

## HÄUFIGE LUDMILLA-BESUCHE IN LÜBECK \*\*\*\*\*

In den vergangenen Monaten wurden Lübeck's Gleise relativ häufig von ehemaligen Reichsbahn-Diesellokomotiven der Ludmilla-Typs, also Maschinen der Baureihen 232 und 233 besucht. Auch aktuell ist das noch immer der Fall und wird wohl auch für einige Zeit auch noch so bleiben. Dieses hing und hängt vor allem mit umfangreichen Bauarbeiten in Hamburg zusammen, wo die Kreuzungs-Baustelle 'Berliner Tor', der Bau der S-Bahn-Strecke nach Hambg.-Rahlstedt und Arbeiten im südl. Bereich der Hamburger Güterumgehungsbahn immer wieder Streckensperrungen im Verlauf der Bahnverbindung Lübeck-Hamburg an Wochenenden notwendig machen. Soweit für die Fahrt der hier verkehrenden RE-Züge zum Hamburger Hbf und von dort weg nicht der Weg über die o. a. Güterumgehungsbahn zur Verfügung steht, fahren diese Züge nur bis/ab Hambg.-Rahlstedt oder sogar nur bis/ab Ahrensburg. Im Restabschnitt bis/ab Hamburg Hbf wird dann im Schienenersatz-Verkehr (SEV) mit Bussen auf dem Straßenweg gefahren, die an den Sperrtagen auch alle Regionalbahnen des Hamburger Vorortbahnverkehrs auf der Verbindung Hamburg Hbf - Ahrensburg - Bad Oldesloe ersetzen.

Güterzüge fahren mit veränderten Fahrzeiten ab/bis Lübeck. Es werden aber auch Güterzüge (KV-Züge) umgeleitet, indem sie von Lübeck aus über Büchen auf der Direktstrecke nach Lüneburg fahren und dort erst ihren eigentlich über Hamburg führenden Original-Laufweg erreichen. Dieses wurde bereits seit dem April 2022 wg. d. o.a. Hamburger Sperrungen immer wieder an Wochenenden in Nord-Süd-Richtung so praktiziert. Meistens an Sonntagen, teils auch Samstagen und manchmal sogar an Tagen außerhalb vom Wochenende.

Die o. a. Güterzug-Umleitungen über den Weg der Bahnlinie Lübeck-Büchen-Lüneburg bringt es aber mit sich, daß die über diesen Weg um- und an Hambg. vorbeizuleitenden Güterzüge von Lübeck bis Lüneburg im Diesellok-Schlepp fahren müssen und erst ab Lünebg. unter Ellok-Beförderung, weil ja die Strecke Lübeck-Lüneburg nicht für elektr. Fahrbetrieb eingerichtet ist. Die Umleiter-Güterzüge werden deshalb auf dieser Strecke von jeweils einer Diesellok der Baur. 232 od. 233 gezogen, wobei es sich bei d. entsprechenden Maschine um eine solche der Firma DB Cargo AG handelt. Diese kommen dadurch aktuell recht häufig wieder nach Lübeck.

Der planmäßige Einsatz von den auch als Maschinen vom Ludmilla-Typ bekannten 232er- und 233er Lokomotiven ging hier Ende 2008 zu Ende. Vorher kamen die dieselelektr. und sämtlich zu Sowjet-Zeiten in der Ukraine (!) gebauten Maschinen dieses Typs v. 1976 an ununterbrochen täglich nach Lübeck. Im geteilten Deutschland noch unter der Baur.-Bezeichnung 132 als Reichsbahn-Lokomotiven von der DDR aus im grenzüberschreitenden Zugverkehr, danach dann unter den Baur.-Bezeichnungen 232 und 233 bei der Deutschen Bahn AG bzw. deren Güterverkehrs-Firmen. Bis 2001 sogar auch im Personenverkehr.

An die Zeiten, als Ludmilla-Lokomotiven noch mit Reisezügen ständige und planmäßige Lokgäste in Lübeck waren (teilweise in den 1990er-Jahren sogar mit solchen auf der Verbindung Puttgarden-Lübeck-Hamburg) erinnerte am 17.12.2022 die heute der Firma WFL gehörende und von ihr betriebene Ludmilla-Maschine 232 535, die an diesem Advents-Sa einen Vorweihnachts-Sonderzug von Berlin nach Lübeck und zurück beförderte.

Der Einsatz von derartigen Maschinen der DB Cargo AG im beschriebenen Güterzug-Umleiter-Dienst von Lübeck nach Lüneburg findet auch aktuell immer wieder statt.

Über den Besuch der WFL-Ludmilla 232 535 in Lübeck mit ihrem Advents-Sonderzug am 17.12.2022 wird auch noch in der nächsten Ausgaben vom LBE-Express berichtet.

**Michael Hecht**

Am 5.2.2023 kam die zum 'Ludmilla'-Typ gehörende Diesellok 232 347 der Firma DB Cargo AG in Lz-Tour zum Lsk-Bhf. in Lübeck-Travemünde, um hier einen KV-Zug abzuholen. Oben ist diese Lok bei ihrer Ankunft im Bhf. Lübeck-Travemünde Skandinavienkai (Lsk) zu sehen.



Darunter nach Übernahme des o. a. Zuges im genannten Bhf. Das untere Bild zeigt 232 347, als sie mit diesem Zug nach Abfahrt in Lübeck-Travemünde den zwischen hier u. Lübeck Hbf gelegenen Hp. Lübeck-Dänischburg IKEA durchfährt. Die genannte u. abgebildete 'Ludmilla' beförderte ihren Umleiter-KV-Zug über Lübeck Hbf u. Büchen bis Lünebg., wo ihn eine Ellok zur Weiterfahrt Richtg. Süden übernahm.



