

Auch am Hgbf  
 und am ehem.  
 Bw (mit seinem  
 noch vorhandenen,  
 heute völlig  
 leer stehenden  
 Groß-Vierkant-  
 schuppen) ging  
 es erneut vorbei.  
 Danach durch-  
 fahrenderweise  
 durch den Lübecker  
 Hbf hindurch auf  
 den zweigleisigen  
 Streckenabschnitt  
 Lübeck -  
 Bad Schwartau, der  
 an der Abzweig-  
 stelle 'Wr' ver-  
 lassen wurde, um  
 hier die Bahnli-  
 nie nach Lübeck-  
 Travemünde zu  
 erreichen.



Fotos:  
 Oben =  
 Hans-Joachim Klaas  
 Mitte u. Unten =  
 Andrea Hammer.



Die Abzweigstelle 'Wr' liegt im Grenzbereich zu Lübeck's Nachbarstadt Bad Schwartau und nahe der Lübecker Teerhofsinsel. An dieser Abzweigstelle trennen sich die Strecken nach Kiel u. Puttgarden von der Travemünder Bahnlinie, wobei das nördliche Abzweigstellen-Areal von der Autobahn A 1 überquert wird.

Die im vergangenen Jahrzehnt größtenteils zweigleisig ausgebaute Bahnlinie nach Lübeck-Travemünde führt bei Lübeck-Kücknitz mitten durch den Friedhof Waldhusen hindurch. An diese Friefhofs-durchfahrt schließt sich im Verlauf der Travemünder Bahnlinie deren Abzweigstelle 'Lübeck-Kücknitz' an. Hier endet der zweigleisige Abschnitt dieser Bahnlinie und sie teilt sich in jeweils eingleisige Streckenbereiche zum Strandbahnhof u. zum Skandinavienkai in Lübeck-TRavemünde auf.

Auch die am 24. und 25.8.2013 von Schlutup zum Skandinavienkai rollenden LPA-Sonderzüge führen durch den Waldhusener Friedhof hindurch und wechselten kurz darauf an der o.a. (ferngesteuerten) Abzweigstelle auf das Gleis zum Skandinavienkai.

Fotos:  
Andrea Hammer.





Ab der Abzweigstelle Lübeck-Kücknitz bewegten sich die am 24. und 25.8.2013 von Lübeck-Schlutup nach Lübeck Skandinavienkai rollenden LPA-Sonderzüge ein weiteres Mal auf einem Gleis, auf dem planmäßige Züge des Personenverkehrs nicht zu finden sind. Zugleich verliessen diese Züge nun das Streckennetz der Deutschen Bahn AG (DB Netz AG) und benutzten jetzt die Schienen der Lübeck Port Authority (LPA), die ja auch als Veranstalter für alle Fahrten der Damfzüge in Lübeck am 24. und 25.8.2013 fungierte. Von der o.a. Abzweigstelle aus fuhren diese Züge zunächst auf dem von d. Strecke nach Lübeck-Travemünde Strand in den Bhf. Lübeck Skandinavienkai (Lsk) führenden Gleis, das zusammen mit dem Gleis der Travemünder Stammstrecke auf gemeinsamer Brücke noch die Lübeck mit Travemünde verknüpfende Schnellstraßen-Verbindg. überquert. Dann ging es durch einen kurzen Tunnel und in einer weiten Kurve zum Westende des Lsk-Bahnhofes weiter.



Fotos:  
 Oben + Mitte = Hans-Joachim Klaas.  
 Unten = Andrea Hammer.



