

ERGÄNZUNGEN ZU DEN ERINNERUNGEN
AN DEN GRENZLAND-EXPRESS I

In der Maikäfer-Ausgabe 2020 vom LBE-Express wurde über eine Fahrt mit dem 'Grenzland-Express' am 23.2.1975 (SA) erinnert. Womit mit dem beschriebenen 'Grenzland-Express' der DB-Eilzug gemeint war, der bis zum Sept. 1975 von Gronau aus durch das westliche Westfalen hindurch zum Ruhrgebiet und weiter bis Düsseldorf und umgekehrt fuhr. Wegen seiner Fahrt von/nach Gronau in unmittelbarer Nähe zur niederländischen Grenze und durch den äußersten, auch als gemeinhin dort als 'Grenzland' bezeichneten Westen von Westfalen hindurch trug dieser am Beginn der 1950er Jahre eingerichtete Eilzug den inoffiziellen Beinamen 'Grenzland-Express'. Nachdem seine Fahrt im Herbst 1975 eingestellt wurde, gab es weiterhin von Gronau's Nachbarstadt Rheine aus umsteigefreie Personenzugfahrten bis ins Ruhrgebiet nach Oberhausen und zurück. Dieses sogar mehrmals am Tag, wobei von Rheine aus über Burgsteinfurt, Coesfeld, Dorsten und Bottrop bis Oberhausen und umgekehrt auf dem Weg der alten 'Rheinischen Eisenbahn' gefahren wurde, die einst einen Schienenweg vom Ruhrgebiet bis in Nordseegähe schuf, der nach anfänglichem privaten Betrieb bald Staatsbahn wurde. Mit den von Rheine nach Oberhausen und umgekehrt fahrenden Personenzügen (gattungsmäßig überwiegend P- oder N-Züge) konnte man die 109 Kilometer lange Strecke von der Ems über Coesfeld zur Ruhr führende Strecke ohne Umstieg bewältigen. Die DB setzte hierfür seit der zweiten Hälfte der 1960er Jahre Triebzüge der Baureihen 515 und 624 ein. Es gab aber auch wenige lokbespannte Personenzüge auf dieser Strecke. Einer von ihnen wurde von Rheine bis Oberhausen und zurück in der ersten Hälfte der 1970er Jahre von einer der im Bw Rheine stationierten ölgefeuerten Dampflokomotiven der Baureihe 042 befördert. 1976 nahm für einen Fahrplanabschnitt lang eine der damals im Bw Oldenburg/o. beheimateten 220-Diesellokomotiven die Beförderung dieses N-Zugpaars !

Am 29.9.1984 wurde der oben beschriebene Schienenweg der alten 'Rheinischen Eisenbahn' zwischen Rheine und Coesfeld zum größten Teil stillgelegt. Damit entfiel auch der durchgehende Zugverkehr von Rheine nach Oberhausen und umgekehrt. Von Rheine nach Oberhausen und umgekehrt bzw. von der Ems an die Ruhr konnte man künftig nur noch auf dem Weg über Münster gelangen, was noch heute so ist.

Das Gleis des 46 km langen Streckenabschnittes Rheine-Coesfeld diente von Luttum bis Coesfeld ab Herbst 1984 den Zügen der von Münster nach Coesfeld führenden 'Baumbergebahn', deren eigentliches Gleis ab Luttum neben dem des o. a. Streckenabschnittes der alten 'Rheinischen Eisenbahn' verlief, so daß hier die jeweils eingleisigen Schienenstränge zweier Strecken nebeneinander vorhanden waren. Künftig fuhren die Züge der 'Baumbergebahn' auf dem Gleis der Strecke Rheine-Coesfeld und das Gleis d. Strecke Münster-Coesfeld wurde zwischen Luttum und Coesfeld stillgelegt. Zwischen Luttum und Rheine wurde das Gleis der Strecke Coesfeld-Rheine abgebaut. Auf der einstigen Bahntrasse entstand hier ein seit dem Herbst 2012 benutzbarer Radwanderweg.