Fotos: Rolf Brehmer.  
Die Lok 232 347 wurde 1976 für d. Deutsche Reichsbahn in d. DDR gebaut, bei der sie die Betr.Nr. 132 347 trug. Seit 1992 verfügt diese Lok über d. Betr.-Nr. 232 347 und ist heute Bestandteil v. Rollmaterial d. DB Cargo AG. Sie gehört zu deren Werk in Seddin bei Berlin.





Am 17.12.2022 (SA) gelangte seltenerweise wieder einmal eine Lok vom 'Ludmilla'-Typ mit einem Reisezug n. Lübeck. An diesem Advents-Samstag beförderte die heute zur Firma Wedler Franz Logistik GmbH (WFL) gehörende Lok den Advents-Sonderzug 'Marzipan-Express' von Berlin über Nauen, Wittenberge, Ludwigslust, HagenowL Land und Büchen nach Lübeck, wo dieser Zug bei und nach Ankunft im Hbf der Trave-Hansestadt zu sehen ist.

Fotos:  
Michael Hecht.



Der WFL-Advents-Sonderzug 'Marzipan-Express', der am 17.12.2022 (SA) von Berlin nach Lübeck und zurück verkehrte, bestand wagenmäßig aus den folgenden WFL-Fahrzeugen:

AByz	407.2	Nr. 50 80 31 - 33 880 - 1	(1./2.-Kl.-Sitzwagen)
Byuuz	439.4	Nr. 50 80 21 - 33 123 - 8	(2.-Kl.-Sitzwagen)
WRge		Nr. 56 80 88 - 11 001 - 6	(Buffetwagen)
AByuuz	407.1	Nr. 50 80 31 - 33 829 - 8	(1./2.-Kl.-Sitzwagen)
Byuuz	439.4	Nr. 50 80 21 - 33 127 - 5	(1./2.-Kl.-Sitzwagen)

Die o. a. Sonderzug-Wagen vom 'Marzipan-Express' sind oben nach ihrer Ankunft von Berlin her am 17.12.2022 im Lübecker Hbf zu sehen und unten, als sie vom Bahnsteig-Bereich dieses Hbf's zur Abstellg. auf das hierfür vorgesehene Gleis südlich der im Hintergrund erkennbaren St.-Lorenz-Brücke ('Meierbrücke') rollen.

Fotos: Michael Hecht.

Die neben stehenden Bilder zeigen, wie die WFL-Diesellok 232 535 die Wg. des Sonderzuges, den sie am 17.12.2022 (SA) als Adventszug 'Marzipan-Express' von Berlin nach Lübeck geschleppt hat, nach dessen Ankunft im Lübecker Hbf von dessen Bahnsteiggleisen zurück in d. Abstellanlage von Lübeck Hbf rangiert, wo alle Fahrzeuge dieses Sonderzuges die Zeit bis zu seiner Rückfahrt nach Berlin am frühen Abend verbrachten. Während d. abgebildeten Rangierfahrt u. d. Sdgg.-Abstellzeit führen an den Fahrz. v. Berliner 'Marzipan-Expr.' auch nicht wenige Züge vom Lübecker Regel-SPNV vorbei. Darunter auch ein für d. Fa. Erixx Holstein GmbH eingesetzter 648-Dieseltriebzug der DB Regio AG als RE-Zug Kiel-Lübeck-Lüneburg u. ein von einer 112-Ellok des gleichen DB-Unternehmens in Wendezug-Schiebefahrt beförderter RE-Zug nach Hambg.

Fotos:

Michael Hecht.



Nachdem die WFL-'Ludmilla'-232 535 die Wagen des Sonderzuges, den sie am 17.12.2022 von Berlin nach Lübeck schleppte, in der Abstellanlage vom Lübecker Hbf abgestellt hatte, kam sie alleine in Solofahrt in d. Bahnsteigbereich dieses Hbf's zurück u. fuhr von hier aus zur anderen Seite des Wagenzuges, den sie von der Spree an die Trave gebracht hatte u. setzte sich hier für dessen Rückbeförderung nach Berlin vor.

