizid eines 17-jährigen Mädchens bei SIERKSDORF unterbrach den Zugverkehr zwischen Lübeck und Fehmarn am Nachmittag des 4.5.2012 für mehrere Stunden.

Was für den IC 'FEHMARN' bedeutete, das seine Zugwendung von IC 2220 zur Rückfahrt auf IC 2221 bereits nach Lübeck Hbf verlegt wurde, wo 218 311, die die Fahrzeugkette dieses IC's ab Hamburg gezogen hatte, an das andere Ende dieser Kette umgesetzt wurde. Bei diesem Lokumlauf fuhr 218 311 auch an der 605-Einheit vorbei, die in Lübeck Hbf vom Zug ICE 35 auf den Zug ICE 34 wendete, da ICE 35 wegen der o. a. Streckensperrung Dänemark nicht erreichen konnte und ICE 34 auf seiner Fahrt von dort im nördlichen Ostholstein festsaß. Für alle während dieser Sperrung ausfallenden Zugläufe richtete die DB kurzfristig einen Schienenersatzverkehr ein, für den Busse der Firma Benthien in Neustadt/Holst. zum Einsatz kamen.

218 311 setzte sich am anderen Ende des an diesem Tag laufwegmäßig unerwartet bis/ab Lübeck verkürzten IC 'FEHMARN' vor 218 340, die im IC 2220 ab Hamburg als Schlußlok lief. Wäre dieser Zug wie eigentlich planmäßig vorgesehen ab Lübeck bis Fehmarn Burg weiter gefahren, dann hätte 218 340 den Rückzug IC 2221 von Fehmarn Burg nach Hamburg Hbf gezogen, weil in Fehmarn Burg wie schon erwähnt keine Lokumläufe möglich sind. Die ausnahmsweise, notfallbedingte Wendung des IC 'FEHMARN' in Lübeck am 4.5.2012 ermöglichte es, auch die zweite 218, über die dieser Zug an diesem Tag außerplanmäßig verfügte, an die Spitze von IC 2221 zu nehmen, was (ebenfalls unplanmäßig) bei diesem IC den Wechsel von Diesel- auf Elektrotraktion in Hamburg erleichterte. Die beiden 218, diesen Zug nun von Lübeck nach Hamburg zogen, konnten nach Ankunft im Hamburger Hauptbahnhof vom IC 2221 gleich gemeinsam abrücken, während sich an das andere Ende die den IC 'FEHMARN' weiter befördernde 101-Ellok mit an Hamburg in diesem IC laufenden Wagen an seine neue Spitze setzen konnte.

Durch die Führung des IC 2221 von zwei Maschinen der Baureihe 218 zwischen Lübeck und Hamburg am 4.5.2012 gab es hier nach längerer Zeit wieder einmal den echten Einsatz einer 218-Doppeltraktion in Pärchen-Formation zu erleben, wie sie früher zwischen Trave und Elbe sowie umgekehrt häufig vorkam. Heute fahren 2 x 218 auf der Strecke Lübeck-Hamburg und überhaupt in Lübeck planmäßig nur noch mit den wagenketten der auf dieser Strecke vereinigten Ausflugszüge nach/von Kiel und Fehmarn Burg.

Leider kam es auch nach dem 4.5.2012 den ganzen Sommer über immer wieder vor, daß der IC 2220 seine Fahrt bereits in Lübeck beenden mußte und der IC 2221 erst hier seine Fahrt beginnen konnte und diese Züge im Streckenabschnitt Lübeck-Fehmarn u. umgekehrt entfielen. Das dann jeweils sogar ersatzlos. Die Gründe hierfür gestalteten sich aber nicht so traurig wie am 4.5.2012, sondern resultierten meistens aus Fahrzeugengpässen. Meistens stand keine Diesellok in Hamburg für die Fahrt nach Fehmarn bereit und die Ellok des IC 2220 beförderte ihn über Hamburg hinaus weiter bis Lübeck, wo Fahrtende war und Wendung auf den Rücklauf IC 2221 stattfand. Manchmal fehlte aber auch d. Steuerw. und eine zweite V-Lok als Steuerwagen-Ersatz für d. Wendg. in Fehm.-Burg !



Hier das beschriebene u. ungewöhnliche 218-Gastspiel in Lübeck Hbf am 4.5.2012 incl. seiner Lokbewegung in diesem Bhf. im Bild. Das die beiden an dieser Stelle nicht alltägl. 218-Maschinen hier sogar zu einem längeren Aufenthalt gezwungen waren, hatte leider einen traurigen Grund ....

Bei dem Steuerwagen, vor dem 218 311 und 218 340 bei d. Beförderung des IC 2221 fuhren, handelte es sich um das Fahrzeug Nr. 91 139, das wg. ZWS-Mangel bei der Lokgestellung am 4.5.2012 im o. a. IC nicht als Steuerwg. fungieren konnte.

Die beiden genannten 218 trafen in Lübeck Hbf auch auf Ellok 143 295, die an diesem Tag mit dem Trave-münde-Pendel unterwegs war.

Fotos:  
Andrea Hammer.







Bei Fahrt ab Fehmarn Burg hätte die 218, die dann am IC 2221 am Ende dieses Zuges gelaufen wäre, erstmal vom Zugende abrücken müssen, um der 101 mit ihrer Wagen-  
gruppe für die Übernahme von IC 2221 Platz zu machen. Bei Regeleinsatz einer  
218 mit ZWS-Ausrüstung muß dieses Verfahren allerdings auch so stets in Hamburg Hbf  
praktiziert werden, weil diese Lok den genannten IC nach Hamburg schiebt und hier  
dann an seinem Zugende eintrifft, das nun die neue Spitze des IC 'FEHMARN' bildet.

