

## *Was blieb . . .*

waren und sind schöne und noch immer lebendige Erinnerungen an eine gelungene Pfingst-Reise im Jahr 1976 inkl. "Anhängsel" ins Emsland, nach Ostfriesland und ins Oldenburger Land mit dem Erlebnis von einigen Fahrten hinter damals dort eingesetzten "V-200"-Lokomotiven und der Sichtung und Beobachtung derartiger Lokomotiven im o.a. Gebiet. Ich fuhr wegen dieser Maschinen ja bereits 1975 dorthin und dann auch mehrmals in den Jahren 1979 bis 1980. In der Restzeit von 1976 nach dem 13.6.1976 fand für mich aber keine Tour in das "Oldenburger V-200-Land" mehr statt. Das verhinderten andere Reisen wie z.B. im August 1976, als ich Abschied von letztem (damals nur noch von 221 des Bw Villingen erbrachtem) V-200-Restbetrieb in Süddeutschland nahm. Eine große Reise nach England schloss sich an. Dort erlebte ich nochmal letzten Betrieb mit dem aus dem deutschen Diesellok-Einzelgänger V 300 001 hervorgegangenen dieselhydraulischen Maschinen der "Class 52" (Western-Class) mit, die die letzten dieselhydraulischen Lokomotiven bei "British Rail" (BR) darstellten. Die aus dem deutschen Loktyp "V 200.0" entwickelten Class 42-Maschinen von BR waren schon nicht mehr vorhanden und nun hieß es auch Abschied zu nehmen von den letzten „Western-Hydraulics“. Das auch im November 1976 im Verlauf von einer der vielen "Western"-Abschiedstouren, an der ich damals teilnahm. Außerdem war ich in der zweiten Hälfte von 1976 umfangreich in die Vorbereitung u. Organisation der Feierlichkeiten für das 125-jährige Bestehen der Eisenbahn in Lübeck eingebunden, die die Deutsche Bundesbahn und der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V. (VLV) im Oktober 1976 mit einem großen Fest im Lübecker Hbf durchführten. Für "Emsland"-Touren blieb mir da leider 1976 keine Zeit mehr. Die standen für mich erst wieder im Folgejahr auf dem Programm und dann aber bis zum V-200-Ende im Emsland im Jahre 1980. Danach wurden meine Besuche dort seltener. Der dort nun vorherrschende und bis heute praktizierte elektr. Fahrbetrieb machte diese Besuche für mich nicht mehr so vordringlich und erzeugte mir letztendlich Defizite beim Einsatz der 103-, 110- und 111-Elektrolokomotiven im o.a. Gebiet. Durch Sonderzüge (deren Fahrt teilweise sogar durch mich selbst organisiert wurden) konnte ich dort nach 1980 aber sogar noch den einen oder anderen Diesellok-Einsatz durch entsprechende Tages-Lok-Gastspiele erleben. Teilweise sogar mit V-200-Maschinen aus inzwischen musealem Rollmaterial (V 200 007, V 200 033). Die nicht wenigen Logierbesuche im Hotel "Haus George" hatten für mich allerdings durch nun doch umfangreiche "Emsland-Abstinenz" leider ein Ende gefunden. Immerhin: Das genannte Hotel gibt es in Emden heute noch immer und dort an gleicher Stelle. Weiterhin mit angeschlossenem Fleischwaren-Fachgeschäft.

Das "Oldenburger V-200-Land" ist allerdings seit vier Jahrzehnten Geschichte und wird nur noch in Erinnerungen wie denen an meine Pfingst-Reise 1976 lebendig. War das Bahnbetriebswerk Oldenburg/O. im Mai 1976 fast kometenhaft zum Bw mit dem größten Bestand an 220-Diesellokomotiven bei der Deutschen Bundesbahn geworden, so verblasste dieser Stern hier schon bald wieder. Erste Ausmusterungen rissen auch erste Lücken in den mit 48 Maschinen der Baureihe 220 nicht gerade kleinen V-200.0-Bestand im Bw Oldenburg. Der war hier entstanden, als die Lokomotiven dieses Typs bereits fast 20 Jahre alt waren und intensiver Betriebseinsatz in der "Wirtschaftswunder-Bundesrepublik" nicht geringe Spuren an diesen einstigen "Kult-Maschinen" hinterlassen hatten.