Von Coesfeld aus kann man unter mehrmaligem Umstieg weiterhin mit der Eisenbahn bis Oberhausen und Düsseldorf fahren. Von Coesfeld bis Oberhausen und umgekehrt werden dabei Dieseltriebzüge des Unternehmens 'Nord West Bahn' (NWB) benutzt.

Die Firma NWB führt seit 2006 den Personenverkehr auf der Verbindung Coesfeld-Oberhausen durch. Ihre Dieseltriebzüge benutzen dabei aber ausnahmslos Strecken der DB Netz AG.

In jüngster Vergangenheit mehrten sich Stimmen, die eine (Wieder-) Einrichtung von durchgehenden Personenzügen auf der Verbindung Gronau-Oberhausen (auf dem Weg über Coesfeld) befürworteten. Ein derartiges Projekt würde die Wiedergeburt des einstigen 'Grenzland-Express' zum Inhalt haben und vielleicht sogar verwirklichen.

Michael Hecht



Um dem 'Grenzland-Express' von Gronau bis Düsseldorf auf seinem damaligen Gesamt-Laufweg benutzen zu können, reiset der rückblickende Berichterstatter am 23.2.1975 (SA) in die westfälische Grenzstadt Hronau auf dem Weg über die benachbarten Niederlande an. Dort stieg er im Bahnhof der niederländischen Grenzstadt Enschede von einem Zug der Niederländischen Staatsbahnen in einen Zug der DB um, was das obige Bild nochmals illustriert. Der niederländische Zug von Hengelo in Form des Elektro-Triebzuges BDK 722 ist auf diesem Bild im Hintergrund zu sehen. Der DB-Anschluss-Zug nach Gronau und Dortmund wartet bereits und ist im rechten Bildteil in Form des DB-Akku-Triebwagens 515 592 erkennbar. Für den Umstieg mußte man sich erstmal durch das links abgebildete Zoll- und Grenzabfertigungs-Gebäude begeben. Ein Zaun verhinderte den direkten Bahnsteig-Umstieg. Kontrollfreien Grenzverkehr gab es noch nicht. Rechts ist im Hintergrund eine niederländische Diesel-Rangierlok aus britischer Ursprungs-Entwicklung zu sehen. Grenzbahnhof-Betrieb in Enschede vor über 4 1/2 Jahrzehnten.

Vom 27.9.1981 bis zum 17.11.2001 wurde zwischen dem niederländischen Enschede und dem benachbarten deutschen Gronau sowie umgekehrt kein grenzüberschreitender Zugverkehr durchgeführt ! Damals pendelten hier nur Busse auf dem Straßenweg. Ab 18.11.2001 fuhr die DB Regio AG dann mit grenzüberschreitenden Zügen erneut von Dortmund und Gronau aus bis Enschede und zurück, wobei DB-Dieseltriebzüge der Baur. 624/924 zum Einsatz kamen. Vom Dez. 2004 bis zum Dez. 2011 fuhren auf dieser Verbindung Dieseltriebzüge der Prignitzer Eisenbahn GmbH. Die wurden im Dez. 2011 erneut durch Dieseltriebzüge der DB Regio AG abgelöst, die hier heute noch fahren. In unseren Tagen sind es DB-Dieseltriebzüge der Baur. 643.

Eine Verbindung zwischen dem Gleis der DB-Züge und dem der niederländischen Züge gibt es im Bhf. Enschede heute anders als noch 1975 nicht mehr. Die Gleise sind hier jetzt durch Prellböcke getrennt.

Foto: Michael Hecht.