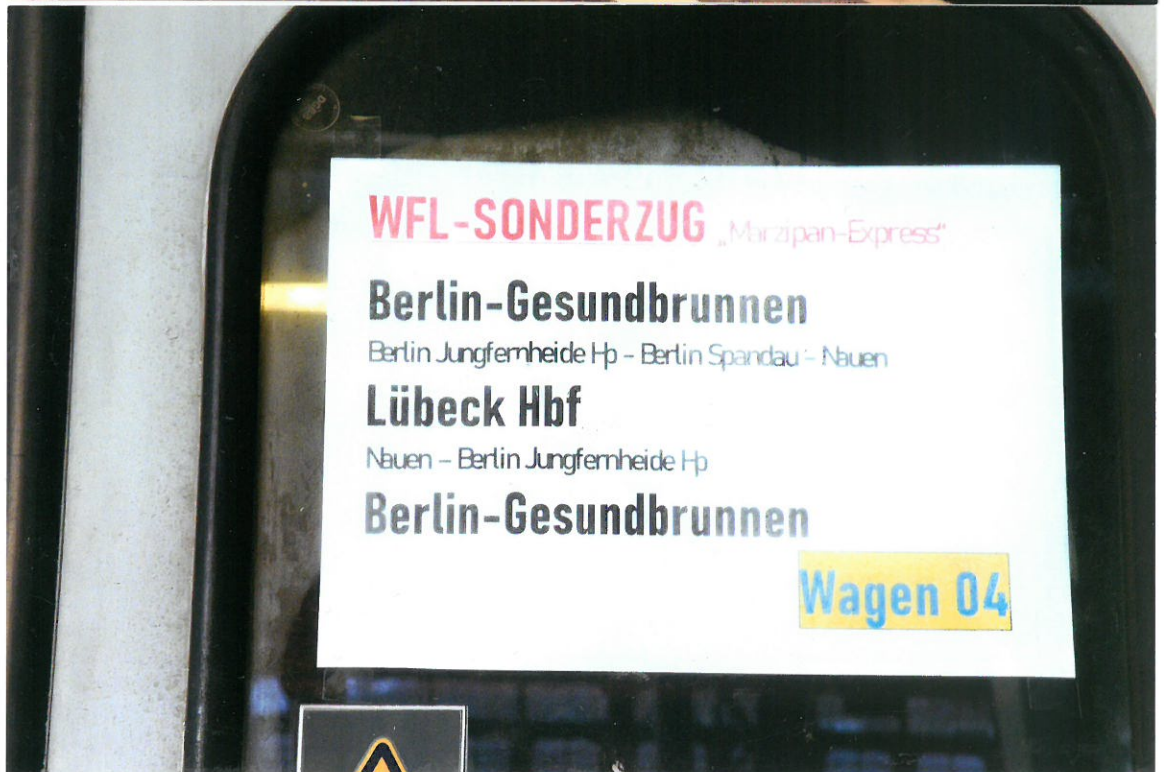
den auf dieser Retour-Fahrt nun ersten Wagen. Auch bei dieser Solo-Rangierfahrt rollte die WFL-Lok 232 535 in Lübeck Hbf unter der St.-Lorenz-Brücke ('Meierbrücke') hindurch u. am ehem. Hbf-Stellwerk 'Lp' vorbei, das seit fast 20 Jahren außer Betrieb ist, aber als eines der größten deutschen Mechanik- u. Hebel-Stellwerke unter Denkmalschutz steht.

Fotos:  
Michael Hecht.





Die obigen Bilder zeigen die Fahrzeuge v. WFL-Sonderzug 'Marzipan-Express' während ihrer Abstellzeit in der Abstellgruppe vom Lübecker Hbf am 17.12.2022, wo sich dadurch seltenerweise wieder einmal einstöckige Wagen des Personenverkehrs ohne Eigenantrieb aufhielten, wie es an dieser Stelle früher eine tägliche Selbstverständlichkeit war. An den Sonderzug-Fahrzeugen rollten während ihres Aufenthaltes an d. abgebildeten Stelle immer wieder Züge vom Lübecker Plan-SPNV vorbei - unter anderem auch solche mit Doppelstockwagen und DB-Regio-Elektrolokomotiven der Baur.112  
Fotos: Michael Hecht.



Am Abend vom 17.12.2022 trat der WFL-Sonderzug 'Marzipan-Express' in Lübeck Hbf seine Rückfahrt nach Berlin an.. Bei seinen ABY- u. By-Wagen handelte es sich um ehem. Nahverkehrswagen der Deutschen Reichsbahn, die auch als 'Lange Halberstädter' bekannt waren, weil sie im DR-Werk in Halberstadt entstanden. Dieses in den 1970er Jahren in großer Anzahl. Von der Bauart und Ausstattung waren sie den Silberling-Wagen der Deutschen Bundesbahn ähnlich, wengleich die 'Langen Halberstädter' der DR auch im Gegensatz zu den DB-n-Wagen-Kollegen über keine Wagenkästen in Nirosta-Edelstahl verfügten. Die DR setzte ihre 'Langen Halberstädter' auch umfangreich in Fern-Reisezügen ein, obwohl diese Wg. hauptsächlich für den Einsatz im Nah- u. Regional-Verkehr bestimmt waren. Aber das machte die DB mit ihren Silberlingen teilweise ja auch. Viele 'Lange Halberstädter' gingen 1994 noch von der DR auf die DB AG über, bei der einige von diesen wagen noch modernisiert wurden und eine neue Farbgebung erhielten. Die großen und umfangreichen Umstellungen des SPNV's auf Triebzüge im Verlauf der 2000er Jahre führten dann aber doch zu einer schnellen Ausmusterung ehem. 'Langer Halberstädter' bei der DB, bei der heute keine Fahrzeuge dieses Typs mehr betriebsfähig vorhanden sind. Einige 'Lange Halberstädter' in ihrer modernisierten Form wurden nach DB-Ausmusterung an die Firma WFL verkauft, die sie weiterhin in SPNV-Ersatzzügen, aber auch in touristischen Sonderzügen einsetzt. Wie z.B. auch im WFL-Sdztg. 'Marzipan-Express' von Berlin nach Lübeck und zurück am 17.12.2022

Fotos: Michael Hecht.





Die neben stehenden Bilder zeigen den WFL-Sonderzug, 'Marzipan-Express', der am 17.12.2022 von Berlin aus Lübeck, die 'Weihnachtsstadt des Nordens' besuchte, am Abend von diesem vierten Advents-Sa. im Jahr 2022 in ihrem Hbf vor seiner Rückfahrt nach Berlin. WFL-Diesellok 232 535, durch die auch mal wieder eine Masch. des 'Ludmilla'-Typs Lübeck mit einem Reisezug besuchte, brachte den o. a. Sonderzug auf dem umgekehrten Weg seiner Hintour zurück nach Berlin.

Fotos:  
Michael Hecht.



Das obige Bild zeigt einen Umleiter-Güterzug, den die DB-Cargo-Diesellok 232 531 am 18.2.2023 (SO) von Lüneburg über Büchen nach Lübeck-Travemünde zum dortigen Lsk-Bhf. brachte. Er ist auf diesem Bild während seiner Fahrt auf der Strecke Lüneburg-Büchen-Lübeck kurz hinter Lauenburg/Elbe neben dem Elbe-Lübeck-Kanal zu sehen.

