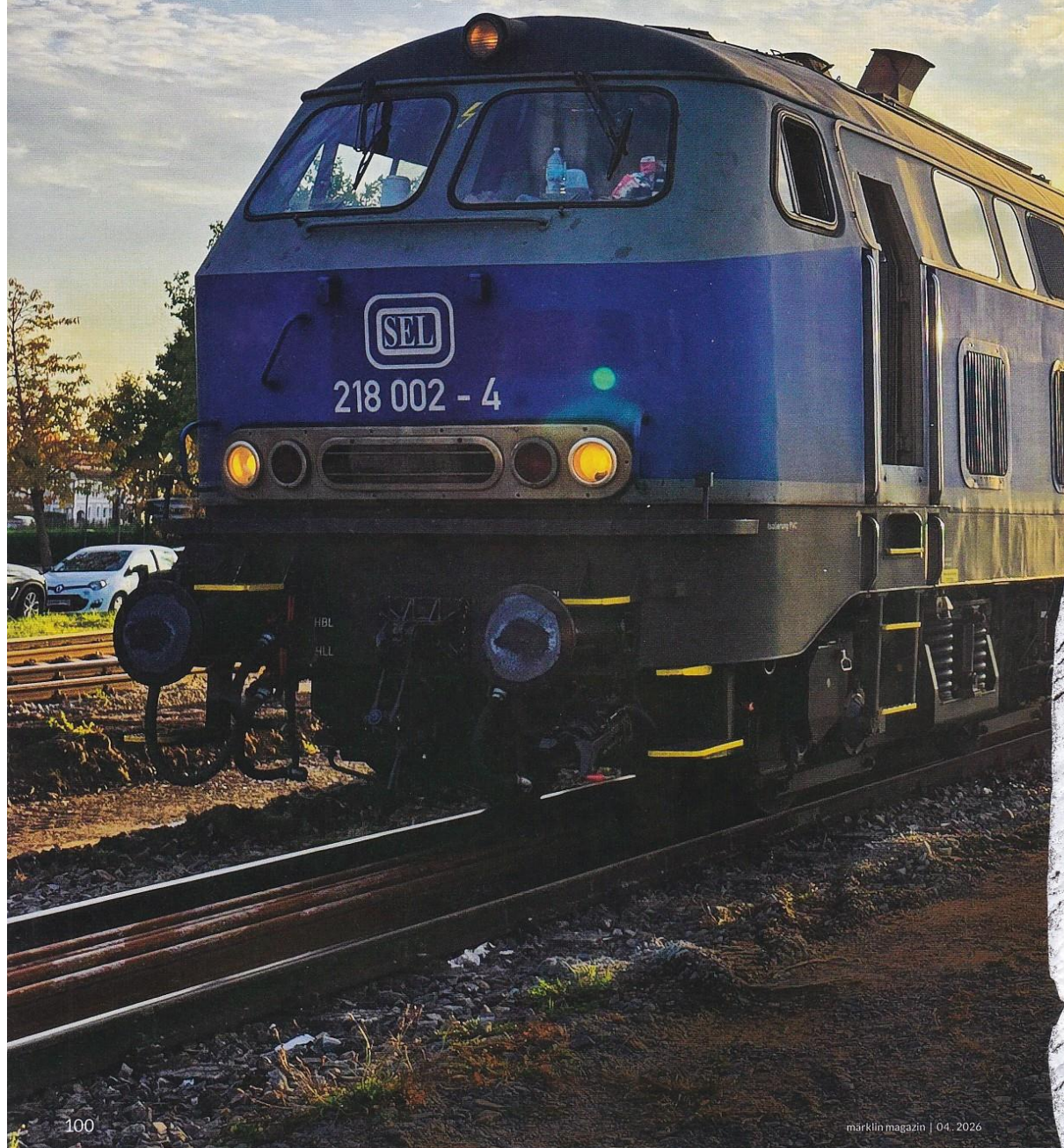


VORBILD · Schlunß Eisenbahn Logistik





Erfolgreich in der Nische

Große Bahnkonzerne können viel, aber eben nicht alles. Wo sie an Grenzen stoßen, übernehmen flexible Dienstleister besondere Aufgaben. So wie die Schlünß Eisenbahn Logistik (SEL) aus Wankendorf, unter deren Firmenlogo bewährte Loks Schönheiten erfolgreich im Baustellen- und Schienengüterverkehr mitmischen.