Von Gronau bis Düsseldorf wurde dann im Verlauf d. abgebildeten Reise am 23.2.1975 (die damals insgesamt von Lübeck nach Köln führte und detailliert in der Mai-Ausgabe 2020 vom LBE-Express beschrieben wurde) der 'Grenzland-Express' auf seinem



Gesamt-Laufweg von Gronau bis Düsseldorf benutzt. Auf dem obigen der neben stehenden Bilder ist dieser aus einer DB-Diesellokomotiv-Einheit der Baur. 624/924 bestehende Eilzug im Bf. der westfälischen Grenzstadt



Gronau zu sehen. Das Bild darunter zeigt den Bf. in Gronau/W. etwas über ein halbes Jahr nach Einstellung d. Fahrt d. 'Grenzland-Expr.' (der DB-amtl. u. im DB-Kursbuch nie so bezeichnet wurde): Am

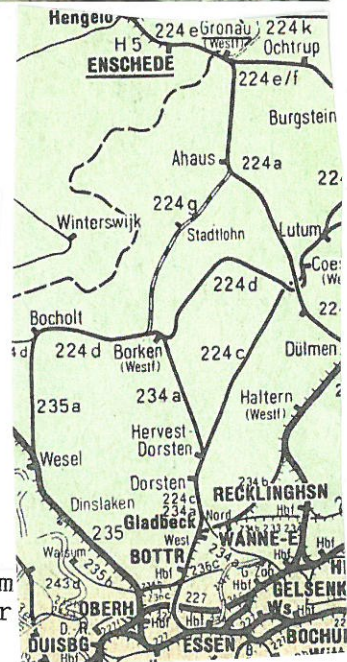


17.4.1976 (SA) ist im Gronauer Bf. der N 8074 von Münster/W. zu sehen, der damals mit seinem Gegenzug N 8089 einen d. wenigen lokbespannten Personenzüge auf d. Strecke Münster-Burgsteinfurt-Gronau bildete. Befördert wurden die Züge N 8074 + N 8089

Die DB-Lok 216 012 (die 1964 bei den Krupp-Werken gebaut wurde war zum genannten Aufn. Zeitpkt. erst ein knappes Jahr im Bw 'GBI' beheimatet. Vorher in Mühlendorf, Kempten und Kassel). Nach Kassel kam diese Lok 1994 auch zur. u. dort wurde sie auch 1996 ausgemustert. 1997 wurde diese Lok bei der Firma IMM in Menterode verschrottet.

am 17.4.1976 von der damals im Bw Gelsenkirchen-Bism. beheimateten DB-Diesellok 216 012. Die 216-Masch. dieses Ruhrgebiets-Bw's verfügten seinerzeit über sehr wenige Pz-Leistungen. Heute fahren auf der Verbindung Münster-Gronau ausschl. DB-Diesellokomotivzüge d. Baur. 643 - wie auch n./v. Gronau überhaupt im Schienenverk. nur noch Dieseltriebzüge gelangen. Das untere Bild zeigt d. 'Grenzld.-Expr.' am 23.2.1975 noch im Bf. Stadtlohn auf dem Privatbahn-Streckenabschnitt seiner Fahrtroute. Hier fahren heute keine Züge mehr.

Fotos:
Michael
Hecht.



Vom Sommerfahrplan 1963 bis einschl. des Sommerfahrplans 1973 wurde der 'Grenzland-Express' als lokbespannter Zug gefahren. Meistens beförderten ihn dabei V-100.20- bzw. 212-Diesellokomotiven des Bw Münster/Westf. Im Sommerfahrplan 1970 und im Winterfahrplan 1973/74 kamen aber auch 211-Maschinen dieses Bw vor dem o. a. von/nach Gronau fahrenden Eilzug zum Einsatz. Gut möglich und geradezu wahrscheinl. ist es, daß seinerzeit auch mal d. damals im Bw Münster beheimatete Maschine 211 001 als 'Ur-V-100' der DB den 'Grenzland-Express' beförderte.



Auf den obigen Bildern ist diese interessante Lok, die als wie gesagt erste Lok des V-100-Typs als 'V 100 001' im Spätsommer 1958 bei den MaK-Werken in Kiel für die DB gebaut wurde, am 20.4.1974 (FR) mit einem Güterzug bei der Durchfahrt durch den Hbf von Münster/W. zu sehen. In Münster war diese Lok bis zum 31.5.1975 stationiert. Danach dann im benachbarten Osnabrück, von wo aus sie aber auch immer wieder nach Münster kam. Die DB musterte ihre Lok 211 001 am 1.1.1984 aus und verkaufte sie 1986 nach Italien, wo die genannte ehem. DB-Maschine anschl. bei versch. dortigen Bahnunternehmen zum Einsatz kam. Die ehem. DB-Lok 211 001 ist in Italien heute immer noch vorhanden.

