

## AUSWÄRTIGE LOKGÄSTE IN LÜBECK

\*\*\*\*\*

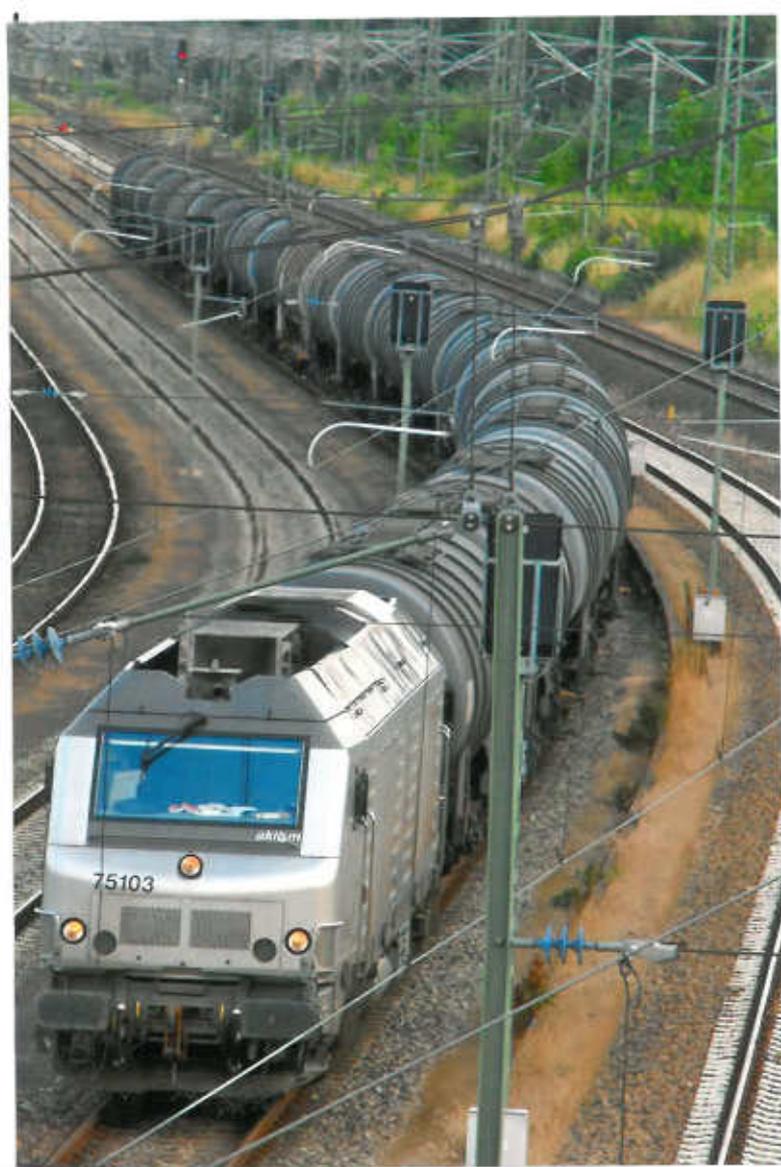
### 1) 'Ut de Franzosentid'

Am 31.7.2012 (DI) fuhr ein langer und schwerer Kesselwagenzug von Hamburg-Waltershof über Hamburg Hohe Schaar, Oberhafenbrücke Süd, Hamburg-Horn, Bad Oldesloe, Lübeck Hgbf, Grevesmühlen, Bad Kleinen, Bützow, Schwaan, Kurve Dalwitzhof, Rostock Seehafen, Kavelstorf und Laage zum TABEG-Tanklager Diekhof (bei Plaaz). Dieser Zug wurde durchgehend von einer französischen Diesellok der Reihe BB 75 000 gezogen, die zu dem ebenfalls in Frankreich ansässigen Unternehmen SCNF FRET gehört, einer Zweigfirma der französischen Staatseisenbahn SNCF.

SNCF FRET führt heute mit eigenen Elektro- und Diesellokomotiven Güterzugleistungen auch in Deutschland durch. Die SNCF-Maschinen der Reihe BB 75 000 wurden von der französischen Alstom entwickelt und gebaut und gehören zum Loktyp Alstom Prima DE 33 BAC. Sie sind den ebenfalls bei Alstom gefertigten Elektrolokomotiven der 'Prima'-Lokfamilie ähnlich und besitzen auch elektrische Kraftübertragung. Die ersten BB-75 000-Dieselmotoren wurden 2004 fertiggestellt. Insgesamt bestellten die SNCF für versch. Einsatzbereiche (incl. FRET) 500 dieser Lokomotiven. Es handelte

sich um die bislang größte geschlossene Diesellokbestellung in Europa und sie ist aktuell noch nicht abgeschlossen. Die BB 75 000 verfügen über 2.000 kW Gesamtleistung und 1.600 kW Traktionsleistung. Sie verfügen über einen MTU-Dieselmotor vom Typ 16 V 4000 R 41, sind aber nur 120 km/h schnell. Das Gewicht dieser dieselelektr. Lokomotiven beträgt jew. 84 t. Von den bislang in Dienst gestellten BB-75 000-Maschinen sind 183 Lokomotiven für den Einsatz in Deutschland hergerichtet und geeignet. Sie kommen hier inzwischen immer häufiger vor Güterzügen von EVU außerhalb des

DB-Konzerns zum Einsatz und sind mittlerweile dabei ebenfalls in Norddeutschland anzutreffen. Nach Lübeck kam eine derartige Lok aber zum ersten Mal mit dem o. a. Kesselwagenzug am 31.7.2012. Auf den beiden oberen Bildern ist dieser Zug bei seiner Ankunft im Hgbf der Hansestadt von Hamburg her zu sehen. Es war zugleich das erste Mal, daß eine französische Lok Lübeck erreichte !



Im Lübecker Hgbf traf die zum Fahrzeugbestand von SNCF FRET gehörende Diesellok BB 75 103 unter anderem mit der Ellok 145 046 der deutschen Firma DB Schenker Rail GmbH (DBS) zusammen. Diese präsentiert sich nicht nur noch im 'Outfit' der ehem. DB-Güterzugfirma 'Railion', sondern sie gehört auch zu den wenigen DBS-Maschinen der Baureihe 145, die ebenfalls für die Beförderung von Nah- und Regionalzügen im Personenverkehr ausgerüstet sind und hierfür auch schon verwendet wurden (z. B. in Dresden). Äußerlich erkennbar ist die beschriebene Zusatzausrüstung an den 145, die sie besitzen, durch die Zielbeschilderungs-Vorrichtungen in den Führerstands-Stirnfenstern. Auch 145 046 besitzt eine derartige Vorrichtung, wie auch auf den neben stehenden Bildern erkennbar ist. Konsequenter- und richtigerweise zeigt die Beschilderg. dabei den Text 'Nicht einsteigen' an.



Die dieselelektrische Lok BB 75 103 von SNCF FRET verließ den Kesselwagenzug, den sie am 31.7.2012 von Hamburg-Waltershof zum Tanklager Diekhof bei Plaaz beförderte, im Lübecker Hgbf kurz, um sich alleine zur Diesellok-Tankstelle im ehem. Bw Lübeck zu begeben, wo die Kraftstoffvorräte des französischen Lokgastes in Lübeck ergänzt wurden.



Fotos:  
Andrea Hammer.

Hier am Nordende des ehrwürdigen 'Leu'-Schuppens als einem der baulichen Überbleibsel aus Lübeck's 'erster' Privatbahnzeit gab es für die dieselelektr. Lok 75 103 von SNCF FRET am 31.7.2012 während ihres Betankungsvorganges an der sich jetzt hier befindenden DB-Tankstelle weitere rollende Kulisse durch die etablierten Tfz.-Baureihen des derzeitigen Lübecker Eisenbahn-Planbetriebes. Die 155-Ellok im Hintergrund auf Gleis 89 ist die Maschine 155 271. Die ehem. DR-Güterzug-Elektrolokomotiven d. Baur. 155, die heute zum Rollmaterial der Firma DB Schenker gehören, kommen nach wie vor planmäßig nach Lübeck.

SNCF FRET ist in Deutschland übrigens auch umfangreich mit seinen Elektrolokomotiven der Alstom-Prima-Lokfamilie unterwegs. Sicher dürfte sich auch irgendwann noch einmal eine solche Lok nach Lübeck 'verirren'.

Fotos:  
Andrea Hammer.