Technik, die begeistert: Die dieselelektrische „Ludmilla“ 234 242-6 wäre beinahe auf dem Schrottplatz gelandet. Aufgearbeitet auf Rügen und von der SEL wieder in Dienst gestellt, darf sie wieder tun, was sie am liebsten macht – Güterzüge ziehen.

Zehn Meter vor“, knarrt es aus dem Funkgerät. „Zehn Meter vor“, bestätigt Triebfahrzeugführer Martin Schlünß, drückt die Pfeife für den Warn- und löst die Bremse. Mit dem Schalträd vor sich schaltet er die ersten Fahrstufen hoch. Der Motor kommt auf Touren, der Turbo-lader heult auf. Ein sonores Summen ertönt. Martin Schlünß kennt dieses Geräusch gut: Er steht im Führerstand einer „Ludmilla“ der Baureihe 234. Während bei den meisten Dieselloks der DB ein dieselhydraulischer Antrieb die Ärmel hochkrepelt, treibt bei dieser Veteranin aus der Sowjet-Ära der Dieselmotor einen Generator an. Dieser erzeugt den Strom für die

Fahrmotoren, die nun einen Bauzug vorziehen. Bis ins Jahr 2012 hatte die 234 242-6 noch Personenzüge wie den Eurocity „Berolina“ von Berlin nach Stettin am Haken. Irgendwann stand die 1975 in Luhansk/Ukraine gebaute Lokomotive zum Verkauf. Fast wäre sie wie ihre Schwesterlok 234 278-0 in den Schrott gekommen. Hätte da nicht der eisenbahnverliebte Unternehmer aus dem Norden Deutschlands andere Pläne gehabt und die beiden dieselelektrischen Schönheiten zu den Glanzstücken seines Fuhrparks gemacht.

Anfangen hat der gelernte Triebfahrzeugführer und Verkehrsmanager Martin Schlünß recht

unspektakulär als Lokführer. Ab 2007 bot er seine Dienste dann als selbstständiger Unternehmer an. Im Auftrag verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen fuhr er Züge durch die Republik oder half beim Rangieren. „Immer mehr Kunden fragten an, ob ich nicht gleich auch eine eigene Lok mitbringen könnte“, erinnert sich der Schleswig-Holsteiner an seine Anfangszeiten.

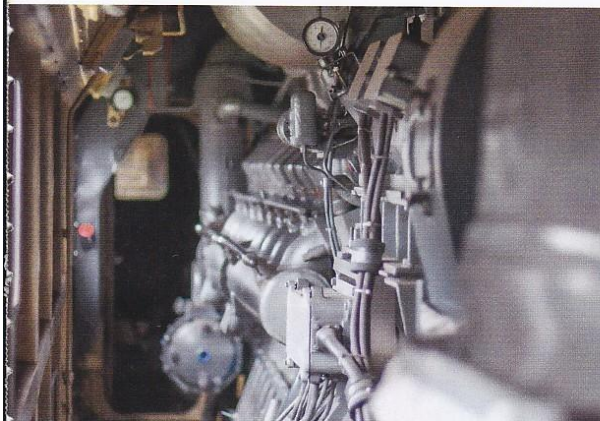
Für die ersten Aufträge mietete er sich noch eine Maschine. Doch das wurde auf Dauer zu teuer. Eine Lok zu kaufen, war da die logische Schlussfolgerung. Die Wahl fiel im Jahr 2016 auf die 512 010-0. Diese auch als KM 1200 BB bezeichnete 860-kW-Diesellok fährt zwar nur 58 Kilometer pro Stunde, hat aber für ihre Größe schier unendliche Kraft. „Die zieht was weg“, schmunzelt Schlünß. Mit der ungewöhnlichen Lokomotive stieg er bei einer Raffinerie in Süddeutschland ins Rangiergeschäft ein. Bald stand dann auch die 512 011-8 auf dem Hof. Schließlich muss jede Lok mal in die Werkstatt – und Ersatz zu mieten wäre teuer geworden.

Im eiskalten Februar 2017 kam dann der Tag, an dem Martin



Hier wird noch von Hand gefahren: das analoge Führungspult der 512 010-0.

Text: sb. Fotos: Thorsten Bieler, BPS Sassnitz, Elia Scharinger, Frederick Wesemann, Dustin Westphal



Ohne Schnickschnack: Wer bei Martin Schlünß arbeitet, sollte ein Herz für bewährte Lokomotivtechnik haben.



