

Bahnstrecken-Elektrifizierung mit fester Schiene - an Stelle von Fahrdrabt kennt man sonst nur von Stadtschnellbahnen u. in Europa von südeuglischen Bahnlinien, wo die Stromschienen dann aber neben den Fahrwegschienen als gewissermaßen jeweils '3. Schiene' verlaufen und nicht über den Gleisen. So ist es aber interessanterweise im Ostbereich des Lsk-Bahnhofes in Lübeck der Fall. Von den LPA-Sonderzügen war diese Rarität des Bahnbetriebes gut zu sehen. Bis zur oben und in der Mitte abgebildeten Stelle können Elektrolokomotiven im Lsk-Bahnhof mit eigener Kraft fahren. Das Ende des auch Strom führenden Fahrweges ist auf den beiden neben stehenden Bildern deutlich zu erkennen.



Von Diesellokomotiven werden Elektrolokomotiven aber abgebügelt und ohne eigene Kraft gewissermaßen als Wagen laufend über die abgebildete Strom-Endstelle hinaus auch oft in den für den elektrischen Fahrbetrieb nicht ausgerüsteten BRG-Bereich geschleppt und hier schon an die Züge gehängt, die die Elektrolokomotiven vom Lsk-Bhf. aus durch Deutschland (und teilweise auch darüber hinaus) befördern sollen. Bis zum Beginn des elektrifizierten Teiles vom Lsk-Bahnhof werden die Elektrolokomotiven dann wieder von Dieselmotoren incl. der hinter der jew. Ellok hängenden KV-Züge gezogen.



Mit eigener Kraft bewegen sich auf den Gleisen des BRG-Bereiches ausschl. Diesellokomotiven und (wie am 24.8.2013) ÄUßERST selten mal Dampflok-gäste. Bei den Diesellokomotiven sind es in der Regel (wie unten abgebildet) Maschinen d. Firmen DBS und NRS.



Fotos:  
Andrea Hammer.

Zu den oben erwähnten festen Fahrwegschienen für den elektrischen Fahrbetrieb ist noch zu ergänzen, daß mit derartigen Schienen und in der Bauart und Montage, wie sie auch im Lsk-Bhf. in Lübeck-Travemünde zu finden sind, ebenfalls die Gleise im neuen Eisenbahntunnel unter der Innenstadt von Leipzig (der im Dez. 2013 eröffnet wurde) ausgerüstet sind.



Auch bei den Diesel-Fahrten d. LPA-Sonderzüge am 25.8.2013 ging es erstmal unter die Kranbrücken des Baltic Rail Gates, dessen Anlagen und Tätigkeiten auch bei diesen Sonderzugbesuchen unverändert gezeigt und vorgeführt wurden.

Dann rangierte V 100 004 die Wagen der o. a. Sonderzüge in den dem BRG benachbarten und bereits seit der Mitte der 1970er Jahre mit Gleisen ausgestatteten Teil des Lübecker Skandinavienkais. Auch hier findet umfangreiche Um- und Verladung in Vorgängen statt, an denen auch die Eisenbahn beteiligt ist. In jüngerer Vergangenheit werden in diesem Bereich auch wieder verstärkt Neubautos von der Bahn auf's Schiff und umgekehrt verladen.

Mit den LPA-Sonderzügen wurde die NRS-Diesellok V 100 004 am 25.8.2013 seltenerweise auch einmal für Reisezugleistungen eingesetzt. Seit den Tagen ihrer Existenz als ehem. Reichsbahn-Maschine sind derartige Gelegenheiten für diese Lok rar geworden.

Fotos:  
Jürgen Bühring.