**DIESELLOK-EXOTEN  
AN DER LEU-NORD-  
SEITE JETZT UND  
EINST**

\*\*\*\*\*

Das nebenstehende Foto zeigt noch einmal die Diesellok BB 75 103 von SNCF FRET an der Nordseite des einst zum Bw Lübeck gehörenden Schuppens 'LEU' während einer Ergänzung der Kraftstoffvorräte bei dieser Diesellok am 31.7.2012. Nach diesem Tankstopp kehrte BB 75 103 zu dem Kesselzug zurück, mit dem sie nach Lübeck gekommen war, um ihn weiter in Richtg. Mecklenburg zu bringen. Während sich der französische Lokgast noch an d. Tankstelle aufhielt, war ihm vom Hgbf her die 'Schilderkasten'-145 gefolgt, die BB 75 103 schon dort getroffen hatte. 145 046 fuhr nun Lz zum Lsk-Bhf. in L.-Travemünde.

Im Juli 1969 hielt sich an der 'LEU'-Nordseite ebenfalls ein Diesellok-Exot auf: Es handelte sich um die dieselelekt. Versuchslök DE 2000, die als 202 001 bei d. DB im Testbetrieb lief und dabei im Sommer 1969 auch vom Bw Lübeck aus eingesetzt wurde. Hier war dieser Lok-Einzelgänger aber oft im Bw-Gelände mangels Einsatzmöglichkeiten abgestellt.

Zum Zeitpunkt der mittleren Aufnahme sogar zufällig mit einer DB-Kleinlok. An dem ungleichen Diesellokpaarchen fuhr damals eine V-180-Maschine der DR vorüber, die Lz vom Hgbf zum Hbf rollte. Der LEU-Schuppen präsentierte sich noch als Refugium der im Bw Lübeck damals reichlich stationierten Schienenbusse u. das heutige 'Ellok-Parkgleis' 89 im Hintergrund war von Winter-Fahrzeugen in Sommergehen bevölkert: Einem Schneepflug, einer Dampf-Schneesleuder und sieben Heizwagen. Letztere kamen im Winter vor allem in den Eilzügen d. Strecke Lübeck-Hamburg zum Einsatz. Das untere Bild zeigt den Blick vom 'LEU'-Bereich nach Norden hin nur wenige Momente nach Aufnahme des mittleren Fotos. Die V 180 der DR hat inzwischen ihr Pausengleis am Ringlokschuppen erreicht, der noch über seine Drehscheibe verfügte. Ein 612/613-Dieseltriebzug rollt als Et von Lübeck her gerade dem nicht mehr weiten Hbf von Lübeck entgegen und auch die Front einer 221-Maschine läßt sich noch erspähen. Ganz rechts lugt die (heute längst ausgemusterte und verschrottete) DE 2000 hervor. Ebenso einer der im Bw Lübeck beheimateten 795-Schienenbusse. Bw Lübeck 1969 .....



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

Zum ersten französischen Lokbesuch in Lübeck darf noch ergänzt werden, daß die ihn am 31.7.2012 ausführende SNCF-Maschine BB 75 103 zwar in ihrer Gesamtkonstruktion vom französischen Lokhersteller Alstom gebaut wurde, aber ihr Dieselmotor in Deutschland. Umgekehrt besaßen viele der in den 1970er, 1980er und 1990er Jahren im Bw Lübeck beheimateten und in ihrer Gesamtkonstruktion ja in Deutschland gebauten 218 Dieselmotoren mit französischem Ursprung. Insgesamt 40 ihrer insgesamt 400 in Serienausführung gefertigten 218-Maschinen ließ die Deutsche Bundesbahn mit französischen Pielstick-Motoren ausrüsten. Obwohl sich diese Motoren in den DB-218 gut bewährten, wurden sie ab Ende der 1990er Jahre sämtlich nach und nach gegen deutsche Neubau-motoren ausgetauscht. Der Grund hierfür war der hohe technische und finanzielle Aufwand, den die damals für die Lokbaur. 218 beginnende Abgasoptimierg. im Falle der Pielstick-Motoren bei deren entsprechender Umrüstung gefordert hätte. Da war es einfacher und billiger, diese Motoren gleich komplett gegen deutsche Neumotoren auszutauschen, wie es auch geschah. Als die DB noch 218 mit Pielstick-Motoren einsetzte, waren diese fast stets stationierungsmäßig alle im Bw Lübeck konzentriert, so daß hier seinerzeit bereits ein Stück französische Bahntechnik zu erleben war. Und das über viele Jahre täglich ....

Da fuhren sie noch mit französischen Motoren über Lübecker Gleise. Oben die DB-Diesellok 218 462 am 11.7.1981 auf Gleis 8 in Lübeck Hbf. Nebenan auf (dem heute nicht mehr vorhandenen) Stumpfgleis 8 a wartet der VLV-Doppelstockwagen darauf, von dieser 'Pielstick'-218 abgeholt zu werden, um von anschl. nach Lünebg. gebracht zu werden.



Darunter 218 336 am 15.10.1976 in Lübeck Hbf während der damals dort stattfindenden Fahrzeugausstellung zum 175-j. Bestehen der Eisenbahn in Lübeck. Hinter der abgebildeten 'Pielstick'-218 abgebügelte DB-Elektrolokomotiven, die, 32 Jahre bevor d. Bahnelektrifizierg. tatsächlich nach Lübeck kam, schon mal einen Vorgeschmack auf (damals noch ferne) elektr. Zeiten im Lübecker Hbf vermitteln sollten. Die oben gezeigten 218er verfügten zum Zeitpunkt.



ihrer Aufnahmen noch nicht über die 'Abgashutzen', die später alle 218 erhielten und die danach die Dächer dieser Lokomotiven 'zierten'. Übrigens besaßen auch die an anderen Stellen und in anderen Zusammenhängen in dieser LBE-Folge abgebildeten 218 323 + 218 333 über lange Zeit hinweg 'Pielstick'-Motoren. Fotos: Michael Hecht.

## 2) VERTRETUNG IN DER KÖF- FAMILIE

Im Juli und August 2012 hielt sich d. an anderer Stelle dieser LBE-Folge abgebildete Kleinlok der Nordic Rail Service GmbH (NRS) zu einer HU bei den Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) in deren Betriebszentrum in Bremervörde auf. Diese ehemalige Bundesbahn-Kleinlok ist bei



d. Firma NRS in deren Lübecker Fahrzeug-Werkstatt für den Wagenverschub im Einsatz. Als Vertretung fungierte während der Abwesenheit der NRS-eigenen 'Köf' eine ebenfalls aus dem ehemaligen Bundesbahn-Rollmaterial stammende Kleinlok gleicher Bauart, die heute zum Fahrzeugbestand der Mittelweserbahn GmbH (MWB) gehört. MWB und EVB sind ja inzwischen firmenmäßig und betrieblich weitgehend verschmolzen und so konnte von dort gut eine MWB-Lok nach Lübeck als NRS-Köf-Vertretg. entliehen werden. Das MWB-'Maschinchen' ist oben am 25.7.2012 vor der NRS-Werkstatt in Lübeck zu sehen.

Nachdem die DB-Betriebe seit Jahren keine Kleinlokomotiven mehr in Lübeck einsetzen, verwenden hier nur noch die Firma NRS und der Verein Historische Eisenbahnen Lübeck e. V. (HEL) jeweils eine derartige Lok für Rangierzwecke. NRS eine 'Neubau-Köf', HEL eine 'Altbau-Köf' - zugleich die letzten Maschinen dieses einst auch in Lübeck und seinem Umland so weit verbreiteten Loktyps an dieser Stelle. Auch die einst gar nicht mal kleinen 'Köf'-Bestände Lübecker Industrieunternehmen für den Werklokeinsatz sind allesamt längst aufgelöst und verschwunden. Die HEL-Köf ist ebenfalls in dieser LBE-Folge an anderer Stelle abgebildet. Ihre HU in Bremervörde ist inzwischen abgeschlossen und die Lok

Foto: Michael Hecht. nach Lübeck zurückgekehrt. Umgekehrt wurde die MWB-Köf an ihren Eigentümer zurückgegeben und hat Lübeck wieder verlassen.