Arbeiten im Team: Die Angestellten bekommen vom Sonderzug bis zur Rangierdienstleistung so ziemlich alles aufs Gleis.

Schlünß in Mukran auf Rügen vor den beiden Ludmillas stand. „Es war Liebe auf den ersten Blick“, lacht der Unternehmer. Und nachdem die gut erhaltenen Loks dann auch den kritischen zweiten und dritten Blicken standhielten, kümmerte sich der 50-Jährige um die Finanzierung für den Kauf.

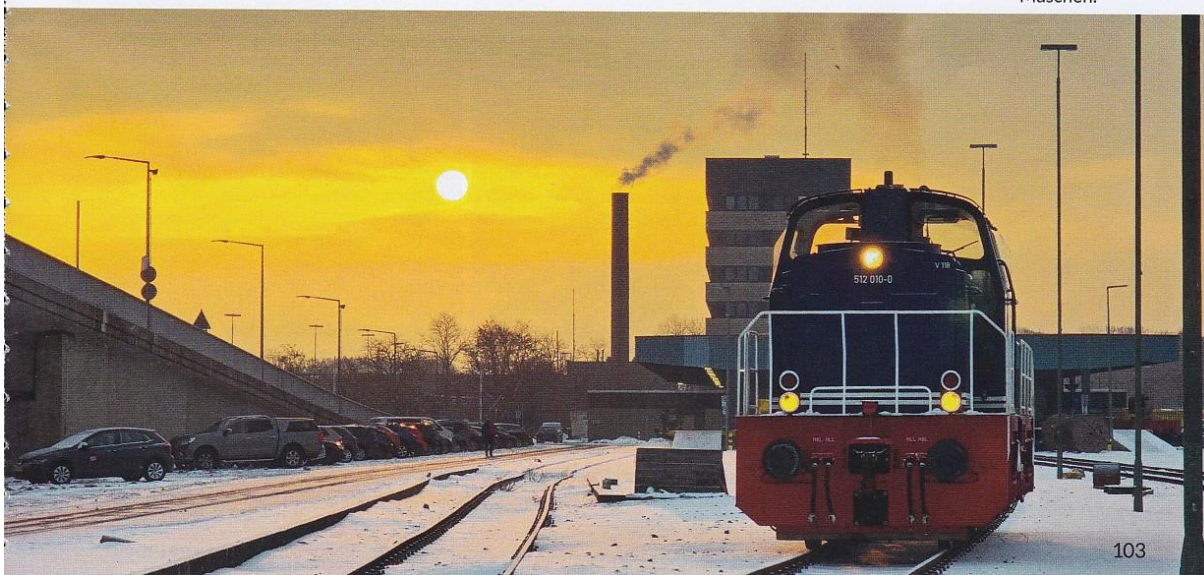
Inzwischen werden alle vier Loks plus die 218 002-4 samt Triebfahrzeugführer gern von Baufirmen gechartert. Die Firma Schlünß Eisenbahn Logistik, kurz SEL, ist bundesweit mit Erfolg im (Gleis-) Baugeschäft unterwegs. Hinzu kommen Sonderzüge, Überführungsfahrten, Rangierdienstleis-

tungen, Güter- und Personenzüge. Wer einen Kapazitätsengpass hat oder wegen einer defekten Lokomotive in Terminnöte gerät, greift zum Hörer und ruft bei der SEL an. „Wir schauen dann, was genau gebraucht wird, und bieten eine maßgeschneiderte Lösung“, betont Martin Schlünß.

Seine insgesamt 18 Lokomotiven und zahlreichen Wagen sind universell einsetzbar und auf Flexibilität ausgelegt. Vom Sonderzug, der Fußballfans zum Pokalfinale nach Berlin bringt, bis zum Bauzug, der eine Gleisbaustelle auf dem „platten Land“ in Norddeutschland mit Gleisschotter

versorgt, können die 24 Mitarbeiter der SEL so ziemlich alles auf die Schiene bekommen. Wo der eigene Fuhrpark nicht ausreicht, greift das Unternehmen auf die Fahrzeuge von Partnerunternehmen zurück. „Die Baustellen sind zwar unser Kerngeschäft“, führt Schlünß aus, „aber wir fahren auch sogenannte Last-Mile-Zustellungen“. So bewegt die SEL zum Beispiel zwei- bis dreimal wöchentlich Autotransportzüge von Budamar Logistics, die aus der Slowakei kommend elektrisch bis nach Hamburg-Harburg fahren, wegen der fehlenden Oberleitung jedoch bis Cuxhaven eine Diesellok benötigen. >>

Die SEL springt da ein, wo Bedarf besteht – hier mit der 512010-0 an einem eiskalten Morgen in Maschen.