Auf die beschriebene Weise war am 4.5.2012 beim IC 2221 nach längerer Zeit wieder  
einmal ein 218-Pärchen vor einem Zug in Lübeck Hbf zu sehen. War das hier früher  
bei vielen Zügen (auch Eilzügen) der Fall, so kommen derartige Lokformationen  
heute bei den in Lübeck ohnehin deutlich reduzierten 218-Einsätzen planmäßig nicht  
mehr vor. Die Ausflugszüge der RBSH fahren auf der Strecke Hamburg-Lübeck zwar auch  
mit 2 x 218, das aber mit jeweils einer 218 an jedem Zugende. 218-Doppeltraktionen  
in Führungsfahrt gibt es in Lübeck im Regelbetrieb nicht mehr.



Am 10.6.2012 gab es für den IC 'FEHMARN' ähnliche Probleme wie schon für diesen Zug am 4.5.2012. Und diesmal war er hinsichtl. des Problemgrundes sogar unmittelbar betroffen; denn als d. IC 2220 am 10.6.2012 in den Hbf von Lübeck einfuhr, kam es an diesem Zug, der sich



bereits im Bahnsteigbereich von seinem Plangleis 4 befand, bis zum endgültigen Stillstand für seinen Regelhalt auf diesem Gleis aber noch 100 Meter rollen mußte, zu einem Unfall, an dem eine auf dem Bahnsteig befindliche Person beteiligt war. Diese kam mit dem noch rollenden Zug in Berührung und wurde dabei verletzt. Zur Bergung der verletzten Person mußte der IC 2220 zwischen erstem und zweitem Wagen getrennt werden. Der Zug stand dann so längere Zeit auf Gleis 4 von Lübeck Hbf und konnte seine Fahrt nach Fehmarn Burg natürlich nicht fortsetzen. Allerdings konnte die Fahrzeugeinheit als IC 2221 die Rückfahrt von Lübeck Hbf nach Frankfurt/M. antreten.

Verstärktes Auftauchen von 218 gibt es zwischen April und Oktober bei den insgesamt doch recht mager gewordenen 218-Einsätzen in und um Lübeck durch die sogenannten Ausflugszüge des DB-Betriebes RBSH. Diese Züge fahren an Sa + So gemeinsam von Hamburg bis Lübeck und teilen sich dort in Einzelzüge nach Kiel und Puttgarden auf. Umgekehrt fahren sie so bis Lübeck Hbf und werden hier zu einem Gesamtzug zur Weiterfahrt nach Hamburg vereinigt.

218 339 führte am 6.5.2012 die vereinigte Fahrzeugkette der Ausflugszüge von Kiel und Puttgarden zur gemeinsamen Restfahrt nach Hambg. an, als sie Lübeck Hbf verließ.



218 413 verließ diesen Bhf. dagegen am 12.5.2012 mit dem Ausflugszug nach Puttgarden. Wagenmäßig bestehen diese Züge sämtl. aus RBSH-Doppeldeckern.



Fotos:  
Michael Hecht.



Von ihren insges. sieben eigenen 218 setzt d. RBSH mo-fr noch drei und sa/so zwei Maschinen planmäßig ein. Das nebenstehende Bild zeigt allerdings ausschl. außerplanmäßiges 218-Dasein im RBSH-Betrieb und das nicht mal sämtlich mit betriebseigenen 218:

Am 11.3.2012 ist in d. Abstellanlage von Lübeck Hbf ganz links die Lok 218 464 zu sehen, d. in Lübeck im ersten Vierteljahr von 2012 als Schneefluglok diente. Von der Herkunft war diese 218 geradezu prädestiniert für diese Aufgabe; denn ihr Heimatstandort befindet sich in Kempten im Allgäu, wo im Winter 2011/12 auf jeden Fall mehr Schnee lag, als im nördlichen Lübeck. SO brauchte die eigens hierfür hierher entlehene 218 464 auch im Schneeräumdienst nicht zum Einsatz zu kommen. RBSH-Lok 218 453 neben ihr war am 11.3.2012 mit dem unten genannten Fußball-Sdzg. von Kiel in Lübeck zu Besuch. Auch das Bild darunter zeigt den Sonder Einsatz einer RBSH-218: Die schleppte am 20.2.2012 einen wegen Ellokschaden liegengebliebenen RE von Hambg. nach Lübeck, wo sie hier mit ihrer ungewönl. Fuhre am Hgbf vorüberfährt. Schleppfahrten mit abgebügelten Elektrolokomotiven sind in dieser LBE-Folge auch an anderer Stelle u. in anderem Zusammenhang zu sehen. Rar sind sie geworden: D. 'Rotlinge' in Lübeck. Aber sie kommen noch hieher: Am 11.3.2012 z. B. als Fußball-Sdzg. von Kiel !

Fotos:  
Michael Hecht.