## 3) ERINNERUNGEN AN DIE ROTEN ELCHE

Am 28.7.2012 zog die Diesellok V 270.09 der Firma Schienen Güter Logistik GmbH (SGL) einen aus 30 Kübelwagen bestehenden Zug von Buchholz in der Nordheide über Jesteburg, Maschen, Hmb-Harburg, Südl. Oberhafenbrücke, Hamburg-Horn, Bad Oldesloe, Lübeck Hgbf, Grevesmühlen, B.Kleinen, Bützow, Güstrow, Teterow, Neubrandenburg und Burg Stargard nach Neustrelitz. Ein Foto dieses Zuges, der über viele Stunden verspätet im Fahrplangefüge 'hängenblieb', kann leider nicht geboten werden; aber die 'Stellvertreter-Aufnahmen', die gleich folgen und die die SGL-Lok V 270.09 bei einem anderen Lübeck-Besuch zeigen. Und der ist zeitlich gar nicht so weit von der jüngsten Visite dieser Maschine an der Trave entfernt: Am 20.2.2012 (MO) rollte sie in Lz-Fahrt solo von Hamburg-Harburg nach Neustrelitz und damit auf fast identischer Fahrtroute wie mit dem 'Kübelzug' am 28.7.2012. Fünf Monate davor konnte die SGL-Lok V 270.09 im Bild festgehalten werden, als sie in Lübeck Hgbf auf ihrer o. a. Lz-Fahrt die Fahrtrichtg. wechselte und dabei ebenfalls einigen Zügen und Fahrzeugen des Lübecker Regel-Bahnbetriebes begegnete. Bei der genannten Lok handelt es sich um die frühere Maschine 221 121 der Deutschen Bundesbahn, die 1964 bei den Krauss-Maffei-Werken in München gebaut wurde. Die alte DB setzte 221er-Lokomotiven in größerer Anzahl zwischen 1963 und 1980 auch erfolgreich von Lübeck aus ein. Zunächst alle im klassischen Rot-Farbtönen der Bundesbahn-Dieseltraktion. Später auch vereinzelt in beige-blauer Lackierg., was aber die weit verbreitete Ursprungs-Bezeichnung der 221 als 'Rote Elche' nicht enden ließ.

Längst sind die DB-Zeiten für die 221er vorbei und die meisten von ihnen im Schrottgelande. Einige Vertreterinnen dieser einstigen Bundesbahn-Lokbaureihe, die aus erfolgreicher V-200-Entwicklg. hervorging, überlebten aber bis in unsere Tage bei privaten Firmen und in modernisierter und renovierter Form für Einsätze z. Beförderung von Güter-, Bau- und Arbeitszügen. Zwei ehem. 221-Maschinen sind heute für derartige Einsätze bei d. SGL-Gesellsch. tätig. Als 'Rote Elche' sind diese Lokomotiven aber nicht mehr unterwegs. Die Farbgebung hat sich gegenüber früheren Zeiten verändert, wie die Bilder von V 270.09 beim Kurzbesuch in der einstigen 221-Hochburg Lübeck deutlich zeigen. Die genannte Lok war allerdings, als sie als 221 121 (bis 1968 unter altem Baureihenschema als V 200 121) noch in Bundesbahn-Diensten lief, nie in Lübeck stationiert. Ebenso nicht die zweite SGL-V-270, die ex-DB-Lok 221 124. Trotzdem freut man sich natürlich über jeden der sehr selten gewordenen Besuche von früheren 'Roten Elchen' in Lübeck, wo sie einst eine Selbstverständlichkeit darstellten.

Fotos:  
Michael Hecht.





Eine Amerikanerin auf Lübecker Gleisen:  
Class 66 von MRCE in Lübeck Hgbf.

Fotos: Michael Hecht.

Die ersten Maschinen des abgebildeten amerikanischen Loktyps für den US-Export nach Europa lieferte die Firma Electro-Motive Diesel Inc. (EMD, zweitgrößter Lokhersteller der Welt) 1979 in geringen Stückzahlen an eine britische Privatbahn, wo sie unter d. Klassenbezeichnung 59 zum Einsatz kamen. In verbesserter Ausführung und unter EMD-Typenbezeichnung EMD JT42CWR fertigt dann der o. a. US-Lokbauer größere Stückzahlen des beschriebenen Loktyps ab Anfang d. 1990er Jahre nach Großbritannien, wo jetzt d. Klassenbezeichnung 66 dafür üblich wurde. Die kostengünstigen, mit 3.425 PS starken Motor + Drehstromgenerator ausgerüsteten Class-66-Maschinen bewährten sich in ihrer einfachen u. robusten Konstruktion sehr gut und wurden von EMD ab 1998 auch an viele Bahnunternehmen auf dem europäischen Festland geliefert. Ab 2005 auch mit abgasoptimiertem Dieselmotor u. verbessertem Lärmschutz und nun auch als Cl. 77 bezeichnet. Insgesamt baute EMD für europäische Bahnen insges. 650 Lokomotiven der Klassen 59, 66 und 77.





#### 4) CLASS 66 IM TRAVETAL

Am 11. und 16.8.2012 tauchten in Lübeck auch mal wieder Diesellokomotiven des anglo-amerikanischen Typs 'Class 66' auf. Allzu oft kommen Maschinen dieses Typs nicht hierher und die Besuche in kurzer Folge hingen mit Schwellentransporten vom und zum mecklenburgischen Möllenhagen zusammen, deren Züge von Maschinen der 'Class 66' über Lübeck u. die von hier nach Bad Kleinen ausgehende Strecke geführt wurden. Der Zug am 16.8.2012 transportierte sogar mal Altschwellen nach Möllenhagen; sonst werden dort nur mehr Neuschwellen abgeholt. Den genannten Zug beförderte die Lok 266 005 der EGP (Eisenbahn-Ges. Potsdam mbH). Stellvertretend für die



aktuellen 'Class-66'-Besuche in Lübeck sollen an dieser Stelle Bilder vom Auftauchen einer Maschine dieses interessanten Loktyps zu einem Termin in der jüngeren Vergangenheit in der Hansestadt erscheinen. Am 14.2.2011 begab sich die Lok 266 120 der in Amsterdam ansässigen Firma MRCE-Dispolok GmbH zur Schwellenzug-Abholung nach Möllenhagen (bei Waren/Müritz) und fuhr dabei auch über Lübeck, wo zum Wechsel von der Hamburger Strecke auf die Bahnlinie Ri. Bad Kleinen auch hier ein Fahrtrichtungswechsel im Hgbf stattfand. Die erwähnte und oben abgebildete Lok trägt die MRCE-interne Betriebsnummer 653-10. Diese dieselelektrische Maschine wurde 2005 vom US-amerikanischen Hersteller EMD gebaut. Wie alle der vielen seit 1979 von dort nach Europa (in verschiedenste Länder) gelieferten 'Class-66'-Lokomotiven verfügt auch die o. a. Maschine für diesen Loktyp charakteristische Konstruktion, die einen freizügigen europäischen Einsatz in engen britischen Abmessungen genauso zuläßt wie in den Breitraum-Profilen anderer Regionen des 'alten Kontinents'.

Fotos: Michael Hecht.

## 5) PMG IN BESONDERER FUNKTION UND MISSION

Am 9. August 2012 (DO) rollte auf Lübecker Gleisen ein interessanter 'PmG' - ein Personenzug mit Güterwagenbeförderung. Zumindest vom Fahrzeugmaterial her; denn Passagiere in öffentlicher Fahrt und Reise beförderte er nicht und auch seine Güterwagen rollten in nicht beladener Fahrt. Detailliert bestand der erwähnte 'PmG' aus insgesamt fünf Wagen. Zwei davon sind dem Rollmaterial des Reisezugwagen-Sektors hinzuzurechnen u. waren früher wohl auch mal Fahrzeuge für echten Passagierverkehr. Diese beiden Wagen gehören heute einer in Süddeutschland ansässigen Firma für Vercharterung von Zügen und Wagen zu besonderen Anlässen. Einer der beiden o. a., jew. vierachsigen Wagen kann heute als Gesellschaftswagen oder zur Präsentation von Ausstellungen, Produktvorstellungen usw. genutzt werden. Er präsentiert sich äußerlich mit dem markanten Schriftzug 'ZUG TREFF'. Der zweite, ähnl. Wagen der genannten Firma, der ebenfalls zu dem o. a. 'PmG' gehörte, diente offensichtl. dem Transport von Ausstellungs-Utensilien des 'ZUG-TREFF'-Wagens bzw. auch zur Beförderung von Begleitpersonal. Dieser Wagen kann offensichtl. auch sonst zur Passagierbeförderung genutzt werden und trägt außen den Schriftzug 'BAHN TOURIST EXPRESS'. Die drei anderen Wagen dieses 'PmG' waren Fahrzeuge des Güterverkehrs. Es handelte sich dabei um einen Ea-Wagen und zwei Sgms-Wagen (alle unbeladen). Die beschriebene Gesamt-Wagenkette wurde von der Diesellok 204 033 der PRESS Bahnbetriebs GmbH befördert einer Maschine des Typs 'V 100 Ost'.

