Reisetag 2: Sonntag, 6. Juni 1976 (Pfingst-So.)

Am Pfingst-Sonntag von 1976, dem 6.6.1976, schlief ich in meinem Hotel in Emden, den "Haus George" fest bis kurz etwa acht Uhr und verschlief dabei auch einen Strom-Ausfall, von dem diese Nordsee- Hafenstadt am frühen Morgen vom Pfingst-Sonntag um 6.00 Uhr betroffen wurde. Als ich aufstand, funktionierte aber alles wieder und so fehlte beim wie immer reichhaltigen Frühstück im o.a. Hotel auch nicht das obligate ganz frisch gekochte Ei. Gleich danach begab ich mich in kurzem Fußweg zum Hbf von Emden. Eine strahlende Sonne beschien die Stadt und es stand ganz offensichtlich ein schöner erster Pfingst-Feiertag bei angenehmen Temperaturen bevor. Im Hbf von Emden stand schon der E 3127 (Emden-Bremen) mit 220 083. Die hatte mich am Vortag auch hierher gebracht und die Nacht zum Pfingst-Sa im Bw am "Eisenbahndock" verbracht - ich im "Bw Haus George" im Zentrum von Emden. Nun sahen wir uns wieder u. 220 083 oblag es erneut, mich im o.a. E 3127 bis ins benachbarte Leer zu bringen. Dort bereits 155 (Bw Oldenburg), den 216um Fahrtrichtungswechsel weiter nach Bremen zu schleppen. Zwar hatte das Bw Oldenburg nach den zahlreichen 220-Neuzugängen aus Braunschweig weitere seiner einst vielen 216-Maschinen abgeben müssen, aber doch noch einige 216er behalten, zu denen auch 216 155 gehörte. Schon bei den 220-Erstzuteilungen im Mai 1975 verschwanden viele 216-Lokomotiven aus dem Bw Oldenburg; eine weitere große Gruppe dieser Lokomotiven gab das Bw dann ein Jahr später im Tausch gegen die 220-Maschinen an das Bw Braunschweig ab. Diese 216 wurden dort vor allem für die Beendigung des einst sehr intensiven Dampflokbetriebes im Weserbergland-Bw Ottbergen verwendet. Durch die nach Braunschweig abgegebenen 216-Dieselmaschinen wurde es möglich, die in Ottbergen beheimateten Güterzug-Dampflokomotiven der Baur. 044 Ende Mai 1976 vollständig zu ersetzen. Diese Dampflokomotiven beförderten bis dahin noch schwere vom Ruhrgebiet in die DDR und umgekehrt rollende Güterzüge von Altenbeken über Ottbergen, Northeim u. Herzberg (Harz) bis in den DDR -Grenzbhf. Ellrich (unweit von Nordhausen) u. umgekehrt. Diese Aufgabe konnte nun völlig auf 216-Dieselmaschinen verlagert u. das legendäre Dampflok-Bw in Ottbergen geschlossen werden. Womit eine der letzten großen Dampflok - Oasen der DB verschwand.

In Emden und Rheine an der Nordwest-Grenze der damaligen Bundesrepublik existierten derartige Dampfross-Refugien noch über den Mai 1976 hinaus; aber sie u. die von ihnen ausgehenden Zugbeförderungen interessierten mich bei meinem Besuch im o. a. Gebiet an den Pfingst-Tagen von 1976 kaum. Ich war wegen der V-200-Einsätze hier und dem Erlebnis intensiven Diesellok-Betriebes. Den genoss ich auch bei meiner Fahrt im E 3127 am Pfingst-Sonntag. Bevor sich dieser Zug mit seinem neuen Zugpferd, 216 155, im Bhf. v. Leer/Ostfriesland zur Weiterreise in Bewegung setzte, war hier noch der von Bremen bis ins niederländische Groningen fahrende E 2030 zu sehen, den DB- Lok 216 083 (Bw Oldenburg) auf seiner Gesamtstrecke beförderte. Außerdem noch E 2731 (Düsseldorf - Norddeich) mit 220 079, die noch ihre Braunschweiger Bw-Anschrift trug. Dann fuhr E 3127 in Leer ab u. seine Fahrt durch's Ammerland hindurch bis Oldenburg wurde nur von einem Kreuzungshalt in Ocholt unterbrochen, bei dem o.a. Zug der E 2484 (Goslar - Norddeich) mit 220 034

begegnete. Gleich hinter der Lok liefen in diesem Zug die Kurswagen Itzehoe -Norddeich und der Anblick derartiger Kurswagenläufe ruft auch nach 46 Jahren immer noch eine gewisse Wehmut hervor; denn derartige Kurswagenläufe sind heute längst Geschichte. Leider!

