

## ***Reisetag 1: Samstag, 5. Juni 1976 (Pfingst-Sa.)***

Meine Pfingst-Reise 1976 begann am 5.6.1976, dem Pfingst-Samstag vor 45 Jahren, um 9.41 Uhr im Lübecker Hbf im E 3025 (Lübeck Hbf - Hamburg Hbf) der mich von hier nach Hamburg Hbf brachte. Dieser Eilzug bestand lediglich aus einer damaligen, sogen. "Verstärkereinheit". Das waren kurze Wendezugseinheiten, die montags bis freitags einigen Stammgarnituren, der zwischen Lübeck und Hamburg pendelnden Wendezugseinheiten beigelegt wurden, um diesen im Berufsverkehr zusätzlich Platzkapazitäten zu verschaffen. Die befördernde 220-Diesellok lief dann in der Mitte zwischen Stammgarnitur u. Verstärkereinheit. Diese Einheiten bestanden aus einem Steuerwagen, einem oder zwei Mitteleinstiegswagen und einem Doppelstockwagen der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE), von denen ja bis in die 1970 er Jahre hinein noch immer vier Fahrzeuge im dichten Eilzugverkehr der Bahnlinie Hamburg - Lübeck zum Einsatz kamen. An den Wochenenden wurden die Verstärkungseinheiten auch schon mal alleine zur Bildung von wagenmäßigen Kurz-Eilzügen auf der genannten Bahnlinie verwendet. Das war auch so beim E 3025 am 5.6.1976. Interessant war nur, daß die für ihn eingesetzte "Verstärkungseinheit" keinen ex-LBE-Doppeldecker enthielt, sondern an seiner Stelle zwei Mitteleinstiegswagen, so daß E 3025 wagenmäßig aus einem Silberling- Steuerwagen u. drei Mitteleinstiegswagen bestand. Was damit zusammenhing, daß die ehem. LBE-Doppelstockwagen Anfang Juni 1976 in rätselhafter Weise plötzlich alle aus dem Betrieb verschwunden waren. Nicht wenige Lübecker Eisenbahnfreunde machten sich damals Sorgen, daß diese interessanten Wagen (seinerzeit die einzigen doppelstöckigen Reisezugwagen der DB!) von plötzlicher Abstellung in Richtung völliger Ausmusterung erfaßt worden waren. In den Eilzügen d. Strecke Hamburg - Lübeck waren sie jedenfalls am Anfang Juni 1976 durch Mitteleinstiegswagen u. Silberlinge ersetzt worden und im gerade neu entstandenen Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V. (VLV) wurden oben geschilderte Sorgen noch verstärkt, keimten in ihm doch Pläne zur musealen Erhaltung eines ex-LBE-Doppeldeckers. Das aber mit der notwendigen Vorbereitungszeit für dieses Projekt, die hierfür nun in Gefahr schien u. möglicherweise hastiger Eile Platz machen mußte. Andererseits gab es eine gewisse Beruhigung durch die Tatsache, daß alle ehem. LBE-Doppelstockwagen schon einmal 1973 ganz plötzlich aus dem Betrieb verschwanden, dann aber genauso plötzlich in ihn zurückkehrten. Das war 1976 ähnlich. Schon in der Mitte vom Juni 1976 kehrten sie in den Betrieb der Strecke Hamburg-Lübeck zurück und einer von ihnen, der DAB 20804 (ehem. LBE-Wagen Nr. 8) erhielt zu diesem Zeitpunkt sogar noch eine Voll-Aufarbeitung, die ihn für weitere sechs Jahre betriebsfähig bleiben ließ. Was den VLV veranlaßte, nach Übernahme dieses Wagens von der DB im Juli 1978 ihn auch (nun für Sonderfahrten) betriebsfähig zu erhalten. Heute steht dieser Wagen (inzwischen nicht mehr betriebsfähig) als einzig erhaltener LBE-Doppeldecker im DB Museum in Nürnberg.