Hier begegneten sich am 24.8.2013 schwarze Lokomotiven. Was nicht damit zusammen hing, daß an diesem Tag noch ein weiteres Dampfross in Lübeck weilte. Das war leider nicht der Fall. Am Westkopf des Bahnhofes Lübeck Skandinavienkai (Lsk) zwischen Lübeck-Kücknitz und Lübeck-Ivendorf standen aber auf hierfür vorgesehenem Kopfgleis zwei Elektrolokomotiven in schwarzer Lackierung, die hier ihre Pause zwischen KV-Zugbeförderungen nach/von Lsk verbrachten. Es handelte sich dabei um Maschinen d. Ellok-Typs ES 64 F 4 (Baur. 189), die mit eigener Kraft in allen gängigen Stromsystemen des elektrifizierten Regelspur-Bahn-Strecken-netzes im gesamten Festlands-Europa zum Einsatz kommen und mit eigener Kraft bis in die europäische Türkei fahren können. Weshalb man diese Lokomotiven auch 'Bosporus-Runner' nennt. Die ES-64-F-4-Maschinen, die am 24.8.2013 ihre Wochenendruhe am Rande des Lsk-Bahnhofes genossen, werden von der Firma EWS eingesetzt und befördern unter anderem die sechsmal pro Woche zwischen dem Lsk-Bhf. u. Hohenbudberg bei Duisburg pendelnden KV-Züge ('Ruhr-Shuttle'). An den schwarzen Ellok-Kolleginnen von EWS vorbei rollte die ebenfalls schwarze WFL-Lok 03 2155-4 mit ihren Personen-Sonderzügen langsam in die Mitte des Lsk-Bahnhofes hinein.

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





Fotos:  
Oben u. Mitte =  
Hans-Joachim Klaas.  
Unten =  
Andrea Hammer.



Von der Abzweigst. Kücknitz aus verläuft das Verbindungsgleis zu dem in den Jahren 1971 bis 1975 errichteten Lsk-Bahnhof in Gefällestrecke, weil dieser Bahnhof in einem tiefen, künstlich für den Bahnhofsbaubau geschaffenen Geländeeinschnitt zwischen Lübeck-Kücknitz und Lübeck-Ivendorf liegt. Im Lsk-Bahnhof sind auch stets V-60-Diesellokomotiven der Firma DB Schenker Rail GmbH (DRS) anzutreffen, die einen Teil der Rangieraufgaben in diesem Bahnhof durchführen. Der Lsk-Bahnhof in Lübeck bildet eine der letzten Domänen für den Einsatz von V-60-Maschinen im Güterverkehr im gesamten Norddeutschland.





Am 24.8.2013 hielten die beschriebenen Dampf-Sonderzüge nach Ankunft im Lsk-Bahnhof zunächst in dessen Mitte, wo Zuglok 03 2155-4 mit einem weiteren Lokumlauf von einem an das andere Ende der Sonderzug-Wagen-garnitur umrangierte wurde.



Fotos:  
Oben = Andrea Hammer.  
Mitte = Hans-J. Klaas  
Unten = Jürgen Bühring





Fotos:  
Oben u. Unten =  
Jürgen Bühring.  
Mitte =  
Hans-Joachim Klaas.



Nach dem beschriebenen und abgebildeten Lokumlauf stand Lok 03 2155-4 wieder mit der Rauchkammer voran vor den Wagen der LPA-Sonderzüge, die ebenfalls nach längerer Zeit einmal wieder Züge des Personenverkehrs in den Lsk-Bhf. brachten.





Nach den Lokum-  
läufen von  
03 2155-4 im Lsk-  
Bhf. drückte die-  
se Maschine die  
Wagen ihrer  
Lübecker Sonder-  
züge in den an  
das östliche  
Ende des Lsk-  
Bahnhofes gren-  
zenden Bereich  
des großen Um- u.  
Verladeterminals  
BALTIC RAIL GATE  
(BRG) hinein, um  
so den Passagie-  
ren dieser Son-  
derzüge einen  
Eindruck und Über-  
blick dieser ge-  
waltigen Güter-  
verkehrs-Anlage  
zu vermitteln.  
Das Baltic Rail  
Gate wurde in d.  
ersten Hälfte des  
vergangenen Jahr-  
zehnts errichtet.  
Seine Gleise  
bilden seither  
eine zweite östl.  
Fortsetzung des  
Lsk-Bahnhofes.  
Vorher bestand  
die östliche  
Fortführung der  
Gleise des Lsk-  
Bahnhofes aus-  
schließl. in den  
zu den südlich-  
sten Fähranlegern  
des Skandinavien-  
kais führenden  
Schienen (Kai-  
gleise). Das BRG-  
Gelände entstand  
neu westlich da-  
von.

Auf dem mittleren  
und unteren Bild  
ist rechts die o.a.  
Terminalfläche zu  
erkennen, in die  
östl. Gleisfortset-  
zung des Lsk-Bahn-  
hofes hineinführt.

Fotos:  
Andrea Hammer.