Am 25.8.2013  
(Sonntag) war  
es der NRS-  
Diesellok  
V 100 004  
auch vorbehalten,  
die LPA-Sonderzüge  
vom Lsk-Bahnhof  
aus in den BRG-  
Bereich zu beför-  
dern. An diesem  
Tag fuhren diese  
Sonderzüge noch  
sämtlich ü. zusätzl.  
in das außerhalb  
vom BRG-Bereich  
verlaufende Kai-  
gleis-Areal des  
Lübecker Skandi-  
navienkais - also  
die ursprünglich  
und vor BRG-Bau  
einzige Ost-Fort=  
setzung des Lsk-  
Bahnhofes bis an  
den Travestrom  
heran. Auf den  
straßenbahnartig  
in Straßenfahrbahnen  
verlegten Rillen-  
schienen-Gleisen  
des eben beschrie-  
benen Kai-Areals  
durfte die hoch-  
räderrige Dampflok  
03 2155-4 nicht  
zum Einsatz kommen,  
weshalb die LPA-  
Sonderzüge an ihrem  
zweiten Verkehrstag  
ab Lsk-Bahnhof bis  
in den BRG-Bereich  
und danach nun neu  
bis ins Kai-  
gleis-  
gebiet sowie von  
dort zurück zum  
Lsk-Bahnhof von der  
NRS-Diesellok  
V 100 004 befördert  
wurden.

Fotos:  
Andrea Hammer.





Im Kaigleisbereich vom Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde wurden die LPA-Sonderzüge am 25.8.2013 bis an den Fähranleger dieser Großkai-Anlage herangeschoben, über den auch Trajektverladung auf Eisenbahn-Fährschiffe möglich ist. Diese wird hier aber schon seit einigen Jahren nicht mehr regelmäßig praktiziert und kommt heute nur noch sehr selten vor.

In der ersten Hälfte der 1970er Jahre erhielt der 1962 eröffnete Skandinavienkai in L.-Travemünde Vollbahn-Anschluss, um hier auch die direkte Verladung von Eisenb.-Güterwagen auf Fährschiffe durchführen zu können. Diese wurde mit den bald fleißig zwischen Lübeck-Travemünde und Hanko in Finnland pendelnden RAILSHIP-Fähren umfangreich und erfolgreich praktiziert. Die Umspurung der hier transportierten Spezial-Güterwagen auf die finnische Bahn-Breitspur bzw. umgekehrt auf Regelspur für die Land-Weiterfahrt ab Travemünde fand in Hanko statt. Die RAILSHIP-Güterwagen waren interessanterweise (und wohl aus Kostengründen) bei der DR und damit in der DDR eingestellt u. registriert. Als d. offizielle Heimatbhf. der RAILSHIP-Wagen war GREVESMÜHLEN ausgewiesen, was auch so deutlich außen an diesen Wagen vermerkt war! Diese buchmäßige Registerheimat sahen sie aber eigentlich nie. Abgesehen von Transitfahrten war 'der Westen' das Einsatzgebiet für die RAILSHIP-Wagen (und natürlich Finnland). Später kam noch eine Eisenbahnfährverbindung nach/von Malmö in Schweden in L.-Travemünde hinzu. Die wurde jedoch nach relativ kurzer Zeit wieder eingestellt und inzwischen ruht auch d. Trajektverk. zwischen Travem. u. Hanko schon seit einigen Jahren. Die Schienen für Trajektfahrten sind in Travemünde für evtl. u. sehr seltene derartige Fahrten noch vorhanden und ihren weitgehenden 'Dornröschenschlaf' sieht man diesen Schienen deutlich an. Am 25.8.2013 war das nicht anders. Mit 540 Seemeilen befuhr die Eisenbahnfähre Travemünde-Hanko bei ihrer Eröffnung, die weltweit längste Strecke, auf der Bahnwaggons trajektmäßig transportiert wurde. Die neuen u. modernen Um- u. Verladetechniken u. neue Frachtsysteme sowie Anlagen wie das BRG machten diesen Trajektverk. im vergangenen Jahr entbehrlich. Fotos: Jürgen Bühring (tatsächlich aus Grevesmühlen ...)







Da die LPA-Sonderzüge am 25.8.2013 am Lübecker Skandinavienkai zum BRG-Bereich und auf anderen dortigen Gleisen wie eben beschrieben von der NRS-Diesellok V 100 004 befördert wurden, hatte die WFL-Dampflok 03 2155-4 während der o. a. Teil-Sonderzugbeförderungen in Dieseltraktion Pause im Lsk-Bahnhof, für deren Verlauf sie vor dem dortigen Stellwerk abgestellt wurde.