Die DB wollte sich deshalb eigentlich schon in den 1970er Jahren von ihren 220er-Lokomotiven trennen. Verkehrsaufkommen und Betriebssituation ließen das aber nicht zu und so erhielten mehrere dieser Lokomotiven damals noch sogen. 2.8-Auslaufuntersuchungen, die ihnen noch einen Resteinsatz bis in die 1980er Jahre ermöglichten. Alle 220er erhielten diese Untersuchungen aber nicht und wurden deshalb bereits in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre ausgemustert. Das auch im 220-Bestand vom Bw Oldenburg. Bis zum 1.7.1979 reduzierte sich dieser Bestand durch Ausmusterungen von 48 auf 37 Maschinen und bis zum Mai 1980 verschwanden durch Ausmusterungen nochmal weitere neun 220-Maschinen aus dem Bw Oldenburg. Von seinen fünf Vorserien-220 hatte sich dieses Bw schon schrittweise ab Juni 1978 verabschiedet. Die letzte dieser Maschinen wurde in Oldenburg mit 220 001 im Juli 1980 aus dem Betrieb genommen. Wenige Wochen später begann der elektrische Fahrbetrieb zwischen Rheine und Norddeich sowie zwischen Bremen und Oldenburg, was weitere 220-Abstellungen im Bw Oldenburg nach sich zog. Am 1.10.1980 verfügte es nur noch über 15 Maschinen der Baureihe 220, die sich nur noch zwischen Wilhelmshaven und Osnabrück sowie in niedersächsischen Randgebieten östlich von Oldenburg nützlich machten. Weitere 216-Rückkehrer hierher und vermehrte Zugumstellungen auf Triebwagenkurse (mit 624-Garnituren) verringerten den Oldenburger 220-Bestand in der Folgezeit abermals und ließen hier bis zum Herbst 1982 nur noch acht Lokomotiven des V-200-Typs übrig. Die wurden dann im Mai 1983 an das Bw Lübeck als letztem 220-Bw der DB abgegeben. In Oldenburg war die V-200-Beheimatung nun zu Ende. Aber auch in Lübeck endete sie im Juni 1984. Die Epoche des V-200.0-Einsatzes bei der Deutschen Bundesbahn wurde nach knapp 30 Jahren beendet. Viele Lokomotiven dieser Ära gingen in den Schrott. Einige konnten museal erhalten werden und einige "überlebten" durch den Verkauf an Bahnbetriebe und Privatbahnen im Ausland oder für die Verwendung in ausländischem Bauzugeinsatz. Von den 48 einst im Bw Oldenburg/O. beheimateten 220-Maschinen existieren heute noch zehn Lokomotiven. Dieses in deutschen Museen oder bei Privatbahnbetrieben in Italien. Von den noch in Deutschland vorhandenen ex- Oldenburger 220er ist nur noch 1 betriebsfähig. 38 der einst 48 im Bw Oldenburg stationierten 220- Maschinen wurden nach ihrer Ausmusterung verschrottet.

