

## NACHLESE PASSEND ZUR WETTERUMGEBUNG DER WINTERAUSGABE V. LBE-EXPRESS

... und nochmals erinnernd an eine Sonderzugfahrt der Eisenbahnfreunde Hannover e. V. (EFH) von Hannover nach Rheine am 31. Januar 1976 über die bereits 2016 im LBE-Express berichtet wurde. Sie zeigt nochmal weitere Bilder von dieser Wintertour, für die die DB-Dampflok 043 321 (als eines der letzten damals aktiven Bundesbahn-Dampfrösser) mit zwei Silberlingen zum Einsatz kam. Diese Tour fand damals im Rahmen einer Rückführung der genannten Lok vom Ausbesserungswerk in Braunschweig ins heimatliche Bw Rheine statt. Viele dieser Überführungsfahrten zum und vom seinerzeit letzten Dampflok-Aw der DB fanden nicht mehr statt: Der letzte Bundesbahn-Betrieb in Dampftraktion stand kurz vor seinem Ende und fand nicht mal zwei Jahre nach den folgenden Bildern seinen Abschluß.

Die o. a. Sonderzugfahrt endete in Rheine am 31.1.1976 im dortigen Dampflok-Bw, wo es auch einige der letzten Bundesbahn-Dampfrösser zu bewundern gab. Nicht wenige von ihnen waren jedoch bereits abgestellt. Der Autor, Fotograf und Lübecker Teilnehmer der beschriebenen EFH-Winterfahrt beobachtete aber nach dem Besuch des Dampflok-Bw's in Rheine im Personenbahnhof dieser westfälischen Emsstadt auch noch den damals hier sehr intensiven, aber von den meisten Bahnfans kaum beachteten Betrieb der 220-Diesellokomotiven, der auf der 'Emslandstrecke' Rheine-Emden-Norddeich noch sehr jung war und auf der Rheine ebenfalls berührenden Strecke Löhne-Osnabrück-Rheine-Hengelo kurz vor seinem Ende stand.

Der von der ölgefeuerten DB-Dampflok 043 321 beförderte Sonderzug der Eisenbahnfreunde Hannover wurde am 31.1.1976 auf seiner Fahrt v. Hannover nach Rheine im unteren Bereich des auch heute noch eine Turmstation bildenden Hbf's in Osnabrück vom planm.Zug E 2242 (Hildesheim-Hengelo) überholt, den am letzten Januartag des Jahres 1976 die DB-Diesellok 220 082 bis ins niederländische Hengelo brachte. Der o.a.EFH-Sdzz. folgte dem E 2242 von Osnabrück bis Rheine, legte hier aber noch unterwegs einen Halt im Bhf. von Ibbenbüren ein, wo dieser wagenmäßig aus zwei Silberlingen bestehende Kurz-Sdzz. auf dem nebenstehenden Bild zu sehen ist.

Fotos:  
Michael  
Hecht.



Die beiden oberen Bilder zeigen den von Bad Harzburg nach Amsterdam fahrenden Eilzug E 2244 während seines Aufenthaltes im Pbf d.westfälischen Emsstadt Rheine am 31.1.1976, die damals mehr als letztes 'Eldorado' für letzten DB-Dampflokbetrieb bekannt und begehrt war. Der beschränkte sich aber nur noch auf Güterzüge. Im Reisezugverkehr, der diese Emsstadt seinerzeit berührte, dominierten seit dem Mai 1975 die Diesellokomotiven der Baureihe 220. Auf der von Osnabrück über Rheine in die benachbarten Niederlande führenden Bahnlinie stand der 220-Einsatz Anfang 1976 allerdings kurz vor dem Ende, weil hier im Mai des gleichen Jahres durchgehend der elektr. Fahrbetrieb eröffnet wurde.

Den neben stehend im Pbf Rheine abgebildeten E 2244 beförderte am 31.1.1976 die damals im Bw Braunschweig beheimatete Diesellok 220 031 bis ins nicht mehr weit entfernte Hengelo. Auf dem unteren Bild hat dagegen 220 057 mit dem von der Emslandstrecke her kommenden und insgesamt von Norddeich nach Köln fahrenden D 734 den o.a. Pbf erreicht. Auf d.Emslandstrecke waren d.220-Lokomotiven damals noch zieml.neu: In Süddeutschland nach dortigen Streckenelektrifizierungen entbehrliche u.danach neu im Bw Oldenburg/O. beheimatete 220-Maschinen hatten 8 Monate zuvor die Schnellzug-Dampflokomotiven auf dieser Strecke (Maschinen der Baur.012) ersetzt. 220 057 gehörte zu diesen Dampfross-Ablösern, die d. letzten Schnellzug-Dampfbetrieb bei d.DB beendeten. 220 057 wird den D 734 gleich nach Aufnahme des neben stehenden Fotos verlassen. Ellok 110 440 beförderte diesen Zug anschließend von Rheine aus weiter. Knapp 5 Jahre später rollten die Elektrolokomotiven auch auf d.Emslandstrecke und ersetzten hier ihrerseits die Diesellokomotiven. Fotos: Michael Hecht.