Fotos: Michael Hecht.



Auch die Lok 211 002 war von ihrer Indienststellung bei der DB vom Anfang 1959 bis zum 31.5.1975 im Bw Münster/Westf. beheimatet. Dort dürfte sie in der Zeit, in der der von Gronau/Westf. nach Düsseldorf und umgek. fahrende 'Grenzland-Express' als lokbespannter Eilzug mit 211-Bespannung fuhr, gelegentlich vor diesem interessanten Zug zum Einsatz gekommen sein.

Auf den obigen Bildern ist die DB-Lok 211 002 im August 1979 während der Rangierfahrt mit einem Güterwagen und danach im Hbf von Münster/W. zu sehen. Zum genannten Zeitpunkt gehörte diese Lok bereits über vier Jahre lang zum Bw Osnabrück, kam von dort aber noch immer durch ihre Einsätze ins benachbarte Münster. Die Zeiten, in denen sie zuweilen auch mal vor dem 'Grenzland-Express' zu finden war, gehörten aber auch bereits 1979 zur Vergangenheit. Dieser Zug, der zuletzt nur noch mit 524/924-Dieseltriebzügen verkehrte, wurde im Sept. 1975 eingestellt. Die Lok 211 002 wurde von der DB am 28.6.1985 ausgemustert. und danach 1986 ebenfalls nach Italien verkauft, wo diese ehem. 'DB-V-100' anschl. bei versch. Bahn-Unternehmen im Einsatz war. Auch diese ex-DB-Lok 211 002 ist in Italien heute noch immer vorhanden.

Fotos: Michael Hecht.



Nach dem es durch Einstellung des 'Grenzland-Express' ab dem Sept. 1975 nicht mehr möglich war, durchgehend und umsteigefrei auf direktem Weg vom nordwestlichsten Teil Westfalens durch das westliche Westfalen hindurch ins westliche Ruhrgebiet bis Oberhausen und zurück zu gelangen, gab es danach umsteigefreie Personenzugverbindungen mit N-Zügen erstmal weiterhin noch von der westfälischen Nord-Spitze in Rheine aus über Coesfeld Dorsten und Bottrop bis Oberhausen und zurück. Das sogar mit mehreren Zugpaaren am Tag. Die bestanden bis 1970 teilweise sogar noch aus den damals noch im Bw Rheine stationierten Dieseltriebwagen der Baureihe 660 und den dazugehörigen Steuerwagen der Baureihe 945 und damit aus Fahrzeugen aus alter DR-Zeit (Beschaffungs-Zeitraum 1939/40). Das obige Bild zeigt den aus einem 660-Triebwagen und einem 945-Steuerwagen bestehenden Pt 2612 am 22.9.1969 vor seiner Fahrt durchs nördl. und westl. Westfalen Richtg. Oberhausen im Pbf der Emsstadt Rheine.

Foto: Michael Hecht.