## TRAGISCHE VORFÄLLE AM MOISLINGER BAHNDAMM

Die eisenbahnmäßige Idylle, die das nebenstehende Bild vermittelt, geriet unlängst in traurige und tragische Ereignisse und Zusammenhänge. Gemeint ist die DB-Hauptbahnstrecke Lübeck-Hamburg im Bereich der Straßenbrücke, auf der der im Lübecker Stadtteil Moisling gelegene Oberbüssauer Weg die beiden Gleise der genannten Strecke überquert. Das nebenstehende Bild entstand im Juni 2007 von dieser Brücke aus. Damals war die Vegetation beiderseits dieser Strecke noch ziemlich üppig und über den Schienenträgen spannten sich auch noch nicht die Fahrdrähte des elektrischen Fahrbetriebes. Der



war hier damals gerade im Aufbau und zwischen noch umfangreich vorhandenen Bäumen erkennt man bereits aufgestellte Beton-Fahrleitungsmasten für die angelaufene Elektrifizierung der Bahnlinie Lübeck-Hamburg. Die ist inzwischen abgeschlossen und auch unter der Brücke des Oberbüssauer Weges rollen seit dem Dezember 2008 die meisten Züge mit Elektrotraktion. Dieseltriebzüge der DSB-Klasse MF, wie sie noch auf ihrem Weg von Kopenhagen nach Hamburg und umgekehrt im Juni 2007 mehrmals täglich an dieser Stelle anzutreffen waren und einer von ihnen auf dem genannten Bild zu sehen ist, sind hier mittlerweile rar geworden und auch der Baumbestand beiderseits der Gleise ist unterhalb der erwähnten Brücke heute weitgehend verschwunden und gerodet. Die Bahnlinie liegt hier ziemlich offen in unmittelbarer Nachbarschaft zu dichter Wohnbebauung im westlichen Grenz- und Randbereich der viel befahrenen Eisenbahnstrecke, die die Hansestädte Lübeck und Hamburg miteinander verbindet.

Insbesondere von der angrenzenden Moislinger Strasse 'Loreleyweg' sind es nur wenige Schritte bis zum o. a. Bereich, was in der Vergangenheit immerwieder dazu führte, das Personen die (wie gesagt viel befahrenen) Eisenbahngleise an dieser Stelle betreten und sich dadurch natürlich großer Gefahr aussetzten. Oft handelte es sich dabei um Kinder. Auch als hier Bäume und Gebüsch noch umfangreich und dicht vorhanden waren, kam es immer wieder vor, daß Personen die Gleise im Bereich des Loreleyweges und des Oberbüssauer Weges in Lübeck-Moisling betraten. Es gab hier zwar einen Zaun als Grenze zwischen den Gleisen und dem angrenzenden Wohngebiet; aber der war von sehr einfacher Bau- und Machart, ziemlich niedrig und an vielen Stellen völlig beschädigt, so daß er kaum Schutz vor einem Betreten der Gleise bot.

In dieser Situation wurde bereits 2005 ein Kind beim Betreten der Gleise am Oberbüssauer Weg von einem Zug erfaßt und tödlich verletzt. Schon damals wurde von der Bevölkerung die Errichtung eines massiven Zaunes entlang dieser Gleise gefordert, um so die Möglichkeit zu unterbinden, auf die benachbarten Gleise zu gelangen. Die DB lehnte den Bau eines derartigen Zaunes aber ab und die Stadtverwaltung sah sich hierzu nicht in der Pflicht, verwies ihrerseits wieder auf die Bahn. Ein Kompetenzgerangel ohne konkretes Ergebnis folgte, in dessen Verlauf das fahrlässige und höchst gefährliche Betreten der Betriebsgleise in Lübeck-Moisling sogar noch zunahm. Hinzu kam noch die Lichtung dieser Gleise durch die schon erwähnten Baumbeseitigungen, die die Bahngleise nun noch offener und 'einladender' präsentierten. Umfangreiche Aufklärungsmaßnahmen der Bundespolizei in Schulen und Kindergärten und sogar 'vor Ort' an den Bahngleisen hatten nur begrenzten Erfolg. Immer wieder gelangten Personen in Lübeck-Moisling auf die Gleise verursachten gefährliche Situationen und zeitweise Sperrungen des Zugverkehrs.



Der beschriebene Bereich ist leider nicht die einzige Stelle auf Lübecker Stadtgebiet, wo es immer wieder zum unbefugten und gefährdenden Betreten von Eisenbahnbetriebsgleisen durch unachtsame und fahrlässige Personen bzw. auch nicht selten durch Kinder kommt. Eine 'beliebte Übung' ist z. B. im Sommer auch unter anderem das Herabspringen von den beiden jeweils in Lübeck-Genin und Lübeck-Moisling die Trave überspannenden Eisenbahnbrücken in d. erfrische Nass der darunter fließenden Trave oder die 'Abkürzung' im Lübecker Hbf von den Bahnsteigen 1 und 4 aus zu den angrenzenden Wohnvierteln Hansestr./Schützenstr. und Wisbystr./Schützenhof. Allesamt höchst gefährliche und verbotene Berührungen mit dem insgesamt doch recht intensiven Eisenbahnverkehr in der Hansestadt. Besonders schlimm bot sich die Situation aber hier im Bereich von Lübeck-Moisling, wo es die meisten Gefahrenvorkommnisse der beschriebenen Art gab.

