



### EMSLAND-ERINNERUNGEN

*... von Klaus Jakob, zur Zeit des folgenden Berichtes Lokführer beim Bw Hamburg Hbf (unter ergänzendem Text von Michael Hecht).*

Der Frühling des Jahres 1976 ist mir berufsmäßig nicht nur wegen meiner damaligen Ausbildung auf der Lokbaureihe 218 in guter Erinnerung. Bislang war ich als Lokführer einzig auf den Diesellokomotiven der Baureihen 220 und 221 zu Hause. Gegenüber denen fiel mir sofort die angenehme Bedienung der ja noch neuen 218 auf, deren Motorenleistung mit 2020 PS am Zughaken aber hinter der der 221 zurückblieb. Die praktisch unerreichte Zugkraft der „roten Elche“ brachte für mich auf einer dieser Maschinen denn auch am 30.3.1976 zu einem ganz besonderen Einsatz.

Mit der im Lübecker Bw beheimateten Lok 221 147 fuhr ich damals von Hamburg aus über Bremen nach Emden, wo geprüft und getestet wurde, ob Lokomotiven der Baureihe 221 für eine Ablösung der Dampf-Lokomotiven vor den schweren Erz-Transportzügen zwischen Emden und Rheine geeignet waren. Vor allem wurde dabei auch getestet, wie sich die Lok bei Schwerlast im niedrigen Geschwindigkeitsbereich verhielt und wie sich die hohe Beanspruchung auf die Kühlwasser- und Getriebeöltemperaturen der 221 auswirkte.

Dazu zog 221 147 mit mir als Lokführer probeweise am 31.3. und 1.4.1976 mehrere schwere Erzzüge von Emden aus auf der Emslandstrecke, was den allerersten 221-Einsatz auf dieser Strecke bedeutete. Dieser Einsatz verlief sehr erfolgreich und brachte das Ergebnis, daß die Lokbaureihe 221 als Dampflokersatz vor diesen Zügen durchaus geeignet schien. Die Lok 221 147 brachte ich danach wieder von Emden nach Hamburg zurück – aber viele 221-Schwesteren folgten ihr bald schon ins Emsland für planmäßige Einsätze, die schließlich auch hier die Dampflokomotiven überflüssig machten.

*Was sich im praktischen Intensiv-Betrieb aber dann doch als problematisch erwies, weil der Getriebeverschleiß bei den 221 durch die Beförderung der zugmäßigen Emsland-Schergewichte doch so hoch war, daß ihr Einsatz vor diesen Zügen (wie bereits an anderer Stelle beschrieben) nur unter Einschränkungen möglich war und deshalb keine Dauerlösung darstellte. Stärkere Diesellokomotiven standen der DB aber zur Beförderung der schweren Emsland-Montanzüge aber nicht zur Verfügung, weshalb die Elektrifizierung der Strecke Rheine – Emden zur zwingenden Maßnahme wurde.*

DB-Lokführer Klaus Jakob genießt seit gut 20 Jahren seinen beruflichen Ruhestand. Er lebt nach wie vor in Hamburg, wo er ja einst im Hbf-Bw als Lokführer tätig war. Darüber hinaus verstand er diese Bahntätigkeit außerhalb des Dienstes stets auch als Hobby und pflegte in diesem Rahmen auch freundschaftliche Kontakte zu Eisenbahnfreunden in Hamburg und Lübeck, die teilweise noch heute erhalten sind.

An der Eisenbahn ist Klaus Jakob nach wie vor interessiert.

Die folgende Notiz wurde einschl. des dazugehörigen Zeitungsauschnittes: im September 1979 in den 'VW-Kürzmeldungen' veröffentlicht. Nun, Jahre sollte die darin behandelte Verzögerung des elektr. Eisenbahnbetriebes im Emsland nicht dauern, aber ein Jahr wurde es doch.

### Elektrischer Betrieb

Wegen der massiven Einsprüche gegen den Bau der Bahnstromleitung Münster-Salzbergen-Haren-Leer kann es wohl auf längere Sicht hin nicht zur Aufnahme des elektr. Zugbetriebes auf der Strecke (Rheine-) Salzbergen-Leer-Emden-Norddeich Mole kommen. Die Fahrleitungsanlagen für den Zugbetrieb sind einschl. zwei komplizierter Fahrdrahtkonstruktionen auf Klappbrücken in Emden u. Papenburg komplett fertiggestellt, können aber erst mit Fertigstellung der erwähnten Stromleitung in Betrieb genommen werden. Bis dahin müssen noch Diesellokomotiven der Baureihen 216, 220 u. 221 die Züge der Emslandstrecke unter den 'saftlosen' Drähten hindurch befördern. Und das kann noch auf Jahre hinaus der Fall sein ...