Nach dem Verschwinden der 220-Maschinen im o.a. Bw setzte sich die 216-Beheimatung hier noch fort. Begonnen hatte sie hier mit dem Winterfahrplan 1966/67. Die V-200-Stationierung ab 1975 reduzierte dann den 216-Bestand im Bw Oldenburg zeitweise sehr umfangreich; aber zunehmende 220-Ausmusterungen ließen ihn bis 1982 wieder auf 36 Maschinen anwachsen. Die Umstellung der Bahnlinie Oldenburg - Leer auf elektrischen Fahrbetrieb in den Jahren 1991/92 sowie weitere Umstellungen von Zugkursen auf Dieseltriebzug-Einsatz ließen dann auch die Lokbaureihe 216 im Bw Oldenburg mehr und mehr entbehrlich werden und ihren Bestand hier bis 1994 auf 15 Maschinen zusammen schmelzen. Die gab das Bw Oldenburg am 30.6.1995 an das Bw Osnabrück ab u. wurde damit gleichzeitig in eine Einsatzstelle vom Bw Bremen umgewandelt. Das Bw Osnabrück setzte die ehemaligen Oldenburger 216-Maschinen auch noch von ihrem ehemaligen Beheimatungs-Stützpunkt Oldenburg aus ein. Das aber nur noch vor Güterzügen - unter anderem nach/von Wilhelmshaven. Aber auch diese Einsätze endeten am Anfang vom Jahr 2002 u. nun gab es im ehemaligen "Oldenburger V-200-Land" (nach 35 Jahren) auch keine 216-Einsätze mehr.

Die Anlagen vom ehem. Bw Oldenburg/O. mit dem großen Viereck-Schuppen unterhalb des Hbf's wurden in der zweiten Hälfte der 2000er Jahre abgebrochen - das ehemalige Bahngelände wich dort anderer bahnfremder Gestaltung unter anderem für den Neubau vom Oldenburger ZOB mit seiner anschließenden umfangreichen Linienbus-Bündelung.

Auch in Emden wurden die alten Bw-Anlagen, in denen hier einst die Dampflokomotiven, aber auch die 220-Dieselmotoren der V-200-Zeit zu Hause waren und die am "Eisenbahndock" unweit vom Binnenhafen lagen, in der Mitte der 2000er Jahre abgebrochen. Auf der anderen Seite vom Eisenbahndock verschwanden damals auch die Anlagen vom ehemaligen Orts-Güterbahnhof und zugleich damit Reste vom alten Südbahnhof der Stadt Emden, der als Kopfbahnhof und Endpunkt der damaligen "Hannoverschen Westbahn" 1854 die Bahngeschichte dieser Stadt einleitete und im Herbst 1971 stillgelegt wurde. Auf dem einstigen Bahngelände am Eisenbahndock entstand in Emden am Ende der 2000er Jahre ein neues Wohngebiet.

Die DB Cargo AG betreibt in der Nähe vom einstigen Bw Emden noch eine Service-Einrichtung für die Diesellokomotiven, die dieses DB-Unternehmen in Emden heute noch im dortigen Rangierbahnhof und auf den weitverzweigten Hafenbahngleisen einsetzt. Es handelt sich dabei aber um Maschinen vom DB-Cargo-Werk in Bremen.

Die Klappbrücke, auf der die Eisenbahn in Emden den alten Binnenhafen am Rande vom einstigen Bw und der gegenüberliegenden Zufahrt zum Rbf gibt es auch heute noch unverändert und die Einfahrt in den Hbf hat sich auch nicht verändert. Die Strecke von hier zum Außenhafen ist seit mehreren Jahren auch elektrisch befahrbar. Der gesamte Eisenbahn-Personenverkehr in Emden wird heute im Regelbetrieb aussch. in elektrischer Traktion abgewickelt.

