

BREITSPUR-LOKOMOTIVEN IM BEREICH VON LÜBECKER BAHN- UND HAFENBAHNANLAGEN

Der von der Firma Siemens entwickelte und gebaute und in Mitteleuropa bereits erfolgreich in nicht wenigen Exemplaren und bei zahlreichen Unternehmen eingesetzte Ellok-Typ "Vectron" findet nun auch seinen Weg in den äußersten Nordosten von Europa. Die inzwischen ebenfalls weitgehend ähnlich der Deutschen Bahn AG privatisierte und unter dem Kürzel VR (=Valtionsrautatiat) firmierende Staatsbahn in Finnland hat 2015 bei der Firma Siemens den Bau von insgesamt 80 Elektrolokomotiven des Vectron-Typs in Auftrag gegeben. Für Siemens ist dies der bislang größte Einzel- Auftrag für die Fertigung von Lokomotiven dieses Typs und zugleich der erste von Vectron-Maschinen für den Einsatz auf Gleisspurweite 1.524 mm. Alle bislang gebauten Maschinen dieses Typs waren solche für Regelspur 1.435 mm.

Über die verfügen die Eisenbahnen in Finnland wegen der teilweise identischen Bahngeschichte mit dem benachbarten Russland bekanntlich nicht, in Finnland wurden die Eisenbahnstrecken in der fast mit der russischen Gleis-Breitspur von 1.524 mm identischen Spurweite gebaut (Russland = 1.520 mm) und in der verlaufen die noch vorhandenen finnischen Bahnlinien anhaltend bis heute. In den 1970er Jahren begann die Staatsbahn (VR) damit, einige dieser Bahnlinien für elektrischen Fahrbetrieb auszurüsten. Diese Elektrifizierung erfolgte mit 50 Hz Wechselstrom und für den Elektro-Fahrbetrieb lieferten Hersteller aus der damaligen Sowjetunion zwischen 1973 und 1993 insges. 112 Lokomotiven des VR-Loktyps Sr 1. Da das elektrifizierte Streckennetz der VR noch wuchs und man hier auch mit schnelleren Lokomotiven fahren wollte, beschaffte die VR in den Jahren 1996 bis 2003 bei der schweizerischen Lokbau-Fabrik SLM insgesamt 46 Elektrolokomotiven, die von der Konstruktion her weitgehend der SBB-Lokbaureihe 460 entsprachen. Die nach Finnland an die VR gelieferten SLM-Lokomotiven unterschieden sich von den SBB-460 nur durch das Stromsystem und die Spurweite. Bei der VR kommen diese immerhin bis zu 200 km/h schnellen Lokomotiven unter der Typenbezeichnung Sr 2 zum Einsatz.

Für den nun in den nächsten Jahren notwendigen schrittweisen Ersatz der ex-sowjetischen Sr-1-Lokomotiven entschloss sich das VR-Unternehmen aber zur Beschaffung von Maschinen des Vectron-Typs bei den Siemens-Werken. Diese Beschaffung wird bis zum Jahre 2026 (!) dauern und die Kosten dafür betragen insgesamt mehr als 300 Mio. Euro. Die VR-Vectron-Maschinen entstehen zum größten Teil im Siemens-Werk in München-Allach. Die Fahrwerke dieser Lokomotiven werden allerdings im österreichischen Graz gefertigt.

Die o.a. Maschinen tragen die VR-Typenbezeichnung Sr 3. Obwohl für das gesamte VR-Streckennetz eine wegen der hier verwendeten Breitspur gegenüber dem übrigen außer-russischen Europa größere Fahrzeugumgrenzung von 3.400 mm gilt, wurden und werden alle Sr-3-Lokomotiven in der europäischen Standard-Umgrenzung der UIC-Norm 505-1 in europäischen Normal-Maßen gebaut. Was übrigens einst auch bei den in der Schweiz produzierten Sr-2-Maschinen der Fall war.

Mit Rücksicht auf die teils harten winterlichen Wetterbedingungen in Finnland wurden und werden die VR-Vectron-Lokomotiven so gebaut, daß der freigeschaltete vorauslaufende Stromabnehmer als "Eiskratzer" bei vereister Fahrleitung genutzt

werden kann. Besondere Konstruktionen minimieren bei diesen Lokomotiven ebenfalls die Auswirkungen und Risiken bei in Skandinavien immer wieder vorkommenden Kollisionen mit großen Wildtieren. Außerdem erhielten und erhalten alle o.a. VR-Maschinen jeweils zwei Module für Dieselantrieb mit insgesamt 360 KW Leistung, so daß diese Lokomotiven auch kurze fahrdrahtlose Strecken befahren und auf stromlosen Gleisen rangieren können. Die elektrische Leistung der Sr 3-Lokomotiven beträgt jeweils 6.400 KW. Sie sind immerhin bis zu 200 km/h schnell! Die Fahrstrom-Ausrüstung ist ausschließlich für 50 Hz Wechselstrom konzipiert.