AUSSCHNITT  
AUS DEN  
'LÜBECKER  
NACHRICHTEN'  
VOM 6.9.79.

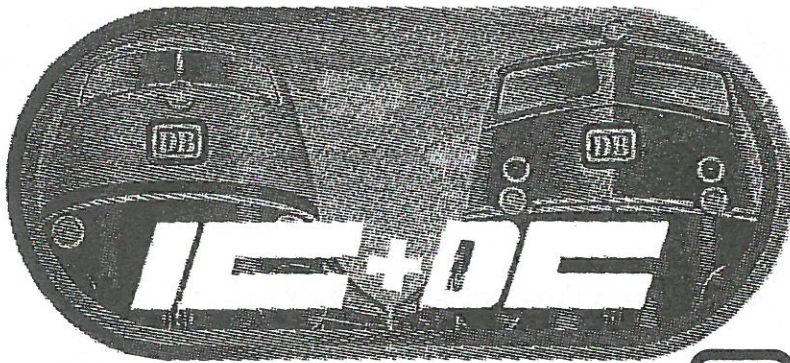
## Bundesbahn ohne Strom

**Rheine / Westfalen** (dpa). Die Bundesbahn steht vor einer kuriosen Situation.

Sie kann eine umweltfreundliche voll elektrifizierte Strecke nicht in Betrieb nehmen, weil eine Bürgerinitiative den Bau der Masten für die Stromzuleitung auf einigen wenigen Kilometern blockiert. Die Gegner der Streckenführung fürchten eine Verschandelung der Landschaft. Sie reichten daher Klage beim Verwaltungsgericht in Münster ein. Deshalb müssen die Einwohner entlang der Eisenbahn zwischen Rheine/Westfalen über Leer (Ostfriesland) nach Emden/Norddeich weiterhin den dunklen Qualm der vorbeibrummenden Diesellokomotiven schlucken.

# DC:

## Direkt-Anschluß zum Intercity.



Besser mit der Bahn



DC verbindet 73 weitere Städte mit dem Intercity-System. City-D-Züge fahren mit 1. und 2. Wagenklasse. Und die meisten haben Minibar-Service. Morgens, mittags, abends.

IC und DC

Im September 1973 warb die damalige Deutsche Bundesbahn erstmals in vielen Zeitungen und Zeitschriften sowie im eigenen Prospektmaterial mit ihren damals neuen 'DC-Zügen', die eine Zubringerfunktion zum damaligen IC-Zugnetz aus den provinziellen und ländlichen Gebieten heraus erfüllen und überall dorthin IC-Standard bringen sollten, wo es sich nicht lohnte, echte IC-Züge einzusetzen. Vom Fahrzeugmaterial her war das aber überhaupt nicht der Fall, denn die DC-Züge enthielten herkömmliche 26,4-m-Schnellzugwagen, denen man lediglich einen neuen, dem damaligen Zeitgeist entsprechend schrill-poppig wirkenden Außenanstrich verpaßt hatte. Und viele DC-Züge enthielten nicht mal solche Wagen. Unterschiedlich war auch die Dichte des DC-Zugnetzes. In einigen Regionen fuhren viele dieser Züge, in anderen wiederum kaum welche. Auf der Strecke Lübeck-Hamburg behalf man sich beispielsweise damit, daß die gewohnten Eilzüge, die hier in Hamburg den Anschluß an die IC-Züge herstellten, künftig den Beinamen 'HANSA-CITY' trugen, der aber auch nur in den Kursbuchtabellen zu finden war und nicht auf den Zuglaufschildern od. dergl. AN anderes Wagenmaterial war hier schon gar nicht zu denken und so kam es schon vor, daß man in einem der alten LBE-Doppeldecker das 'neue City-Reisegefühl' der Bundesbahn genießen durfte und verzweifelt danach forschte, wodurch dieses denn nun entstehen sollte u. was nun eigentlich anders war im 'HANSA-CITY'. Es gab aber auch ein echtes DC-Zugpaar auf der Strecke Hamburg-Lübeck. Das fuhr spätabends von Hamburg Hbf nach Lübeck Hbf u. frühmorgens umgekehrt. Aber auch hier suchte man Wagen in 'Oeftering-Farben' vergebens; denn dieses Zugpaar bestand wagenmäßig aus Schnellzugwagen der Dänischen Staatsbahnen (DSB)! Dabei handelte es sich um die Stillstand-Ausnutzung des DSB-Wagenparkes, der im Schnellzug von Frederikshaven nach Hamburg Hbf und umgek. unter dem Namen 'NORDPFEIL' zum Einsatz kam. Praktisch wurde dieser Zuglauf nur über Hamburg hinaus bis/ab Lübeck verlängert, wo die DSB-Wagen nun aber als DC 'HANSA-CITY' liefen. Gezogen übrigens jeweils von einer DB-Diesellok der Baureihe 220. Das Emsland erreichten dagegen zahlreiche echte DC-Züge. Letztendlich war deren Netz aber insgesamt ein Flop und wurde schrittweise bis 1978 wieder eingestellt. Wesentlich erfolgreicher waren da die dann zehn Jahre später ebenfalls von der 'alten DB' eingeführten IR-Züge, deren Aufgabenstellg. ähnl. denen der DC-Züge war.