Zurück zum Pfingst-Sa 1976 und zum Beginn meiner damaligen Pfingst-Reise, die der schon beschriebene E 3025 mit seiner Fahrt von Lübeck Hbf nach Hamburg Hbf bildete. Vor dem nf- Silberling- Steuerwagen dieses Zuges lief 220 035, an seinem Ende befand sich in Schiebfahrt 220 021.

Mit seinen nur vier Wagen war der genannte Zug recht kurz, zumal die zwischen Lübeck u. Hamburg pendelnden Züge auch vor 46 Jahren schon stets gut besetzt waren. Heute bestehen sie ausnahmslos als RE-Züge aus Doppelstockwagen der DB Regio AG u. verkehren im Halbstundentakt. Ein Vierwagenzug wäre hier heute auch außerhalb von Pandemie-Zeiten eine Katastrophe und auch am Pfingst-Sa von 1976 erwies sich ein derartiger Kurz-Zug alles andere als optimal u. ziemlich prall gefüllt. Da nutzten auch wenig die gleich zwei V-200er-Lokomotiven, die dieses "Züglein" von der Trave an die Elbe bewegten.

In Hamburg Hbf stieg ich in den D 536 (Hamburg - Köln) um. Der wurde von Ellok 103 152 (Bw Frankfurt/Main 1) gezogen u. war wegen des Pfingst-Reiseverkehrs auch ziemlich voll, übertraf aber an Zuglänge den zuvor benutzten "Mini-Zug" E 3025 bei Weitem, so daß man im D 536 nicht so gedrängt beieinander saß. Ich fuhr mit ihm auch nur von Hamburg Hbf bis Bremen Hbf, von wo aus ich den E 3112 (Braunschweig- Norddeich) zur Weiterfahrt benutzte. E 3112 fuhr von Hannover bis Bremen vereinigt mit dem E 3356 (Hannover-Cuxhaven) u. die Wagenkette beider bis hierher zusammen fahrenden Eilzüge erschien in Bremen Hbf von Hannover her mit Ellok 103 191 (Bw Hmb-Eidelstedt). Die fuhr dann mit den Wagen des E 3356 von hier aus noch weiter, um sie bis Bremerhaven zur dortigen Diesellok-Übernahme zu bringen. Auch vor die verbliebenen Wagen des E 3112 setzte sich hier in Bremen Hbf zur Weiterbeförderung eine Diesellok 220 060 u. damit die einzige 220-Maschine des Bw Oldenburg in beige-blauer Farbgebung. Die beiden anderen 220er in dieser Lackierung waren solche des Bw Lübeck (220 012 und 220 023).

220 060 verließ den bremischen Hbf mit der Wagenkette des E 3112 um 12.36 Uhr und in schneller V-200-Fahrt ging es weiter bis Oldenburg/O., wo ich dann den genannten Zug verließ. An seinem Ende liefen übrigens Kurswagen von Berlin Stadtbahn nach Norddeich Mole mit u. in Oldenburg/O. Hbf wurde E 3112 zur Weiterfahrt im Loktausch mit 220 060 von 216 149 (Bw Oldenburg) übernommen, die ihn bis Leer/Ostfriesland bringen sollte. 220 060 verschwand hingegen ins benachbarte Bw und ich zum Fahrkartenschalter (so hieß das damals noch), um hier eine DB- Tourenkarte für den Netzbezirk 444 zu erwerben. Dessen Gebiet umfasste die Strecken, auf denen ich mich in den nächsten drei Tagen westlich von Oldenburg bewegen wollte. Das zunächst am 5.6.1976 im E 3114 von Oldenburg bis Wilhelmshaven. Den zog hier an diesem Tag 220 052, die drei Mitteleinstiegswagen (damalige Gattung noch "ym") hinter sich hatte. Als ich in diesem erneut wagenmäßigen "Mini-Eilzug" aus dem Oldenburger Hbf herausfuhr, erspähte ich im Bw an, V-200-Maschinen 220 003, 051 u. 077 und die beige-blaue 220 060, hinter der ich im E 3114 nach Oldenburg gelangt war. Nun ging es hinter 220 052 weiter über Varel und Sande nach Wilhelmshaven, wo im Hbf 220 004 mit drei Silberlingen (n-Wagen) als E 3153 nach Bremen stand u. bald auch dorthin abfuhr. Aus der Gegenrichtung fuhr danach 220 059 in den Hbf von Wilhelmshaven mit dem E 2735 (Köln-Wilhelmshaven). Diese Lok gehörte zu den 220-Maschinen, die erst kurz zuvor vom Bw Braunschweig zum Bw Oldenburg gelangt waren u. präsentierte sich am 5.6.1976 noch mit schwarzer Farbe hinter dem Bw-Buchstabenkürzel. die Farbe überdeckte die Bw-Angabe Braunschweig u. wartete nun auf den Schriftzug "Oldenburg/O."