Durch die LPA-Sonderzüge am 24.8.2013 fuhren erstmals von einer Dampflokomotive beförderte Züge in den Bereich des BRG-Terminals und es hielt sich hier erstmals eine Dampfplok auf !!!!!!!!!!!!!!!

Auf dem mittleren Bild ist links auch sehr gut das neue Gleis zu sehen, das erst 2012/2013 neu errichtet wurde und als sechster Schienenstrang die fünf ursprüngl. bei BRG-Errichtung verlegten Gleise in der Anlage des Baltic Rail Gates ergänzt. Nach einem Jahr Bauzeit wurde das neue BRG-Gleis 6 am 22. Mai 2013 in Betrieb genommen. Es verkörpert auch die erste Ausbaustufe der Kapazitätserweiterung für die BRG-Anlage und wurde unter anderem im Zusammenhang mit der Einrichtung des neuen Ruhr-Shuttle-Zugverkehrs von Travemünde nach Hohenbudberg und umgekehrt errichtet. Die Kosten für den Bau des neuen BRG-Gleises 6 betragen rd. eine Million Euro. Für die Ausführung dieses Gleisneubaues wurden auch die großen BRG-Kranbrücken verwendet.



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



Bildete eine Dampflok am 24.8.2013 auf den Gleisen des Baltic Rail Gates schon als solches eine an dieser Stelle seltene und in diesem Fall sogar eine Premierenrolle verkörpernde Besucherin, so wurde diese zur Spezies absoluter Raritäten gehörende Visite noch dadurch zusätzlich aufgewertet, daß der erste Dampflokaufenthalt im BRG-Bereich auch gleich mit einer Schnellzugmaschine durchgeführt wurde !!!!

In den großen Containermengen dieser Um- und Verladeeinrichtung wirkte aber auch eine Lok wie 03 2155-4 vergleichsweise klein. Die Güterwägelchen an denen diese Lok einst vorüber dampfte, sind eben endgültig Vergangenheit. Damals wurden Güter auf viele kleine Frachtwaggons verteilt, heute werden hierfür rollende Großtransport-Einheiten verwendet, die zuweilen gut und gern Streckenloklänge erreichen.

Geblieben sind (zumindest in Lübeck-Travemünde) die kurzen 'Rangier-Teckel', die sich aber heutzutage mit Dieselkraft bewegen. In Lübeck-Travemünde aber immer noch auf dreiachsigen Speichenrad-Laufwerken mit Stangenantrieb. Wie 'Teckel' eben ....

Fotos: Oben = Hans-Joachim Klaas.  
Mitte = Jürgen Bühring.  
Unten = Michael Hecht.





Während der Sonderzug-Aufenthalte wurden im BRG-Bereich in L-Travemünde die Funktionen und Tätigkeiten der riesigen, zu diesem Bereich gehörenden und auf einer großen Breitspurbahn rollenden Kranbrücken erklärt. Der Bewegungen und Arbeiten wurden eindrucksvoll vorgeführt u. präsentiert, was sich von den Sonderzugwagen aus bestens beobachten ließ, zumal auch jeweils eine der Groß-Kranbrücken an der gesamten Sonderzug-Fahrzeugeinheit vorüber und zugleich über sie hinweg rollte. Der gesamte BRG-Bereich versteht sich offiziell als 'Intermodalterminal'. Die gesamte Anlage gehört der Baltic Rail Gate GmbH.

Nach dem dortigen Besuch verließen die LPA-Sonderzüge wieder den BRG-Bereich und rollten nun auch nochmal unter dessen Grenzstelle für den elektr. Zugverkehr im benachbarten Lsk-Bahnhof hindurch.

Interessanterweise entsprechen die Anlagen d. Strecken-Elektrifizierung am äußersten Ost-Ende des Lsk-Bahnhofes und an der o.a. Grenzstelle mehr den Bau- u. Installations-Ausführungen, die man von ausländischen Bahnen her kennt - insbesondere auch aus der Schweiz. Neben den bei Auslandsbahnen vielfach zu findenden festen Quertragwerken fallen aber unabhängig davon auch die festen Stromzuführungswege in Form von regelrechten Schienen auf.

Fotos:  
 Oben u. Mitte =  
 Jürgen Bühring.  
 Unten =  
 Hans-Joachim Klaas.