DIE EISENBAHN IN EMDEN HEUTE  
 \*\*\*\*\*

Heute ist das Angebot an planmäßigen Zügen des Personen- und Reiseverkehrs in Emden nach wie vor recht umfangreich und wurde seit der Zeit der 1970er Jahre ständig verbessert und erweitert. Inzwischen verkehren die o. a. Züge hier sämtlich im festen Taktfahrplan und das nicht geringe Zugangebot erläutert die unten aufgeführte Übersicht vom Ende des Jahres 2021, die mit wenigen Abweichungen aber auch aktuell gültig ist. Inzwischen wird Emden aber auch von ICE-Zügen der DB Fernverk. AG erreicht ! Der gesamte planmäßige Betrieb der Züge des Personen- u. Reiseverkehrs wird in Emden heute ausschl. mit elektrischen Triebfahrzeugen abgewickelt.

Auch der Güterzugverkehr der Nordsee-Stadt gestaltet sich äußerst umfangreich. Die legendären Erztransport-Züge vergangener Zeiten fahren hier zwar schon lange nicht mehr; aber der Hafen in Emden, das dortige VW-Werk und andere Einrichtungen sorgen für hohes Aufkommen anderer Güterzüge verschiedenster Art. Viele der hierfür eingesetzten Züge werden inzwischen von Lokomotiven nach/von Emden befördert, die von Unternehmen eingesetzt werden, die nicht zum Bundesbahn-Nachfolger Deutsche Bahn AG und seinen Firmen gehören. Die meisten Güterzüge nach/von Emden fahren ebenfalls mit Elektrolokomotiven. Diesellokbetrieb findet hauptsächlich nur noch im Rangierbetrieb auf Hafenbahn- und Gütergleisen in Emden statt. Die DB Cargo AG setzt hier wie einst die alte DB nach wie vor Dieselmotoren des V-90-Typs ein, wobei es sich aber um Lokomotiven vom DB-Cargo-Werk Bremen-Sebaldsbrück handelt. Eine Lokbeheimatung findet in Emden nicht mehr statt.

