

Auf einen Blick - IGE

Adresse / Internet:

IGE GmbH & Co. KG
 Am Bahngelände 2
 91217 Hersbruck
 URL: <http://www.bahntouristik.de>

Einsatz von Elloks:
 seit August 2003

Laufweg:

kurzfristige Anmietung je nach Bedarf für Sonderfahrten der IGE

IGE-Mietloks:

ES 64 P-001	08.2003 - 12.2004
ES 64 U2-005	01.2005 - 01.2005
ES 64 U2-080 ¹⁾	05.2003 - 12.2003
ES 64 U2-082 ¹⁾	09.2003 - 10.2003
ES 64 U2-096 ²⁾	03.2004 - 06.2004
ES 64 U2-064 ¹⁾	05.2006 - 06.2006

¹⁾ bei Bedarf von Siemens angemietet
²⁾ bei Bedarf von TXL angemietet

sebüro im Bahnhof Hersbruck), IGE-Bahnlogistik (Güterverkehr und Überführungsfahrten) sowie IGE-Eurotrain (Charterzüge).

Seit Anfang 2004 war die IGE auch im Güterzuggeschäft tätig. So wurde seit dem 5. Januar ein Koksganzzug von Kattowitz nach Duisburg von der Grenze in Guben bis Oberhausen West von IGE in Eigenregie gefahren. In Polen war die Chem Trans Logistics (CTL) für die Beförderung zuständig, die auch den Auftrag an die IGE zum Transport in Deutschland vergeben hatte. Ab Februar wurde in einem festen Umlauf mit vier Zugpaaren gefahren. Zum 1. April 2004 übernahm dann die deutsche Tochter der CTL, die Rent a Train GmbH, die Beförderung in Deutschland von der IGE, die ihre Lokomotiven für die eigenen Sonderfahrten benötigte. Am 31. Dezember 2004 endete der Vertrag über die Anmietung des ES 64 P-001.

Vom 11. bis zum 20. Januar 2005 war die IGE dann noch mal mit der Bespannung des Kokszuges betraut und mietete zu diesem Zweck kurzzeitig die ES 64 U2 005 an. Mangels eigener Sonderfahrten wurde übrigens auch die ER 20-001 im Januar und Februar 2005 für einige Tage an den ALEX ins Allgäu ausgeliehen. Zudem hat die IGE immer wieder kurzzeitig verschiedene Siemens-Dispoloks für ihre Sonderfahrten angemietet, darunter auch den Bosphorus-Taurus ES 64 U2-064.

ITL

Die im Dezember 1998 gegründete ITL Eisenbahn GmbH mit Sitz in Dresden war zunächst vor allem im Arbeitszugdienst tätig und hatte zu diesem Zweck verschiedene Dieselloks (meist ausrangierte DR-Loks) im Einsatz, die in den betriebseigenen Werkstätten in Dresden und Kamenz aufgearbeitet wurden. Mit den Schwester-



Am 2. August 2006 begegnete dem Fotografen in Lebrte ein gemischtes ITL-Gespann mit der silbernen 185 548 und der 118 001 vor einem Bauzug auf dem Weg nach Hannover. (Benjamin Henneicke)

gesellschaften ITL-Recycling und ITL-Baustoffhandel GmbH & Co. KG bietet das Unternehmen zudem auch komplette Logistikaufgaben wie die Versorgung von Gleisbaustellen. Im Zuge des Konzepts Mora C übernahm die ITL in den Jahren 2000 und 2001 die Bedienung der Anschlussbahnen an der Nossener Brücke in Dresden sowie der Weinbrandbrennerei in Wilthen (Strecke Dresden-Zittau) von DB Cargo.

