

LÜBECKER LUDMILLA-RÜCKKEHR

Vom Herbst 1975 bis zum Dezember 2008 waren Maschinen der einst von der Deutschen Reichsbahn in der DDR in über 700 Exemplaren beschafften Diesellokomotiven des V-300-Typs aus sowjetischer Fertigung täglich auf Lübecker Gleisen und im Bereich der Lübecker Bahnanlagen zu Gast. In den Zeiten der "geschlossenen DDR" kamen diese sechsachsigen und dieselelektrischen Lokomotiven ausschließlich über den DDR-Grenz-Bhf. Herrnburg auf der Strecke von Bad Kleinen hierher. Das aber als DR-Maschinen der Baureihe 132 mehrmals täglich mit Reise- und Güterzügen. Nach Öffnung der DDR-Grenze gab es ab Mitte 1990 auch schnell 132-Einsätze auf den Strecken Lübeck - Hamburg und Lübeck - Kiel und schließlich erreichten die o.a., ab 1992 unter der Baureihen-Bezeichnung 232 und 234 geführten, inzwischen wegen ihrer Fabrikations-Herkunft auch mit dem Beinamen "Ludmilla" titulierten Lokomotiven von Lübeck aus sogar den Fährbahnhof Puttgarden.

Die umfangreichen "Ludmilla"-Einsätze in und um sowie nach/von Lübeck setzten sich auch fort, als die Reichs- und Bundesbahn 1994 zur gemeinsamen Deutschen Bahn AG (DB) wurden. Die modernisierte etliche der beschriebenen Lokomotiven und setzte diese in ihrer Güterverkehrssparte danach unter der Baureihenbezeichnung 233 zusammen mit den nicht modernisierten 232-Schwestern ein. Das auch weiterhin auch fleißig auf den Gleisen der Trave-Hansestadt Lübeck.

Die Reisezugeinsätze derartiger Lokomotiven endeten hier aber in der ersten Hälfte des ersten Jahrzehnts im neuen Jahrtausend. Im Güterzugdienst kamen 232 und 233 aber auch danach weiterhin sehr oft nach Lübeck. Inzwischen jedoch nur noch auf der Verbindung Maschen Rbf - Hamburg - Lübeck, wo nun fast alle Güterzüge von "Ludmillas" geschleppt wurden. Das geschah in Lübeck in den meisten Fällen bis/ab dem Güter- und KLV-Bhf. am Skandinavienkai in Travemünde. (Lsk-Bahnhof).

Im Dezember 2008 wurde dann der elektrische Fahrbetrieb auf der Bahnverbindung von Hamburg über Lübeck Hbf bis Lübeck-Travemünde eröffnet. Die nicht wenigen Güterzüge auf dieser Strecke konnten nun von Elektro-Lokomotiven befördert werden und alle Einsätze der 232- und 233-Diesel-Lokomotiven endeten hier. Nach 33 Jahren war für Lübeck's Gleis- und Bahnanlagen das "Ludmilla"-Ende gekommen.

Nach dem Dezember 2008 verirrten sich nur noch wenige dieser markanten und bulligen Dieselelektro-Maschinen hierher. Dieses selten und ausschl. durch Sondereinsätze wie die Beförderung von Bauzügen oder umgeleiteten Güter- oder Reisezügen.

Seit dem November 2016 kommen aber nun wieder "Ludmilla"-Lokomotiven etwas öfter nach Lübeck. Zwar nicht so umfangreich wie bis zum Dezember 2008 - aber doch immerhin durchschnittlich einmal in der Woche. Die dann jeweils Lübeck besuchende Lok des o.a. Typs befördert einen Containerzug, der Baustoffe transportiert, bis zum Lsk-Bhf. in Lübeck-Travemünde, wo die hierher gebrachten Container auf Schiffe verladen werden. Die Ausgangspunkte dieser Containerzüge sind verschieden - so wurde bereits ab Frankfurt/Oder, aber auch ab Aken /Elbe, nach Lübeck-Travemünde zum Lsk-Bhf. gefahren. Von hier befördert die jeweils eingesetzte "Ludmilla" ebenfalls beladene Container. Unter anderem wird in den o.a. Zügen auch teilweise Altholz zur Energiegewinnung oder Neuverarbeitung transportiert, z. B. nach Liebenthal in der Prignitz.