Nach dem o.a. Kreuzungshalt setzte E 3127 seine Fahrt bis ins nicht mehr weite Oldenburg fort. Hier verließ ich im Hbf diesen Zug u. sah, wie hier 220 077 (die schon ihre neue Oldenburger Bw-Anschrift trug) zwei Altbau-Reisezugwagen (einen Bye-Achttürer-Eilzugwg. u. einen ABüe-Schnellzugwagen) übernahm, um sie als E 3108 nach Wilhelmshaven zu bringen. Mit E 3110 (Hannover - Norddeich) erschien 220 062 und vor E 3133 nach Bremen stand 220 002. Voller V-200-Betrieb im Oldenburger Hbf! Auch der Zug, in den ich hier umstieg, befand sich im V-200-Schlepp: E 2734 (Wilhelmshaven - Köln), den am Pfingst-Sonntag von 1976 bis Osnabrück die 220 080 beförderte. Um 11.43 Uhr verließ dieser Fern-Eilzug den Hbf von Oldenburg und bei seiner Fahrt quer durch`s "oldenburgische Münsterland" begegnete er in Quakenbrück auch seinem Gegenzug E 2735 (Köln - Wilhelmshaven), der sich in der Obhut von 220 057 befand.

Im Hbf von Osnabrück verließ ich den E 2734 u. stieg um in den N 7042 nach Rheine, der von Ellok 141 368 (Bw Seelze) gezogen wurde. Für einen Abschnitt ging die Fahrt nun bis Rheine auf elektrifizierter Strecke weiter. An dieser Stelle war bereits seit 1974 elektr. Fahrbetrieb möglich, was damals aber nur auf den Personen-Nahverkehr u. wenige Güterzugleistungen Einfluss hatte. Auf den Anschluss-Abschnitten von Rheine bis zur niederländischen Grenze u. von Osnabrück bis Löhne wurde dieser Betrieb erst Ende Mai 1976 eröffnet, womit die gesamte Verbindung von den Niederlanden bis Hannover elektrisch befahrbar war u. der Dieselbetrieb sowie letzte Dampflokeinsätze auf dieser Verbindung aufgegeben werden konnten. Betrieb mit Diesel-Dampflokomotiven traf man nach dem Mai 1976 im beschriebenen Gebiet erst wieder in der im westfälischen Nordwesten sowie an der Ems gelegenen Stadt Rheine an. Die von hier anstehende Bahnverbindung ins niedersächsische Emsland u. nach Ostfriesland nach Norddeich wartete noch auf den elektrischen Fahrbetrieb u. war weiterhin eine Domäne starken Diesel- u. Dampflokbetriebs, wenngleich sich letzterer auch "nur" noch auf Güterzüge beschränkte. Im Reisezugbetrieb knüpften hier Dieselmaschinen des V 200-Typs an alte gesamtbundesrepublikanische Glanzleistungen dieses Loktyps an.

Gern hielt man sich deshalb im Bereich des Personenbahnhofes der Emsstadt Rheine auf u. als das wieder mal auch bei mir am Pfingst-Sonntag von 1976 der Fall war, begegnete ich hier auch einem alten Zug-Bekannten: Dem E 2244 (Amsterdam - Bad Harzburg), in dem ich noch am Oster-Sonntag von 1976, dem 18.4. 1976, von Hildesheim nach Bad-Harzburg fuhr, worüber auch unlängst im "LBE-Express" berichtet wurde. Damals bestand dieser Zug aus schönen, dunkelblauen Schnellzugwagen der Niederländischen Staatsbahnen, weshalb er (angelehnt an den berühmten TEE-Namensvetter) auch intern gerne als "Blauer Enzian" tituliert wurde. Das war ab Ende Mai 1976 vorbei. E 2244 erhielt (wieder) DB- Wagen und das beendete die eindrucksvolle Wagenpracht dieses Zuges, den nun auch von Bentheim bis Hannover durchgehend eine DB-Ellok

beförderte. Am 6.6.1976 (Pfingst-So v. 1976) war es 110 117 (Bw Dortmund Bbf). Immerhin wurde E 2244 nun noch von Hannover bis Bad Harzburg durch eine 220-Diesellok (wie bis zum 30.5. 1976) befördert. Aber das war nun jeweils eine 220-Maschine des Bw Oldenburg!