Der so gebildete Zug fuhr am 8.8.2012 in Nürnberg los und von hier aus zunächst nach Lübeck, wo er in der Nacht vom 8. zum 9. August 2012 eintraf. In der Hansestadt rollte dieser Zug zum Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde (Bahnhof Lsk). Dort fand am 9. August 2012 auf dem Areal des Baltic Rail Gate (BRG) mit Hilfe und unter Beteiligung des eben beschriebenen, vorher aus Nürnberg nach Lübeck gekommenen Zuges die Präsentation der österreichischen Firma Rail Cargo Austria (RCA) für ein schnelles und kostengünstiges Verfahren von Lkw-Sattelaufliegern auf Schienenfahrz.statt. Die Firma RCA bildet die Fracht- und Gütersektion im Konzerngefüge der Österreichischen Bundes Bahnen (ÖBB) und hat eine Alternative zu den bisher gängigen Verfahren von Containern und Aufliegern entwickelt. Aktuell stellt die genannte österreichische Firma dieses neue Verladeverfahren in den großen europäischen Umschlagzentren der Fracht- und Transportlogistik vor. Es hat seinen Ursprung in einem EU-Forschungsprojekt aus dem Jahre 2006, dem sogen. 'ISU-Konzept' (ISU = Innovativer Sattelaufleger Umschlag). Rail Cargo Austria verfeinerte ISU nun und kümmert sich seine Vorstellung, Präsentation und eine mögliche größere Verbreitung. Durch das ISU-Konzept ist es möglich, komplette Sattelaufleger ohne Zugmaschine auf Schienenfahrzeuge zu verladen. Mit herkömmlichen Krananlagen ist so etwas nicht möglich ! Durch das ISU-Konzept lassen sich nun auch nicht kranbare Trailer auf Schienenfahrzeuge heben. Der Verladevorgang dauert zwar etwas länger als für einen Container, ist aber nun ohne größere Veränderungen für die Terminal- und Fahrzeugbereiche möglich. Was Investitions-Verringerungen u. Kosteneinsparungen bringt. Detailliert können durch ISU alle dreiachsigen Sattelaufleger bis zum Megatrailer von bis zu vier Metern Höhe und 2,6 Metern Breite sowie einer Reifengröße von 850 bis 1.100 mm Durchmesser verladen werden ! Allerdings ist das ISU-Konzept primär auf den Langstreckenverkehr ausgerichtet. Testfahrten ergaben, daß eine Verladung von Sattelaufliegern auf die Schiene für Kurzstreckenbereiche nicht sinnvoll ist.

Am 9.8.2012 wurde das ISU-Konzept von Rail Cargo Austria wie schon erwähnt Interessenten aus der Transportwirtschaft und der Logistikbranche am Baltic Rail Gate im Bereich des Lübecker Skandinavienkais vorgestellt und präsentiert. Was dort, wie ebenfalls schon erwähnt, mit Hilfe des bereits beschriebenen 'PmG'-Zuges geschah, den Rail Cargo Austria hierzu von Nürnberg aus nach Lübeck schickte. Am BRG wurde hier das ISU-Konzept in praktischer Anwendung und im Vorführbetrieb gezeigt und es wurden in dieser Anwendung immer wieder Sattelaufleger auf die beiden zum o. a. Zug gehörenden Sgms-Wagen gehoben. Für die damit zusammenhängenden Vorgänge und Gerätschaften war aber auch der mitgeführte Ea-Wagen notwendig und im ZUG-TREFF-Wagen wurde das Verfahren durch zusätzliches theoretisches Anschauungs- und Demonstrationsmaterial ergänzt und dargebracht. Bei den praktischen Vorführungen am Travemünder BRG waren aber auch Schwachpunkte des ISU-Konzeptes zu erkennen. So sind die Aufleger bei Anwendung dieses Konzeptes wegen der dazu gehörenden

flexiblen Haltegurte windanfällig, was natürlich bei ISU-Präsentationen in Seehafen-Umschlaganlagen wie dem Travemünder Baltic Rail Gate besonders deutlich wird. Auch beim Setzen des richtigen Schwerpunktes sind innerhalb dieses Konzeptes noch Verbesserungen notwendig. Die Interessenten, die sich das ISU-Konzept am 9.8.2012 in Lübeck-Travemünde vorführen ließen, waren trotz seiner Schwachpunkte von diesem Konzept überzeugt. Ob es ein Erfolgsmodell wird, bleibt dennoch abzuwarten und hängt nicht zuletzt von der europäischen Verkehrs- und Wirtschaftspolitik sowie dem Willen und den Möglichkeiten der Transport- und Frachtunternehmen ab.

Nach weitgehender technischer Ausreifung wird ISU nun jedenfalls von Rail Cargo A~~u~~ria erstmal praktisch vorgestellt, präsentiert und bekanntgemacht und hierfür weilte der beschriebene PmG-Zug am 9.8.2012 in Lübeck-Travemünde als einem von mehreren europäischen Orten zur ISU-Vorstellung. Am frühen Abend des 9.8.2012 verließ der genannte Zug den Lsk-Bahnhof und die bestens gepflegte PRESS-Diesellok 204 033 zog diesen fotogenen, wenn auch auf seiner Fahrt jeweils leeren 'PmG' von hier aus weiter über Lübeck Hbf, Lübeck Hgbf, Grevesmühlen, Bad Kleinen und Bützow nach Rostock Seehafen, wo dann eine weitere ISU-Präsentation erfolgte. Schließlich will man dieses Konzept für so viele Umschlag-Terminals wie möglich verwendet wissen, wenn es denn mal seine endgültige Serienfertigung erreichen sollte.

Für die Lübecker Gleise bedeutete seine Erstvorstellung an der Trave den Besuch eines weiteren interessanten Zuges, der allerdings auf diesen Gleisen noch nicht mal den ersten 'PmG'-Zug im Jahr 2012 darstellte. Das war im Mai 2012 der Zug für die an anderer Stelle dieser LBE-Folge beschriebenen Hafenbahn-Rundfahrten, der sogar als öffentlicher Zug Fahrgäste und auch (in Form eines Straßenfahrzeuges für den Personenverkehr !) ein bißchen Fracht beförderte - und das immerhin mit Dampftraktion.

Der für die o. a. ISU-Präsentation in Lübeck-Travemünde eingesetzte 'PmG'-Zug erreicht auf dem neben stehenden Bild am frühen Abend d. 9.8.2012 im Verlauf seiner Weiterreise von Travemünde nach Rostock den Lübecker Hgbf, in dem dieser interessante 'PmG' die



Kreuzung mit einem planmäßigen RE-Zug aus Richtg. Bad Kleinen abwarten mußte, um dann selbst von Lübeck aus nach Mecklenburg hinein zu rollen.

Foto: Michael Hecht.

Der 'ISU-PmG' rollt auf seiner Fahrt von Lübeck-Travemünde Skandinavienkai nach Rostock Seehafen am 9.8.2012 in den Lübecker Hgbf hinein, um hier d. Kreuzung mit dem planmäßigen aus Ri. Bad Kleinen eintreffenden RE-Zug abzuwarten. Wird der o. a. Hgbf in den Wintermonaten an Freitagen und Sonntagen stundenweise sogar planm. zur Abstellung von Reisezugwagen benutzt, so lassen sich derartige Wg. im Sommer hier nur sehr selten blicken. Und 'PmG' sind hier natürlich ebenfalls rar. Der, der am 9.8.2012 kurz in Lübeck Hgbf Aufenthalt hatte, fuhr von Ostseeküstenstadt zu Ostseeküstenstadt und dabei unterwegs noch an einem kleinen 'Meer' vorbei, wie auf dem untersten Foto bei Durchfahrt des 'ISU-PmG' durch den Bhf. von Bad Kleinen zu sehen ist; denn auf dieser Aufnahme ist im Hintergrund auch der 'Schweriner See' zu erkennen.

Fotos:  
 Oben + Mitte =  
 Michael Hecht.  
 Unten =  
 Jürgen Bühring.



## 6) WIEDER- SEHEN MIT D. SERIEN- V 160 -----

Am 25.5.2012, dem Freitag vor Pfingsten, hielt sich am Hgbf von Lübeck eine heute der Baufirma Wiebe gehörende ex-216 de ehem. DB auf. Diese heute weitgehend in gelber Farbgebung lackierte Maschine vom Typ 'V 160' hatte einen Schotterzug nach Lübeck gebracht, der hier erstmal abgestellt wurde und später bei den vom 25. bis zum 29. Mai 2012 jeweils nachts im Verlauf der Bahnlinie Lübeck-Hamburg zwischen Bad Oldesloe u. Bargteheide durchgeführten Gleisbauarbeiten zum Einsatz kam.

Während des Aufenthaltes der Wiebe-216 im Lübecker Hgbf am Nachmittag des 25.5.2012 kam es hier auch zur Begegnung dieser farbenfrohen Lok mit allerlei Fahrzeugen des Planverkehrs im Eisenbahnbetrieb der Hansestadt.