siehe 222a/21, 222a/26, 2231/1 u 223b/7

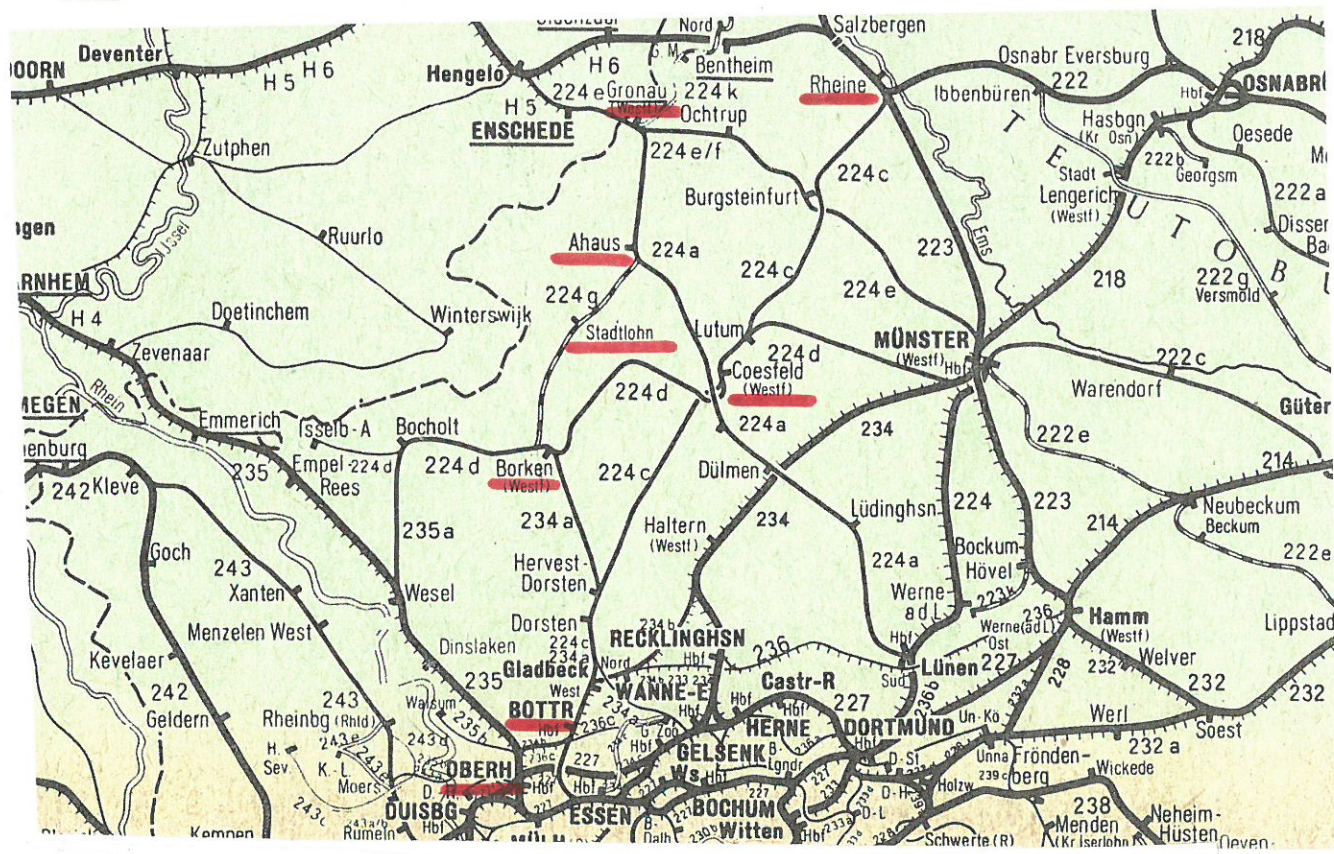
224c Rheine - Coesfeld - Dorsten - Bottrop(-Essen) - Oberhausen(-Duisburg)

km	BD Münster	Zug Nr	2600	2602	2630	2604	2606	2608	2200	2634	2626	2612	2614	2610	2616	E2004	2616	E2006	2618	2620	2622	2624
0	Rheine 222, 223, 223 a, 224 f	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5	Houenhorst	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	St Arnold	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	Burgsteinfurt 224 e	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
28	Horstmar (Bz Münster)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
34	Dorfeld	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
39	Lutum 224 d	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
46	Coesfeld (W. 224, d)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
59	Marin Veen	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
64	Reken	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
70	Lembeck	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
74	Wulfen (Westf)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
80	Herv-Dorsten	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
82	Dorsten (Bz Essen)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
87	Feldhausen	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
89	Giadbeck-Zweckel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
91	Giadbeck West	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
96	Bottrop-Boy	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
99	Bottrop Hbf	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
99	Bottrop Hbf 234 d	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
102	Bottrop-Vonderort	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
104	Oberh.-Osterfeld Süd	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
109	Oberhausen Hbf	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
96	Oberhausen Hbf	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
227	Duisburg Hbf	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