In der Gegenrichtg., nämlich hin zur Emslandstrecke, rollt am 31.1.1976 der von Münster/Westf. nach Norddeich fahrende Eilzug E 3259, der auf dem neben stehenden Bild am genannten Tag im Pbf der Emsstadt Rheine zu sehen ist. Die Diesellok 220 002 (Bw Oldenburg, Vorserien-V 200 !, später als Museumslok nach Brandschaden 2006 in Nürnberg verschrottet) hat den genannten Eilzug im o. a. Pbf gerade übernommen, um ihn v.Rheine aus ins Emsland hinein und bis nach Ostfriesland zu ziehen. Von Münster nach Rheine wurde E 3259 von d.damals im Bw Osnabrück beheimateten DB-Ellok-Oldtimer 104 022 gebracht, der im rechten Teil d. genannten Bildes zu sehen ist. Die Elektromaschinen d.Baur. 104 kamen in ihrer Osnabrücker Zeit vor allem auf d.Strecke Münster-Rheine zum Einsatz. Das Bild darunter zeigt ebenfalls im Pbf von Rheine den von Amsterdam nach Bad Harzburg fahrenden E 2247.Wegen seiner ausschl.niederländischen Wagen in dunkelblauer Farbgeb.g.und seines 'Gebirgsziels' trug dieser Fern-Eilzug in Anlehnung an seinen tatsächl.u.offiziell so bezeichneten TEE-Kollegen den inoffiziellen Beinamen 'Blauer Enzian'.Am 31.1.1976 wurden im Pbf Rheine an seinen Schluss d.beiden Silberlinge gehängt, mit denen d. Eisenbahnfreunde Hannover (EFH) am gleichen Tag in Dampflokbeförderg.u.Sonderzugfahrt v.Hannover nach Rheine gereist waren. Nun fuhren sie in diesen Silberlingen auch von der Ems an die Leine zurück, wobei diese nun als Sonderwg.bis Hannover am Schluss d.E 2247 hinter dessen Holland- (bzw.



'Enzian'-) Wg.liefen. 220 082 vom Bw Braunsch.beförderte diesen Zg.v.Hengelo b.Löhne u.ist mit ihm auf d.mittleren Bild in Rheine zu sehen.Gleich hinter d.Lok ist auch d.erste Wg.d. 'Bl.Enzians' n.Bad Harzbg.zu sehen.Alles Geschichte.Diesen Zug gibt es längst nicht mehr.Heute dominieren in Rheine fast nur noch nur noch elektr.Tfz. (vor allem Triebzüge v.Westfalen- u.Eurobahn u.101-Lokomotiven mit IC-Zügen d.DB auf dem Reisezugsektor).Nach d.Dampflokzeit ging in Rheine auch die intensive Dieselzeit schnell zu Ende. Als d.hier noch existierte, schleppte am 31.1.1976 die Lok 220 082 den 'Blauen Enzian' bis Löhne/W.,wo der mit dieser Masch.(die 1980 ausgemustert u.1981 im Aw Trier verschrottet wurde) auf d.unteren Bild in allerletzter Tagesheiligkeit dieses Wintertages zu sehen ist. Der den erwähnten Beinamen tragende E 2247 wurde hier von d.Ellok 110 354 (Bw Hmb-Eidelst.) übernommen, die ihn weiter bis Hannover Hbf beförderte.Hier wechselte diese Maschine mit d.Diesellok 220 075 (Bw Bwg.),der d.Restbeförderg.d.interessanten E 2247 bis Bad Harzbg.oblag. Die begann,nachdem die von d. EFH benutzten Sonderwg.in Hannover Hbf wieder von diesem Zug abgehängt worden waren. Der Braunschweiger 220-Bestand wurde Ende Mai 1976 aufgelöst.Seine Maschinen kamen danach ebenfalls ins Bw Oldenburg/O.  
Fotos: Michael Hecht.