Der Hbf der Stadt Emden entstand in den Jahren 1971 - 1973 aus dem Umbau und völligen Neugestaltung des vorherigen Bahnhofes Emden West. Der neue Hbf erhielt auch ein modernes Empfangsgebäude und eine verglaste Brücke als Zugang zu den Bahnsteigen. Der Bau von unterirdischen Tunnelzugängen war wegen des weichen Moorbodens an dieser Stelle nicht möglich. In den Jahren 2005 und 2006 wurden die Anlagen des Hauptbahnhofes von Emden umfangreich saniert und barrierefrei gestaltet. Das betraf auch den Hbf-Vorplatz und den angrenzenden Busbahnhof. Eine Verlängerung der Bahnsteigbrücke nach Westen hin über noch in Betrieb befindliche Abstellgleise bis hin zu Emden's Stadtteil "Constantia" unterblieb allerdings bis heute. In unmittelbarer Nähe vom Hbf in Emden erinnert seit 1981 die Dampflokomotive 043 903 als Lokdenkmal an den einstigen vielfach von Dampflokomotiven geprägten Bahnbetrieb in diesem Gebiet. In jüngerer Vergangenheit tauchten zunehmend Überlegungen auf, die o.a. Dampflokomotive von ihrem Denkmal-Sockel am Hbf von Emden zu holen und sie wieder betriebsfähig für die Beförderung von Sonderzügen herzurichten.

Nicht nur der Dampflokomotivbetrieb ist in Emden und auf den von dieser Stadt ausgehenden Bahnlinien längst Geschichte, sondern der Eisenbahnverkehr hat sich hier natürlich auch allgemein verändert. Auch der intensive Dieselbetrieb mit nicht wenigen Vorgängen von Lokwechseln ging an dieser Stelle ins Reich (schöner)

Erinnerungen. Heute bestimmen im Eisenbahn-Personenverkehr von Emden und auf den hierher führenden Bahnlinien weitgehend Trieb- und Wendezüge das Geschehen.

Von Diesellokomotiven beförderte Züge im Personenverkehr gibt es hier überhaupt nicht mehr. Auch die schönen und interessanten Kurswagenläufe von einst existieren in Emden und den angrenzenden Gebieten längst nicht mehr. Immerhin wird diese Hafenstadt und der sich nördlich von ihr erstreckende Landstrich bis Norden und Norddeich nach wie vor von nicht wenigen Zügen des Personen-Fernverkehrs erreicht. So gibt es im 2-Stunden-Takt IC-Züge, die durchgehend von Magdeburg, Cottbus und Leipzig aus über Braunschweig, Hannover, Bremen, Oldenburg, Leer, Emden und Norden bis Norddeich und umgekehrt fahren. Sie bestehen aus doppelstöckigen IC-Wendezugseinheiten, die von 146-Elektrolokomotiven befördert werden. Außerdem verkehren im 2-Stunden-Takt IC-Züge von Köln über Rheine und Emden nach Norddeich und umgekehrt. Sie bestehen aus einstöckigen, nicht im Wendezugbetrieb von 101-Elektrolokomotiven gezogenen Zuggarnituren und seit 2020 fährt an den Sommer-Wochenenden sogar über den Weg der Emslandstrecke ein ICE-Zugpaar nach/von Norddeich. Dieses wird 2021 ebenfalls in der Sommersaison durch ein IC-Zugpaar auf der Verbindung Frankfurt/Main - Siegen - Rheine - Emden - Norddeich (Leuchtturm-Züge) mit 101-Maschinen und IC-Eindeckwagen ergänzt.

