



### SIXTYSIX ON SEVENTYSEVEN - ANOTHER TURN

Am 19. August 2016 (FR) war auf dem LPA-Stumpfgleis 77 am nordöstl. Rand des Lübecker Hbf's erneut eine dieselelektrische Maschine des Loktyps 'Class 66' abgestellt. Dieses wohl aus dem gleichen Grund wie am 2.8.2016, als hier schon eine Lok-Kollegin gleichen Typs für einige Stunden pausierte - also zwischen Düngemittel-Transport-Zugbeförderung nach Lübeck-Vorwerk und Wegfahrt der Wagen dieses Transportes nach deren Entladung am Lübecker Nordlandkai.

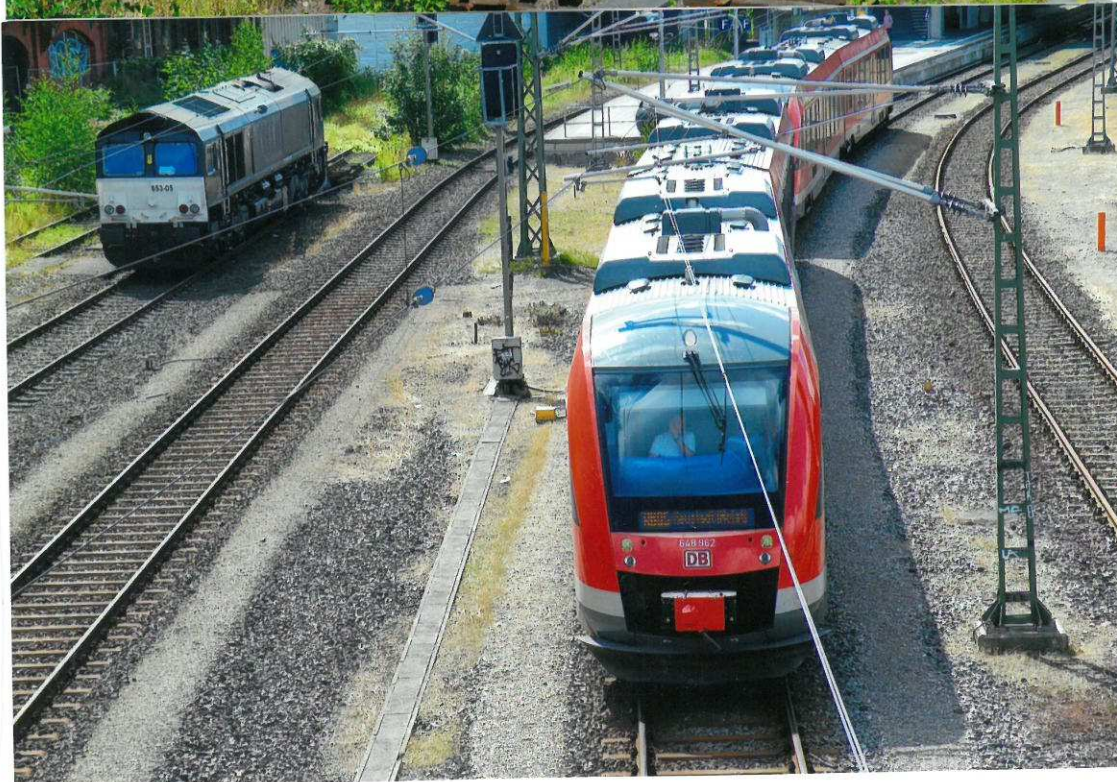
Fotos: Michaël Hecht.



Während am 2.8.2016 eine 'Class 66' der polnischen Firma 'Freightliner PL' (FOL) auf Gleis 77 pausierte, war es am 19.8.2016 eine derartige Lok des US-Unternehmens 'Beacon Rail Leasing Limited' (BRL), genau dessen Maschine 653-05, die die NVR-Nr. 266 115 trägt und momentan an die Firma 'Zero Injuries' für deren Güterzugeinsätze vermietet ist.

Während ihres Lübecker Aufenthaltes am 19.8.2016 begegnete auch die BRL-Lok 653-05 dort DB-Triebfahrzeugen des regulären Zugverkehrs. Oben z. B. dem Triebzug 605 004, d. als ICE von Hamburg nach Kopenhagen unterwegs war und RBSH-Ellok 112 171 im Hamburger RE-Pendeldienst. Unten dagegen zwei von 648 962 angeführten RBSH-Triebzügen, die Lübeck Hbf als RB-Zug nach Puttgarden und Neustadt/Holst. verlassen. In der Mitte brummt DB-Cargo-Diesellok 261 100 an der abgebildeten u. abgestellten BRL-Maschine 653-05 vorbei. Bis Anf.2003 wäre der Zug, den die 261-'Gravita' schleppt, auf dem Gleis gerollt, auf dem am 19.8.2016 der 66-Lokexot stand. Einst bildete dieses heutige LPA-Stumpfgleis d. Güterzug-Durchgangsgleis 24 am Oststrand v. Lübeck Hbf.