Nach Ablieferung des E 2735 begab sich 220 059 vom Hbf Wilhelmshaven zum nahen Bw (schon damals nur noch Außenstelle des Bw Oldenburg), wohin vorher auch schon 220 052 gerollt war, die mich im E 3114 nach Wilhelmshaven Hbf geschleppt hatte. Die Wagen vom E 3114 u. vom E 2735 blieben in diesem Hbf stehen. Erstere sollten von hier als E 3670 nach Löhne fahren, die anderen als E 2736 nach Mönchengladbach. Außerdem hielt sich im o.a. Hbf zu dieser Zeit noch eine sogen. "Tidezug"-Einheit auf. Die Tidezüge fuhren seinerzeit von Wilhelmshaven über Sande (mit dortigem Fahrtrichtungswechsel) u. Jever nach Harle sowie umgekehrt u. hatten in Harle jeweils Anschluss zur Fähre nach/von Wangerooge. Die verkehrte nach dem Gezeiten-Plan u. dem war auch der Einsatz der "Tidezüge" angepaßt. 1976 bestanden sie wagenmäßig aus mehreren Umbauwagen und einem zweiachsigen Packwagen. Derart präsentierte sich auch die obige Tidezug-Einheit am Nachmittag des 5.6. 1976 in Wilhelmshaven Hbf - das mit Zuglok 212 015 (Bw Oldenburg).

Bald kehrte auch 220 059 vom Lokschuppen in den Hbf zurück u. übernahm hier erneut die Wagen, die sie als E 2735 hierhergebracht hatte, um sie nun als E 2736 (Wilhelmshaven-Mönchengladbach) über Oldenburg/O. bis Osnabrück zu befördern. Auch 220 052 kehrte aus den Resten vom einstigen Bw Wilhelmshaven in den dortigen Hbf zurück, verließ diesen aber sofort in Lz-Fahrt. Bei mir war dies unter Benutzung des schon genannten E 2736 der Fall mit Abfahrt um 15.47 Uhr in Wilhelmshaven Hbf hinter 220 059. Im benachbarten Sande begegnete ich nochmals 220 052, die in Lz-Fahrt von Wilhelmshaven hierher gelangt war, um hier nun den N 7535 (Esens-Wilhelmshaven) zu übernehmen u. ihn nach Fahrtrichtungswechsel von Sande nach Wilhelmshaven zu bringen. 212 123 (Bw Oldenburg), die N 7535 von Esens über Jever nach Sande gezogen hatte, lief am Zugschluss bis Wilhelmshaven in diesem nun von 220 052 beförderten Zug weiter mit.