Foto: Hov.

Die oben abgebildete, zum Ludmilla-Typ gehörende Diesellok wurde 1977 in der damaligen Sowjetunion für die Deutsche Reichsbahn in der DDR gebaut. Die setzte sie unter der Nr. 132 537 ein, ab 1992 als 232 537. Die DB AG übernahm diese Lok 1994, gab sie aber im Oktober 2007 an das polnische Unternehmen PCC Rail Szczakowka ab. Sie war nun in Polen im Einsatz und erhielt eine Farbgebung in rot-weisser Lackierung in den Landesfarben von Polen. Im Nov. 2009 ging die o. a. Ludmilla-Lok in Polen auf das Unternehmen DB Schenker Rail Polska über. Im Juni 2012 kam sie zurück Deutschland und ist hier heute Bestandteil vom Fahrzeugbestand der DB Cargo AG, die sie in ihrem Werk Seddin bei Berlin beheimatet hat. Dabei trägt die DB-Cargo-Lok 232 531 noch immer die rot-weiße Farbgebung, die sie in Polen erhalten hat.



Bereits am 17.2.2023 (SA) wurde wegen Bauarbeiten in Hambg. der von Arsten bei Stockholm nach Lübeck-Siems verkehrende KV-Zug der Spedition Bode nicht wie üblich ad Neumünster über Elmshorn u. Hamburg nach Lübeck geführt, sondern über Bad Segeberg und Bad Oldesloe und von Bad Oldesloe erneut auf seinem Regel-Fahrtweg nach Lübeck. Auf der fahrdrahtlosen Strecke Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe wurde der 'Bode-Zug' dabei am 17.2.2023 von der zum Ludmilla-Typ gehörenden DB-Cargo-Diesellok 232 635 befördert. Dabei blieb die 185-Ellok der DB Cargo AG, d. diesen KV-Zug sonst mit entsprechender Ausrüstg. versehen durchgehend von Arsta bis Lübeck-Dänischburg befördert, auch auf der Diesel-Umleitungsstrecke Neumünster-Bad Segeberg-Bad Oldesloe hinter der den Bode-Zug hier schleppenden Ludmilla-Diesellok in diesem Zug und wurde abgebügelt als Wagen mitgeführt. In Bad Oldesloe wurde beim umgeleiteten Bode-Zug ein Fahrtrichtungswechsel durchgeführt, bei dem die Ellok, die sich nun wieder in Fahrdraht-Bereich befand, an die andere Zugseite fuhr. Sie übernahm anschl. wegen nun wieder mögl. elektr. Fahrbetriebes im Bereich der Bahnlinie Hamburg-Lübeck erneut die Beförderung vom Bode-Zug, den sie nun noch von Bad Oldesloe über Lübeck Hbf bis Lübeck-Dänischburg brachte. Das obige Bild zeigt diesen Zug am 17.2.2023 bei seiner Umleitungsfahrt mit der DB-Cargo-Diesellok 232 635 u. der abgebügelten 185er-Ellok-Kollegin im Bereich der Strecke Neumünster-Bad Oldesloe kurz hinter Neumünster. Foto: Ölfuss.

Die Diesellok 232 635 wurde 1980 in Lugansk in d. Ukraine (wo alle Lokomotiven vom Ludmilla-Typ entstanden) gebaut u. damals fabrikneu an die Deutsche Reichsbahn in der DDR geliefert. Die setzte sie unter d. Nr. 132 635 ein; ab 1992 unter d. Nr. 232 635. Zwei Jahre später kam die o.a. Lok zur DB AG. Bei der gehört sie heute zur DB Cargo AG. Bei der ist sie im Werk Oberhausen beheimatet.

GÜTERZUG- UND ANDERE ZUG-UMLEITUNGEN AUCH DURCH  
HAMBURGER BAUARBEITEN IM VERLAUF DER VERBINDUNGSBAHN  
IM MÄRZ 2023

\*\*\*\*\*

Ähnlich wie am Anfang vom April 2022 finden im März von diesem Jahr in Hamburg erneut Bauarbeiten im Fernbahn-Bereich der dortigen Verbindungsbahn vom Hbf nach Altona statt. Sie ist deshalb im genannten Bereich vom 4. bis zum 18. März 2023 gesperrt. Das gilt auch für den Bahnhof Altona in seinem Fernbahnbereich und den Abzweig von der Verbindungsbahn auf die Fernbahnstrecke nach/von Norden, also in/aus Richtg. Pinneberg und Elmshorn (Abzweigstelle Rainweg). Dadurch sind die Bahnverbindungen von Hamburg Hbf nach Westerland/Sylt, Kiel und Flensburg an dieser Stelle im o.a. Zeitraum baustellenbedingt gesperrt und unterbrochen.

Das zieht erneut umfangreiche Umleitungs- und Ersatzmaßnahmen im gesamten Hamburger Fernbahnbereich, insbesondere auch in seinem nördl. nach sich. Einige ICE- u. IC-Züge, die sonst über Hamburg hinaus bis Kiel, Flensburg und Westerland weiter fahren, enden zwischen dem 4. und dem 18.3.2023 bereits in Hamburg bzw. beginnen hier umgekehrt erst ihre Fahrt. Andere dieser Züge werden auf dem Weg der Hamburger Güterumgebungsbahn von Hamburg-Harburg bis Hamburg-Eidelstedt und umgek. umgelenkt. Einige ICE- und IC-Züge von Süden und Westen fahren nur bis Hamburg-Harburg bzw. beginnen erst dort ihre Fahrt. ICE- und IC-Züge von/nach Berlin fahren teilweise nur bis/ab Hamburg-Bergedorf. Für die Wege zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg Hbf sowie umgek. und von Hamburg-Bergedorf und umgek. muß die S-Bahn benutzt werden, die von den beschriebenen Sperrungen, Umleitungs- und Ersatzmaßnahmen nicht betroffen ist.