a = X außer Sa z = X an Schultagen in nicht 10. VI. A Bushält nicht am Bahnhof nach Duisburg-Melderich Süd Coesfeld-Bottrop nicht 10. VI. Rheine-Coesfeld nicht 10. VI.
b = täglich außer Sa NRW siehe Ferienübersicht auch 10. VI. 2622 u 2636 Rheine bis Coesfeld nicht 10. VI. 10. VI. Kein Anschluss an D.345 nach Dresden nach Duisburg-Ruhrort 16.08/16.49/18.19/19.29/20.44 Sa und +

Der Reisezug-Fahrplan der Bahnverbindung Rheine-Oberhausen vor genau 50 Jahren im damaligen DB-Kursbuch (Sommer 1971) Es verkehrten hier damals sogar durchgehende Eiltriebwagen.

		224 c (Duisburg) — Oberhausen — (Essen) — Bottrop — Dorsten — Coesfeld — Rheine																			
		Duisburg Hbf ...	Oberhausen Hbf ...	227 ... an	...	5.34	...	8.01	...	11.23	...	14.17	14.20	...	15.46	17.28	...	19.02	...	22.24	122.48
		Oberhausen Hbf	...	...	...	5.47	...	8.09	...	11.31	...	14.20	14.24	...	15.52	17.34	...	19.10	...	22.31	122.56
km	BD Essen Zug Nr	2601	2603	2605	E2001	2627	2607	E2003	2611	2609	2631	2623	2625	2621	2613	2615	E2005	E2007	2617	2629	2619
0	Oberhausen Hbf.	ab	4.12	5.51	8.14	...	11.37	...	14.35	...	16.08	17.39	...	19.12	...	22.04	...	23.10	...	23.16	...
5	Oberh-Osterfeld Süd	ab	4.17	5.57	8.19	...	11.42	...	14.40	...	16.14	17.45	...	19.18	...	22.10	...	23.16	...	23.22	...
7	Bottrop-Vonderort	ab	4.20	6.00	8.22	...	11.47	...	14.43	...	16.17	17.48	...	19.23	...	22.15	...	23.21	...	23.27	...
10	Bottrop Hbf 234 d.	ab	4.25	6.03	8.24	...	11.52	...	14.47	...	16.20	17.52	...	19.28	...	22.20	...	23.26	...	23.32	...
10	Bottrop Hbf.	ab	4.27	6.05	8.08	8.25	...	11.48	...	12.49	...	14.48	...	16.21	17.54	18.39	19.23	20.11	...	23.19	...
14	Bottrop-Bay.	ab	4.31	6.09	8.13	...	11.56	...	12.53	...	14.51	...	16.24	17.58	...	19.25	...	20.15	...	23.23	...
18	Gladbeck West	ab	4.36	6.15	8.18	8.32	...	11.56	...	12.58	...	14.56	...	16.32	18.03	18.48	19.30	20.21	...	23.29	...
20	Gladbeck-Zweckel	ab	4.39	6.19	8.21	...	12.01	...	13.01	...	14.59	...	16.36	18.06	...	19.33	...	20.24	...	23.32	...
23	Feldhausen	ab	4.43	6.22	8.25	...	12.03	...	13.05	...	15.02	...	16.39	18.10	...	19.37	...	20.28	...	23.36	...
28	Dorsten	ab	4.48	6.27	8.29	8.40	...	12.03	...	13.10	...	15.06	...	16.44	18.15	18.56	19.37	20.33	...	23.40	...
29	Nerv-Dorsten	ab	4.52	6.28	8.30	8.43	10.47	11.38	12.04	...	13.14	...	15.10	...	16.45	18.17	18.58	19.39	20.35	...	23.41
35	Wulfen (Westf)	ab	5.02	6.42	8.34	8.57	10.51	11.42	12.08	...	13.23	...	15.22	...	17.07	18.37	19.18	20.07	20.49	...	23.46
39	Lembeck	ab	5.13	6.52	8.49	...	11.02	11.53	...	13.28	...	15.27	...	17.12	18.32	...	19.21	20.00	...	23.56	...
45	Reken	ab	5.20	6.59	8.55	...	11.08	11.59	...	13.34	...	15.33	...	17.20	18.38	...	19.27	20.07	...	24.03	...
51	Marla Veen	ab	5.26	7.05	9.01	...	11.14	12.05	...	13.39	...	15.39	...	17.30	18.44	...	19.31	20.12	...	24.08	...
63	Coesfeld (W) 224. d.	ab	5.38	7.16	9.13	...	11.26	12.17	12.32	...	13.50	...	15.51	...	17.41	18.56	...	19.41	20.24	...	24.11
70	Lutum 224 d.	ab	5.59	7.02	7.19	8.34	9.41	10.11	11.34	...	12.34	13.23	...	14.06	15.52	16.11	17.44	19.08	...	22.07	...
76	Darfeld	ab	6.06	7.10	7.25	7.40	8.49	9.19	10.49	...	13.29	...	14.21	...	16.17	17.14	18.41	19.14	...	22.17	...
82	Horstmar (Bz Münster)	ab	6.12	7.18	7.32	7.47	8.57	11.49	...	13.34	...	14.07	14.27	16.02	16.28	17.55	19.21	...	22.22	...	
91	Burgsteinfurt 224 e.	ab	6.27	7.37	7.45	10.01	10.16	12.03	...	12.53	13.49	...	14.21	14.47	16.16	16.38	18.08	19.40	...	22.29	...
100	St Arnold	ab	6.55	7.37	7.46	10.02	10.16	12.06	...	12.55	13.51	...	14.39	14.49	16.17	16.40	18.10	19.48	...	22.30	...
105	Hauenhorst	ab	7.09	7.48	7.54	10.09	10.27	12.20	...	13.01	13.58	...	14.46	14.56	16.24	16.47	18.22	19.55	...	22.37	...
109	Rheine 222, 223, 228 a, 224 f	ab	7.14	7.59	...	11.43	12.25	...	14.53	15.01	16.29	...	17.14	18.29	19.51	20.06	...	20.41	...	22.40	...