Ich blieb im E 2736 u. fuhr mit ihm bis Oldenburg/O. Hbf mit, um hier in den E 3122 (Hannover-Emden) umzusteigen, den von Bremen bis Leer 220 034 zog. Auf der eingleisigen Strecke Oldenburg-Leer kreuzte E 3122 in Ocholt mit einem von 220 080 beförderten Kesselwagenzug u. in Stickhausen-Velde mit E 2485 (Norddeich-Goslar), den 220 084 zog. Beim E 2736, in dem ich saß, fand in Leer/Ostfriesland Fahrtrichtungswechsel u. gleichzeitig verbunden auch damit Lokwechsel statt: 220 083 übernahm E 3122 für seine kurze Restfahrt bis Emden. Diese Lok trug noch die Bw-Anschrift "Braunschweig". Ich erinnerte mich beim Anblick dieser seit erst sehr kurzen Zeit an dieser Stelle tätigen Lok an ihre Zeit im Bw Lübeck vier Jahre zuvor, als sie hier noch mit automatischer Kupplung im Einsatz stand u. dann auch an ihre anschließende Zeit in den Bahnbetriebswerken Hannover u. Braunschweig, als sie wieder mit normaler Schrauben-Kupplung fuhr. Über diese Zeiten zwischen dem Mai 1972 u. dem Mai 1976 wurde auch bereits in vergangenen Ausgaben vom LBE-Express berichtet. Nun begegnete ich am 5.6.1976 erstmals 220 083 als Lok vom Bw Oldenburg. Sie zog den E 3122 über das letzte Stück seiner Fahroute von Leer nach Emden Hbf. Hier verschwand sie schnell ins Bw.



Das tat auch ich, wobei mein Bw in Emden aus dem Hotel "Haus George" bestand - einem sehr gemütlichen Hotel im Zentrum der Hafenstadt Emden, in dem ich meistens während meiner Reisen ins beschriebene Gebiet in meinen "goldenen 70er-Emsland-Jahren"(einer unvergessenen u. sehr schönen Zeit in meinem Eisenbahnfreunde-Leben) logierte. Das Hotel "Haus George" in Emden zeichnete sich unter anderem auch dadurch aus, daß es sich bei ihm um ein Hotel mit angeschlossener Schlachterei (oder auch umgekehrt) handelte. Was sich äußerst günstig auf das Frühstück in diesem Hotel auswirkte; denn in den 1970er Jahren gestaltete sich das Frühstück in den meisten Standard-Hotels noch alles andere als üppig. Von den Frühstück-Büffets heutigen Umfangs war man in den meisten Häusern noch Lichtjahre entfernt. Oft bestand das Angebot nur aus Brötchen u. Marmelade. Herzhafte Köstlichkeiten überwiegend Fehlanzeige. Nicht so im Hotel "Haus George" in Emden: Da gab es stets beste Wurstspezialitäten aus eigener Schlachtung u. ein frisch gekochtes Ei gehörte auch zum dortigen Frühstück. Das alles bei äußerst moderatem Übernachtungspreis. Auf den Aufenthalt in diesem Haus freute ich mich bei meinen "Emsland"-Besuchen stets u. bis 1977 logierten dort auch noch oft Dampflokfreunde. Zwischen denen fiel ich stets durch meinen Diesellok- u. 220-Fimmel auf (Ach,so etwas gibt es auch....).

Pfingsten 1976 war mal wieder "Haus George"-Zeit in Emden für mich. Ich erhielt hier ein schönes Zimmer mit Dusche u. Balkon. Nach dessen Bezug u. einem anschließenden Abendessen bei einem nahen "Chinesen" ging ich um 22 Uhr nochmal zum Hbf in Emden u. sah mir die letzten hier eintreffenden Züge an: E 3142 von Bremen u. E 2733 von Aachen. Die kamen dann um kurz nach 22.30 Uhr in Emden Hbf an. E 3142 mit 220 072 u. E 2733 mit 220 033. Die Wagen der beiden o.a. Eilzüge wurden von Rangierlok 260 508 (Bw Emden) in die Abstellanlage gebracht u. ihre Zug-Lokomotiven begaben sich zur Nachtruhe ins Bw. Und das tat auch ich in mein Bw in Emden - das Hotel "Haus George".