Traurigen Höhepunkt bildete nun ein tragischer Vorfall am 6. August 2012, als ein sechsjähriges Mädchen unterhalb der Brücke Oberbüssauer Weg zu nah an das westliche der beiden zur Bahnlinie Lübeck-Hamburg gehörenden Streckengleise geriet und hier von einem vorbeifahrenden RE-Zug erfaßt wurde. Schwerstverletzt wurde dieses kleine Mädchen nach dem Unfall in die Lübecker Uniklinik eingeliefert, wo es aber wenige Tage später als Folge seiner Verletzungen verstarb. Ebenfalls gleich nach diesem Unfall forderte eine aufgebrachte Moislinger Bevölkerung endlich ihren Stadtteil entlang der Eisenbahngleise mit einer festen und massiven Zaunanlage zu versehen. Die DB lehnte diese Forderung (erneut) ab, die Stadt erklärte (erneut) ihre Nicht-Zuständigkeit und (zu Recht) empörte Eltern aus Lübeck-Moisling kündigten aus Angst um ihre Kindern öffentliche Demonstrationen zur Durchsetzung der o. a. Zaunanlage an. Der Gipfel dieser unseligen Auseinandersetzung wurde dann erreicht, als sich ein privater Zaunhersteller bereit erklärte, eine derartige Anlage auf seine Kosten in Lübeck-Moisling zu erstellen und zu montieren, was die DB ebenfalls ablehnte. Als Folge dieser völlig unverständlichen und trotz aller DB-bahnspezifischen Bedenken keinesfalls nachvollziehbaren Absage, griffen aber beherzte Lübecker Kommunalpolitiker und die der Hansestadt Lübeck gehörende Wohnungs- und Grundstücksgesellschaft 'Trave' ein und errichteten am 17.8.2012 im gefährlichsten Teil der Bahnlinie Lübeck-Hamburg auf Moislinger Gebiet einen festen und stabilen Zaun, der hier nun ein Betreten der Gleise wirkungsvoll und dauerhaft verhindert. Der Zaun wurde dabei auf stadteigenem Boden gebaut und doch so, daß die benachbarten Gleise nicht mehr erreichbar sind. Etwaige Einsprüche der DB wurden dadurch verhindert. In Lübeck-Moisling fand trotz des beschriebenen Zaunbaues am 19. August 2012 eine zweistündige öffentliche und von über 250 Teilnehmern besuchte Demonstration statt, mit der das Gefahrenpotential in bestimmten Randbereichen von Lübeck's Bahnlinien deutlich gemacht wurde und gleichzeitig die Forderung nach Einzäunungsschutz in diesen Bereichen Bekräftigung fand.

In der Tat verursacht die DB-Beurteilung dieses Themas nur Kopfschütteln und Unverständnis. Natürlich kann man ihre Grundsatz-Einstellung verstehen, daß sie nicht alle 34.000 ihrer Bahnstrecken-Km mit Schutzzäunen versehen kann. Das verlangt auch niemand, obwohl eine derartige Einzäunung in anderen europäischen Ländern weitgehend der Fall ist (Großbritannien, Frankreich) und z. B. auch die meisten Gleise der nicht zum DB-Netz gehörenden Hafenbahn in Lübeck massiv einzäunt sind! Man kann und muß aber von der DB erwarten, daß sie wenigstens die gefährlichsten und sensibelsten Bereiche ihres Streckennetzes entsprechend herrichtet und mit Schutzzäunen versieht.

In Lübeck ist das nun in einem kleinen Teil geschehen. Aber erst nach massivem öffentlichen Druck und dem tragischen Tod von zwei kleinen Kindern. Und es geschah auch nicht auf Bahninitiative! Unabhängig davon bleiben noch weitere ähnliche Gefahrenbereiche an Lübecker Gleisen schutz- und zaunlos. Die gesamte Situation entbehrt nicht an Pikanterie und Tragik durch die Tatsache, daß DB-Che Grube wenige Tage vor dem traurigen Unfall in Lübeck-Moisling neuerliche Finanzgewinne der DB AG verkündete. Die sollte dieser Konzern schleunigst dazu verwenden, die gefährlichsten Stellen seines Bahnlinien-Netzes vor leichtsinnigem Betreten zu schützen. Mit dem ständigen Verweis auf geltende Gesetze, schlichte Verbotsschilder und einigen aufklärenden, gut zurendenden Polizeiaktionen ist da nicht genug getan.



Schutzanlagen zur Verhinderung des Betretens durch unbefugte Personen sind wichtiger als die stets propagierten und teilweise übertrieben verwirklichten Anlagen zum Lärmschutz. Das haben die traurigen Vorfälle in Lübeck-Moisling in jüngster und jüngerer Vergangenheit ganz deutlich und auf tragische Weise klar gemacht.

Die Lübecker Bundestagsabgeordnete Gabriele Hiller-Ohm (SPD) hatte wegen dieser Vorfälle sogar direkt mit DB-Chef Rüdiger Grube aufgenommen. Die Reaktion der DB darauf war ein Bedauern, insbesondere über den jüngsten tödlichen Unfall, gleichzeitig aber auch die DB-Feststellung, daß von deren Seite eine Einzäunung der Gleise weiterhin nicht, so wörtlich, 'für zielführend' beurteilt wird. Die DB argumentiert, daß Zäune oft mutwillig zerstört und kein endgültiges Hindernis bieten würden. Ein weiteres Mal verwies die DB dann auch wieder gegenüber Frau Hiller-Ohm auf das generelle Verbot, Bahnanlagen zu betreten. Die Abgeordnete Hiller-Ohm appellierte daraufhin nochmals dringend an die Verantwortung der Bahn - und dieses mit den folgenden Worten: "Es muß im Interesse der Bahn liegen, Unfälle wirksam zu verhindern. An besonders gefährlichen Stellen halte ich Absperungen an den Gleisen für unbedingt nötig".