Die Personenzüge des Regionalverkehrs von Westerland/Sylt und Itzehoe nach Hamburg enden bereits in Pinneberg bzw. beginnen hier erst ihre Fahrten. Zwischen Pinneberg und Hamburg sowie umgekehrt muß auch hier die S-Bahn benutzt werden. Es fahren aber auch Busse im Schienen-Ersatz-Verkehr (SEV) auf dem Straßenweg von Pinneberg bis Hamburg und umgek. Nachts verkehren sogar SEV-Busse von Pinneberg bis Husum !

Die Regionalverkehrs-Züge von Kiel und Flensburg bis Hamburg fahren teilweise auch nur bis Pinneberg bzw. umgek. nach Norden ab hier. Einige von diesen Zügen werden aber auch bis/ab Hamburg geführt, dabei aber ab Hamburg-Eidelstedt bis Hamburg Hbf über den Weg der Hamburger Güterumgebungsbahn umgelenkt. Entsprechend umgekehrt in Gegenrichtung.

Die S-Bahn-Linien nach/von Pinneberg verkehren wegen der o. a. Umleitungs- und Ersatzmaßnahmen mit verstärkten Taktzeiten. Ebenfalls nach/von Hamburg-Bergedorf u. Hamburg-Harburg.

Die aus MF-Dieseltriebzügen der Dänischen Staatsbahnen (DSB) bestehenden IC-Züge ('Gumminasen'), die von Hamburg Hbf aus nach Kopenhagen und Aarhus wie umgek. fahren, werden vom 4. bis zum 18.3.2023 erneut von Hamburg nach Neumünster auf dem Weg über Bad Oldesloe und Bad Segeberg umgelenkt. Auf diesem Weg gelangen auch Güterzüge von Neumünster aus nach Hamburg und von dort dort umgekehrt nach Neumünster.

Durch die Umleitungsfahrten im Bereich der eingleisigen Bahnlinie Bad Oldesloe - Bad Segeberg - Neumünster ist deren vom Unternehmen 'Nordbahn GmbH' durchgeführter planmäßiger SPNV auf dieser Strecke stark beeinträchtigt u. eingeschränkt und es müssen hier deswegen zwischen Bad Oldesloe u. Neumünster sowie umgek. mehrere Zugfahrten durch Busfahrten auf dem parallelen Straßenweg ersetzt werden. Außerdem können die über Strecke Bad Oldesloe-Neumünster umgelenkten IC-Züge nach/von Dänemark zwischen Bad Oldesloe u. Neumünster zum Nahverkehrs-Tarif benutzt werden. Diese IC-Züge halten auch alle in Bad Segeberg, wo für sie auch Zugkreuzungen mit Nordbahn-Zügen stattfinden.

Die beschriebenen Sperr- und Ersatzmaßnahmen bewirken auch, daß auf der Strecke Büchen-Hamburg in der Zeit vom 4. bis zum 18.3. 2023 alle Züge des Personenverkehrs (ICE, IC + RE, auch aus/in Richtung Schwerin u. Rostock) nur bis Hamburg-Bergedorf fahren bzw. erst dort ihre Fahrt beginnen. Zwischen Hamburg Hbf und Hamburg\_Bergedorf sowie umgek. muß die S-Bahn benützt werden.

Auf der Strecke Hamburg-Lübeck fallen im genannten Zeitraum viele Züge der Linie RB 81 (sonst Hamburg Hbf - Ahrensburg - Bargteheide - Bad Oldesloe) ganz aus bzw. fahren nur eingeschränkt. Ab/bis Hasselbrook im Anschluss d. S-Bahn werden sie durch Straßenbusse im SEV ersetzt.

Durch die umgeleiteten IC-Züge nach/von Dänemark wird die Strecke Hamburg-Lübeck zwischen dem 4. und dem 18. März 2023 in ihrem Abschnitt Hamburg-Bad Oldesloe wieder einmal von Fern-Reisezügen des Dieselbetriebes befahren; denn diese IC-Züge bestehen aus MF-Dieselmotivzügen der Dänischen Staatsbahnen (DSB). Der planmäßige Einsatz von Fern-Reisezügen in Dieseltraktion wurde im Bereich der o. a. Strecke mit Ablauf vom 30.8.2022 eingestellt.

Zu den Bauarbeiten, die die beschriebenen Sperr-, Umleitungs- und Ersatzmaßnahmen zwischen dem 4. und dem 18. März 2023 notwendig machen, ist noch zu ergänzen, daß die in Hamburg an drei versch. Stellen im Bereich der Verbindungsbahn und ihrem Umfeld stattfinden: Zum einen findet gleich hinter dem Nordende vom Hamburger Hbf zwischen ihm und der Lombardsbrücke der Tausch einer Bahnüberführung über eine Straße in Nähe der Hamburger Kn Kunst-halle statt. Eine weitere Brücken-Baustelle ist in Hamburg-Sternschanze zu finden und schließl. finden nördl. der Abzw. St. Rainweg Baarbeiten statt, die auch die Nordeinfahrt nach Hamburg-Altona blockieren. Diese Arbeiten in Hamburg-Diebstreich dienen dem Bau des neuen Fernbahnhofes, der hier zur Verlegung des bisherigen Altonaer Fernbahnhofes entsteht.