E M D E N  
1976  
\*\*\*\*\*



Auf dem neben stehenden Bild rangiert sich am 5. Juni 1976, dem Pfingst-Samstag von 1976, DB-Diesellok 220 060, die damals einzige V-200-Maschine des Bw Oldenburg/O. in beige-blauer Farbgebung im Hauptbahnhof

von Brēmen an die Wagen des von Braunschweig nach Norddeich fahrenden Eilzuges E 3112, den nach Bremen die Ellok 103 191 (Bw Hmb-Eidelstedt) gebracht hatte. Auf dem mittleren Bild ist

220 060 nach Übernahme des E 3112 in Bremen Hbf zu sehen. Ein damaliger Bahnsteiggast betrachtet sich fasziniert den Innenraum von 220 060 durch deren grosse V-200-Mittelfenster. Nachfolgende Lokbaureihen boten eine derartige Innenansicht von außen her durch zur Lok gehörende Panorama-Glasscheiben nicht mehr. Bemerkenswert auch die z. Aufnahmezeitpunkt noch selbstverständl. Gepäck-Karren und Kofferkulis auf dem Bahnsteig. Eigenständig rollbare Koffer gab es damals noch kaum.

220 060 beförderte d. E 3112 am 5.6.1976 nur von Bremen Hbf bis Oldenburg Hbf u. verschwand in Oldenburg/O. in ihr dortiges, damals heimatliches Bw, in dem sie auf dem neben stehenden Bild zusammen mit Maschinen der Baureihen 212, 216 und 220 sowie einem Schienenbus zu sehen ist. Der große, abgebildete Viereckschuppen vom Bw Oldenburg wurde mit den anderen dortigen Bw-Anlagen in der zweiten Hälfte der 2000er Jahre abgebrochen und das einstige Oldenburger Bw-Gelände wich damals bahnfremden Flächen.

Fotos: Michael Hecht.







Von Oldenburg/O. aus wurde die beschriebene Pfingst-Reise 1976 am 5.6.1976 (Pfingst-Sa) im Eilzug E 3114 (Oldenburg/O.-Wilhelms= haven) fortgesetzt, dessen drei Mitteleinstiegswagen 220 052 (Bw Oldenburg/O.) zog. Auf dem oberen der obigen Bilder ist dieser Zug im Bhf. von Sande zu sehen. Unten nach Ankunft im Hbf von Wilhelmshaven.

Fotos: Michael Hecht.





Nachdem 220 052 am 5.6.1976 (Pfingst-Sa) im Hbf von Wilhelmshaven mit dem E 3114 von Oldenburg/O. eingetroffen war, verschwand sie hier bald von den drei Wagen dieses Zuges und fuhr zunächst solo an die Gleisenden des o. a. Kopfbahnhofes und von hier dann zum ehem. Bw im Bahnhofs-Vorfeld.

Fotos: Michael Hecht.



Bald nach d.E 3114 traf am 5.6.1976 im Hbf der Nordsee- u. Jadestadt Wilhelmshaven auch der Eilzug E 2735 von Köln ein, der bei seiner Einfahrt in den dortigen Hbf auf dem neben stehenden Bild zu sehen ist. Dieser Zug wurde am 5.6.1976 von Osnabrück über Oldenburg/O. nach Wilhelmshaven von Lok 220 059 (Bw Oldenburg) gebracht. Auch sie fuhr im Hbf von Wilhelmshaven nach dortiger Ablieferung des E 2735 solo ins ehem. Bw, das auf dem unteren Bild in dessen Mitte zu sehen ist. Incl. von Lok 220 052, die sich nach Beförderung v.E 3114 schon vorher dorthin begab, bald aber bereits in Lz-Fahrt ins benachbarte Sande verschwand.

Fotos:  
Michael Hecht.