Das muss laufen: Martin Schlünß (links) und Betriebsleiter André Zempel legen großen Wert darauf, dass ihr Fuhrpark gut gewartet ist. Zuverlässigkeit ist für ein kleineres Unternehmen wie die SEL ein wichtiges Argument im Wettbewerb.

Martin Schlünß: Mit bewährter Technik zum Erfolg

Herr Schlünß, woher rührt ihre Liebe zu alten Lokomotiven?

Martin Schlünß: Ich will echte Loks und keine Computer auf Schienen, bei denen man für alles jemanden kommen lassen und natürlich bezahlen muss. Unsere Maschinen haben eine Technik, die man noch versteht und die seit Jahrzehnten bewährt ist. Sie fahren bei jedem Wetter, robust und zuverlässig. Als kleineres Unternehmen springen wir ja immer dann ein, wenn andere Probleme haben. Darum ist das für uns ein wichtiger Faktor.

Findet man denn überhaupt Leute, die solche Maschinen fahren können?

Schlünß: Gerade weil man bei uns die Technik noch anfassen kann und kein Computergedöns-zertifikat braucht, finde ich durchaus Leute. Denen macht es Spaß, mal wieder eine echte Lok zu fahren. Sogar Senioren sind dabei, die es sich eigentlich zu Hause auf dem Sessel bequem machen könnten. Die sitzen gerne auf dem Bock, um mal wieder was zu bewegen.

Wie können Sie sich gegenüber den Großkonzernen behaupten?

Schlünß: Wir sind äußerst flexibel. Kurz angefragt, noch kürzer abgeschnackt und dann wird losgelegt. Entweder wir haben Zeit und unser Angebot passt oder eben nicht. Kein langes „ich muss da noch mal in der Zentrale nachfragen“.

Sie haben inzwischen zwei Dutzend Angestellte. Sind die alle auf der Lok unterwegs?

Schlünß: Nein. Anfangs habe ich das alles noch allein von der Lok aus organisiert, dann hat mir André Zempel als Örtlicher Betriebsleiter und Technischer Leiter geholfen. Inzwischen habe ich ein schlagkräftiges Backgroundteam für Dispo, Werkstatt, Instandhaltungsmanagement und Buchhaltung. Der von der Bürokratie verordnete und immer größer werdende Papierkrieg lässt sich nicht mehr anders durchhalten.

Was haben Sie für die Zukunft vor?

Schlünß: Zum einen setzen wir jetzt unseren „Rheingold“ verstärkt für Charterfahrten ein. Das ist ein eher langfristiges Projekt. Ebenso die Ertüchtigung meiner sechs Dieselloks der Baureihe 218, die darauf warten, in Betrieb genommen zu werden. Der Markt schreit geradezu danach, aber leider ist es für ein kleines Unternehmen wie SEL nicht leicht, Finanzierungen zu finden. Viele Banken kennen das Bahngeschäft nicht, da hätten wir es mit Autos oder Häusern leichter. Immerhin haben wir inzwischen einen Partner gefunden, der sich gut auf uns eingestellt hat. Es ist inzwischen ein liebevolles Ritual, Verträge mit ihm auf der Lok zu unterzeichnen.



Übergabe an der Lok: Führt Martin Schlünß selbst, bringt ihm seine kaufmännische Assistentin Manuela Linn schon mal als Zugbegleiterin Unterlagen am Bahnsteig vorbei.

„Elektrisch können wir aber auch“, betont der Norddeutsche. Ein KV-Zug zum Beispiel pendelt wöchentlich im Kombinierten Verkehr zwischen dem dänischen Padborg und Wanne-Eickel im Ruhrgebiet. Mit dem SEL-Logo an der Front fahren fünf E-Loks der BR 120.1, hinzu kommen sechs Maschinen der Baureihe 181.2. Diese haben zwar weniger Leistung als die Drehstrom-120er, bringen aber immer noch das Doppelte einer 218er aufs Gleis. Zudem wurden die 181er für zwei Stromsysteme gebaut, das französische Gleichstrom-System und das deutsche Wechselstrom-System. Da auch Dänemark die französische Variante eingeführt hat, wären die Loks eigentlich die idealen Grenzgänger im Norden. „Leider verhindert die Bürokratie grenzüberschreitende Fahrten“, beschwert sich Schlünß.