## DER LOCOMORE - EIN NEUER 'PRIVAT-FERNZUG' Diesmal vom Neckar an die Spree

Nachdem der Interconnex-Zug zwischen Rostock und Leipzig nach einigen Jahren 2014 seinen Betrieb einstellte und die HKX-Züge von Hamburg nach Köln und umgekehrt zunehmend im eingeschränkten Betrieb rollen, wagt nun ein neuer Anbieter den Versuch eines weiteren Fern-Reisezuges außerhalb der riesigen, bislang monopolhaften Palette von derartigen Zügen in (fast) alleinigem Betrieb der zur Deutschen Bahn AG gehörenden DB Fernverkehrs AG. Am 14.12.2016 begann die Firma 'Locomore GmbH & Co. KG' mit dem planmäßigen Einsatz ihres neuen von Stuttgart nach Berlin und zurück verkehrenden Fern-Reisezuges. Es handelt sich um ein einziges 'Privatzug-Paar', das unter den (so auch in den Fahrplanmedien, einschl. denen der DB, veröffentlichten) Zugnummern LOC 1818 (Hinfahrt) und LOC 1819 (Rückfahrt) genau auf der folgenden Fahrtroute verkehrt: Stuttgart - Heidelberg - Darmstadt - Frankfurt/M. - Hanau - Fulda - Kassel - Göttingen - Hannover - Wolfsburg - Berlin und auf gleicher Fahrtroute entsprechend umgekehrt. In Frankfurt/M. wird im dortigen Südbahnhof gehalten, in Kassel im Bhf. Wilhelmshöhe. In Heidelberg, Darmstadt, Hanau, Fulda, Göttingen, Hannover und Wolfsburg halten die o. a. LOC-Züge unterwegs zum Ein- und Ausstieg in den jeweiligen Hauptbahnhöfen. In Berlin geschieht dieses in den Stationen Zoologischer Garten (!), Hbf (Oben), Ostbahnhof und Lichtenberg. Berlin-Lichtenberg ist auch End- und Startpunkt des neuen Locomore-Zuges in 'Spree-Athen'. Mit ihm hält auch nach längerer Zeit wieder einmal ein Fern-Reisezug im legendären 'Bahnhof Zoo' - dem einstigen West-Berliner Hbf. Der 'Locomore' ist getreu seinem Namen ein lokbespannter Zug, der im Gegensatz zu den meisten DB-Kollegen seiner Art nicht als Wendezug fährt. Trotz seiner langen Fahrtstrecke kommt der LOC-Zug ohne Richtungswechsel im Verlauf dieser Strecke aus. In Hannover geschieht dieses durch Benutzung des folgenden interessanten Weges: Messe/Laatzen - Wülfel - Waldhausen - Linden - Ahlemer Kurve - Hainholz - Hbf - Tiergarten und umgekehrt. Auch in Berlin befährt der LOC-Zug im östlichen Teil seines dortigen Weges ab/bis Ostbhf. eine interessante Route: Nämlich am Abstellbhf. Rummelsburg entlang und über das Biesdorfer Kreuz nach Lichtenberg und zurück. Der beschriebene Zug ist dadurch auch für Eisenbahnfreunde sehr reizvoll. Seine Benutzung für abschließl. Fahrten innerhalb von Berlin ist allerdings nicht gestattet. Zwischen Stuttgart und Heidelberg, Fulda und Hannover sowie zwischen Hannover und Berlin fährt dieser Zug auf den hier vorhandenen DB-Schnellstrecken und auch sonst benutzt er ausschl. Gleise der DB Netz AG.

Der neue Locomore-Zugfuhr vom 14.12.2016 bis zum 23.1.2017 täglich. Vom 23.1.2017 bis zum 5.4.2017 verkehrte bzw. verkehrt er zwischen Stuttgart und Berlin jeweils von Freitag bis Montag und in der Gegenrichtung von Berlin nach Stuttgart jeweils von Donnerstag bis Sonntag. Ab 6.4.2017 fährt dieser Zug wieder in beiden Richtg. täglich.