Im Regional-Zugverkehr gibt es in Emden und Umgebung die folgenden RE-Linien: RE 1 = Hannover - Bremen - Oldenburg/O. - Emden - Norden - Norddeich und umgekehrt (alle 2 Stunden) und RE 15 = Münster/Westf. - Rheine - Leer - Emden und umgekehrt (alle 60 Minuten). Die Züge der RE-Linie 15 fahren in Emden teilweise über den Hbf hinaus bis/ab Emden Außenhafen und bestehen sämtlich aus elektr. Flirt-Triebzügen des Unternehmens "Westfalenbahn". Die Züge der RE-Linie 1 sind dagegen solche mit Fahrzeugeinheiten der DB Regio AG, die aus von 146-Elektrolokomotiven beförderten Doppelstock-Wendezugseinheiten bestehen. Auf die erläuterte Weise sind immerhin alte Durchgangs-Zugverbindungen von Hannover, Braunschweig, Köln und Münster nach Emden und Norddeich sowie umgekehrt aus alter Zeit vor 45 Jahren noch erhalten geblieben, wenn auch in fahrzeugmäßig völlig veränderter Form. Wobei Dieselbetrieb restlos der Vergangenheit angehört und einst obligate Lokwechsel-Vorgänge in Leer durch Wendezüge überflüssig wurden. Die Züge der IC-Linie-56 u. RE-Linie1 von/nach Hannover u. Bremen ergänzen sich hier übrigens zu einem Stundentakt, wobei die IC-Züge auch mit Fahrausweisen des Nahverkehrs benutzt werden dürfen. Der Güterverkehr nach/von Emden ist nach wie vor sehr umfangreich u. wird mit wenigen Ausnahmen völlig mit Elektrolokomotiven durchgeführt. Vielfach sind es solche an Unternehmen außerhalb des DB-Konzerns. Dem bzw. seiner DB Netz AG gehören aber noch alle nach Emden führenden Bahnlinien, wobei auf der Emslandstrecke Rheine - Leer in der jüngsten Vergangenheit umfangreiche Sanierungsmaßnahmen notwendig und durchgeführt wurden.

Auch in der zweiten Großstadt des einstigen "Oldenburger V-200-Landes" vollzogen sich in den knapp 40 Jahren nach dem Ende des 220-Betriebes umfangreiche Veränderungen im Eisenbahnverkehr. Gemeint ist die Stadt Wilhelmshaven, in der deren Hbf, der stets eine Kopfstation bildete, ebenfalls umfangreich umgestaltet wurde. Am Ende der 1990er Jahre integrierte man den o.a. Hbf in die damals in

Wilhelmshaven entstandene "Nordseepassage", eine neu gebaute Einkaufspassage, deren Anlagen und Einrichtungen mit denen dieses Bahnhofes vereinigt wurden.

An die Passage schliessen sich die beiden neu gestalteten Hbf-Bahnsteige an, die an drei Seiten vom Gebäudekomplex der Nordseepassage umgeben sind. Diese Passage u. der neu gestaltete Hbf in Wilhelmshaven wurden im September 1997 eröffnet. Für ihren Bau wurden das alte Hbf-Gebäude, die alten Bahnsteige und auch der frühere Busbahnhof abgerissen. Der Busterminal wurde ebenfalls durch eine neue Anlage direkt an der Nordseepassage und am Hbf ersetzt.

Anders als im westlich benachbarten Emden gibt es in Wilhelmshaven seit über 20 Jahren keinen Eisenbahn-Fernverkehr. Von den einstigen Schnell- und Ferneilzug-Verbindungen die die Seehafenstadt an der Jade einst erreichten, ist heute nichts mehr übrig und die Kurswagenverbindungen hierher existieren auch nicht mehr. Nachdem in den 1990er Jahren sogar noch Interregio-Züge der DB nach/von Wilhelmshaven fuhren, entfiel hier ab dem Jahr 2000 (genau ab 5.11.2000) jeglicher Eisenbahn-Fernpersonenverkehr. Die Schienenanbindung verblieb hier zwar noch bei der DB; aber im Personenverkehr fahren nun/ab bis Wilhelmshaven regionale Züge des Unternehmens "Nord West Bahn GmbH" (NWB), was noch heute so ist. Wobei die NWB hierfür ausschl. Dieseltriebzüge des LINT-Typs (Baur. 648) einsetzt. Diese fahren ab Wilhelmshaven Hbf stündlich über Oldenburg/O. und Cloppenburg nach Osnabrück und umgekehrt. Nicht ganz so oft gibt es durchgehende Regional-Verbindungen von Wilhelmshaven über Oldenburg/O. nach Bremen und umgekehrt mit NWB-Dieseltriebzügen. Stündlich fahren diese Dieseltriebzüge auch auf den Resten der einstigen Ostfriesland-Küstenbahn von Wilhelmshaven über Sande, Jever und Wittmund nach Esens sowie umgekehrt.