Doch schnell waren diese Pausen auch wieder jeweils vorbei und 03 2155-4 dampfte solo vom o. a. Stellwerk im Mittelteil des Lsk-Bahnhofes an das Ost-Ende dieses im Sommer 1975 eröffneten Bahnhofes.

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





Hier übernahm die WFL-Dampflokomotive 03 2155-4 von der NRS-Diesellokomotive V 100 004 die Wagen der LPA-Sonderzüge am 25.8.2013, um diese Wagen über d. letzte Etappe der Fahrten dieser Sonderzüge durch Lübeck zu schleppen: Vom Lsk-Bahnhof zurück nach Lübeck Hbf. Mit Volldampf ging es dabei aus d Ostbereich des Lsk-Bahnhofes heraus - und dabei auch an dem am 25.8.2013 am Südrand dieses Bahnhofes in Sonntagsruhe abgestellten Diesellokomotiven vorüber. Vorn links Lok 363 676 der Firma DB Schenker Rail (ex-Lok der Deutschen Bundesbahn) und links hinten die seinerzeit an das NRS-Unternehmen verliehene Lok 273 019 der Firma Northrail (Lok d. MaK-Typs G 1200/1300).



Mit Volldampf ging es aus dem Lsk-Bahnhof heraus in Richtung der 'Travemünder Stammbahn'.

2014 wird sich im o. a. Bhf. keine Dampflok blicken lassen; denn die LPA-Fahrten, die in Art der Dampftouren wie sie 2013 stattfanden, im aktuellen Jahr durchgeführt werden, berühren nicht den Lsk-Bahnhof.

Dieses könnte aber durchaus bei einer 2015er-Auflage der LPA-Sonderzüge, wenn diese veranstaltet wird, erneut der Fall sein.

Immerhin werden der Lsk-Bhf. u. die Kaigleise in Lübeck-Travemünde 2015 vierzig Jahre alt und dieses Jubiläum sollte der LPA ja eine entsprechende Geb.-Feier mit dazugehörigen Sonderzügen wert sein.

Warten wir es ab und freuen wir uns schon an dieser Stelle ein wenig auf Jubilars-Dampflok= wolken über dem interessanten Lsk-Bhf. in Lübeck-Travemünde.

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





Bei ihrer Rückfahrt vom Lsk-Bhf. nach Lübeck Hbf dampftend. beschriebenen LPA-Sonderzüge erstmal wieder auf das Gleis, das den Lsk-Bhf. mit der Travemünder DB-Stammstrecke verbindet. Dabei ging es auch nochmal an einer der weiterhin am Westende dieses Bahnhofes abgestellten ERS-Elektrolokomotiven des Typs 'Bosporus-Runner' vorbei.



Auf dem unteren Bild ist unten rechts das Gleis der o. a. DB-Stammstrecke zu sehen. Zwischen der Abzweigst. Lübeck-Kücknitz und dem Travemünder Strandbahnhof (als Streckenende) bewegen sich planmäßig ausschl. Züge des Personenverkehrs der zur DB Regio AG gehörenden Regionalbahn Schleswig-Holstein (RBSH). Diese Züge bestehen aus doppelstöckigen Wendezug-einheiten mit Elektrolokomotiven der Baureihe 112 und Dieseltriebzügen der Baureihen 628/928 sowie 648.