Hierzu muß ergänzend festgestellt werden, daß es heutzutage durchaus Zaunanlagen gibt, die in ihrer Bauart und Bauweise durchaus ein weitestgehendes Hindernis bilden und so gefertigt und installierbar sind, daß ihrer mutwilligen Zerstörung enge Grenzen gezogen sind. Die nun auf kommunale Initiative hin am Moislinger Bahndamm gezogene Zaunanlage zeigt das deutlich. Derartige Anlagen müssen alle gefährlichen und sensiblen Bahndamm-Randbereiche erhalten. Und das auf DB-Initiative. Und nicht nur in Lübeck !

Text und Fotos:  
Michael Hecht.

Auch das neben stehende Bild entstand von der Brücke Moislinger Allee aus. Es wurde im Juni 2008 aufgenommen u. zeigt deutlich, daß die Baumrodungen hier entlang des Bahndammes bereits durchgeführt wurden. Deutlich ist auch der Sandweg zu erkennen, der zwischen dem Bahndamm und dem Rand d. angrenzenden Wohngebiete verläuft. Von diesem Weg sind es wenigste Schritte bis auf d. Gleise ... Mit einem Zweifahrzeug wurde damals gerade für d. Elektrifizierung dieser Gleise gearbeitet. Ganz unten sind auf einem Bild vom Nov. 2007 die Rodungsarbeiten auf der Nordseite der im Hintergrund erkennbaren Brücke 'Oberbüssauer W.' zu sehen.





LÜBECKER IC-ZUGUMLEITUNGEN  
DURCH SCHWERINER BOMBENENTSCHÄRFUNG

\*\*\*\*\*

Am Samstag, d. 21. Juli 2012 fand in der Feldstadt von Schwerin die Entschärfung einer 150-Pfund-Fliegerbombe aus dem 2. Weltkrieg statt. Der Blindgänger war am Vortag vom Munitionsräumdienst des Landes Mecklenburg-Vorpommern (MVP) entdeckt worden. Die Feldstadt bildet einen Stadtteil von Schwerin und erstreckt sich hier südwestlich der vom Hbf der MVP-Landeshauptstadt bis ins benachbarte Holthusen verlaufenden Eisenbahngleise, die sich in Holthusen in die Bahnlinien nach Ludwigslust und Hagenow Land verzweigen. In der Schweriner Feldstadt lag der o. a. Blindgänger als unheilvolle Hinterlassenschaft des 2. Weltkrieges unter einer Grünfläche an der Ecke Schäfer- und Feldstraße. Genau vom 7.4.1945 bis zum 21.7.2012 !

Am 7.4.1945 war der große Militärflugplatz der mecklenburgischen Stadt Parchim das eigentliche Ziel eines US-amerikanischen Luftangriffes. Die Witterungsverhältnisse verhinderten aber die Bombardierung des genannten Flugplatzes. Die dafür eingesetzte amerikanische Bomberflotte erhielt deshalb den Befehl ihre tödliche Last über Schwerin abzuwerfen, wo damit nun der Hauptbahnhof zerstört werden sollte. Die alliierten Flugzeugpiloten verwechselten den Hbf aber mit einem damals in der benachbarten Feldstadt liegenden Straßenbahndepot und warfen die Bomben deshalb über diesem Stadtbereich ab, wo als Folge größere Zerstörungen entstanden. Darunter auch das erwähnte Depot. 200 Menschen verloren seinerzeit bei diesem Bombardement ihr Leben. Der Hbf von Schwerin blieb als Folge des Zielortungsfehlers unbeschädigt.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde im o. a. Stadtteil immer wieder nach Blindgänger-Bomben des beschriebenen Luftangriffes vom 7.4.1945 gesucht. Gerade auch erneut in jüngerer Vergangenheit und das dann durch inzwischen verbesserte Technik auch mit Erfolg. Einige Blindgängerbomben konnten danach in der Schweriner Feldstadt und ihrem Umfeld entschärft und ihrer Gefahr beraubt werden. Zwischen- und Schadensfälle gab es dabei glücklicherweise nicht. Alle Entschärfungen gelangen.

Nun wurde im o. a. Stadtteil von Schwerin ~~erneut ein Bomben-~~Blindgänger gefunden. Seine Entschärfung fand am frühen Nachmittag des 21.7.2012 statt. Hierfür mußten insgesamt 1.147 Menschen in Schwerin das Gebiet des Bombenfundes und ihre Wohnungen bzw. Häuser zeitweise verlassen. Dieses Gebiet wurde für mehrere Stunden völlig gesperrt und der Straßenverkehr entsprechend umgeleitet. Da sich die Schweriner Feldstadt wie schon erwähnt entlang der von Schwerin nach Holthusen verlaufenden Eisenbahngleise erstreckt., wurden auch diese für die Zeit der Bomben-Entschärfung gesperrt. Die hier sonst durchgehend rollenden Züge des regionalen Personenverkehrs endeten von Norden her im Schweriner Hbf und von Süden her im Bhf. von Holthusen. Zwischen diesen Bahnhöfen war ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Die Regionalzüge der Parchimer Strecke wendeten bereits in Plate.