Fotos:  
Michael Hecht.





Schwarze Lokomotiven sind in Lübeck seit der Aufgabe des planmäßigen Dampflokbetriebes in der Trave-Hansestadt vor fast 50 Jahren (genau im Herbst 1968) nicht mehr ganz so häufig wie einst zu ausschließl. od. überwiegenden Dampfross-Zeiten an dieser Stelle. Elektrolokomotiven in schwarzer Farbe kommen als solche d. Firma ERS immer wieder her. Seltener: auch noch Dampflokomotiven mit Sonder-Reisezügen.

'Schwarze Diesellokomotiven' machen sich auf Lübeck's Gleisen ebenfalls rar. Mit BRLL-Lok 653-05 war am 19.8.2016 mal wieder eine derartige Maschine auf diesen Gleisen zu sehen. Beim LPA-Gleis 77, auf dem die genannte u.abgebildete 'Class 66' am Rand von Lübeck Hbf pausierte, stand sie neben den traurigen Resten des Nordteiles vom einstigen Güterzug-Durchgangs-Gleis 25, das betriebsfähig und befahrbar heute nur noch südlich vom o. a. Hbf vorhanden ist. Auch Gleis 77 war einst Güterzug-Durchg.-Gleis. Die Fläche, auf denen diese Gleise an den Hbf-Bahnsteighallen vorbei verliefen, ist heute noch und nun gleisfrei vorhanden und auf dem oberen u.mittleren Foto deutlich zu sehen. Auf dem unteren Bild ist im Hintergrund Gravita-Lok 261 069 auf Lz-Fahrt zur Travenmünder Strecke zu erkennen. Diese führt vom Hgbf aus zwangsläufig durch Lübeck Hbf hindurch auf dessen Gleis 1. Die BRCL-Lok 653-05 verfügt an ihren Stirnseiten über 'Holland-Lätzchen'!

Fotos:  
Michael Hecht.





Bereits in den 1950er und 1960er Jahren gelang es der Lokbauindustrie in den USA Diesellokomotiven amerikanischer Bauart so zu konstruieren, daß sie auch in Europa zum Einsatz kommen konnten. Unter Teilkonstruktion bei Fabriken des 'alten Kontinents' (genau in Schweden, Dänemark und Belgien) kamen diese Maschinen aus US-Herkunft in nicht wenigen Exemplaren in Dänemark, Norwegen, Belgien, Luxemburg u. Ungarn zum Einsatz und sind hier in Restexemplaren immer noch betriebsfähig vorhanden. Sogar in Deutschland findet man einige dieser Lokomotiven inzwischen. Genauso erfolgreich wie die o. a. Lokkonstruktion war dann die Lokbau-Entwicklung des Typs 'Class 66', die ab dem Ende der 1990er Jahre in grös-



seren Stückzahlen für den Einsatz in vielen Europa-Ländern gebaut wurden - incl. Großbritannien. Die Class-66-Maschinen für den Europa-Export wurden in den USA und in Kanada gebaut - einige auch in Spanien. Sie machen sich vor Güterzügen auf vielen europäischen Eisenbahnstrecken nützlich und gelten als ausgesprochen zuverlässig, wartungsarm und robust. Auch in Deutschland rollen viele Class-66-Maschinen bei verschiedensten Unternehmen. Sogar die DB-eigene Firma 'DB Cargo' setzt einige von ihnen unter der Baureihenbezeichnung 247 ein. Die Class-66-Maschinen wurden vom US-Hersteller 'Electro Motive Diesel' (EMD) konstruiert u. in den beiden Typen-Ausführungen EMD JT 42 CWR und JT 42 CWRM ausgeliefert.

Ebenfalls die Firma 'Beacon Rail Leasing Ltd.' (BRL), ein amerikanisches Vermietungs-Unternehmen für Eisenbahn-Fahrzeuge, verfügt über mehrere Cl.-66-Maschinen, die auch in Deutschland im Einsatz sind. BRL verfügt über Firmensitze in Boston, Rotterdam und London. In Deutschland bewegen sich aus den BRL-Lokpools heraus vor allem Class-66-Maschinen. Eine von ihnen besuchte in Form von BRL-Lok 653-05 am 19.8.2016 Lübeck, wo diese Maschine auf den obigen Bildern am Rand des Hauptbahnhofes der Trave-Hansestadt zu sehen ist.

Fotos:  
Michael Hecht.