Außer den 80 fest bestellten Sr-3-Lokomotiven gibt es noch die VR-Option zum Bau von weiteren 97 Lokomotiven dieses Typs. Die Auslieferung der o.a. Lok-Festbestellungen an die VR wird sich bis ins Jahr 2026 erstrecken. Sie begann im April 2016. Bis zum Frühjahr 2017 wurden in mehreren Überführungen insgesamt acht Sr-3-Maschinen vom Siemens-Werk in München nach Rostock gebracht. Dieses bereits fertig und vollständig inkl. Breitspur-Drehgestellen montiert. Auf den Normalspurgleisen zwischen Isar und Ostsee wurden die o.a. Neubau-Maschinen auf sogen. "Loco Buggies" im Huckepack-System transportiert. "Loco Buggies" sind regespurige Hilfs-Fahrgestelle, auf denen die originalen Breitspur-Drehgestelle des Sr-3 während deren Normalspur-Überführungen ruht. Von Rostock aus erfolgte dann der Schiffstransport dieser Lokomotiven auf der Ostsee nach Finnland. Dieses auf der Route der Reederei SOL Continental Line, die diese Route aber im Frühjahr 2017 aufgab.

Als Folge davon übernahm die Reederei Transfennica den Seetransport von allen weiteren Sr-3-Neubau-Lokomotiven. Der erfolgte aber nun nicht mehr von Rostock aus, sondern von Lübeck. Bis hierher, genau in den Lübecker Hafenbereich Siems, werden die vielen noch an die VR auszuliefernden Sr-3-Lokomotiven nun von München aus auf "Loco Buggies" geschleppt.

Zwei Kräne heben die jeweils 90 Tonnen schweren Lokomotiven im o.a. Hafenbereich von den "Loco Buggies" auf schienenunabhängige Rolltrailer. Auf denen werden sie in die Fracht-Fähren von "Transfennica" bewegt und mit diesen Fähren in den finnischen Hafen Hankö gebracht. Dort werden sie von den Trailern direkt auf VR-Breitspurgleise gehoben.

Der erste Transport von drei Sr-3-Lokomotiven der VR über Lübeck-Siems wurde am 19.4.2017 durchgeführt. Für die Seefahrt nach Hankö kam dabei das Transfennica-Schiff "Trica" zum Einsatz.

Auch alle weiteren der o.a. Neubau-Lokomotiven werden nun (bis 2026!) über Lübeck nach Finnland transportiert. Für die Spezial-Überführung dieser Lokomotiven bis Lübeck ist das Unternehmen "Rail-adventure" zuständig.

Auf die beschriebene Weise werden die beschriebenen neuen Breitspur-Lokomotiven noch für einige Jahre lang immer wieder interessante Lok-Gäste in Lübeck bilden; Wenn hier auch nicht mit eigener Kraft und auf eigenen Rädern fahrend. Aber das ist ja gerade das Besondere!

Michael Hecht

Im Frühjahr 2017 begann die Auslieferung der von dem Finnischen Eisenbahn-Unternehmen VR bestellten Lokomotiven des Vectron-Typs u. die Überführung der ersten dieser Maschinen von München nach Finnland, was zunächst über Rostock geschah. Zu diesen Erst-Lokomotiven des VR-Typs 'Sr 3' gehörte auch eine Lok im Sonder-Anstrich, die auf den neben stehenden Bildern im Verlauf ihrer 'Huckepack'-Überführung nach Rostock bei Durchfahrt durch den Bhf. von Bad Kleinen zu sehen ist. Als Zuglok des abgebildeten Überführungszuges fungierte die Ellok 103 222 der Firma 'rail-adventure'. Die Breitspur-Sr 3 wurden auf regelspurigen 'Loco Buggies' zur Schiffsverladung nach Rostock geschleppt.

Fotos:
Jürgen
Bühning (†).



Ab der zweiten Hälfte des Aprils 2017 erfolgte die Überführung der neuen Sr-3-Lokomotiven von München nach Finnland nicht mehr über Rostock, sondern nun über Lübeck !!! Das wird auch bis zur Auslieferung aller dieser Lokomotiven im Jahre 2026 (!) so bleiben. Der erste über Lübeck geführte Sr-3-Überführungs-Zug traf hier am 18.4.2017 (DI) im Hgbf der Trave-Hansestadt ein. Mit ihm wurden gleich drei neue Sr-3-Maschinen auf 'Loco Buggies' transportiert. Auch bei diesem Überführungszug sorgte bis Lübeck Hgbf die Lok 103 222 der Firma 'rail-adventure' für seine Beförderung. Der o. a. Zug ist auf dem oberen d. neben stehenden Bilder nach seiner Ankunft im Lübecker Hgbf zu sehen. Von hier wurden die 'Loco Buggies' mit den darauf verladenen Sr-3-Breitspur-Lokomotiven von einer 261-Diesellok der Firma DB Cargo weiter nach Lübeck-Siems gebracht. Die Ellok 103 222 und die Begleitwagen d. abgebildeten Überführungszuges pausierten bis zum Morgen des 19.4.2017 im Südteil v. Lübeck Hgbf u. verließen dann wieder die Trave-Hansestadt.