Den Aufenthalt in Rheine nutzte ich auch zu einem guten Essen in der Bahnhofs-Gaststätte, um danach von hier aus die Fahrt zurück in den "hohen Norden", ins Emsland u. nach Ostfriesland anzutreten. Die erfolgte im D 714 (München -Norddeich), der mit 15 Minuten Verspätung hinter Ellok 103 179 (Bw Hmb-Eidelstedt) in Rheine Pbf eintraf. Hier übernahm 220 033 seine weitere Beförderung, wobei D 714 Rheine um kurz nach 17 Uhr verließ. Weil es Pfingst-Sonntag u. später Nachmittag war, registrierte man in den nicht wenigen üm-Schnellzugwagen dieses Zuges nicht sehr viele Fahrgäste. Ich hatte gleich im ersten Wagen hinter der Lok Platz genommen, um das Motoren-Konzert der mit Maybach-Motoren ausgestatteten 220 033 optimal am offenen Fenster (so etwas war ja alles noch möglich) genießen zu können. Im unvergleichlichen Maschinen-Sound dieser V 200, die ich schon von Süddeutschland-Besuchen her kannte, konnte ich bei allerbestem Frühlings-Wetter den Blick auf das schöne Emsland mit seinen Bäumen, Büschen, Sträuchern und Heideflächen genießen. Beim Wagen, von dem aus mir das im D 714 möglich war, handelte es sich übrigens um den zu diesem Zug gehörenden und von Friedrichshafen am Bodensee nach Norddeich an der Nordsee rollenden Kurswagen. Wieder Eisenbahnfreunde-Herz von Wehmut erfüllt, wenn ich daran zurückdenke, wie viele direkte Kurswagen-Verbindungen es in der Bundesrepublik der 1970er Jahre gab und mit welchen bemerkenswerten Wagenläufen diese umstiegsfreien Verbindungen durch damaliges Deutschland rollten. Vom Bodensee bis an die Nordsee konnte man direkt u. ohne Umstieg fahren. Bei den "Machern" heutigen DB-Fernverkehrs ist an so etwas kaum noch zu denken. Die bringen uns fast ausschließl. in die flugzeugähnlichen Züge ihrer ICE-Rollpisten u. zwingen uns in zuweilen nicht wenige Umsteige-Vorgänge mit nicht immer optimalen Voraussetzungen u. Begleitumständen. Das alles war an Pfingsten 1976 noch weit entfernt. Es rollte damals noch nicht im ICE-Tempo auf deutschen Gleisen; aber auch nicht gerade langsam u. was immer noch in ihr steckt, bewies die damalige Bundesbahn-Diesellok 220 033 mit ihrem Alter von seinerzeit 20 Jahren auf ihrer Fahrt mit D 714 durch's Emsland hindurch nur allzu gut. Bei Ankunft im Hbf von Emden verfügte dieser Zug nur noch über 6 1/2 Minuten Verspätung.

Ich verließ diesen Zug hier noch nicht u. fuhr mit ihm (weiterhin hinter 220 033) noch ein Stück weiter nach Norden - das bis Norden, womit die Kreisstadt am nordwestl. Ende von Ostfriesland gemeint ist. Hier stieg ich um in die Schienenbuseinheit des von Norden über Esens, Jever u. Sande quer durch Ostfriesland nach Wilhelmshaven fahrenden Nto 7545. Dessen "Motorwagen" 798 560 (Bw Oldenburg) knatterte dann mit mir durch die ostfriesische Landschaft, über die nun der Abend vom Pfingst-Sonntag des Jahres 1976 herein brach. In Sande stieg ich um in den E 2185 (Wilhelmshaven - Bremen) und genoss weiterhin die Fahrt durch die o.a. Landschaft, über der eine schöne, geradezu traumhafte Stimmung lag u. der Feuerball einer den Tag über so strahlenden Pfingst-Sonne nochmal letzte Oberhand an diesem sich langsam