Am 29.5.2012 wurde die Wiebe-216 übrigens ebenfalls im Bhf. Bad Oldesloe gesehen.

Fotos:  
Andrea Hammer.



Bei der Wiebe-Lok, die Lübeck im Mai 2012 kurz besuchte, handelte es sich exakt um die ehem. Bundesbahn-Maschine V 160 bzw. 216 012, die 1964 bei den Krupp-Werken gebaut wurde. In Lübeck war diese Lok vorher noch nicht zu sehen, obwohl auch Maschinen d. V-160- bzw. 216-Serienausführg. zu Bundesbahn-Zeiten vier Jahre lang in der Hansestadt beheimatet waren. V 160 bzw. 216 012 gehörte aber nicht dazu und kam auch später gastweise bislang nicht hierher.

Fotos:  
Andrea Hammer.



**JETZT + EINST**  
\*\*\*\*\*

Der Lübecker Eisenbahnbetrieb hatte einst eine enge lokmäßige Bindung an die Dieselmotoren der Baureihe V 160 bzw. 216. Im Jahrzehnt der 1960er Jahre bestimmten diese Lokomotiven einen erheblichen Teil der Zugtraktion in der Hansestadt und ihrem Umland. Von 1962 bis 1969 oblag ihnen vor allem die Beförderung fast aller Eilzüge auf der Strecke Hamburg-Lübeck. Zunächst nur mit den auch als 'Lollos' berühmt gewordenen Vorserien-V 160 ausgestattet, erhielt das Bw Lübeck ab 1965 stets die modernsten und neuesten V 160. Im Mai 1969 endete die Stationierung dieser inzwischen baureihenmäßig als 216 geführten Lokomotiven in Lübeck. Die stärkeren 220 übernahmen damals im Wesentlichen die 216-Leistungen auf den aus der Hansestadt herausführenden Gleisen. Die V 160 und 216 kamen beim Bw Lübeck übrigens nicht nur im Eilzugdienst und Wendezugbetrieb nach Hamburg zum Einsatz, sondern waren hier und auch auf den anderen Lübecker DB-Hauptbahnen vor allen anderen Zuggattungen zu finden. Und auch nach dem Mai 1969 waren in Lübeck noch regelmäßige 216-Einsätze zu erleben: Die 216 der Bahnbetriebswerke Hamburg-Altona und Braunschweig 1 kamen weiterhin mit den von Schleswig-Holstein über Lüneburg, Uelzen, Wittingen, Gifhorn und Braunschweig in den Harz und umgekehrt fahrenden 'Hecken-Eilzügen' durch die Hansestadt. Die Altonaer 216 wurden in diesen Langlaufdiensten im Mai 1973 ebenfalls durch Maschinen der Baureihe 220 abgelöst. Die Braunschweiger 216 blieben aber danach in den o. a. Diensten Holstein und Lübeck weiterhin treu. Im Mai 1976 übernahmen 220-Maschinen dann aber auch die meisten

der bislang von Braunschweiger 216-Lokomotiven erbrachten Leistungen im Fern-Eilzugdienst vom Harz nach Holstein und umgekehrt, der im übrigen auch noch an anderer Stelle dieser LBE-Folge in anderem Zusammenhang Erwähnung findet. Nach dem Mai 1976 kamen die 216 des Bw Braunschweig 1 aber noch in diesem Eilzugdienst jeweils an Sonntagen in Süd-Nord-Fahrt bis Lübeck und Kiel. An Montagen fuhren die jeweiligen 216 dann zurück im Gegenlauf von Kiel in den Harz. Mit Beginn des Winterfahrplans 1977/78 am 25.9.1977 endeten dann aber auch diese letzten 216-Planeinsätze, die Lübeck noch berührten. 216-Besuche beschränkten sich hier künftig nun nur noch auf seltene Sondereinsätze, wie den jüngsten Besuch dieser Art am 25.5.2012. Allerdings erinnern an die große 216-Zeit in Lübeck nach wie vor die zum HEL-Bestand gehörenden Museums-Maschinen V 160 003 + 216 221, die als nicht betriebsfähige Lokomotiven ihren Platz im Lübecker 'Leu'-Schuppen besitzen, diesen aber leider viel zu selten verlassen.

Aus der Zeit, als 216-Maschinen noch zum Regelbetrieb im Lübecker Hbf gehörten, stammen diese beiden Aufnahmen. Die obere zeigt Lok 216 148 des Bw Braunschweig (die vor 1969 zeitweise auch zum Lokbestand des Bw Lübeck gehörte) am 26.9.1970 vor E 1765 (Flensburg-Kreienzen) in Lübeck Hbf. Man beachte auch d. damals noch in blau lackierte Gepäckkarre, von der aus der Packwagen hinter der Lok beladen wurde. Der entfiel dann aber im o. a. Zuglauf schon bald.



Am 21.8.1977, vier Wochen vor dem endgültigen Ende des regelmäßigen 216-Einsatzes in Lübeck und Holstein, hatte die Braunschweiger Lok 216 058 auf ihrer Fahrt nach Kiel mit E 2872 (Kassel-Flensburg) Aufenthalt im Lübecker Hbf. Man beachte, wie sich das Reisezug-Fahrzeugbild damals noch in diesem Bahnhof überwiegend gestaltete.

Fotos: Michael Hecht.

Die Fern-Eilzüge, die bis 1988 von Schleswig-Holstein bis zum Harz und umgekehrt fuhren, sind in anderem Zusammenhang auch noch an weiteren Stellen dieser LBE-Folge erwähnt !

## 7) Letzte Bergziegen in Lübeck

Nur noch sehr selten kommen die Elektrolokomotiven der Baureihen 139 und 140 nach Lübeck. Bei sich ständig reduzierendem Bestand an diesen Maschinen des ehem. Bundesbahn-Loktyps 'E 40' ist das eigentlich auch nur allzu logisch. Im Aug. gab es noch ganze 21 betriebsfähige Lokomotiven der Baureihe 140 und einen verbliebenen Mini-Bestand von 3 Maschinen der Baureihe 139. Man erinnere sich in diesem Zusammenhang daran, daß die Lokbaureihe 140 ursprünglich einmal aus über 800 Maschinen bestand. Der klägliche 139/140-Rest ist heute Eigentum der zum DB-Konzern gehörenden Firma DB Schenker GmbH (DBS). Die nimmt konjunkturbedingt allerdings immer mal wieder abgestellte 139 und 140 kurzfristig erneut in Betrieb, was aber nicht darüber hinwegtäuschen kann, daß sich das Ende für den einst so mit zahlreichen Maschinen vertretenen E-40-Typs zumindest bei DBS abzeichnet. Inzwischen verkauft die DB aber 140-Maschinen an nicht zu ihrem Konzern gehörende Firmen, die sie dann (allerdings nur in geringer Anzahl) weiterhin einsetzen. Die 139-Maschinen wurden mit hierfür speziellen Ausrüstungen ursprüngl. nur im süddeutschen Bergland eingesetzt; unter anderem auf der Schwarzwaldbahn. Nachdem durch die neuen Lokkonstruktionen der Jahrtausendwende auch für die Gebirgs-Bahnlinien leistungsfähige UNiversal-Lokomotiven zur Verfügung standen, konnten die 'Bergziegen' der Baureihe 139 aus dem ausschl. Gebirgsabgezogen und nun auch im Flachland verwendet werden. Hier fanden sie ihren Weg dann noch in Güterzugeinsätzen bis Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Und das ist heute noch zuweilen der Fall. Wenn auch leider inzwischen immer seltener.

Zu den rar gewordenen 'E-40'-Besuchen in Lübeck gehörte am 4.5.2012 der von 139 557, die sich an diesem Tag allerdings abgebügelt als Wagen von DBS-Kollegin 155 096 in einem vom Travemünder Skandinavienkai her kommenden KV-Zug durch die Hansestadt und ihren Hbf schleppen ließ. Am 5.5.2012 stand d. ehem. 'Bergziege' 139 557 dann abgestellt auf Gl. 89 in der Nähe des Lübecker Hgbf.

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

LETZTE BERGZIEGEN  
IN LÜBECK →

Auch die abgebildete Maschine wurde kurze Zeit nach dieser Aufnahme ausgemustert !