Der o. a. Zug startet seine Reise täglich um 6.21 Uhr im Stuttgarter Hbf und trifft um 13.32 Uhr in Berlin-Lichtenberg ein. Dort fährt er wieder um 14.28 Uhr ab und beendet seinen Tagesumlauf im 21.20 Uhr erneut in Stuttgart Hbf. Wagenmässig besteht er grundsätzlich aus ehemaligen DB-Wagen der Gattung und Bauart Bm 235, die das Locomore-Unternehmen bei der Firma SRI Rail Investment anmietet. Diese Firma hat die Locomore vermieteten Wagen vorher in der rumänischen Werkstatt CFR Grivita in Bukarest vollständig modernisieren und umbauen lassen. Das betrifft auch alle Innenbereiche dieser Fahrzeuge, die dadurch gattungsmäßig neu als Bmz-Wagen eingesetzt werden und als deren Einsteller die österreichische Firma Railengineering (A-RAILE) fungiert. Diese Wagen sind 200 km/h schnell und besitzen Notbrems-Überbrückung, sind aber nicht druckertüchtig. Für den LOC-Zugeinsatz stehen acht der beschriebenen Wagen zur Verfügung. Im einzelnen sind es folgende Fahrzeuge:

Bmz 1 = 4 Wagen mit jew. 7 Abteilen (36 Plätze) + 1 Großraum (36 Pl.)  
Bmz 2 = 2 Wg. mit Familienabteilen (33 Pl.), Rollstuhl-Plätze, Fahrrad-Abstellg.  
Bmz 3 = 2 Wagen mit jew. 12 Abteilen (72 Plätze)

Bei Betriebsbeginn des LOC-Zugeinsatzes im Dezember 2016 waren zunächst nur vier der o. a. neuen SRI-Bmz fahrbereit. Locomore mietete deshalb erstmalig für seinen Zug zusätzlich zwei Bimz-Wagen der niederländischen Firma Heros Rail an, um so die planmäßige Wagenstärke von sechs Fahrzeugen für das Fahrtenpaar OC 1818 + OC 1819 zu erreichen.

Die technische Betreuung und Wartung aller von Locomore für sein Zugpaar eingesetzten Wagen erfolgt in Berlin im dortigen Talgo-Werk an der Revaler Str. Befördert wird dieses Zugpaar von Stuttgart bis Berlin und zurück von einer Elektrolok des Taurus-Typs, die hierfür bei der schwedischen Firma Hector Rail angemietet wird. Planlok ist dabei die zum Rollmaterial dieser Firma gehörende Maschine 242 517. Bei ihrem Ausfall stellt der Lokvermieter MRCE Ersatz durch eine Lok gleichen Typs. -II-

Der neue Locomore-Zug fährt nach eigenem Fahrgast- und Benutzertarif außerhalb dem der DB-Fahrpreise im Personen-Fernverkehr. Die Preise für die Fahrt in diesem Zug liegen unter denen der DB-Kurzstrecken-Fahrten sind schon für Preise unter 10 Euro möglich. Von Darmstadt nach Frankfurt/M. z. B. für nur 3 Euro ! Die Maximal-Strecke von Stuttgart nach Berlin kostet bei Locomore-Zugbenutzung 65 Euro. Im DB-Fernzug zahlt man für die gleiche Strecke 72,50 Euro; das aber nur, wenn man über eine DB-Bahn-Card 50 verfügt !!!! Etwas teurer gestaltet sich der Locomore-Tarif ebenfalls, wenn man spontan in den LOC-Zug ohne Vorausbuchung einsteigt und seine Fahrkarte direkt in diesem Zug erwirbt. Man kann zu einem erhöhten Preis auch in Abteilen dieses Zuges mitfahren, die statt mit sechs Fahrgästen nur mit drei Passagieren belegt werden und besonderen Service wie Kissenausstattung, Zeitungs- und Getränkeangebot enthalten. Eine kostenfreie Sitzplatzreservierung ist bei Mitfahrt im LOC-Zug immer obligat und es gibt auch Catering am Platz. Es gibt in diesem Zug auch spezielle Bereiche mit Ruhezonen oder Gruppenplätzen. Spezielle Familienbereiche bieten auch Spiel-ecken und ein besonderes Beschäftigungsprogramm für Kinder.

Das gesamte Projekt des Locomore-Zuges wird durch 'Crowdfunding' finanziert - also aus Geldeinlagen von vielen einzelnen Personen. Am Anfang waren es 1.300 Personen. Großunternehmen und/oder Banken sind an diesem Projekt nicht beteiligt. Alle Benutzerpreise hierfür sind hart kalkuliert; denn die Produktionskosten gestalten sich alles andere als niedrig: Alleine an die DB Netz AG sind für die Fahrt des LOC-Zuges TÄGLICH rd. 8.000 Euro an Trassen- und Stationsgebühren zu bezahlen. Hinzu kommen Fahrzeug- und Personalkosten und aus allen diesen nicht wenigen Ausgaben muß die Kalkulation für die recht günstigen Fahrgast- und Mitfahrt-Preise entstehen. Bestimmt nicht leicht und mit einer Vorgabe von durchschnittl. 500 Reisenden pro Tag im Locomore-Zug verbunden. Nach drei Monaten möchte und muß sein Betreiber mit diesem Zug schwarze Zahlen schreiben.