Zwei während der o. a. Zeit sonst eigentlich den Streckenabschnitt Schwerin Hbf - Holthusen benutzende IC-Züge fuhren am 21.7.2012 nicht wie planmäßig zwischen Bad Kleinen und Hamburg bzw. umgekehrt über Schwerin, Hagenow Land und Büchen, sondern sie wurden an diesem Tag über Grevesmühlen, Lübeck und Bad Oldesloe bzw. umgekehrt umgeleitet. Im einzelnen handelte es sich bei diesen umgeleiteten IC-Zügen um den IC 2377 (Binz-Frankfurt/Main) und den IC 2216 (Stuttgart-Stralsund).

IC 2377 fuhr am 21.7.2012 zunächst normal mit seiner eigentlichen Lok 101 061 von Binz über Stralsund und Velgast bis Rostock Hbf, wobei die genannte Ellok die Wendezugeneinheit des IC 2377 in diesem Fahrtrouten-Abschnitt schob. Beim Fahrtrichtungswechsel im Rostocker Hbf setzte sich gleich die Diesellok 232 568 der DB-Firma DB Schenker Rail GmbH (DBS) vor die Ellok des IC 2377 und zog dessen gesamte Fahrzeugkette einschl. der Ellok zunächst auf dem noch planmäßigen Laufweg dieses Zuges bis Bad Kleinen. Ab hier dann weiter auf seinem außerplanmäßigen Umleitungsweg über Grevesmühlen nach Lübeck Hbf. Hier war der Einsatz der o. a. Diesellok unbedingt notwendig, weil die Bahnlinie Bad Kleinen-Lübeck bekanntlich nicht elektrifiziert ist und die Ellok des IC 2377 hier zwangsläufig nu als Wagen abgebügelt mitlaufen konnte. Die Beförderung diese Zuges konnte 101 061 erst wieder in Lübeck Hbf übernehmen, von wo aus IC 2377 auf der für elektrischen Fahrbetrieb eingerichteten Strecke nach Hamburg Hbf weiter fuhr. Hier schob nun 101 061 die Wendezugeneinheit des mit dem DB-Steuerwagen 91 134 ausgestatteten IC 2377, der in Hamburg Hbf nach der beschriebenen Umleitungsfahrt wieder seinen Regel-Laufweg erreichte.



Die DBS-Diesellok 232 568 war im Verlauf dieser Umleitungsfahrt in Lübeck Hbf vom IC 2377 abgekuppelt worden. Sie setzte sich hier anschließend vor die Lok des schon wartenden IC 2216. Die Maschine, die diesen Zug bis Lübeck befördert hatte, war Ellok 120 115. Sie hatte die Wendezugeneinheit des ab Hamburg auf dem umgekehrten Weg der erläuterten Umleitungsrouten rollenden und mit DB-Steuerwagen 91 136 ausgestatteten IC 2216 zwischen Hamburg Hbf und Lübeck Hbf geschoben. Von Lübeck Hbf bis Rostock Hbf zog DBS-Diesellok 232 568 die gesamte Fahrzeugkette des IC 2216 einschl. der abgebügelten 120 115 hinter der 232. Ab Rostock Hbf übernahm dann erneut 120 115 die Beförderung dieses IC-Zuges zur Restfahrt nach Stralsund, nachdem 232 568 vorher abgekuppelt worden war. Das die genannte Diesellok die beschriebenen Umleiter-IC-Züge auch im elektrifizierten Streckenabschnitt Rostock-Bad Kleinen beförderte, lag an der Tatsache, daß diese Lok zur Rostocker DBS-Niederlassung (ehem. Bw Rostock Seehafen) gehörte und man durch ihre Bespannung von IC 2377 und IC 2216 ab/bis Rostock Lz-Fahrten zwischen Rostock u. Bad Kleinen für sie einsparen wollte.

Durch die Umleitung dieser IC-Züge über den Weg der Bahnlinie Bad Kleinen-Lübeck wurde diese Strecke nach längerer Zeit wieder einmal von lokbespannten Reisezügen sowie gleichzeitig von Zügen des Personen-Fernverkehrs befahren. Im Planbetrieb sind hier ausschl. Personenzüge des regionalen Bereiches zu finden, die ausnahmslos aus Dieseltriebzügen der Baur. 628/928 bestehen. Auch der 232-Einsatz, den die o. a. Umleitungsfahrten der Bahnlinie Bad Kleinen-Lübeck am 21.7.2012 brachten, waren hier eine Besonderheit; denn auch die 232-'Ludmillas' sind hier aus der Regel-Traktion leider längst verschwunden. Das hier eine von ihnen am genannten Tag sogar Reisezüge auf dieser Strecke befördern durfte, bedeutete eine weitere Besonderheit, wie natürl. auch das damit verbundene 232-Gastspiel in Lübeck Hbf. Ebenfalls bedeutete die Visite von 120 115 hier eine Abweichung vom Tzf.-Regeleinsatz. Der sieht 120-Maschinen überhaupt nicht vor und 101-Maschinen nur vom Spätherbst bis in den Vorfrühling.

Leider brachten die beschriebenen, aber unvermeidlichen Umleitungsfahrten den Zügen IC 2377 und IC 2216 am 21.7.2012 in ihren Reiseabläufen jeweils größere Verspätungen. IC 2216 stand alleine über eine Stunde in Lübeck Hbf (den er dann um 17.06 Uhr verließ). Die Bombenentschärfung in Schwerin, die diese Fahrten notwendig machte, barg zunächst einige Schwierigkeiten in sich. Sie gelang dann aber doch, ohne das jemand zu Schaden kam. Um 15.30 Uhr wurde Entwarnung gegeben und die Sperrung der Schweriner Feldstadt konnte wenig später aufgehoben werden. Die Anwohner, für die während der Sperrzeit Aufenthaltsräume zur Verfügung standen, konnten in ihre Wohnungen und Häuser zurückkehren und der Verkehr wieder rollen - einschl. dem der Eisenbahn.