Wilhelmshaven`s wichtigste Bahnlinie, die Strecke von Oldenburg/O. über Varel und Sande hierher wurde für den Güterzugverkehr noch wichtiger, als am Beginn des vergangenen Jahrzehnts der neue Tiefwasser-Seehafen Jade-Weser-Port entstand. Für seinen Schienenanschluss wurde die o.a. Bahnlinie in den Jahren 2011 bis 2013 umfangreich ausgebaut u. vollständig mit zweitem Gleis versehen. Momentan wird diese Strecke für den elektrischen Fahrbetrieb ausgerüstet u. hergerichtet, der am Ende vom Jahr 2022 beginnen soll. Dann soll es im Schienen-Personenverkehr von Wilhelmshaven aus auch wieder durchgehende Zugverbindungen nach Hannover und umgekehrt geben. Das allerdings nur mit Zügen des Regionalverkehrs, für die elektr. Triebzüge zum Einsatz kommen sollen.

Schon jetzt gibt es im Personenverkehr keine Zugleistungen mit Lokomotiven mehr in Wilhelmshaven. Der Güterzugverkehr bringt noch viele Diesellokomotiven hierher u. auch in den zu Wilhelmshaven gehörenden Jade-Weser-Port. In der Mehrzahl handelt es sich aber um Dieselmotoren von Unternehmen außerhalb des DB-Konzerns. Alte V-200-Herrlichkeit ist auch in Wilhelmshaven u. Umgebung pure Erinnerung und wo Oldenburger 220er einst Schnellzüge nach Basel u. Frankfurt/Main von Wilhelmshaven wegschleppten, kann man an dem Hbf dort benachbarten ZOB für umsteigefreie Fernreisen nur noch in die Busse steigen, die heute von Wilhelmshaven nach Berlin und Hamburg sowie umgekehrt fahren. Auch eine Buslinie von hier nach Bremerhaven gibt es, die an eine einstige Schiffsverbindung auf dieser Strecke anknüpft. Die Tidezüge nach/von Sande sind

ebenfalls lange Geschichte. Zur Wangerooge-Fähre in Harle gelangt man seit 1989 auch nur noch auf der Straße, unter anderem auch im "Tidebus" ab/bis Sande.

Die alte quer durch's nördliche Ostfriesland führende Ost-West-Schienenstrecke von hier über Jever u. Esens nach Norden ist nur noch in Teilen vorhanden und nicht mehr durchgängig, seit ihr 12 km langes Mittelstück von Esens bis Dornum am 2.6.1985 stillgelegt und danach abgebaut wurde. Auf der ehemaligen Bahntrasse entstand hier ein Radwanderweg. Der westliche Rest dieser "Küstenbahn" von Dornum bis Norden (20 km) bildet seit dem Beginn der 1990er Jahre eine Museumsbahn, deren Züge von interessanten Diesellokomotiven gezogen werden. Es sind heute die einzigen Personenzüge mit Diesellokomotiven im Festlandbereich von Ostfriesland. Im 34 km langen noch verbliebenen Ostteil der einstigen Durchgangsbahnverbindung Norden - Sande findet heute der schon erwähnte stündliche Regionalbahn-Verkehr der Verbindung Esens - Wilhelmshaven mit NWB-Dieseltriebzügen statt.