Das ist ihm zu wünschen, damit der beschriebene, außerhalb des DB-Einerleis rollende Fern-Reisezug bestehen bleiben und weiter rollen kann. Für Eisenbahnfreunde ist er schon durch die von ihm benutzten Strecken und das für ihn eingesetzte Fahrzeugmaterial überaus interessant.

Sollte er erfolgreich sein, so plant das Locomore-Unternehmen einen zweiten derartigen Zug ebenfalls auf der Verbindung Stuttgart-Berlin. Außerdem sollen dann Locomore-Züge zwischen Frankfurt/M. und München sowie zwischen Berlin und Köln rollen. Darüber hinaus ein solcher Zug von Berlin auf die Insel Rügen und umgekehrt.

Bleibt zu hoffen und zu wünschen, daß es tatsächlich dazu kommt !!!!

**Michael Hecht.**

In diesem Sinne: **GUTE FAHRT, LOCOMORE !!!!!!!!!!!**

An einem seiner erster Verkehrstage im Dez. 2016 verläßt der von Stuttgart nach Berlin rollende Locomore-Zug nach interessanter Fahrt durch Hannover den Hbf der niedersächsischen Landeshauptstadt zur Weiterreise nach Wolfsburg u. Berlin. In Hannover benutzt dieser Zug auf Hin- u. Rücktour von Waldhausen bis Hainholz die sonst planmäßig von Reise-



zügen nicht befahrene Güterbahn einschl. von deren 'Ahlemer Kurve' !!!! Die DB Netz AG führt den LOC-Zug übrigens gattungsmäßig als DPF (Fernreisezug externer Eisenbahnunternehmen), unter der auch die meisten Sonder-Reisezüge auf ihren Gleisen rollen. Ganz im Hintergrund ist auf dem obigen Bild auch eine 147-Lok der DB mit einem Doppelstock-IC in Hannover Hbf zu sehen. Foto: Reinhard Schwager.

Am 18. und 19.1.2017 hielt sich der DB-Schienenprüfzug 719 001 wie auch schon in den Jahren zuvor in Lübeck auf. Der auf der Basis der bei der DB bereits ausgemusterten 614-Dieseltriebwg. entstandene Spezial-Messzug übernachtete während seines erneuten Lübeck-Aufenthaltes auf dem Hbf-Gleis 10. Ersatzweise für ein Foto von 719 001 in



hanseatischen Gefilden zeigt das obige Bild diesen Dieseltriebwg kurz nach seiner Indienststellung im Mai 1975 während einer Fahrzeugausstellung im damaligen Bezirksamt und der seinerzeitigen Versuchsanstalt der Deutschen Bundesbahn in Minden/Westf. Dort stand er damals neben der DB-Lok 216 045, die kurz zuvor einen beige-blauen Anstrich erhalten hatte (diese Farbgebung war ja zum Aufnahmezeitpunkt noch ziemlich neu). Prüfzug 719 001 erreichte Lübeck zum ersten Mal im Juni 1976. Er präsentierte sich immer in gelber Farbgebung, was noch heute so ist.

Foto: Michael Hecht.

#### KLEINE NACHLESE

... zur unlängst im LBE-Express erfolgten Bericht-erstattung über die heute längst stillgelegte und zum allergrößten Teil abgebaute Bahnlinie Eutin - Neustadt/Holst. Am 9.5.1982 pendelte auf dieser Strecke der damals vom Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) betriebene Doppelstockwg. Nr. 8 der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn



(LBE) mit zwei 332- Kleinlokomotiven der DB, was auf dem unteren Bild zu sehen ist. Kurze Zeit später endete der Personenverkehr auf der o. a. Bahnverbindung im mittleren Ostholstein. Foto: Sammlg. M. Hecht.

WEITERE EINTRÄGE UND  
FORTSETZUNGEN MIT  
NEUIGKEITEN, NOTIZEN,  
BILDERN UND RÜCKBLICKEN  
SOWIE ARTIKELN,  
AUFSÄTZEN, KAPITELN  
UND ABHANDLUNGEN  
ZU AKTUELLEN UND  
HISTORISCHEN THEMEN,  
BEGEBENHEITEN UND  
EREIGNISSEN FOLGEN  
IN KÜRZE!!!