Die beschriebenen Maßnahmen bewirken auch wie ebenfalls schon 2022 Änderungen im Güter- und KV-Zugverkehr nach/von Lübeck, von wo aus während der genannten Sperrzeiten in Hamburg Güterzüge direkt über Büchen nach Lüneburg und umgekehrt geleitet werden. Güterzüge bzw. KV-Züge der Verbindung Stockholm - Lübeck-Siems und umgek. ('Boda-Züge') fahren nicht wie üblich über Hamburg, sondern werden von Neumünster aus über Bad Segeberg und Bad Oldesloe nach Lübeck geleitet. Entsprechend umgekehrt in der Gegenrichtung.

Für die über Bad Segeberg umgeleiteten Güter- u. KV-Züge ist ab/bis Neumünster die Bespannung und Beförderung mit Diesellokomotiven notwendig, da die Strecke Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe nicht für elektrischen Fahrbetrieb eingerichtet ist. Auch für Güterzüge, die von Lübeck aus über Büchen nach Lüneburg und umgekehrt fahren, muß eine derartige Bespannung und Beförderung stattfinden, da auch von Lübeck über Büchen bis Lüneburg der Fahrdrat des elektr. betriebes immer noch fehlt.

D.wird auch abermals wie schon im April 2022 einen verstärkten Einsatz von DB-Cargo-Diesellokomotiven der Baureihen 232 u. 233 in und um Lübeck erfordern. An diese Zeilen schliessen sich einige Bildimpressionen von den damaligen umleitungsbedingten 'Ludmilla'-Gastspielen in der Trave-Hansestadt an.

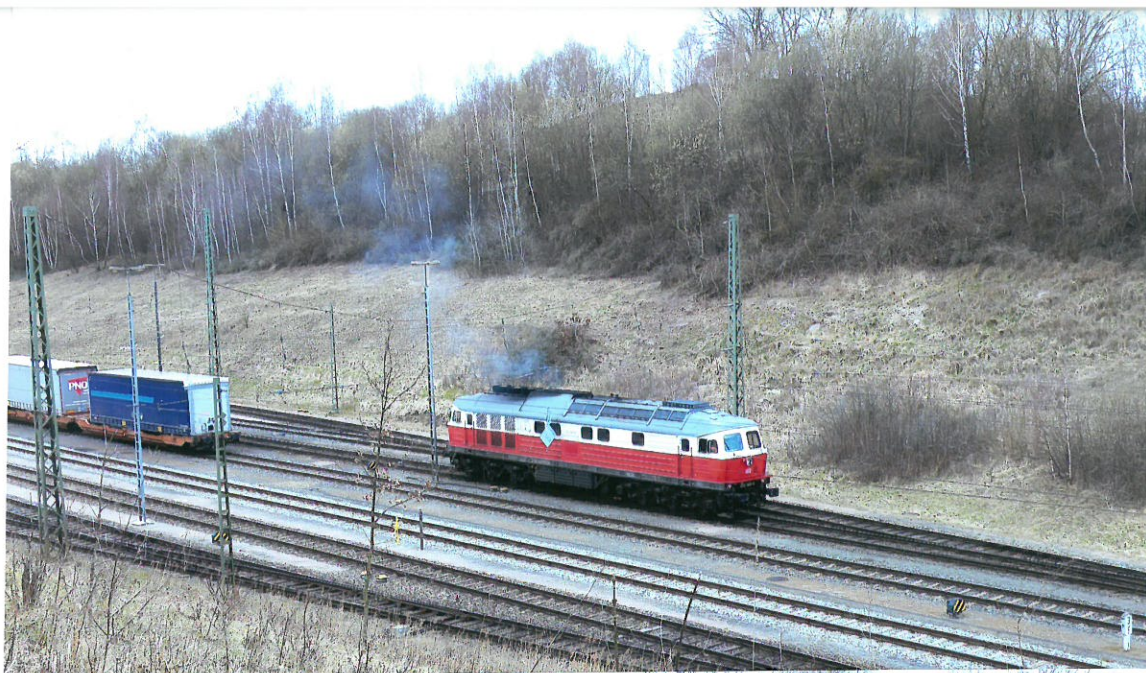
**Michael Hecht**

Am 3.4.2022 (SO)  
brachte die eben-  
falls zum 'Ludmil-  
la'-Typ gehörende  
Lok 232 045 der  
Firma DB Cargo AG  
einen

KV-Zug in den  
Lsk-Bhf. in Lüb.-  
Travemünde, wo sie  
auf den neben ste-  
henden Bildern zu  
sehen ist, als sie  
nach Ablieferung  
dieses Zuges im  
genannten Bhf.  
Lübeck-Travemünde  
Skandinavienkai  
(Lsk) in Solo-  
fahrt an dessen  
Nordseite ran-  
giert.

Die abgebildete  
Lok wurde 1974 in  
d.damaligen Sowjet-  
union für die DR in  
der DDR gebaut, die  
sie unter der Nr.  
132 045 einsetzte.  
Ab 1992 trug diese  
Lok die Nr. 232 045  
u.kam 1994 zur  
Güterverkehrssparte  
der DB AG. Im Okt.  
2007 gelangte Lok  
232 045 zur polni-  
schen Firma 'East-  
West-Railways', die  
im Nov. 2009 im dt.-  
poln.Unternehmen  
'DB Schenker Rail  
Polska' aufing. Die  
o.a. Lok erhielt in  
Polen einen rot-weis-  
sen Anstrich in den  
polnischen Landesfar-  
ben und war hier ab  
Herbst 2007 landes-  
weit im Einsatz.

Am 01.12.2012 kam sie  
zurück nach Deutsch-  
land und wurde nun  
Lok d.damaligen DB-  
Firma 'DB Schenker  
Rail Deutschland',  
die heute als 'DB  
Cargo AG' firmiert.  
Heute gehört 232 045  
nach wie vor z.  
Fahrzeugpark der  
DB Cargo AG und ist  
in deren Werk in  
Seddin bei Berlin  
stationiert. Ihre  
weiß-rote polnische  
Farbgebung trägt die-  
se Lok weiterhin und  
sie besitzt auch  
weiterhin ihre Zu-  
lassung für Ein-  
sätze auf dem Bahn-  
liniennetz in Polen.