Wer bei der SEL seine(n) Beruf(ung) findet, den eint die Liebe zu bewährten Lokbaureihen. Hier könne man noch richtig auf und mit der Lok arbeiten und sitze nicht in einem rollenden Computer, heißt es bei SEL. „Unsere Loks sind sehr robust. Wenn's klemmt, bekommt man das schnell wieder zum Laufen“, schmunzelt Martin Schlünß mit Schraubenzieher und Hammer in der Hand.

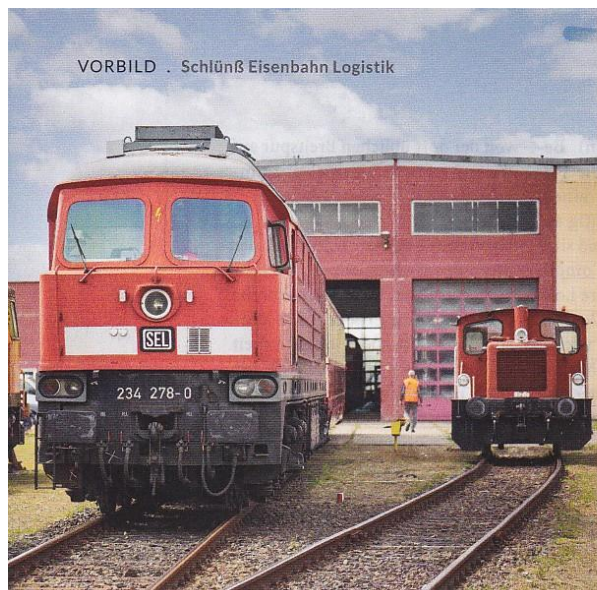
In Schuss gehalten wird der Schlünß-Fuhrpark meist auf Rügen. In Sassnitz-Mukran erstreckt sich über eine Fläche von 340 Hektar ein einstiger Eisenbahn-Fährhafen der Deutschen Reichsbahn. Ursprünglich wickelten hier Eisenbahnfahrten einen wichtigen Teil des DDR-Außenhandels über die Ostsee ab. Außerdem wurden Bahnwaggons aus der Sowjetunion

von der dort üblichen Breitspur auf die europäische Normalspur umgebaut.

Nach dem Ende der DDR sank der Stern des Hafens jedoch. Im Jahr 2015 kam der Eisenbahnverkehr praktisch zum Erliegen. Die Umspurwerkstatt stand ohne Arbeit da. Da traf es sich gut, dass sie seit 2014 unter dem Namen „Baltic Port Service GmbH“ zum Eisenbahnunternehmen Enon aus dem brandenburgischen Putlitz gehörte. Betriebsleiter Ulrich Rudler wollte sich mit dem Niedergang nicht abfinden. Seine Mitarbeiter konnten alte Loks und Wagen reparieren. „Dieses Wissen wird doch noch gebraucht“, war der gelernte Werkzeugmacher und Reichsbahner überzeugt. Schließlich müsse jedes Eisenbahnfahrzeug regelmäßig zur Hauptuntersuchung. >>



Unterwegs mit dem „Rheingold“: Aufwendig aufgearbeitet und gezogen von einer Lok der BR 120, bieten die Wagen des Luxuszuges nun wieder das ideale Ambiente für entspannte Urlaubsreisen in den Süden, etwa an den Lago Maggiore.



VORBILD · Schlünß Eisenbahn Logistik

Die Baltic Port Services GmbH hat sich als Instandhaltungs- und Wartungsbetrieb für ältere Loks einen Namen gemacht.



In der Werkhalle in Mukran auf Rügen kümmert sich das Team von Ulrich Rudler mit Hingabe um die Seniorinnen der Schiene.