Die von der Mitte des nördlichen Westfalens von Rheine aus durch den Osten des westl. Westfalens hindurch ins Ruhrgebiet hinein verlaufende Bahnverbindung Rheine - Oberhausen auf der Übersichtskarte des DB-Kursbuches vom Sommerfahrplan 1971 (vor 50 Jahren). Sie verlief östlich der Route des damals auch noch verkehrenden Grenzland-Express, der von Gronau aus nach Oberhausen fuhr und dabei auch die Privatbahnstrecke Ahaus-Borken benutzte. Er fuhr bis 1975. Neun Jahre später endete auch der durchgehende Zugverkehr von Rheine nach Oberhausen u. umgekehrt. Auf dem verbliebenen Südschnitt der Bahnverbindung Rheine-Oberhausen kann man heute noch von Coesfeld bis Oberhausen und umgek. mit den Triebwg. der Nord West Bahn GmbH (NWB) fahren. Das aber mit Umstieg in Dorsten. In Coesfeld besteht Anschluss von/nach Gronau. Reste ehemaliger umsteigefreier Durchgangs-Zugverbindungen durch's westl. Westfalen hindurch.

In den 1970er Jahren verkehrten die meisten Züge des Personenverkehrs auf der Durchgangsbahnverbindung Rheine-Coesfeld-Dorsten-Oberhausen ('Rheinische Eisenbahn') mit Dieseltriebzügen und Akku-Triebwagen. Bis

einschl. des Winterfahrplans 1976/77 gab es auf dieser Verbindung aber auch noch an Werktagen ein lokbespanntes Zugpaar vor Rheine nach Oberhausen und zurück, das bis in die erste

Hälfte der 1970er Jahre hinein sogar noch von einer ölgefeuerten 042-Dampflokomotiven des Bw Rheine befördert wurde. Die vor diesem Zugpaar jeweils zum Einsatz kommende Lok übernachtete vor Zug-Rückbeförderung nach Rheine jew. in Oberhausen. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1976 übernahm eine der seinerzeit im Bw Oldenburg/0. beheimateten 220-Diesellokomotiven die Beförderung des o. a. N-Zugpaares von Rheine nach Oberhausen und zur. Auch die jew. 220-Lok übernachtete zwischen diesen Zugleistungen in Oberhausen. Die Verbindung Rheine-Oberhausen war die südwestlichste Einsatzstrecke für d.