Fotos: Michael Hecht.

Von der Nordseite des Lsk-Bahnhofes in Lübeck-Travemünde rangierte sich die DB-Cargo-Diesellok 232 045 am 3.4.2022 (SO) an die Südseite dieses Bahnhofes und übernahm hier sofort einen anderen KV-Zug, mit dem sie wenig später den o. a. Bhf. verließ, um ihn von hier über Lübeck Hbf und Büchen nach Lünebg. zur dortigen Ellok-übernahme zu befördern. Die neben stehenden Bilder zeigen die o. a. 'Ludmilla'-Lok in ihrer aus einstiger polnischer Einsatzzeit noch vorhandenen rot-weißen Farbgebung.

Wie sie mit dem gerade von ihr übernommenen KV-Zug den Travemünder Lsk-Bhf. verläßt, um ihn nach Lüneburg zu bringen. Der Anfang dieser Fahrt geht in diesem Bhf. auch an der Diesellok V 100 005 der Lübecker Firma 'Nordic Rail Service GmbH' (NRS) und der Vectron-Ellok 193 518 der Schweizer Firma 'SBB Cargo International' vorbei.

232 045 gehört zu den ältesten noch aktiven 'Ludmilla'-Lokomotiven im Fahrzeugpark der Firma DB Cargo AG.

Fotos:  
Michael Hecht.





Als 'Ludmilla'-Lok 232 045 der Firma 'DB Cargo AG' am 3.4.2022 (SO) den Lsk-Bahnhof in Lübeck-Travemünde mit ihrem KV-Zug zur Fahrt nach Lüneburg verließ, rollte sie auch an der an der äußersten südlichen Spitze dieses Bahnhofes in Wartestellung befindlichen Diesellok 66 012 der polnischen Niederlassung der Firma 'Freightliner' vorbei. Diese zum Loktyp 'Class 66' gehörende Maschine ist auf dem unteren Bild im Hintergrund erkennbar. Sie stammt aus der US-amerikanischen Entwicklung. Mit BD-Cargo-Lok 232 045 fuhr an ihr im Travemünder Lsk-Bhf. und damit an höchst seltener Stelle eine Lokomotive aus ehem. Sowjet-Fertigung vorbei. Eine höchst interessante Lok-Begegnung an höchst interessanter Stelle.

Fotos: Michael Hecht.





Schließlich rangierte sich die bereits erwähnte und zum Loktyp 'Class 66' gehörende Dieselschne 66 012, die zur polnischen Niederlassung der Firma 'Freightliner' gehört, am 3.4.2022 (SO) von ihrem Wartegleis an der Südspitze v. Lsk-Bhf. in Lübeck-Travemünde in Solo-Fahrt weg.

Fotos: Michael Hecht.

Die dieselelektrischen Lokomotiven vom Typ 'Class 66' wurden von der US-amerikanischen Firma 'Electro-Motive Diesel' (EMD) speziell für die Verwendung und den Einsatz auf Eisenbahnstrecken in Europa konstruiert. Der Bau dieser Lokomotiven, die die EMD-Typenbezeichnung EMD JT42CWR tragen, erfolgte in den USA und in Kanada und begann 2009. Es wurden danach viele Maschinen dieses Loktyps an Bahnunternehmen im gesamten Europa geliefert. Auch nach Großbritannien, zumal die Cl.-66-Lokomotiven von Anfang an so konstruiert und gebaut wurden, daß sie auch auf den britischen Eisenbahnstrecken-Netz mit seinem gegenüber Kontinental-Europa eingeschränktem und engerem Profil zum Einsatz kommen können. Auch in Deutschland fahren nicht wenige 'Class-66'-Lokomotiven bei versch. Bahnunternehmen. Außerdem kommen derartige Maschinen vom benachbarten Ausland her für in Deutschland durchzuführende Zugbeförderungen.



Hier der äußere Daten- und Nummern-Steckbrief der Class-66-Lokomotive, die am 3.4.2022 (SO) den Lsk-Bhf. in Lübeck-Travemünde besuchte. Diese Lok gehört der Firma 'BEacon Rail Leasing Ltd.' (BRLL) und trägt die NVR-Nr. 266 059. Vermietet war sie zum Aufn. Zeitpkt. an die polnische Niederlassung der Firma 'Freightliner', wo sie unter deren Nr. 66 012 zum Einsatz kam, was auch aktuell noch so sein dürfte.

Fotos: Michael Hecht.



Vom Abstellgleis an der Südspitze vom Lsk-Bhf. in Lübeck-Travemünde rangierte sich die Freightliner-Diesellok 66 012 am 3.4.2022 (S=) in die südl. Ausfahrtgruppe dieses Bahnhofes und übernahm hier einen KV-Zug, den sie später von hier aus über Lübeck Hbf und Büchen nach Lüneburg zur dortigen Ellok-Übernahme brachte. Dieser KV-Zug gehörte zu den wenigen Zügen, die in der beschriebenen Zeit ihrer Umleitung von Lübeck über Büchen nach Lüneburg, hier nicht von Diesellokomotiven der DB Cargo AG befördert wurden, sondern von solchen von Unternehmen, die nicht zum DB-Konzern bzw. zu DB-Firmengruppen gehören.

Fotos: Michael Hecht.