Michael Hecht

Die beiden wegen der Bombenentschärfung in Schwerin am 21.7.2012 über die Strecke Bad Kleinen-Lübeck umgeleiteten IC-Züge trafen sich im Lübecker Hauptbahnhof: Links IC 2216 (Stuttgart-Stralsund) und rechts IC 2377 (Binz-Frankfurt/Main).

Foto:  
Michael Hecht.





IC 2377 (Binz - Frankfurt/Main) war am 21.7.2012 der erste der beiden über die Strecke Bad Kleinen-Lübeck umgeleiteten IC-Züge, der diese Strecke befuhr. Hier ist dieser Zug mit seinen beiden Lokomotiven 232 568 + 101 061 auf seiner Fahrt von Bad Kleinen nach Lübeck Hbf bei Bobitz zwischen Bad Kleinen und Grevesmühlen zu sehen.



Im Bahnhof von Grevesmühlen kreuzte der o. a. Umleiter-IC mit einem von Lübeck nach Bad Kleinen fahrenden Planzug, d. natürlich die hier obligate 628/928-Bildung aufwies.



Danach setzte IC 2377 seine Fahrt auf der für seinen Zuglauf ungewohnten und außerplanmäßigen Bahnlinie fort.

Fotos:  
Jürgen Bühring.





Auf dieser Bahnlinie passierte IC 2377 auch den Bahnhof von Herrnburg. Die Strukturen des alten Bahnhofes und der einstigen Grenzstation an gleicher Stelle sind inzwischen sämtlich verschwunden, nachdem im Juni 2012 auch das ehem. Betriebs-, Empfangs- und Stellwerksgebäude des Alt-Bahnhofes abgerissen wurde. Es stand zuletzt leer und Pläne zur Umgestaltung in ein Jugendzentrum zerschlugen sich.



Von Herrnburg war es für IC 2377 nun nicht mehr weit bis ins benachbarte Lübeck, wo dieser Zug auf dem neben stehenden Bild bei seiner Ankunft im Hbf der Hansestadt zu sehen ist. Ganz rechts in der Abstellanlage die n/nf-Wendezugeneinheit, die am 20. sowie vom 23. bis zum 25.7.2012 wegen der 'Travemünder Woche' zwischen Lübeck Hbf und Lübeck-Travemünde Strand pendelte und hier die sonst mo-fr üblichen VT-Garnituren ersetzte.



Vor dem IC 2377 war in Lübeck Hbf bereits der zweite Umleiter-IC eingetroffen, der am 21.7.2012 die Strecke Lübeck - Bad Kleinen befahren sollte. Bei ihm handelte es sich um IC 2216 (Stuttgart - Stralsund), dessen Wendezug-Einheit von Hamburg her durch Lok 120 115 geschoben, hier ebenfalls bei Einfahrt in den Lübecker Hbf zu sehen ist.



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



Bis zur Weiterfahrt über Bad Kleinen nach Rostock und Stralsund mußte IC 2216 eine ganze Weile im Lübecker Hbf warten, während nebenan der planmäßige Betrieb dieses überwiegend von RE- und RB-Zügen geprägten Bahnhofes rollte. Aber ein wenig Personen-Fernverkehr gibt es auch im Regelbetrieb der Lübecker Gleise noch. Die Fern-Reisezüge in Lübeck Hbf sind heute überwiegend die aus 605-Dieseltriebzügen bestehenden ICE-Züge der Verbindung Kopenhagen-Hamburg-Kopenhagen, die in Süd-Nord-Richtung eigentl. stets auf Gleis 4 in Lübeck Hbf abfahren. Da dieses Gleis am Nachmittag des 21.7.2012 vom wartenden Umleiter-IC 2216 blockiert war, mußte der aus der 605-Einheit 'JEVER' bestehende ICE 35 auf seiner Fahrt von Hamburg nach Kopenhagen in Lübeck Hbf ausnahmsweise mal das Gleis 1 benutzen, wo 605-Fahrzeuge aber sehr selten sind. Dem hier seltenen 605-Gast folgte auf Gleis 1 in Lübeck Hbf der Umleiter-IC 2377, d. nach kurzer Wendung weiterfuhr und nun von 101 061 Ri. Hamburg geschoben wurde. DBS-Diesellok 232 568, die IC 2377 nach Lübeck Hbf gebracht hatte, folgte solo (wie im Hintergrund zu sehen) den nach Hmb ausfahrenden Fahrzeugen des IC 2377.

Fotos:  
Michael Hecht.





Von 1975 bis 2008 waren die 'Ludmillas' im Lübecker Hbf eine Alltäglichkeit. Jetzt kommen sie nur noch selten hierher und so freute man sich umso mehr über das hier rare 232-Gastspiel, das der Umleiter-IC-Verkehr dem Hbf der Hansestadt am 21.7.2012 bescherte.