zum Ende neigenden Tag gewann. E 2185 wurde an ihm von 220 084 gezogen, der berühmten "Bären-V-200", die 1959 an der Industrie-Ausstellung in West-Berlin teilnahm u. danach lange eine Plakette in Form eines Berliner Bärens trug, die auf diese Ausstellungs-Teilnahme hinwies. In der Zeit, als 220 084 zum Bw Oldenburg gehörte, besaß die "Bären-V-200" diese Plakette leider schon lange nicht mehr. Ihre "bärige" Erinnerung war dennoch geblieben. 220 084 gehörte auch zu den V-200-Maschinen, die am 30.5.1976 vom Bw Braunschweig ins Bw Oldenburg verlegt wurden und war daher zum Zeitpunkt, als ich im E 2185 hinter ihr am 6.6.1976 durch oldenburgische Gefilde rollte, noch ganz neu an dieser Stelle. Als sie mit dem genannten Zug in den Hbf von Oldenburg hinein fuhr, verließ diesen gerade der E 2737 (Mönchengladbach - Wilhelmshaven) hinter 212 015 (Bw Oldenburg), die anscheinend eine ausgefallene 220 vertrat. Am E 2185 wurde dessen Kurswagen Wilhelmshaven - Friedrichshafen im Oldenburg Hbf umgestellt auf den von 216 081 (Bw Oldenburg) beförderten E 1685 (Norddeich - Hannover), womit ich erneut einem interessanten Kurswagenlauf Nordseehafen zum Bodenseehafen begegnete. Der verkehrte sogar als Nacht-Kurswagen!

Ich benutzte am Abend des 6.6.1976 ab Oldenburg/O. Hbf den E 3142 (Bremen-Emden), der mich von hier nach Emden zurück bringen sollte. Dieser Zug bestand lediglich aus drei n-Wagen ("Silberlingen") und wurde bis Leer von 220 059 befördert. Die Fahrt ging dabei quer durch`s Ammerland, über das langsam das Dunkel der Nacht hereinbrach. Bodennebel bedeckte zu einem Teil die schöne Landschaft, durch die 220 059 mit ihren schwach besetzten "Wägelchen" brummte. Darüber mischte sich aber immer noch das letzte Licht dieses so sonnigen Pfingst-Sonntags in die sich über dem Nebel mehr und mehr ausbreitende Dunkelheit. Eine geradezu romantische Atmosphäre, in der der E 3142 auch Ostfriesland und dort bald Leer erreichte, wo für diesen Zug Fahrtrichtungs- u. Lokwechsel stattfand. 220 034 übernahm seine drei Wagen für die letzte, nur noch kurze Etappe seiner Fahrtroute.

Hatte ich mir im Hbf von Emden am Vortag noch die dortige zugmäßige "Lumpensammler- Runde" des späten Abends als Außenzuschauer angeguckt, so war ich nun sogar fahrgastmäßiger Teil von ihr - denn E 3142, mit dem ich nach Emden am Abend vom 6.6.1976 zurück kehrte, gehörte zu ihr. Wenig später kam hier auch der zweite Teil dieser Duo-Runde an: E 2733 (Aachen - Emden), den 220 068 brachte. Die fuhr sofort Lz ins benachbarte Bw Emden, während 220 034 noch die Aufgabe oblag, die Wagen der Züge E 3142 und E 2733 in Emden Hbf auf die dortigen Abstellgleise zu bringen, weil man auf die Heranziehung der sonst hierfür üblichen Rangierlok wegen des Pfingst-Feiertages verzichtete. Aber dann war doch schnell Nachtruhe im o.a. Hbf u. in die begab auch ich mich in meinem nahen Hotel.

Der zweite Reisetag der beschriebenen Pfingst-Tour 1976, Pfingst-Sonntag. d. 6. Juni 1976, be-gann im Hbf v.Emden mit Fahrt im Eilzug E 3127 (Emden-Bre= men), den d.Berichterstatter bis nach Oldenbg./O.benutzte. Von Emden bis Leer zog diesen Zug, der oben im Hbf von Emden zu sehen ist, am 6.6.1976 die Lok 220 083, hinter der im E 3127 ein schö-ner alter Vorkriegs -Packwagen lief. In Leer war während des dortigen Aufent-haltes der Eilzug E 2731 (Düsseldorf-Norddeich) zu sehen, was auch die unteren Bilder zeigen. Diesen Zug beförderte am Pfingst-Sonnt.v. 1976 die Oldenburger Maschine 220 079 von Rheine nach Nord deich, wobei auch sie einen Packwagen hinter sich hatte. Allerdings einen der modernen Bauart und in beigeblauer Lackierg. Heute sucht man Gepäckwagen in Reisezügen auf Deutschland's Gleisen vergebl. Den E 3127 (Emden-Bremen) übernahm vor vor 46 Jahren in Leer zur Weiterfahrt nach Bremen die ebenfalls zum Bw Oldenbg gehö-rende Lok 216 155, die nach d.Zugübernahme unten im rechten Bildteil zu sehen ist. Gleich danaben auf dem Nachbar-Bahn= steig ein damals noch funktions-tähier Dampflok-Wasserkran. Fotos: Michael

Hecht.