Den KV-Zug, den d. Freightliner-Diesellok 66 012 am 3.4.2022 (SO) im Zentralbereich v. Lsk-Bhf. in Lübeck-Travemünde zur Beförderung von hier nach Lünebg. übernahm, brachte vorher d. Diesellokomotive V 100 005 der Lübecker Firma Nordic Rail Service GmbH (NRS) vom vom nahen und zum o.a. Bhf. gehörenden Umlade-Terminal 'Baltic Rail Gate' (BRG) in den o. a. Lsk-Bahnhofsbereich. Nachdem hier der Lokwechsel von NRS-Lok V 100 005 auf Freightliner-Lok 66 012 stattgefunden hatte, fuhr d. Masch. V 100 005 alleine zurück in den Nordbereich v. Lsk-Bhf., was auf den oberen der neben stehenden Bilder erkennbar ist. Die Freightliner-Diesellok 66 012 stand vor ihrer Abfahrt im Travemünder Lsk-Bhf. in unmittelbarer Nachbarschaft z. nebenan abgestellten Vectron-Ellok 193 518 der Firma SBB Cargo International.

Fotos:  
Michael Hecht.





Schließlich erschien am Nachmittag vom 3.4.2022 (SO) in Lz-Tour im Lsk-Bhf. in Lübeck-Travemünde die Ludmilla-Diesellok 233 452 der Firma DB Cargo AG, wobei die Ankunft dieser Maschine auf den obigen Bildern erkennbar ist. Sie begegnete dabei an der der Südseite vom o. a. Bhf. auch den bereits an anderer Stelle abgebildeten Lokomotiven V 100 005 der Firma Nordic Rail Service (NRS), 66 012 der Firma Freightliner und 193 518 der Firma SBB Cargo International.

Fotos: Michael Hecht.



Die Lok 233 452 wurde 1976 vom Worschilow-Werk in der damaligen Sowjetunion für die Deutsche Reichsbahn in der DDR gebaut, die sie unter der Nr. 132 452 in Betrieb nahm. 1992 wurde aus ihr nummernmäßig die Lok 232 452, die dann 1994 zur DB AG kam und hier zu deren Güterverkehrsparte kam. Kurze Zeit später gehörte die beschriebene Lok zu den 64 Ludmilla-Maschinen, die die DB AG 2002 und 2003 mit neuen Kolomna-Motoren aus russischer Fertigung (Kolomna-Motorentyp 1-2D49M) ausrüsten ließ. Diese Lokomotiven wurden danach unter der Baur.-Bez. 233 geführt, behielten aber ihre alte Ordnungsnummern aus 132/232-Zeiten, so daß die oben abgebildete Ludmilla nun als 233 452 fuhr, was noch heute so ist. Die jetzt 2.206 kW bzw. 3.000 PS starke Maschine 233 452 gehört zur Firma DB Cargo AG und ist aktuell in deren Werk in Halle/S. beheimatet.

Die DB-Cargo-Diesellok 233 452 fuhr in ihrer Lz-Tour am 3.4.2022 im Lsk-Bhf. in Lübeck-Travemünde an den hier mit ihren Lokomotiven V 100 005 (NRS) und 66 012 (Freightliner) stehenden KV-Zügen vorbei zur Nordseite dieses Bahnhofes.

Foto: Michael Hecht.



An der Nordseite vom Travemünder Lsk-Bahnhof fuhr DB-Cargo-Diesellok 233 452 am 3.4.2022 (SO) sofort in den Bereich vom dortigen Umlade-Terminal 'Baltic Rail Gate' (BRG) und übernahm hier sofort einen KV-Zug, den sie von hier aus durch den Zentralbereich vom Lsk-Bahnhof hindurch und weiter über Lübeck Hbf u. Büchen nach Lüneburg schleppte, wo ihn dann eine Ellok zur Weiterfahrt in Richtg. Süden übernahm. Vor Abfahrt dieses Zuges am BRG in Lübb.-Travemünde war auch bereits wieder d. NRS-Lok V 100 005 an die Lsk-Bahnhofs-Nordseite für weitere Rangiertätigkeiten gelangt. Nebenbei bestaunte ein Mitarbeiter der Lübecker Hafenbahn die im direkten Bereich vom Baltic Rail Gate doch recht seltene Diesellok vom Ludmilla-Typ.  
Fotos: Michael Hecht.

Schließlich setzte sich die DB-Cargo-Diesellok 233 452 am 3.4.2022 (SO) um 17.45 Uhr mit ihrem KV-Zug im Baltic Rail Gate in Lüb.-Travemünde am dortigen Lsk-Bhf. in Bewegung, um ihn direkt von dort über Lübeck Hbf und Büchen nach Lüneburg zu befördern. Die neben stehenden Bilder zeigen d. eindrucksvolle Ausfahrt dieses 'Ludmilla'-bespannten Zuges aus dem Travemünder Baltic Rail Gate als ebenso eindrucksvollem Umlade-Terminal.

Fotos:  
Michael Hecht.







Schließlich setzte sich die DB-Cargo-Diesellok 233 452 am 3.4.2022 (SO) um 17.45 Uhr mit ihrem KV-Zug im Baltic Rail Gate in Lübeck-Travemünde im dortigen Lsk-Bahnhof in Bewegung, um ihn direkt von hier über Lübeck Hbf und Büchen nach Lüneburg zu befördern.

Gleich danach erreichte die DB-Cargo-Diesellok 233 452 mit ihrem KV-Zug am 3.4.2022 den Zentralbereich vom Lsk-Bhf. in Lübeck-Travemünde und das immer noch unter bewundernder Außenbeobachtg. v. Lübecker Hafenbahn-Personal, das dem seltenen Lokgast an dieser Stelle gute Fahrt mit ihrem Umleiter-Güterzug nach Lünebg. wünschte. Dort übernahm eine Ellok diesen Zug zur Weiterreise Richtung Süden.

Fotos: Michael Hecht.