Nicht zuletzt begegneten sich hier an diesem Tag in diesem Bahnhof zwei Lok-Baureihen, die hier beide nicht zum Regelbetrieb gehören: Eine Diesellok der Baur. 232 und eine Ellok der Baur. 120. Letztere war aber für ihre weitere Fahrt erstmal zur Hilflosigkeit verurteilt und wartete dringend auf ihren Diesel-Schlepper, der sie samt ihres Zuges IC 2218 weiter von Lübeck aus über die stromlose Bahnlinie nach Bad Kleinen ziehen sollte. Dieser Diesel-Schlepper war nun endlich in Form von 'Ludmilla' 232 568 erschienen, die sich nun in Lübeck Hbf flugs zu ihrem neuen 'Schleppzug' begab, nachdem sie den einen hier vorher abgeliefert hatte.

Fotos:

Oben = Andrea Hammer

Rest = Michael Hecht





Langsam rangierte sich Diesellok 232 568 an d  
inzwischen schon abge-  
bügelte Ellok-Kollegin  
120 115 heran, um nun  
den gesamten IC 2216  
zur Fortsetzung seiner  
Umleitungsfahrt in  
Lübeck Hbf zu überneh-  
men. Eine Übernahme,  
die nicht nur vom  
Zugpersonal, sondern  
auch interessiert von  
einigen Passagieren  
des IC 2216 beobachtet  
wurde.

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





Auch bei diesem nun entstandenen interessanten Lokgespann gab es in Lübeck Hbf einige reizvolle Nachbarschaftsszenen mit dem Rollmaterial des Alltagsbetriebes.

Fotos: Ganz unten = Andrea Hammer.  
Rest = Michael Hecht.





Aber dann ging's auch für IC 2216 endlich weiter: Nachdem er hier über eine Stunde lang warten mußte, verläßt dieser Zug um 17.00 Uhr den Hauptbahnhof von Lübeck wieder, um sich kurz darauf in schönster west-mecklenburgischer Landschaft wiederzufinden. Nun fortbewegt von der Dieseltraktion in Form von 232 568, die diesen Zug incl. seiner eigentl. Beförderungslok 120 115 noch bis Rostock ziehen wird. Am Beginn dieser ungewöhnlichen Fahrt ist IC 2216 unten bei Schönberg/Holst. zu sehen. Zu diesem Zeitpunkt war der Bomben-Blindgänger in Schwerin, der für diese Fahrt sorgte, längst entschärft und alle Sperrungen in der MVP-Landeshauptstadt waren wieder aufgehoben worden - einschl. der für den Eisenbahnverkehr.

Foto:  
Oben =  
Michael Hecht.  
Mitte =  
Andrea Hammer.  
Unten =  
Jürgen BÜhring.





Für einen Moment bestimmten am Nachmittag des 21.7.2012 an Triebfahrzeugen ausschl. solche aus Bundesbahn-Entwicklungen der 1980er Jahre das Betriebsbild des Lübecker Hauptbahnhofes. Auf Gleis 4 a posierte DB-Dieseltriebzug 628/928 290 während kurzer Abstellzeit auf diesem Stumpfgleis. Diese eigentlich in Ludwigs- hafen/Rhein beheimatete VT/V5-Garnitur ist z.Zt. an die RBSH ausgeliehen. Im Hintergrund wartete auf Gleis 5 Ellok 120 115 mit dem Unleiter-IC 2216 (Stuttgart-Stralsund) auf Weiterfahrt im sich für diesen Zug anschließenden Diesellokschlepp nach Mecklenburg.

IC-Unleitungsfahrten über den Weg der Bahn- linie Lübeck-Bad Kleinen gab es auch schon in der Vergangenheit immer mal wieder. Bei- spielsweise war dieses auch am 15. und 16. Dezember 1999 (MI/DO) der Fall, als der Streckenabschnitt Schwerin Hbf - Schwerin- Görries gesperrt war, weil hier in einem Bereich Weichen ausgewechselt wurden und man in einem anderen Bereich bereits seinerzeit (noch erfolglos) nach Bombenblindgängern in Bahndammnähe suchte. Damals fuhr deshalb mehrere Fern-Reisezüge (neben IC's gab es 1999 auch noch IR-Züge) zwischen Rostock u. Hamburg sowie umgekehrt anstatt über Schwe- rin ungeleitet über Lübeck. Und das auch schon unter Mitführung der abgebügelten Ellok während des Diesellokschlepps. Wobei auch der Lübecker Hbf damals noch über kei- nerlei Elektrifizierung für den Fahr- betrieb verfügte und auch zwischen hier und Hamburg Diesellokschlepp er- folgen mußte. Hier dann aber mit 218, während auf der Strecke Lübeck-Bad Kleinen ebenfalls seinerzeit 'Ludmil- las' (sämtlich aber 234 !) diese Aufgabe verrichteten. Am 16.12.1999 wartet in Lübeck Hbf links auf Gl. 4 IC 708 ('RÜGEN', Koblenz-Binz) mit d. abgebügelten Ellok 101 052 auf seine 234-Übernahme und Weiterbeförderung. in Richtg. Bad Kleinen, während rechts von dort kommend 234 341 Interregio-Zug IR 2136 ('SEEWIND', Stralsund- Hambg.) nach Lübeck gebracht hat und solo im Hbf diesem aus- und nun mit 218 337+218 429 (incl. abgebügelter Ellok 112 119) weiterfahrenden IR zur Pause ins nahe Bw folgt. IC 708 fuhr bis Lübeck mit 218 180+218 260 u. wurde dort (incl. abgebü- Ellok 101 052) von 234 440 übernommen. Die damaligen Unleitungsfahrten brachten erstmals 101-Maschinen nach Lübeck, die sich hier seinerzeit wegen fehlender Elektrifi- zierung noch nicht mit eigener Kraft bewegen konnten.



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