## LÜBECKER LOKOMOTIVEN ALS AUSWÄRTIGE GÄSTE

\*\*\*\*\*

### 1) Lollo-Gastspiel(e) in Neustrelitz

Nach längerer Zeit bewegte sich auch wieder einmal die in Lübeck beheimatete Museums-Diesellok V 160 003 - und das auch nach längerer Abstellzeit mit eigener Kraft ! Am 27.7.2012 begab sich diese auch unter ihrem Spitznamen 'Lollo' bekannte

Maschine in Lz-Fahrt solo von Lübeck aus über Grevesmühlen, Bad Kleinen, Bützow, Güstrow u. Waren nach Neustrelitz. Dort wird diese Lok im bekannten Bahnwerk seit-her für Test- und Probefahrten mit anderen Fahrzeugen u. für die Bewegung anderer Fahrzeuge innerhalb des



Werksareals auf dessen Gleisen verwendet. Die Lübecker Diesellok V 160 003 absolviert während ihres aktuellen Gastspieles im Ostdeutschen Bahnwerk in Neustrelitz aber von dort aus auch die eine oder andere Streckenfahrt. So rollte diese 'Lollo' am 27.8.2012 zusammen mit den Diesellok-Kolleginen 221 145 und 230 077 (letztere eine heute der Firma RTS gehörende 'Ur-Ludmilla') sowie mehreren Dienst-Güterwagen von Neustrelitz nach Berlin-Neukölln. Diese Tour bildete eine Lastprobefahrt für die in den vergangenen Monaten im o. a. Bahnwerk aufgearbeitete und modernisierte Lok 221 145, die einst zum Bundesbahn-Rollmaterial gehörte, damals innerhalb der 221-Flotte aber auch nie in Lübeck stationiert war. Während der jüngsten General-Renovierung erhielt 221 145 sogar einen Neuanstrich in alter Bundesbahn-Farbgebung und präsentiert sich damit wieder für ihre künftigen (von Privathand ausgehenden) Aktivitäten und Aufgaben wie einst als 'Roter Elch'. Auf der Rückfahrt von Berlin-Neukölln nach Neustrelitz wurde in der beschriebenen imposanten Fahrzeugkette am 27.8.2012 auch noch die Diesellok 273 006 (eine Maschine des Typs 'G 1206') mitgeführt. Leider kann von dieser Fahrzeugkette an dieser Stelle kein Bild geboten werden und ebenso keine Aufnahme von der 'Lollo'-Lz-Fahrt Lübeck-Neustrelitz am 27.7.2012. Stellvertretend zeigen die beiden Bilder oben die hist. Lok V 160 003 bei früheren Überführungs-Lz's von Lübeck ins Bahnwerk Neustrelitz und umgek. im April 2007 in Grevesmühlen und im Mai 2008 in Bad Kleinen. Fotos: Jürgen Bühring.

Nachtrag: Einen weiteren interessanten Überführungseinsatz hatte V 160 003 im Verlauf ihres aktuellen Neustrelitz-Einsatzes tz absolvieren, als sie am 25.+26.9.2012 eine hist. CFL-Diesellok u. einen luxembg. Museums-VT von d. luxembg.-dt. Grenze üb. Trier, Cochem, Koblenz, Bonn-Beuel, Oberhausen, Hamm, Minden, Nienbg., Verden, Rotenbg., Hambg., Büchen, Bad Kleinen, Güstrow u. Neubrandenbg. nach Neustrelitz ins dortige Bahnwerk schleppte !

## 2) Mit der V 200 007 zum Wattenmeer

Auch die zweite der beiden in Lübeck beheimateten Museums-Groß-Diesellokomotiven hielt sich in jüngster Vergangenheit für mehrere Wochen außerhalb ihres Trave-Standortes auf. Gemeint ist die vom Lübecker HEL-Verein betreute und betriebene und auch anderer Stelle dieser LBE-Folge erwähnte DB-Museumslok V 200 007. Sie wurde am 29.7.2012 und an den drei darauf folgenden August-Wochenenden (jeweils am Sa + So) auf der Bahnlinie Niebüll - Dagebüll im hohen Norden von Schleswig-Holstein zur Beförderung von je drei planmäßigen Personenzugpaaren pro Einsatztag verwendet. Dieser Gasteinsatz fand auf der genannten, der Norddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH (NEG) gehörenden Eisenbahnstrecke in Vertretung für die eigentlich hier an den o. a. Tagen vorgesehene Dampftraktion statt. Die sommerlichen Dampflokeinsätze im NEG-Personenverkehr besitzen bereits eine langjährige Tradition. Die hierfür 2012 eingeplante Dampflokomotive S 1216 aus Kappeln fiel kurzfristig für das NEG-Dampf-Gastspiel aus und eine Vertretung stand nur durch eine historische Kollegin der Dieseltraktion in Form von V 200 007 aus Lübeck zur Verfügung. Die zog nun ohne Dampf, aber nicht minder interessiert und bewundernd beobachtet und beachtet die der NEG zur Verfügung stehenden RBSH-'Rotlinge' ans Wattenmeer nach Dagebüll und auf die dortige Mole zum Schiffsanschluss zu und von den nordfriesischen Inseln Föhr, Pellworm und Amrum. Einige der von V 200 007 geführten Züge waren wagenmäßig verstärkt durch die Wagen der DB Fernverkehrs AG, die auch außerhalb der V-200-Einsätze auf der NEG-Strecke als IC-Kurswagen nach/von Dagebüll rollen. Dann von NEG-Triebfahrzeugen befördert. Gelangte am 23.6.2012 mit der historischen Lok V 200 033 in Schönberger Strand eine V-200-Maschine direkt an den schlesw.-holsteinischen Ostseestrand (wovon auch an anderer Stelle dieser LBE-Folge ausführlich berichtet wird), so rollte mit V 200 007 am 29.7.2012 und im August 2012 gleich an insges. sieben Tagen jew. mehrmals täglich eine weitere Lok dieser Baureihe direkt an schlesw.-holsteinisches Meerwasser - aber diesmal an das der Nordsee. Ein detaillierter Bericht über dieses interessante V-200-Gastspiel erscheint in der nächsten LBE-Folge, dann auch wieder mit geschichtlichem Hintergrund; denn V 200 007 weilte durch ihr diesjähriges Gastspiel nicht zum ersten Mal auf der Bahnlinie Niebüll-Dagebüll !!!

Fahrten mit Zügen direkt bis an die Anleger von Fährschiffen heran, sind für die Lübecker Lok V 200 007 noch in guter Erinnerung, als diese noch als aktive Bundesbahn-Maschine Zugleistungen bis in den Ostsee-Fährbhf. Puttgarden bzw. von dort aus vollbrachte. Das sogar ebenfalls noch als Museumslok nach 1984. Und 1991 war diese Lok sogar im



DR-Fährbhf. Sassnitz zu Gast. Heute sind Besuche von V 200 007 in Ostsee-Fährbahnhöfen extrem selten geworden. Von unmittelbarer Meeresluft wurde diese Diesellok aber im August 2012 an einer ganz anderen Stelle umweht - nämlich an der Nordsee, wo die o. a. Museums-Maschine an insgesamt sieben Tagen im Fährbahnhof Dagebüll Mole zu erleben war. Oben ist sie am 12.8.2012 im genannten Bahnhof in Fährschiff-Kulisse zu sehen.

Foto: Jürgen Bühring.

Die Lübecker Museums-Diesellok V 200 007 abfahrtsbereit mit einem NEG-Personenzug nach Niebüll auf der Dagebüll-Mole am 12.8.2012.

In diesem Zug befinden sich an dessen Ende auch zwei IC-Wagen der DB Fernverkehrs AG, die als durchgehende Kursw.-Verbindungen ab Dagebüll laufen. Es schließt sich in der Zugmitte vor den beiden den Zugstamm bildenden RBSH-Wg. der NEG-Maschinenwagen an, der die Klimaanlage der IC-Wagen mit der notwendigen Energie versorgt.

Alle Gastfahrten der Lok V 200 007 auf der NEG-Strecke fanden bei schönem Wetter statt.

Da machte es auch noch mehr Spaß, in den V-200-geführten Zügen dieser Bahnlinie durch die nordfriesische Landschaft hindurch mitzufahren, wie es auf dem unteren Bild gezeigt wird.

Fotos:  
Jürgen Bühring.

Weitere schöne Aufnahmen der o. a. Fahrten erscheinen in der nächsten LBE-Folge.