Zunächst reparierten drei Mitarbeiter Fahrzeuge aus dem Bestand der Enon-Unternehmensgruppe. Die kleine Werkstatt am Ende der Republik leistete gute Arbeit. Das blieb auch Martin Schlünß nicht verborgen. Als er 2017 seine Ludmillas kaufte, klopfte er bei Ulrich Rudler an. Die beiden Fans bewährter Eisenbahntechnik verstanden sich auf Anhieb. Heute gehört die SEL zu den Stamm-

kunden der Baltic Port Services, und neben den 234ern rollen auch die 181er aus dem Schlünß-Bestand regelmäßig in Mukran in die Richthalle. Auch andere kleinere Eisenbahnverkehrsunternehmen vertrauen dem Rügener Betrieb, der mittlerweile wieder 30 Mitarbeiter beschäftigt. Der Kundenstamm ist erlesen: „Wir arbeiten auf Augenhöhe zusammen. Die Baltic Port Service hat

sich längst zu einem Kompetenzzentrum für ältere Lokomotiven entwickelt“, unterstreicht Ulrich Rudler. Insbesondere auf die Baureihe 120 verstehen sich die Mukraner bestens.

Solche E-Lok-Legenden fahren auch in Diensten von Martin Schlünß, zuletzt auch vor einem außergewöhnlichen Sonderzug. „Wir konnten einige Wagen des

Elektrolokomotive Baureihe 181.2

HO Art.
39587
HO Trix Art.
25186

Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe 181.2 der Schlünß Eisenbahn Logistik (SEL). Orientrote Grundfarbgebung. Betriebsnummer 181 218-9. Betriebszustand ab September 2025 mit dem Taufnamen „GÖPPINGEN“.

Modell: Filigrane Metallkonstruktion mit vielen separat angesetzten Details. Formvariante zur korrekten Dar-



stellung der Epoche VI-Variante. Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse zentral eingebaut. Alle vier Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils digital separat abschaltbar. Doppel-A-Licht-Funktion. Führerstandsbeleuchtung mit der Fahrtrichtung wechselnd und Maschinenraumbeleuchtung digital schaltbar. Mit Pufferspeicher. Stromabnehmer vorbildgerecht mit unterschiedlichen Schleifstücken ausgestattet, digital heb- und senkbar. Separat angesetzte Radimitationen, Griffstangen, Scheibenwischer, UIC-Steckdosen und Dachleitungen. Pufferhöhe nach NEM. Bremsleitungen, Schraubenkupplungen und verschiedene Steckdosen liegen als separat ansteckbare Teile bei. Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen. Länge über Puffer 20,5 cm.

Feierliche Namensgebung: Dicht umlagert war die 181218-9 bei ihrer Taufe auf den Namen „GÖPPINGEN“ im Rahmen der Märklin Tage/IMA 2025.



Vom Autotransporter an der Nordsee bis zu Kesselwagen im bayerischen Chemiedreieck: Bundesweit deckt die SEL Kapazitätsengpässe ab und hilft aus, wenn irgendwo eine Oberleitung fehlt – damit Güter überall zum Kunden kommen.

berühmten ‚Rheingold‘ erwerben und wieder schön aufarbeiten“, erzählt der Unternehmer stolz. Die exquisite Innenausstattung, die bequemen Sitze, der stilvolle Speisewagen, alles erstrahlt wieder im alten Glanz. Auf Sonderfahrten zum Beispiel an den Lago Maggiore können Eisenbahnliebhaber das besondere Gefühl des luxuriösen Reisens erleben, üblicherweise gezogen von einer

120er, die mit ihrer purpurrot/elfenbeinfarbenen Lackierung hervorragend zu den Wagen passt. Für Martin Schlunß ein schönes Geschäft, abseits von Baustellenlogistik und Güterverkehr. In diesem Bereich tut übrigens die unter Modellbahnern bekannteste SEL-Lok munter ihren Dienst: Die orientrote 181 218-9 wurde im September 2025 während der IMA auf den Namen

„GÖPPINGEN“ getauft und trägt seitdem stolz den Namen der Heimatstadt von Märklin durch das Land. Natürlich gibt es diese besondere Lokomotive auch als Märklin H0-Modell (Art. 39587) – Zeichen einer fruchtbaren Zusammenarbeit. Unter (Modell-) Eisenbahnern hält man schließlich zusammen. Damit Lokomotiven mit Vergangenheit noch jede Menge Zukunft haben. ➤



Entdecken Sie „Die Vitrine“ für Modelleisenbahnen!

**Besuchen Sie direkt unseren
Onlineshop www.train-safe.de**



HLS Berg GmbH & Co. KG
 Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg
 Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40
 Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41
 Vertretungen: Holland - info@train-safe.nl
 Schweiz - info@train-safe.ch
info@train-safe.de, www.train-safe.de