Die oben beschriebenen jeweils von einer 232-Diesellok nach/von Lübeck-Travemünde Skandinavienkai beförderten Containerzüge fahren durchschnittlich einmal in der Woche. Dieses aber ohne ohne feste Verkehrstage. Wenn sie fahren, treffen sie in der Regel nach Nachtfahrt frühmorgens in Lübeck-Travemünde Lsk-Bhf. ein und verlassen diesen wieder jeweils am späten Abend desselben Tages. Die "Ludmilla"-Zuglok fährt nach Zugablieferung jeweils solo als "Lz" vom Lsk-Bhf. nach Lübeck Hbf zurück und wird hier bis zum Abend in den Anlagen des ehem. Bw's abgestellt. Für die Lokführer findet während dieser Abstellzeit eine Tagesübernachtung in einem Hotel in Lübecker Hbf.-Nähe statt. Danach fährt die jeweilige 232 erneut als Lz von Lübeck Hbf zum Lsk-Bhf. in Travemünde und übernimmt dort ihren inzwischen wieder mit Containern beladenen Zug zur Beförderung zu dessen Zielbahnhof.

Die Fahrten dieses neuen, seit Anfang Nov. 2016 eingesetzten Container-Zugpaares mit durchgehender Diesellok-Bespannung bis/ab Lübeck-Travemünde werden im Auftrage einer Spedition bzw. eines Transportunternehmens von der bekannten Eisenbahnfirma Wedler Franz Logistik GmbH & Co KG (WFL) durchgeführt. Diese Firma setzt dafür in ihrem umfangreichen Fahrzeugpark vorhandene Diesellokomotiven der Baureihe 232 ein, die heute WFL gehören, einst aber bei der DR und danach bei der DB in deren Güter-Teilfirmen eingesetzt waren. Das teilweise sogar bei der DB AG zwischenzeitlich bei polnischen Güterzug-Firmen mit DB-Beteiligung. Diese zeitweise in Polen rollenden "Ludmillas" kamen dort in weiß-roter Farbgebung zum Einsatz, unter der sie ihr jetziger Eigentümer, die Firma WFL, weiterhin einsetzt. Die verfügt aber ebenfalls über 232-Maschinen, die von der DB einst vor Güterzügen vom Ruhrgebiet aus bis in die Niederlande fuhren und deshalb an ihren Stirnseiten mit dem für den holländischen Einsatz vorgeschriebenen Warnanstrich ausgestattet wurden, dem sogen. "Holland-Latz". Diesen Stirnseiten-Warnanstrich behielten die an WFL verkauften 232, die damit einst von der DB versehen wurden, auch bei ihrem neuen Eigentümer WFL, der auf die beschriebene Weise über recht interessante "Ludmillas" verfügt. Je eine WFL-232 befördert, wie schon geschildert, den Containerzug nach/von Lübeck-Travemünde, dessen Fahrt von WFL durchgeführt wird. Dabei kamen für diese Fahrt auch bereits ehem. "Polen-Ludmillas" von WFL genau so zum Einsatz wie WFL-232 mit "Holland-Latz".

Das bedeutet eine zusätzliche Besonderheit in der an sich schon allgemein interessanten Tatsache, daß "Ludmillas" nun wieder etwas häufiger nach Lübeck kommen als in der langen Zeit, als diese interessanten Lokomotiven die Gleise an der Trave zwischen Herbst 2008 und Herbst 2016 nur sehr selten besuchten.