Im Januar 2003 stieg die ITL mit einem Zugpaar (transportiert wurde Glasbruch) zwischen Ústí nad Labem und Velten in den internationalen Güterfernverkehr ein. Ab Mai 2003 verkehrte erstmals ein Kesselwagenganzzug zwischen Hamburg und Ebersbach/Sachsen, wo die Fuhre der tschechischen Staatsbahn CD übergeben wurde, die die Ladung weiter nach Pardubice brachte. Ab 2. Juni wurden die-

se Verkehre dann regelmäßig durchgeführt. Zudem war die ITL mit Ganzzügen im Baustoffverkehr anzutreffen.

Bis dato waren alle Züge noch mit firmeneigenen Dieselloks bespannt worden, doch dies änderte sich im Juni 2006. Seit 1. Juni 2003 hatte die ITL den Auftrag, Zement der Readymix Westzement GmbH vom Werk Duisburg-Schwelgern in den Donauhafen Regensburg zu befördern. Ab 22. Juni verkehrte zunächst ein- bis zweimal die Woche ein Ganzzug und ab Herbst wurden die Transporte ausgeweitet. Zunächst wurden ebenfalls ITL-Dieselloks eingesetzt, doch seit 21. Juli 2003 kam als erste Ellok die von MTEG weitervermietete 142 001 in diesem Einsatz zur Verwendung. Im Jahr 2004 wurden die Ferngüterverkehre in die Tochter ITL Cargo GmbH ausgelagert. Neu wurden in diesem Jahr Mineralöltransporte für Transpetrol und

Auf einen Blick - ITL



ITL-Privatloks:

142 001 ¹⁾	07.2003 - 03.2004
142 001 ¹⁾	01.2005 - __.2005
145CL-003 ²⁾	04.2004 - 09.2004
ES 64 U2-029	10.2004 - 12.2004
ES 64 U2-047	04.2005 - 07.2005
ES 64 U2-050	05.2005 - 05.2005
ES 64 U2 052	01.2005 - 03.2005
ES 64 F-901 ³⁾	05.2005 -
ES 64 F-902 ³⁾	05.2005 -
185 548 ³⁾	04.2005-
185 568 ³⁾	07.2005 -
481 002	05.2006 -

¹⁾ von MTEG weitervermietet
²⁾ von R4C weitervermietet
³⁾ Lok im ITL-Eigentum

Einsatz von Elloks:
 seit Juli 2003

Laufweg:

viele Bedarfsleistungen v.a. in Nord- und Ostdeutschland

Adresse / Internet:

ITL Eisenbahngesellschaft mbH
 Magdeburger Str. 58
 01067 Dresden
 URL: <http://www.itl-dresden.de/>

NordCargo (ex FN Cargo)

Die größte italienische Privatbahn Ferrovie Nord Milano SpA betätigte sich seit 2004 unter dem Namen FN Cargo auf dem italienischen Staatsbahnnetz als Anbieter im Güterzuggeschäft, welches mit acht aus Slowenien übernommen E342 durchgeführt wurde. Da die aber Probleme in der Vielfachsteuerung zeigten, leaste FN Cargo im Oktober 2004 zunächst zwei Lokomotiven aus dem Siemens-Dispolokpool (ES 64 F4 088 und 099) für den Einsatz in Italien. Dabei übernahm FN Cargo praktisch alle Aufträge von EVUs ab Chiasso und Domodossola, die nicht mit Trenitalia zusammenarbeiteten.

Zusammen mit den privaten EVUs rail4chem, LTE, Viamont und COMSA Rail gründete FN Cargo am 13. Januar 2005 die Eisenbahnallianz European Bulls. Seitens European Bulls war geplant, Güterzüge zwischen Italien und den Niederlanden durchgehend mit einer Lokomotive zu bespannen. Aus diesem Grund mietete FN Cargo im Februar die ES 64 F4 089 und zum 1. März die ES 64 F4 091-093 von Siemens an, wobei die 091 und 092 das European Bulls-Logo erhielten, während alle anderen mit Ausnahme der "Asia-Express" 089 die FN Cargo Beklebung erhalten hatten. Bis dahin waren alle Lokomotiven als Class VD nur in Italien (und Deutschland, Österreich) einsetzbar. Als erste Lok wurde die ES 64 F4 089 wieder in die Version VE zurückgebaut und am 18. April 2005 von der Italienischen Eisenbahnbehörde zugelassen. Damit stand einem grenzüberschreitenden Einsatz über die Schweiz nach Deutschland bis Emmerich (Da die Zulassung in den Niederlanden noch aussteht ist hier für die F4 vor-