Veränderungen hat es auch in dem von Bremen und Oldenburg über Leer ins niederländische Groningen gegeben, den es in durchgehender Form nicht mehr gibt. Den lokbespannten Durchgangs-Eilzugverkehr auf dieser Verbindung, der vom 31.5.1970 bis zum 2.6.1984 abgesehen von wenigen Unterbrechungen mit im Bw Oldenburg beheimateten DB-Diesellokomotiven der Baur. 216 durchgeführt wurde, stellte die DB zum Beginn des Sommerfahrplans 1984 auf Dieseltriebzüge der Baureihe 624 um, so daß nun keine 216-Maschinen mehr in die Niederlande kamen. Nach Elektrifizierung der DB-Strecke Oldenburg - Leer entfielen ab 1992 auch die durchgehenden Züge von Bremen nach Groningen und umgekehrt. Es musste auf dieser Verbindung nun in Leer umgestiegen werden und ab Beginn der 2000er übernahmen Dieseltriebzüge der niederländischen Sektion vom Arriva-Unternehmen die bisher von Leer bis Groningen und zurück mit DB-Triebzügen gefahrenen Zugleistungen. Im Oktober 2015 beschädigte ein Frachtschiff die Brücke, auf der die von Leer bis zur niederländischen Grenze führende DB-Strecke bei Weener die Ems überquert, so schwer, daß seither zwischen dem niederländischen Nieuwe Schans und Leer kein Zugverkehr mehr möglich ist. Hier pendeln nun Busse auf benachbarter Straße. Die o.a. Brücke, als Friesenbrücke bekannt, soll wieder instand gesetzt u. ganz neu gebaut werden.

Auf die beschriebene Weise hat sich also auch im nördlichen und nordöstlichen Bereich vom einstigen "Oldenburger V-200-Land" viel verändert. Geblieben ist natürlich die schöne Landschaft, durch die man auch in den Zügen heutiger Zeit durch dieses Land rollt. Und geblieben sind die Erinnerungen an die Zeiten von einst, als ich noch in den Zügen der damaligen Epoche hier auch an den Pfingsttagen von 1976 sowie eine Woche später durch das Gebiet zwischen Ems, Jade, Hunte und Nordsee reiste.

In Zügen, die hier noch einmal in der Übersicht gezeigt werden sollen:

<i>Datum</i>	<i>Benutzer Zug</i>	<i>Mit diesem Zug gefahrne Strecke</i>	<i>Beförderung auf dieser Zug Strecke durch Lok</i>
05.06.1976	E 3025	Lübeck - Hamburg	220 035 Zglk./220 021 Schblk.
05.06.1976	D 536	Hamburg - Bremen	103 152
05.06.1976	E 3112	Bremen -Oldenburg	220 060
05.06.1976	E 3114	Oldenburg - Wilhelmsh.	220 052
05.06.1976	E 2736	Wilhelmsh. - Oldenburg	220 059
05.06.1976	E 3122	Oldenburg - Emden	220 034 bis Leer, 220 083 bis Emd.
06.06.1976	E 3127	Emden - Oldenburg	220 083 bis Leer, 216 155 ab Leer
06.06.1976	E 2734	Oldenburg - Osnabrück	220 080
06.06.1976	N 7044	Osnabrück - Rheine	141 368
06.06.1976	D 714	Rheine - Norden	220 033
06.06.1976	N 7545	Norden - Sande	798 560 Schienenbus
06.06.1976	E 2185	Sande - Oldenburg	220 084
06.06.1976	E 3142	Oldenburg - Emden	220 059 bis Leer, 220 034 bis Emd.
07.06.1976	E 2731	Emden - Norden	220 053
07.06.1976	D 734	Norden - Rheine	220 027
07.06.1976	E 3259	Rheine - Norden	220 033
07.06.1976	E 2485	Norden - Bremen	220 037 bis Leer, 220 001 bis Brem
07.06.1976	E 3323	Bremen - Hamburg	103 208
07.06.1976	E 3082	Hamburg - Lübeck	220 011