Auf dem neben stehen-den Bild ist 216 155 am 6.6.1976 (Pfingst-Sonntag) im Hbf von Oldenburg/O. mit E 3127 (Emden-Bremen) eingetroffen.Hier kam vom Bw her in Solo-Fahrt die zu diesem Bw gehörende 220 077 was die mittlere der neben stehenden Aufnahmen zeigt. Gut zu sehen ist darauf auch der Rundlokschuppen vom Bw Oldenburg. 220 077 übernahm anschl. im benach-barten Hbf den Eilzug E 3108 (Oldenbg.-Wilhelms-haven), mit dem sie in diesem Hbf unten zu sehen ist. Der E 3108 bestand am 6.6.1976 wagenmäs-sig aus zwei DB-Reisezugwagen der Vorkriegsbauart (1 Bye 'Achttürer', 1 ABüe-Schnellzug= wg.).

Fotos: Michael Hecht.





Für den Berichterstatter ging seine Pfingst-Reise am 6.6.1976 von Oldenburg/O. aus weiter im Eilzug E 2734 (Wilhelmshaven-Köln), den von Wilhelmshaven bis Osnabrück am genannten Tag (Pfingst-So von 1976) 220 080 (Bw Oldenbg.) beförderte. Oben ist sie an diesem Tag mit E 2734 im Hbt von Oldenburg und unten im Bhf. der Kreisstadt Cloppenburg im oldenburgischen Münsterland zu sehen. Der im Hintergrund erkennbare 'Pfanni'-Turm steht heute noch in Cloppenburg. V-200-beförderte Züge und lokbespannte Regel-Personenzüge sind hier im Bhf. aber langst Historie.



Den Nachmittag vom 6.6.1976, dem Pfingst-Sonntag von 1976, füllte für den Berichterstatter die Fahrt von Rheine bis Norden im Schnellzug D 714 (München – Norddeich) aus. Diesen Schnellzug brachte am 6.6.1976 die Ellok 103 179 (Bw Hambg.-Eidelstedt) nach Rheine, wo ihn Diesellok 220 033 (Bw Oldenburg/0.) zur Weiterfahrt nach Norddeich übernahm. Die obigen Bilder zeigen die heute noch als Museums-Maschine in Hamm(W. vorhandene Lok 220 033, nachdem sie am o. a. Tag den D 714 im Pbf der Emsstadt Rheine übernommen hatte. Auf der oberen Aufnahme ist auch Ellok 103 179 zu sehen, die, wie gesagt, D 714 hierher gebracht hatte.

Fotos: Michael Hecht.

Am Abend vom 6.6.1976 (Pfingst-Sonntag)
ging es dann im
Eilzug 2185 (Wilhelmshaven - Bremen) von
Sande nach Oldenburg,
wobei hinter 220 084
durch s abendliche
'Oldenburger Land'
gefahren wurde. Das gefahren wurde. Das neben stehende Bild zeigt die einstige Berliner Bärenlök' 220 084 vor E 2185 am 6.6.1976 im Bhf. Sande. Links ist d. 798/998-Schienenbus 798/998-Schienenbüs-Einheit zu erkennen, mit der der Bericht-erstatter von Norden über Esens nach San-dergelangt war. Im E 2185 wurde damals übrigens auch ein Kurswagen von Wil-helmshaven nach helmshaven nach Friedrichshafen Hafen (!) mitge-führt, der eine durchgehende Fahrt
von der Nordsee
direkt bis an den
Bodensee möglich
machte. Der Berichterstatter nutzte
diese Möglichkeit
aber nicht und stieg
im Oldenburger Hbf
in den E 3142 (Bremen-Emden) um. Den
zog am 6.6.1976
von Bremen bis Leer
220 059, die mit
ihm in der Mitte
im genannten Hbf
abgebildet ist. durchgehende Fahrt abgebildet ist. Für die Restfahrt von Leer nach Emden war beim E 3142 ab Leer dann 220 034 zuständig, die un-ten mit ihm im Bhf. von Leer zu sehen ist.

Fotos: Michael Hecht.