Auf einen Blick - NordCargo

Adresse/Internet:

Nordcargo Srl.
Via Volta, 36
20026 Novate Milanese
URL: <http://www.nordcargo.it>

Einsatz von Elloks:

seit Oktober 2004

Einsatz von Elloks:

Insbesondere zwischen der Schweiz und Italien sowie im Langlauf von Italien über den Gotthard am Rhein entlang bis Venlo

NordCargo-Mietloks:

ES 64 F4 025	06.2006 -
ES 64 F4 088	10.2004 -
ES 64 F4 089	02.2005 -
ES 64 F4 091	03.2005 -
ES 64 F4 092	03.2005 -
ES 64 F4 093	03.2005 -
ES 64 F4 094	06.2006 - 06.2006
ES 64 F4 099	10.2004 -
Re 474 017	02.2006 -
Re 474 018	02.2006 -



Die ES 64 F4 von NordCargo (ex FN Cargo) sind täglicher Gast im Rhein-Main-Gebiet, so auch am 11. Juli 2006, als die ES 64 F4-091 durch Mainz-Bischofsheim fuhr. (Thomas Eckstein)

erst noch Schluss, der Einsatz in den Niederlanden wird aber angestrebt) nichts mehr im Weg, so dass sukzessive auch die anderen FN Cargo-Loks entsprechend modifiziert wurden. Für den Güterzugverkehr zwischen Italien und der Schweiz mietete FN Cargo im Februar 2006 zudem zwei Loks der Reihe Re 474 von SBB Cargo an, die ebenfalls die FN Cargo-Beklebung an den Seitenflächen erhielten. Bekanntester Einsatzzug ist derzeit der VOS, ein von den FN Cargo Dispoloks im Auftrag von VOS Logistics von Brescia bis Emmerich durchgehend bespannter KLV-Zug. Verantwortlich ist dabei der EVU-Verband European Bulls.

Am 15. Mai 2006 firmierte das Unternehmen in NordCargo um. Als erste Lok soll die im Juni angemietete ES 64 F4-025 die neuen Logos erhalten.

ÖBB

Auch die Österreichische Bundesbahn hat vier Dispoloks im Bestand. Trotz ihrer 400

Taurus-Lokomotiven war die ÖBB nicht in der Lage unter Gleichstrom (z.B. in Italien) zu fahren. Aus diesem Grund sollten ab Mai 2004 vier Güterzugloks der Reihe ES 64 F4 von Dispolok angemietet werden, mit denen dann ein durchgehender Güterverkehr zwischen Italien und Österreich/Deutschland aufgebaut werden sollte. Aufgrund der bereits öfters beschriebenen Zulassungsprobleme in Italien kamen die ES 64 F4 006, 008-010 allerdings erst Anfang August 2004 in den ÖBB-Bestand. Da für den durchgehenden Einsatz nach Italien ein EVU mit italienischer Zulassung notwendig ist, der gemeinsam mit der ÖBB als Betreiber auftritt, konnte die ÖBB die geplante Güterverbindung bis dato nicht starten. Parallel zur Suche nach einem italienischen EVU, starteten die Personalbildungen in Villach und erste Güterzeugsätze zwischen Villach und Jesenice. Ende Juni 2005 lief der Mietvertrag aus, ohne dass die unterdessen im innerösterreichischen Güter- und Personenverkehr verwendeten Loks ihren eigentlichen



Die ES 64 F4 der ÖBB fahren im Augenblick auch einen Umlauf mit den Korridorzügen Lienz - Innsbruck, so auch die E 189 910 am 11. Mai 2006 mit E 1871 bei San Candido. (Gefried Moll)