**Michael Hecht**

Linie	Linienverlauf	Takt	Betreiber	Eingesetzte Fahrzeuge
<b>IC 34</b>	Norddeich Mole – Emden – Münster – Hamm – Unna – Siegen – Wetzlar – Frankfurt am Main Stand: Fahrplanwechsel Dezember 2021	1 Zugpaar täglich	DB Fernverkehr	InterCity
<b>IC 35</b>	Norddeich Mole – Norddeich – Norden –/(Emden Außenhafen –) Emden – Leer – Papenburg – Meppen – Lingen – Rheine – Münster – Recklinghausen – Wanne-Eickel – Gelsenkirchen – Oberhausen – Duisburg – Düsseldorf – Köln (– Bonn – Andernach – Remagen – Koblenz) Stand: Fahrplanwechsel Dezember 2021	120 min	DB Fernverkehr	InterCity-Wagen + 101
<b>IC 56</b>	Norddeich Mole – Norddeich – Norden –/(Emden Außenhafen –) Emden – Leer – Oldenburg – Bremen – Hannover – Braunschweig – Magdeburg (– Halle (Saale) – Leipzig) Zwischen Norddeich und Bremen ergänzen sich die jeweils zweistündlich verkehrenden Linien IC 56 und RE 1 zum Stundentakt im Nahverkehrstarif. Stand: Fahrplanwechsel Dezember 2021	120 min	DB Fernverkehr	Twindexx-Doppelstockwagen + 146 (IC2)
<b>RE 1</b>	Norddeich Mole – Emden – Leer – Oldenburg – Bremen – Verden – Nienburg – Neustadt am Rübenberge – Hannover Zwischen Norddeich und Bremen ergänzen sich die jeweils zweistündlich verkehrenden Linien IC 56 und RE 1 zum Stundentakt im Nahverkehrstarif.	120 min	DB Regio	Doppelstockwagen + 146.1
<b>RE 15</b>	<b>Emsland-Express:</b> (Emden Außenhafen –)* Emden Hbf – Leer (Ostfriesl) – Papenburg (Ems) – Aschendorf – Dörpen – Lathen – Haren (Ems) – Meppen – Geeste – Lingen (Ems) – Leschede – Salzbergen – Rheine – (Rheine-Mesum –)* Emsdetten – (Reckenfeld –)* Greven (← Münster Zentrum Nord)* – Münster (Westf) Hbf * nur einzelne Züge Stand: Fahrplanwechsel Dezember 2021	60 min	WestfalenBahn	Stadler FLIRT 3

ZUG EINHEITEN UND FAHRZEUGE DES PLANMÄßIGEN  
EISENBAHN-PERSONENVERKEHRS IM HBF DER  
NORDSEE-STADT EMDEN HEUTE

\*\*\*\*\*



Der RE15 nach Münster Hbf mit einem  
FLIRT-3-Triebwagen

(zum Unternehmen 'Westfalenbahn'  
/WFB gehörend)

Der RE1 nach Norddeich  
Mole wird mit einer Lok der  
Baureihe 146 und sieben  
Doppelstockwagen erbracht



Auf der Linie 56 nach Leipzig Hbf  
kommen Twindexx-Garnituren

zum Einsatz (doppelstöckige  
IC-2-Wendezugseinheiten der  
DB Fernverk. AG mit Lok d.  
Baur. 147)

Auf der IC-Linie 35 kommen noch  
die klassischen IC-Züge zum

Einsatz (Mit Lokomotiven  
der Baur. 101)

AUßERDEM WIRD EMDEN VON ICE-TRIEBZUG-EINHEITEN ERREICHT.

Fotos: Int.



Das obige Bild zeigt den Hbf der Nordsee-Stadt Emden unmittelbar vor einer in den Jahren 2005 und 2006 erfolgten Modernisierung und Sanierung. Dieser Hbf entstand aus dem ehem. Bhf. Emden West der seinerseits seinen Ursprung in der einfachen Bahn-Haltestelle 'Larrelter Str.' an der 1883 eröffneten Bahnlinie Emden-Norden hatte. Die zog immer mehr Reisezugverkehr auf sich und als 1920 der Plan einer Eisenbahnumgehung in Emden aufgegeben wurde, baute man die o. a. Haltestelle zu einem regelrechten Bahnhof um- und aus. Unter den Namen Emden West erhielt und am 4.5.1937 als Durchgangsbahnhof eröffnet wurde, nachdem der o.a. Um- und Ausbau in den Jahren 1935/36 erfolgte. Ein geplantes großes Empfangsgebäude wurde aber nicht verwirklicht. Von Anfang an übernahm der neue Bahnhof Emden West auch Aufgaben des Bahnhofes Emden Süd, einer Kopf-Station in der Innenstadtnähe von Emden. Die Gebäude dieses Bahnhofes wurden im 2. Weltkrieg stark beschädigt. Danach wurden immer mehr Züge in den Durchgangs-Bahnhof Emden West am Innenstadtrand verlegt. Diesen Bahnhof baute die Deutsche Bundesbahn in den Jahren 1970 und 1971 umfangreich aus. Es entstand hier nun auch ein großes und modernes Empfangsgebäude, das am 24.5.1973 in Betrieb genommen wurde. Bereits ab 26.9.1971 wurde der Bhf. Emden West als EMDEN HBF bezeichnet u. der Bhf. Emden Süd gleichzeitig für den Personenverkehr geschlossen. Bis zum Beginn d. 2000er Jahre diente dieser Bhf. noch Rangier- u. Güterverkehr, der dann aber hier auch aufgegeben wurde und zum Abbruch aller Gleise 2005 führte. Anschl. entstand hier auf ehem. Bhf.-Gelände ein Wohngebiet. Im Hbf von Emden wurde im Sept. 1980 der elektr. Fahrbetrieb eingeführt z. 2005/2006 wurde dieser Hbf wie schon erwähnt umfangreich und abermals modernisiert u. saniert. Seine Bahnsteige, deren Neugestaltung sich bis ins Jahr 1975 erstreckte, konnten wegen des moorigen Marschbodens u. entsprechender Untergrundverhältnisse nicht über Tunnelanlagen mit dem Empfangsgebäude und dem Hbf-Vorplatz verbunden werden. Dieses konnte nur durch eine geschlossene Überführung erreicht werden, von der Treppen auf die Bahnsteige und ins Empfangsgebäude führen.