# Fahrzeughilfe für den Regional-Personenverkehr auf der Schiene

Auch diesmal leisteten außerhalb von Schleswig-Holstein ansässige Betriebe und Niederlassungen der DB Regio AG der ebenfalls zu dieser Firma gehörenden Regionalbahn Schleswig-Holstein (RBSH) für den hier während der diesjährigen 'Kieler Woche' erhöhten Fahrzeugbedarf Hilfe bei der für die Dauer dieser Veranstaltung notwendigen Aufstockung des Rollmaterials im bahngestützten Regional-Personenverkehr. Der Bestand der ohnehin schon seit einiger Zeit durch Leihgaben verstärkten Reihe von Triebzügen der Baur. 628/928 wurde bei der RBSH für die 'Kieler Woche' durch folgende zusätzliche 628/928-Garnituren erweitert:

628/928 290	Heimat-Stützpunkt	Ludwigshafen/Rhein
628/928 316	Heimat-Stützpunkt	Ludwigshafen/Rhein
628/928 591	Heimat-Stützpunkt	Aschaffenburg/Schöllkrippen / (WestFrankenBahn/WFB)

Leihweise kman zur RBSH in dieser Zeit auch die folgenden 218-Maschinen:

218 450	Heimat-Stützpunkt	Braunschweig
218 471	Heimat-Stützpunkt	Kempten/Allgäu

Und aus Nordrhein-Westfalen wurde mit den folgenden, in Aachen beheimateten Doppelstockwagen (älterer Bauart mit Klappfenstern) ausgeholfen:

Nr. 26 35 125  
Nr. 26 35 133  
Nr. 36 35 087

Es kamen zur Aushilfe ebenfalls Elektrolokomotiven der Baureihe 112 aus anderen DB-Regio-Bereichen für vom 10. bis zum 17. Juni 2012 dauernden 'Kieler Woche' nach Schleswig-Holstein - unter anderem Lok 112 177.

Die o. a. Fahrzeuge kamen im genannten Zeitraum auch ab/bis Lübeck zum Einsatz. Dieses was die Diesel-Tfz. und die Wagen betrifft vor allem auf der Strecke Kiel-Lübeck. Die ausgeliehenen 628/928 konnte man aber auch auf der Strecke zwischen Lübeck und Fehmarn antreffen. Die drei Aachener Doppeldecker wurden zusammen mit einem einstöckigen RBSH-Steuerwagen (Nr. 34 301) als derart kombinierte Wendezugseinheit verwendet.

Auch ausschl. aus RBSH-Eindeckern ('Rotlingen') gebildete Wendezugseinheiten liefen in der Zeit der 'Kieler Woche' im RE/RB-Dienst der Strecke Kiel-Lübeck. Außer den planmäßig hier lokbespannt fahrenden Sprinter- und Ausflugszügen verkehrten in dieser Zeit auch viele andere Züge, die sonst aus Triebwagen bestehen, als lokbespannte Einheiten und das meistens mit Doppelstockwagen. Die verbliebenen Triebwagen-Züge wurden sämtlich verstärkt.

Vor allem in den Abend- und Nachtsunden verkehrten zwischen Kiel und Lübeck zur Zeit der 'Kieler Woche' auch zusätzliche Züge. Ebenso setzte die RBSH an den Wochenenden dieser Veranstaltung Triebwagen-Züge zwischen Kiel Hbf und Schönberg/Holst. ein, wo sonst kein regelmäßiger Personenverkehr stattfindet. Über diese Züge wird auch an anderer Stelle dieser LBE-Folge berichtet.

Nach der o. a. internationalen Segel-Großveranstaltung gab die RBSH alle dafür ausgeliehenen Fahrzeuge wieder an die DB-Regio-Bereiche zurück, in denen sie eigentlich ihre Heimat haben. Eine Ausnahme hiervon bildeten die o. a. Triebzüge 628/928 290 + 628/928 316, die auch über die Kieler Woche hinaus noch weiterhin als Leihfahrzeuge bei der RBSH verblieben und hier vornehmlich für Zugdienste ab/bis Lübeck eingesetzt wurden und werden.

LÜBECKER ZUGVERKEHR  
RUND UM DIE  
KIELER WOCHE

\*\*\*\*\*

Die diesjährige Kieler Woche ließ erneut im regionalen Personenverkehr auf Lübecks Gleisen mehrere interessante Zugformationen auftauchen. Daran beteiligt war auch der hier abgebildete Dieseltriebzug 628/928 591, der eigentlich zum Betrieb 'WestFrankenBahn' (WFB) der DB Regio AG gehört und für die Dauer der Kieler Woche zur dortigen Eisenb.-Fahrzeughilfe an den ebenfalls zur DB Regio AG gehörenden Betrieb 'Regional-Bahn Schl.-Hblst. (RBSH) ausgeliehen war. Dabei kam dieser in Aschaffenburg bzw. Schöllkrippen beheimatete 628/928-Triebzug vor allem auch in RBSH-Zugläufen ab/bis Lübeck zum Einsatz, wie z. B. in dem auf den nebenstehenden Fotos in Lübeck Hbf abgebildeten RB-Kurs von Kiel. An dem waren als zweite Einheit von seiner 628-Doppeltraktion auch noch die Fahrzeuge 628/928 221 beteiligt, die eigentlich in Ludwigshafen/Rhein stationiert sind. Sie gehören zu einer längerfristigen RBSH-Mobilitätshilfe wegen anhaltender Kapazitätslücken im eigenen 648-Fuhrpark. Der o.a. WFB-Triebzug wurde dagegen gleich nach der Kieler Woche in seine fränkische Heimat zurück gegeben. Seine nebenstehenden Aufnahmen in hanseatischen Gefilden entstanden am 10.6.2012.

Fotos:  
Michael Hecht.



Auch Leih-Lokomotiven gehörten zur RBSH-Fahrzeug-Flottenverstärkung im Verlauf der diesj. Kieler Woche. Die eine von ihnen war die Maschine 218 450, die sonst im Stützpunkt Braunschweig d. DB Regio AG ihre Heimat hat. In Kieler Leihfähigkeit beförderte sie am 17.6.2012 den RE 21 618 von Lübeck nach Kiel u. rollte dabei in Lübeck Hbf auch an dem hier auf Gl. 3 abgestellten, zu längerfristiger RBSH-Fahrzeuganleihe gehörenden Triebzug 628/928 689 aus Limburg/Lahn vorüber. Am Vortag, dem 16.6.2012, schob 218 450 die Wagen d. RE 21 626 von Lübeck Hbf nach Kiel. Der RBSH-Lok 218 339 war es dagegen vorbehalten am 21.6.2012 den RE 21 616 von der Trave an die Förde zu bringen. Hier kurz vor Abf. in Lübeck Hbf, wobei der 1/2 Std. später als RB nach Kiel folgende 648 schon hinter den Fahrzeugen des o.a. RE auf Bahnsteig-Bereitstellung wartet. Auch alle o.a. RE fahren sonst als Triebwagen u. verkehren nur während der Kieler Woche in lokbespannten Kursen.

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



Auch lokbespannte Zügeinheiten, die ausschl. aus einstöckigen Wagen bestanden, kamen während der Kieler Woche auf der Strecke Lübeck-Kiel zum Einsatz.

Unter anderem setzte sich d. von Lübeck nach Kiel fahrende RB-Zug 21 656 am 23.6.2012 wagenmäßig ausschließl. aus einstöckigen n-Wagen ('Rotlingen') der RBSH zusammen. Der Steuerwag. (34 155) dieser Wagengarnitur war offensichtl. defekt und wurde von RBSH-Lok 218 407 ersetzt, als der o. a. Zug Lübeck Hbf Ri. Kiel verließ. Am Schluß d. Fahrzeugformation lief 218 471, die sich d. RBSH für die Kieler Woche in Kempten/Allgäu (!) ausgeliehen hatte. Auch die Leih-Lokomotiven gingen nach d. Kieler Woche sofort an ihre Heimatstützpunkte zurück. Eine weitere Wageneinheit bestand auf der Bahnlinie Lübeck-Kiel während der o. a. Segel-Veranstaltung gemischt aus drei doppelstöckigen Wagen u. einem einstöckigen Steuerwag. Ein derartiger 1 1/2-Decker-Zug fuhr hier auch schon während d. Kieler Woche 2010, als das Foto unten links bei Ausfahrt aus Lübeck Hbf nach Kiel entstand.

Fotos: Oben Mitte = Andrea Hammer. Oben, Unten Mitte und ganz unten links u. rechts = Michael Hecht.