## UND NOCH EINMAL ...

... einige Bilder vom östl. Nachbar-Randbereich des Lübecker Hbf's, wo sich einst vor der Kulisse des in den 1920er Jahren errichteten Handelshof-Gebäudes mehrere Gleise befanden, wie es auch noch einmal die neben stehenden Bilder aus den 1960er und 1970er Jahren zeigen. Auf dem obersten Foto verläßt gerade der Saison-Schnellzug Hamburg-Rostock im



Sommer 1971 den ö. a. Hbf auf dessen Bahnsteiggleis 1. Dieser Schnellzug besteht aus DR-Reko-Wagen und die Reichsbahn-Diesellok 118 364 bringt ihn von Lübeck nach Rostock. Auf den Gleisen rechts daneben steht auch direkt am Hbf-Heizwerk ein Rampenwagen für die damals noch in Lübeck (an d. Verläderampe Meierbrücke) existente Autoverladung der auch seinerzeit noch ab/bis Lübeck verkehrenden Autoreisezüge mit ihren doppelstöckigen Kfz.-Transportwagen. Auf dem Foto darunter schleppt die seinerzeit noch mit automatischer Mittelpuffer-Kupplg. versuchsweise ausgerüstete Bundesbahn-Diesellok 220 083 am 15.10.1972 Güterwagen aus dem Gleis 1 des Lübecker Hbf's heraus, d. dort wie auch die Lok selbst an einer DB-Fahrzeugausstellung teilgenommen haben. 220 083 (nicht zu verwechseln mit der zeitweise auch über 'Unicoupler' verfügenden 220 038) war am Anf.der 1970er Jahre nur kurz im Bw Lübeck stationiert, weil man sie wegen ihrer Versuchs- u. Sonderausstattg.hier fast nur vor Güterzügen einsetzen konnte. Selten vor besetzten Reisezügen waren in Lübeck (und auch anderswo) ebenfalls die DB-Rangierlokomotiven des V-60-Typs anzutreffen. Im Okt. 1968 war dieses aber in Lübeck mal der Fall, als die Lok 260 359 einen DB-Sonderzug 'Rund um Lübeck' auf Güter- u.Hafenbahngleisen d. Trave-Hansestadt beförderte.



Dieser vollständig aus dreiachsigen B3yg-Wagen u. einem Gesellschaftswagen bestehende Sdzzg. verließ Lübeck Hbf ebenfalls auf Gleis 1 und bewegte sich später auch auf dem daneben verlaufenden Güterzug-Gleis 24 am Hbf vorbei ! Ganz unten ist im abgebildeten Gesamtbereich nochmal die Versuchs-Diesellok DE 2000 im Sommer 1969 zu sehen. Im Hintergr. auch einer der damals in Lübeck noch alltäglichen Mitteleinst.-Steuerwagen. Fotos: Michael Hecht.



Auf dem neben stehenden Bild präsentiert sich der Lübecker Hbf incl. seines östlichen Nachbarbereiches mit den dortigen Gleisen, dem Hbf-Heizwerk, dem Eilgutschuppen und dem zum Aufnahmezeitpunkt Lübecker Außenstellen von Landesbehörden enthaltenden 'Handelshof'



im Herbst 1976. Auf Gleis 1 des Hbf's steht der Schnellzug nach Rostock, der inzwischen von einer DR-Diesellok der Baur. 132 in seinem DR-Zuglaufteil befördert wird. Von Hamburg nach Lübeck wurde dieser Zug von der DB-Maschine d. 221 gebracht, die in Bildmitte über d. Hbf-Gleis 2 zum nahen Bw rollt. Rechts daneben 'tuckert' eine 'Köf' vom Hbf-



Gleis 1 aus auf das Güter-Gleis 24. Auf dessen Nachbargleisen ist es Ende 1976 bereits recht ruhig. Links hält sich im Lübecker Hbf auf Gleis 4 gerade der von Paris nach Kopenhagen fahrende 'NORD-EXPRESS' auf, in dem ein 1./2.-Klasse-Wagen der französischen SNCF und ein ISG-Schlafwagen erkennbar sind.

Wie es heute in der o. a. Hbf-Nachbarschaft und vor der Kulisse des jetzt ein Hotel beherbergenden 'Handelshofes' aussieht, verdeutlicht das untere Bild, das am 19.8.2016 entstand. Gleise liegen dort nicht mehr und deren einstiges Areal wird immer mehr von der Natur zurück erobert. Dort, wo bis 2013 noch der (zuletzt leer stehende und zur Ruine mutierte) Eilgutschuppen stand, hat heute ein Auto-Parkplatz sein Gelände. Er reicht aber nicht bis an die Bahnsteighallen heran, da man doch Freiraum für einen evtl. Wiederaufbau von Güterzug-Durchgangsgleisen außerhalb dieser Hallen behält. Die könnten dann mit der festen Fehmarnbelt-Querung wahr werden, wie auch die Lübecker Tagespresse unlängst erneut meldete.

Fotos: Michael Hecht.

WEITERE EINTRÄGE UND  
FORTSETZUNGEN MIT  
NEUIGKEITEN, NOTIZEN,  
BILDERN UND RÜCKBLICKEN  
SOWIE ARTIKELN,  
AUFSÄTZEN, KAPITELN  
UND ABHANDLUNGEN  
ZU AKTUELLEN UND  
HISTORISCHEN THEMEN,  
BEGEBENHEITEN UND  
EREIGNISSEN FOLGEN  
IN KÜRZE!!!

**L**übecker **B**ahn **E**xpress  
us