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





Dann rollten die LPA-Dampfzüge, die vom Lsk-Bahnhof nach Lübeck Hbf führen, erneut auf die Brücke, auf der Lsk- und Travemünder Stamm-Strecke gemeinsam die Schnellstraße Travemünde-Lübeck überqueren. Auch der in allen dieser Züge mitgeführte, auf dem mittleren Bild gut erkennbare HEL-Gesellschaftswagen war stets gut besetzt. Aber nicht nur von ihm, sondern auch allen anderen Sonderzugwagen aus konnte man gut die schöne Landschaft genießen, auf der sich die beschriebenen Züge auch zwischen Lsk-Bhf. und Lübeck Hbf bewegten. Wagenmäßig verkörperten die Fahrzeuge, aus denen diese Züge gebildet waren, viele Typen und Bauarten des Rollmaterials, das einst zu Reichs- u. Bundesbahnzeiten in den Personenzügen auf der Travemünder Strecke eingesetzt wurde. Es fehlte nur der Doppelstockwagen der ehem. LBE. Als es (bis 2010) noch einen derartigen Wagen als Museumsfahrzeug in Lübeck gab, lief der auch oft in Sonderzügen, wie sie die LPA wieder 2013 auf die Reise schickte. Der ex-LBE-Doppeldecker stand für die aktuelle Auflage derartiger Züge leider nicht mehr zur Verfügung .....

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





Nach der Brücken-  
 überquerung er-  
 reichten die LPA-  
 Dampfzüge auf ihrer  
 Rückfahrt vom Lsk-  
 Bahnhof nach  
 Lübeck Hbf erneut  
 die Abzweigstelle  
 Lübeck-Kücknitz  
 und rollten gleich  
 danach nochmal  
 durch den Friedhof  
 Waldhusen hindurch.  
 Auf dem oberen Bild  
 ist links unten  
 das Geländer zu se-  
 hen, das zu der  
 Brücke gehört, auf  
 der die Bahngleise  
 über die die beiden  
 Friedhofsteile  
 verbindende Strasse  
 geführt wird. Ab  
 der o. a. Abzweig-  
 stelle wurde auf  
 dem westlichen  
 Schienenstrang des  
 zwischen den Abzw.-  
 Stellen Kücknitz u.  
 Wr verlaufenden  
 Gleispaares in  
 Richtg.d.Lübecker  
 Zentrums zurück ge-  
 dampft. Durch den  
 hier möglichen Gleis-  
 wechselbetrieb kann  
 für eine derartige  
 Fahrt sowohl das  
 östl. als auch das  
 westl. Gleis be-  
 nutzt werden. Am  
 Rande von Lübeck's  
 Nachbarstadt er-  
 reichten die LPA-  
 Dampfzüge am 24.  
 und 25.8.2013 an  
 der Abzweigstelle  
 Wr erneut den  
 Streckenabschnitt  
 Bad Schwartau -  
 Lübeck Hbf.



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



Auf dem Streckenabschnitt Bad Schwartau - Abzweigstelle Wr - Lübeck Hbf erreichten die beschriebenen und abgebildeten LPA-Sonderzüge nach rd. dreistündiger Gesamtfahrt wieder den Lübecker Hbf, wo diese Sonderzüge ihre ungewöhnliche u. interessante Reise auf hanseatischen Trave-Gleisen beendeten.



Zwischen der ersten und der zweiten Tour der jew. am 24. und 25.8.2013 insgesamt drei Dampfzugfahrten rollten deren Fahrzeuge von Lübeck Hbf aus ohne Fahrgäste zum LPA-Betriebsbhf. Lübeck-Vorwerk und von dort in die Posener Str., wo die Wasservorräte der Dampflok 03 2155-4 ergänzt wurden. Nach der zweiten Tour legten die o. a. Fahrzeuge in Lübeck Hbf nur einen kurzen Halt ein und gingen hier sofort in die dritte Sonderzugrunde über, die in Lübeck Hbf jeweils um 16.25 Uhr begann.

Fotos:  
Michael Hecht.



AUCH 2014 WERDEN IN LÜBECK, WIE SCHON MEHRFACH AN ANDEREN STELLEN ERWÄHNT UND ERLÄUTERT, DAMPF-SONDERZUGFAHRTEN DURCHFÜHRT - DIESES IN ÄHNLICHER FORM UND MIT ÄHNLICHEM ABLAUF WIE DIE FAHRTEN, DIE 2013 IN LÜBECK STATTFANDEN UND SOEBEN BESCHRIEBEN WURDEN.