Zumindest die Eisenbahn- und Lok-Freunde hoffen, daß die aktuelle Lübecker Ludmilla-Rückkehr etwas länger anhält; denn die ehemaligen "Sowjet-Diesel" prägten lange ein markantes und vom üblichen DB-Park abweichendes Maschinen-Bild auf den Gleisen in und um Lübeck. Schön, daß sie wieder hier sind.

Michael Hecht

Beim ersten Besuch einer WFL-Ludmilla in Lübeck durch die neue Containerzug-Beförderung mit derartigen WFL-Diesellokomotiven nach/von Lübeck-Travemünde Skandinavienkai verbrachte die Premieren-Maschine 232 283 ihre Lübecker Tagespause am 3. und 4. November 2016 (DO/FR) noch am Hbf-Rand auf den dortigen Gbf- u. Bauzuggleisen unterhalb der Meierbrücke, wo diese Lok auf dem oberen und mittleren Bild zu sehen ist. Die dortige Abstellung erforderte jedoch eine Umwegfahrt über Lübeck Hgbf mit dortigem Fahrtrichtungswechsel. Auch WFL-Lok 232 283 trägt aus der Zeit ihres DB-Einsatzes beim Cargo-Stützpunkt Oberhausen noch ihren 'Holland-Latz' für die damaligen Güterzug-Beförderungen in die Niederlande.

Beim zweiten der o.a. Lübecker Gastspiele von WFL-'Ludmilla's' ging man zur Abstellung dieser Maschinen für ihre Pausenzeit im Bereich des ehem. Bw's in Lübeck über, wohin die genannten Lokomotiven vom Hbf aus direkt u. ohne Hgbf-Umwegfahrt gelangen können. Für die zweite Containerzugfahrt nach/von Lübeck setzte die Firma WFL am 10.11.2016 (DO) die Lok 232 356 ein, die auf dem unteren Bild auf dem o. a. neuen Ludmilla-Pausenplatz im ex-Bw Lübeck zu sehen ist.

Fotos:
Rolf G. Schulz.

Die Firma Wedler Franz Logistik (WFL) besitzt übrigens insges. fünf Ludmillas - vier 232 und eine 231.



WFL - Lok 232 356 gehört zu den 'Ludmilla's', die in jüngerer Vergangenheit bei der Firma 'DB Schenker Rail Polska' in Polen im Einsatz waren und hier für diese Zweigfirma der DB AG (!) Güterzüge zogen. Dieses aber im Anstrich der polnischen Nationalfarben Weiss-Rot. In dieser Farbgebung setzt auch das Unternehmen WFL diese Lok nach Erwerb von d. DB ein. Für deren Gütersparte fuhr sie noch kurz nach Rückkehr aus Polen in Deutschland, wo sie dann WFL kaufte.



Mit Lok 232 233 besitzt WFL noch eine zweite der o. a. Ludmillas, die zeitweise in Polen vom Unternehmen DB Schenker Rail Polska eingesetzt wurden. Nach Lübeck kam bislang aber nur 232 356, die als WFL-Lok im verbliebenen Polen-Anstrich auf dem oberen Bild am 10.11.2016 im ehem. Bw Lübeck zu sehen ist.



Am 3.12.2016 war dagegen WFL-Ludmilla 232 901 in Lübeck zu Gast. Sie ist hier auf dem mittleren Bild im ehem. Bw Lübeck vor dessen Kranhalle zu sehen. Diese Lok gehört zu den neun Maschinen der Personenverk.-Lokbaur. 234, die die DB im Sept. 2001 in ausschl. Güterzug-Lokomotiven für den Holland-Einsatz umbauen ließ und danach mit den Betriebsnummern 232 901-232 909 versah. 2013 wurden diese Umbau-Lokomotiven weitgehend beschäftigungslos und die meisten von ihnen wurden danach ausgemustert. 232 901 wurde im Oktober 2015 an d. Firma WFL verkauft, die sie weiterhin mit ihrem charakteristischen, auf dem unteren Bild gut erkennbaren 'Holland-Latz' einsetzt.



Fotos: Oben = Rolf G. Schulz. Mitte + unten = Michael Hecht.