## IM HÖCKER-FORMAT ALS 1 1/2-DECKER UNTERWEGS AUF LÜBECK'S SCHIENEN UND STRASSEN

\*\*\*\*\*

'Höckerförmige' Fahrzeugformationen und Fahrzeugeinheiten zur Personenbeförderung auf Schiene und Strasse waren und sind in Lübeck grundsätzlich eher selten und nicht oft anzutreffen - aber es gab und gibt die 1 1/2-Decker-Mobilität auch hier. Bei der Deutschen Bundesbahn war sie in und um Lübeck immer dann in Betrieb, wenn hier die Doppelstockwagen der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) zusammen mit einstöckigen Reisezugwagen (meist Mitteleinstiegswagen und/od. Silberlinge) zum Einsatz kamen. Und das war oft; denn die alte DB setzte die ehem. LBE-Doppeldecker nur selten als Einzelwagen ohne beigegebene Eindecker ein. In den langen Eilzügen der Bahnlinie Hamburg-Lübeck waren bis 1977 in vielen Kursen Doppelstockwagen der ex-LBE enthalten, die sich dann im wahrsten Sinne des Wortes aus der Wagenkette der Eindecker, mit der die Doppeldecker zusammen fuhren, emporhoben. Die LBE-Doppelstockwagen gehörten ja bei der Bundesbahn zu deren wenigen zwei-etagigen Reisezugfahrzeugen. Lübeck war Haupteinsatzgebiet der doppelstöckigen Fahrzeug-Einzelgänger aus ehem. Privatbahnbeständen, deren letzte Exemplare 1978 ausgemustert wurden. Gerettet werden konnte danach eines von ihnen, daß der 2012 aufgelöste Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) weiterhin für Sonderzugfahrten einsetzte. Nun wieder überwiegend als Einzelfahrzeug, zuweilen aber auch zusammen mit einstöckigen Wagen. Durch die Deutsche Einheit und die Gründung der neuen DB kam es nach 1990 auch in alten Bundesbahn-Gefilden zu einem konzentrierten und umfangreichen Einsatz neu entwickelter Doppelstockwagen, die schließlich auch ihren Weg nach Lübeck und sein Umland fanden - insbesondere auf die Bahnlinie Hamburg-Lübeck. Hier verkehren nun seit einigen Jahren moderne doppelstöckige Züge, die artrein aus zwei-etagigen Wagen bestehen. Nur in seltenen Ausnahmefällen präsentieren sich in Lübeck Züge, die gemischt aus ein- und doppelstöckigen Wagen gebildet sind, wie es hier zu alten Bundesbahnzeiten bis 1977 ja noch ein alltägl. Bild war. Heute sind vor allem während der 'Kieler Woche' derartige 1 1/2-Decker-Formationen im Lübecker Zugverkehr zu finden. Dann stets auf der Strecke nach Kiel. In der Regel bestehen diese 'Höckerzüge' dann aus einstöckigem Steuerwagen und drei Doppeldeckern dahinter. Derartige Formationen waren im Lübecker Hbf während der Kieler Woche 2010 und 2012 zu sehen.

Auch Omnibusse der 1 1/2-Decker-Bauart gehörten einst zum Lübecker Verkehrsgefüge. Die Firma Dahmetal (heute Dahmetal Verkehrs-Gesellschaft mbH/DVG) setzte in ihrem auch nach Lübeck hinein führenden Linienbusverkehr in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre derartige Busse zwischen dem Kreis Herzogtum Lauenburg und der Hansestadt ein. Es handelte sich um gebraucht erworbene 1 1/2-Decker-Busse des Fabrikates Ludewig, die das Dahmetal-Busunternehmen hauptsächlich im Schülerbuseinsatz verwendete. Dabei waren die hier sehr ungewohnt wirkenden Busse dieser Bauart aber auch oft auf dem ZOB in Lübeck zu Gast. Meist präsentierten sie sich dabei noch in den Farbblackierungen ihrer Vorgängerbetriebe. Dahmetal hatte seine 1 1/2-Decker bei den Verkehrsbetrieben in Köln und Aachen erworben. Ihr Einsatz in und um Lübeck blieb aber insgesamt nur eine kurze Episode; denn relativ schnell trennte sich die Firma Dahmetal wieder von ihren 'Höckerbussen'. Insgesamt konnte sich diese Bus-Bauart in Lübeck nie durchsetzen. Im eigentlichen Stadtlinienverkehr der Hansestadt wurde 1967 für kurze Zeit ein derartiger Bus erprobt. Er fand aber beim Publikum keine Begeisterung und eine Beschaffung von 1 1/2-Decker-Bussen wurde daraufhin beim damaligen Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Lübeck schnell wieder verworfen. Wesentlich erfolgreicher gestaltete sich in Lübeck der Einsatz von echten Doppeldeck-Bussen, die hier immerhin fast 65 Jahre lang im Linienbusverkehr Verwendung fanden. Insbesondere zwischen der Lübecker Kernstadt und dem Seebad Travemünde. Aber der Linienbuseinsatz von doppelstöckigen Fahrzeugen ist hier nun auch schon einige Jahre vorbei. In doppelstöckigen Eisenbahnwagen der DB Regio AG kann man dagegen nach wie vor durch Lübeck und an den Wochenenden auch nach Travemünde rollen.

Klassische 1 1/2-Decker-Zugseinheit in Lübecker Bundesbahnzeiten der 1970er Jahre: DB-Diesellok 220 021 mit Doppeldecker der ehem. LBE (ex LBE-Wg. 5 bzw. DB-Wg. 20 803) und zwei Bundesbahn-Eindeckern (1 ym + 1 nf) als Wendezugseinheit des E 3028 von Hamburg Hbf am 19.6.1976 in Lübeck Hbf.



Derartige Garnituren liefen vor den einstöckigen Stamm-Wagenketten der Hamburger Eilzüge mit der dann in Zugmitte fahrenden 220, aber zuweilen auch als Kurzzüge ohne weitere Fahrzeuge - so wie abgebildet u. das dann auch in Tagesrandzeiten am Wochenende in Eilzugkursen der Strecke Hamburg-Lübeck.

1 1/2-Decker-Revival auf Lübecker Schienen anl. der 'Kieler Woche' im Jahre 2010: Wieder mit Wendezugseinheiten ähnl. denen der 1970er Jahre. Diesmal aber mit Lok Baur. 218 und überwiegendem Doppeldecker-Anteil der Gesamt-Fahrzeugformation. Zwei ältere Leih-Doppeldecker aus Berlin liefen dabei zusammen mit einem modernen RBSH-Doppelstockwagen.



Hier ist dieser 'Höckerzug' im Juni 2010 in der Abstellanlage von Lübeck Hbf zu sehen. Seine Lok war damals die RBSH-Maschine 218 413. Gut zu sehen ist der Unterschied zwischen den Berliner Doppeldeckern und dem RBSH-Doppelstockwagen modernerer Bauart. Der 'Höckerzug'-Einsatz nach/von Lübeck war damals eine Wochen-Episode, die sich erst zur 'Kieler Woche' 2012 wiederholte. Diesmal mit Leih-Doppeldeckern aus Aachen, die artein mit einem einstöckigen RBSH-Steuerwagen liefen.

1 1/2-Decker-Fahrzeuge gab es auch im Lübecker Linienbusverkehr der 1970er Jahre. Durch Busse der Firma Dahmetal, die diese für hanseatische Gefilde ungewöhnlichen Busse gebraucht in Köln u. Aachen (!) gekauft hatte. Hier einer d. Aachener 1 1/2-Decker-Busse noch im Außenanstrich seines ursprgl. Heimatbetriebes, aber schon in neuer, nördl. Heimat am 5.11.1977 im Dahmetal-Betriebshof.



Fotos: Michael Hecht.

Hier noch einmal  
seltene anderthalb-  
stöckige Fahrzeug-  
impressionen in  
der Lübecker Region.  
Stets nur kurze  
Episoden.

Vergessen werden  
darf dabei auch  
nicht der Besuch d.  
historischen DB-  
Rheingold-Aus-  
sichtswagens in  
einem Advents-  
Sonderzug von Köln  
nach Lübeck und zur-  
im Dez. 2010.

Auch die berühmten  
und beliebten  
Aussichtswagen d.  
Neuzeit-Rheingold's  
gehörten zur Fahr-  
zeugart der 1 1/2-  
Decker. Bei der  
alten DB waren es  
sogar die einzigen  
geschlossenen  
Einzel-Fahrzeuge  
dieser Art. Zwei  
dieser besonderen  
Wagen blieben in  
Deutschland der  
Nachwelt erhalten u.  
kommen hier als  
historische Fahr-  
zeuge nach wie  
vor zum Einsatz.  
SO wie der eine  
von ihnen im  
Dez. 2010 nach  
Lübeck, wo er für  
die hier seltenen  
1 1/2-Decker-Gast-  
spiele sorgte.  
Hier zu sehen bei  
Einfahrt nach  
Lübeck Hbf und an-  
schließender Ab-  
stellung dort. Im  
Dez. 2012 wird d.  
Rheingold-'Kanzel-  
wagen' im Rahmen  
einer weiteren  
Adventsfahrt von  
Köln erneut  
Lübeck besuchen.

Fotos:  
Michael Hecht.