1976 u. 1977 im Bw Oldenburg/0. beheimateten 220-Lokomotiven des V-200-Typs. Allerdings endete dieser Einsatz mit Ablauf des Winterfahrplans 1976/77. Fortan fuhren nur noch Triebwagen-Züge auf der Verbindung Rheine-Oberhausen. Das obere der nebenstehenden Bilder zeigt, wie die Lok 220 058 d. Bw Oldenburg/0. im Herbst 1976 im Bhf. Rheine die Wagen des N 7186 z. Beförderung nach Oberhausen übernimmt. Auf dem Bild darunter ist dieser Zug während seiner damaligen Fahrt mit 220 058 beim Aufenthalt im Bhf. von Coesfeld zu sehen und unten nach Ankunft in seinem Zielbhf., dem Hbf d. Ruhrgebiets-Stadt Oberhausen. Neben ihm

ist ein Zug S-Bahn 'Rhein-Ruhr' auf deren Linie S 3 (Oberhausen-Mülheim-Essen-Hattingen) zu sehen.

Dieser S-Bahn-Zug bestand aus einer Silberling-Wendezugeneinheit mit Ellok der Baur. 141.

Die DB-Diesellok 220 058 wurde 1958 bei d. Krauss-Maffei-Werken gebaut und anschl. als V 200 058 beim Bw Hamm/W. eingesetzt. Ab 1968 als 220 058 bezeichnet kam sie am 29.9.1968 ins Bw Hannover, im Mai 1975 ins Bw Braunschweig u. am 30.5.1976 ins Bw Oldenburg/0. Die Umbeheimatung von dort ins Bw Lübeck erfolgte am 28.9.1980. Hier wurde 220 058 am 30.4.1984 ausgemustert. Heute ist die als Museumslokomotive im Technik Museum in Speyer ausgestellt.

Fotos: Harald Tschirner.



Bis z. Beginn d. elektr. Betr. auf d. Strecke Oberhausen-Emmerich am 22.5.1966 kamen V-200-Masch. umfangreich im Reisezugverk. auf dieser Strecke z. Eins. u. fuhren dabei bis/ab Arnheim in den Niederlanden !!!



Am 29.9.1984 wurde die bis dahin noch durchgehende, insges. 109 km lange Zugverbindung Rheine-Coesfeld-Dorsten-Bottrop-Oberhausen um 46 km auf den Abschnitt Coesfeld-Oberhausen verkürzt. Den letzten Ende Sept. 1984 noch von Rheine bis Oberhausen fahrenden N-Zug zeigt das obere der obigen Bilder im Pbf von Rheine bei seiner dortigen Verabschiedung. Die 624/924-Dieseltriebzug-Einheit dieses Abschiedszuges war dem Anlaß entsprechend geschmückt.

Heute kann man von Coesfeld/Westf. aus mit den Dieseltriebzügen des Unternehmens 'Nord West Bahn GmbH' (NWB) nach Essen und umgekehrt fahren. In Dorsten besteht dabei jeweils Anschluß an NWB-Züge nach/von Oberhausen. Letzte Reste von einst umsteigefreien Durchgangs-Zugverbindungen Das untere Bild zeigt einen Dieseltriebzug der Firma NWB in aktueller Zeit im Bhf. Coesfeld/Westf. Hier kann auch noch in RE-Züge der DB Regio AG nach/von Gronau/Westf. umgestiegen werden. Nach/von Rheine gibt es von Coesfeld aus keine Zugverbindung mehr. Hier haben seit über 35 Jahren Busse die Aufgabe der Eisenbahnzüge übernommen. Fotos: Int.