Das obere der obigen Bilder zeigt eine d. einstmals fünf 'Vorserien-V-200', die ab 1975 alle im Bw Oldenburg/O. beheimatet waren. Das genannte Bild zeigt die Lok 220 004 am 5.6.1976 (Pfungst-Sa) vor dem Eilzug E 3153 nach Bremen im Hbf v. Wilhelmshaven. Dieser Zug bestand wagenmäßig aus einer aus drei n-Wagen ('Silberlingen') bestehenden Wendezugeinheit des bremischen Vorortbahnverkehrs, die aber im E 3153 nicht im Wendezugbetrieb fuhr, was auch an 220 004 vor dem Silberling-Steuerwagen (nf) erkennbar ist. Wendezugeinsätze gab es in Wilhelmshaven und Oldenburg/O. 1976 nicht. Bemerkenswert ist auch der neben E 3153 auf dem Bahnsteig stehende VW Käfer der Deutschen Bundespost, mit dem Postgut hierher gebracht worden war, das anschl. im E 3153 nach Bremen transportiert wurde. Derartige Posttransporte per Bahn in planmäßigen Zügen des Personenverkehrs sind heute längst Geschichte. Für den weiteren Verlauf der damaligen Pfungst-Reise wurde am 5.6.1976 von Wilhelmshaven aus zur Rückfahrt nach Oldenburg der E 2736 (Wilhelmshaven-Mönchengladbach) benutzt, den bis nach Osnabrück 220 059 beförderte, die unten mit diesem Zug im Hbf von Wilhelmshaven zu sehen ist.

Fotos: Michael Hecht.





Während der Fahrt im E 2736 von Wilhelmshaven nach Oldenburg/O. hinter 220 059 am 5.6.1976 (Pfingst-Sa) war im Bhf. Sande der Nahverkehrs zug N 7535 (Esens-Wilhelmshaven) zu sehen, den 212 123 (Bw Oldenbg.) von Esens nach Sande gebracht hatte, von wo ihn 220 052 (vom gleichen Bw) wegen Fahrtrichtungswechsels zur Restbeförderung ins benachbarte Wilhelmshaven brachte, von wo aus diese Lok kurz zuvor in Lz-Tour nach Sande gelangt war. E 2736 fuhr von hier aus hingegen weiter bis Oldenburg/O., wo dieser Zug mit seiner Lok 220 059 im dortigen Hbf auf dem unteren Bild zu sehen ist.

Fotos: Michael Hecht.



Der Berichterstatter fuhr am Abend des 5.6.1976 (Pfingst-Sa) von Oldenburg/O. aus im Eilzug E 3122 (Hannover-Emden) weiter, den von Bremen her bis Leer/Ostfr. 220 034 (Bw Oldenbg.) zog, die mit diesem Zug auf dem neben stehenden Bild nach Ankunft im Bhf. der Ostfriesland-Stadt Leer zu sehen ist. Am anderen Zugende übernahm hier 220 083 (Bw Oldenbg.) den E 3122 zur Weiterfahrt nach Emden, was die mittlere Aufnahme zeigt. Unten ist E 3122 nach Ankunft im Hbf von Emden zu sehen.

Fotos:  
Michael Hecht.





Die neben stehenden  
Bilder zeigen 220  
083 im Hbf der  
Nordseestadt Emden,  
als diese Lok sich  
hier nach Ankunft  
mit dem von ihr am  
5.6.1976 von Leer  
bis Emden beför-  
derten E 3122 (Han-  
nover-Emden) vom  
Zug aus in Lz-Tour  
ins Bw Emden be-  
gibt. Diese Lok  
war am Anfang der  
1970er Jahre zeit-  
weise mit automa-  
tischer Kupplung  
ausgerüstet und  
seinerzeit auch  
im Bw Lübeck be-  
heimatet. In ihrer  
Oldenburger Zeit  
(ab Mai 1976)  
entdeckte man an  
220 083 keine  
Spuren früherer  
zeitweiliger  
Ausrüstung mit  
Automatik-Kupplg.  
(AK) mehr.

Fotos:  
Michael Hecht.