Fotos:
Rolf G. Schulz.

Die Schiffsverladg. der Sr-3-Lokomotiven erfolgte dann am 19.4.2017 (MI) im Hafen Lübeck-Siems, wo diese Lokomotiven von den 'Loco-Buggies' per Kran auf schienenunabhängige Roll-Trailer gehoben. Auf denen wurden die o. a. Neubau-Lokomotiven auf das Fährschiff 'Trica' bewegt und mit diesem auf den Roll-trailern über die Ostsee nach Finnland transportiert. Dort erfolgte direkte Verladung von den Roll-Trailern auf Breitspurgleise. So wird es auch bei allen weiteren Sr-3-Transporten von Deutschland nach Finnland gehandhabt.

Die neben stehenden Bildern zeigen die ersten über Lübeck transportierten Sr-3-Lokomotiven im dortigen Hafen Siems, nachdem sie dort bereits auf Roll-Trailer gehoben wurden. Die Hafengleise in Lübeck-Siems konnten und könnten die Sr-3-Maschinen als Breitspur-Lokomotiven nicht benutzen.

Die abgebildeten Sr-3-Lokomotiven präsentieren sich in der für diese Maschinen verwendeten Serien-Farbgebung.

Fotos: lefo.



LÜBECKER SCHIENENFAHRZEUG-VERSCHIFFUNG AUCH NACH SCHWEDEN

Außerhalb der laufenden Schiffstransporte von Neubau-Elektrolokomotiven für die Eisenbahn in Finnland ab Lübeck-Siems fand im April 2017 ebenfalls die Fährschiff-Passage für Schienenfahrzeuge nach Schweden von Lübeck aus statt. Dieses aber nicht von Lübeck-Siems aus, sondern vom Fährhafen in Lübeck-Travemünde. Von hier aus wurden Wagenkästen und Drehgestelle für Neubau-Elektrotriebzüge mit einer regulären Fähre der 'Stenaline' nach Schweden gebracht, wo diese Triebzüge künftig zum Einsatz kommen sollen. Die genannten Wagenkästen, Laufwerke und Drehgestelle wurden (jeweils voneinander getrennt) vom deutschen Hersteller per Straßen-Tieflader auf dem Autobahnweg zum Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde gebracht und hier per Mobilkran auf Roll-Trailer gehoben, auf denen sie auf das Fährschiff bewegt und weiterhin auf den Trailern lagernd per Fährschiff nach Schweden befördert wurden. Dort vollzog sich das Herausladen aus der Fähre und das Umladen auf Straßen-Tieflader genau umgekehrt. Anschliessend erfolgte der Transport der Wagenkästen, Laufwerke und Drehgestelle zu einem schwedischen Fahrzeugwerk, wo die genannten Teile zusammengesetzt und zu vollständigen Triebzügen komplettiert werden. Die Wagenkästen der transportierten Teile enthielten wohl auch die Motoren der angetriebenen Bereiche der künftigen Triebzüge.

Einst konnte man Eisenbahn-Fahrzeuge von Lübeck-Travemünde auf hierfür ausgestatteten Schiffen auf eigener Achse bis ins schwedische Malmö trajektieren - aber das ist lange vorbei wie auch der Eisenbahn-Fährverkehr von Travemünde nach Finnland mit Güterwagen-Umspurung im finnischen Hanko ('Railship').

Michael Hecht.



Im April 2017 wurden am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde für einen künftigen Einsatz in Skandinavienkai bestimmte Neubauschienenfahrzeugteile zum Schiffs-transport verladen, ohne dass diese Fahrzeuge hier irgendein Stück Schiene berührten! Die o. a. Fahrzeugteile wurden mit Straßentiefhladern auf dem Autobahnweg nach Lübeck-Travemünde auf den Skandinavienkai gebracht und hier mit einem Mobilkran auf Roll-Trailer gehoben, auf denen sie auf die sie nach Skandinavien befördernden Schiffe bewegt wurden. Auch auf den Schiffen waren die beschriebenen und auf den neben stehenden Fotos abgebildeten Triebzugteile auf den Roll-Trailer gelagert, auf die sie in Lübeck-Travemünde gehoben wurden.

Fotos:
Hans-Joachim
Klaas.