<i>Datum</i>	<i>Benutzer Zug</i>	<i>Mit diesem Zug gef. Strecke</i>	<i>Beförderung auf dieser Strecke durch Lok</i>
13.06.1976	E 3005	Lübeck - Hamburg	220 023
13.06.1976	D 619	Hamburg - Bremen	103 241
13.06.1976	E 2484	Bremen - Emden	216 077 bis Leer, 220 070 ab Leer
13.06.1976	D 734	Emden - Rheine	220 057
13.06.1976	E 3259	Rheine - Leer	220 032
13.06.1976	E 3155	Leer - Bremen	216 103 Vsp., 220 055 Zglk.
13.06.1976	D 537	Bremen - Hamburg	103 208
13.06.1976	E 3074	Hamburg - Lübeck	220 039
05.06.1976		Pfingst-Samstag	
06.06.1976		Pfingst-Sonntag	
07.06.1976		Pfingst-Montag	
13.06.1976		Sonntag	

**Michael Hecht**



Das obere der obigen Bilder zeigt den Hbf der Nordsee- u. Jade-Stadt Wilhelmshaven am 29.6.1975. In diesem Hbf ist auf dem genannten Bild ein 'Tidezug' nach Harle zu sehen, der mit einer DB-Diesellok der Baur. 212 vom Bw Oldenburg/O. bespannt ist. Das untere Bild zeigt den Hbf in Wilhelmshaven, wie er sich in unseren Tagen präsentiert. Ein in den Jahren 1996 und 1997 durchgeführter Um- und Neubau ließ von seinem alten, ursprüngl. Aussehen nichts mehr übrig. Er wurde Teil der ihm vorgelagerten 'Nordsee-Passage' deren Randbauten die Bahnsteige vom Wilhelmshavener Hbf einrahmen und Platz für Nebengleise nicht mehr übrig ließen. Sie sind auch nicht mehr notwendig, denn der Regelbetrieb besteht hier heute ausschließl. aus Dieseltriebzügen der Nord-West-Bahn GmbH (NWB). Einen von ihnen zeigt auch das untere Bild am 28.2.2020 in Wilhelmshaven Hbf, dessen alte und im 2. Weltkrieg nicht zerstörte Bauten u. Bahnsteigdächer man in unserer Zeit vergeblich sucht. Sie wurden Abrissopfer der o. a. Hbf-Umgestaltung.

Fotos: Michael Hecht.

WEITERE BILDER ZUM VORAN GEGANGENEN KAPITEL 'WAS BLIEB' ERSCHEINEN IN DER NÄCHSTEN AUSGABE VOM LBE-EXPRESS !





In Oldenburg/O. ist die Anlage des Hbf's noch immer fast unverändert vorhanden - incl. der Bahnsteighallen, die allerdings zunehmend sanierungsbedürftig sind und deren Zukunft noch nicht völlig geklärt ist. Die heute den Oldenburger Hbf benutzenden Fahrzeuge haben sich natürlich in nahezu 50 Jahren ebenfalls verändert. Vor knapp 50 Jahren beherrschten noch dominant Diesellokomotiven das Bild im o. a. Hbf, wie es auch die obere Aufnahme vom 6.7.1975 zeigt. Auf ihr ist der Eilzug E 3915 (Wilhelmshaven-Bremen) mit DB-Diesellok 220 031 (Rw Oldenbg.) bei seiner Ausfahrt aus dem Hbf von Oldenburg zu sehen. Damals gab es noch keinen elektr. Fahrbetrieb in diesem Hbf. Ganz anders 45 Jahre später. Im lokbespannten Regel-Personenverkehr kommen nur noch Elektrolokomotiven hierher, so wie am 28.2.2020 die Ellok 146 107 der DB Regio AG, die auf dem unteren Bild mit einem von Hannover nach Norddeich Mole fahrenden Regional-Express (RE) in Oldenburg/O. Hbf zu sehen ist. Die lokbespannten Züge des Regel-Personenverkehrs bestehen hier gegenwärtig wagenmäßig ausschl. aus Doppelstockwagen, die 45 Jahre zuvor an gleicher Stelle noch völlig fremd waren.

Fotos: Michael Hecht.

WEITERE BILDER ZUM VORAN GEGANGENEN KAPITEL 'WAS BLIEB' ERSCHEINEN IN DER NÄCHSTEN AUSGABE VOM LBE-EXPRESS !