Dem Güterzugverkehr in Emden dienen d. umfangreichen Gleise u. Anlagen im Rangierbahnhof der Nordsee-Stadt, der ca. 1.500 m entfernt vom Hbf seinen Platz hat. Foto: Int.

**Michael Hecht**



Während Diesellokomotiven des einstigen V-100-Typs der Deutschen Bundesbahn die Eisenbahngleise in Emden nur noch selten als heutige Lokomotiven von Privatunternehmen außerhalb der DB mit Güter-, Bau- und Spezial-Zügen aufsuchen, ist eine Maschine vom V-100-Typ der einstigen Deutschen Reichsbahn in der DDR heute regelmässiger u. häufiger Gast auf diesen Gleisen. Es handelt sich um die Lok V 100 001 der Eisenbahn-Gesellschaft Ostfriesland-Oldenburg GmbH (EGOO). Sie wurde 1969 bei den LEW-Werken in der DDR für die dortige Deutsche Reichsbahn gebaut und von ihr unter der Nr. V 100 147 in Dienst gestellt. Ab 1970 kam sie unter der Nr. 110 147 zum Einsatz, ab 1993 unter der Nr. 202 147. Im weiteren Verlauf der 1990er Jahre wurde diese Lok an das Alstom-Werk in Stendal verkauft, das sie in der ersten Hälfte der 2000er Jahre mit einem neuen Motor ausrüstete u. sie umfangreich modernisierte. Danach wurde diese Lok 2008 an die EGOO in Aurich verkauft, die sie seither vor Zügen einsetzt, mit denen Anlagen des Windkraft-erzeuger-Herstellers Enercon in Aurich in den Häfen von Emden zur dortigen Schiffsverladung transportiert werden. Dabei ist die o. a. 'V-100-Ost'-Lok auch stets Gast im Hbf von Emden, wo sie auf dem obigen Bild zu sehen ist. Neben ihrer Betriebs-Nr. trägt diese interessante EGOO-Maschine auch den Namen 'FRYA FRESENA'. Foto: Int.

An den langen, hier bis zum Okt. 1977 planmäßig erfolgten Dampflokeinsatz erinnert die am Hbf in Emden seit dem Dez. 1981 als Lok-Denkmal aufgestellte ehem. DB-Güterzug-Dampflokomotive 043 903. Diese am 6.10.1977 von der DB ausgemusterte Masch. wurde am 6.12.1978 vom 'Arb.-Kreis z. Aufstellg. u. Erhaltg. der Denkmallok e.V.' in Emden erworben und drei Jahre später von diesem Verein als Lokdenkmal am Hbf in Emden aufgestellt. Dort steht die o. a. Lok wie auf dem nebenstehenden Bild am 10.1.2023 zu sehen noch immer u. wird hier weiterhin vom o. a. Verein erhalten.



Foto: Peter Rentzsch.

# Emden–Emden Außenhafen



Bahnhof Emden Außenhafen vor der Elektrifizierung

Linie	Strecke	Taktfrequenz	Betreiber
IC 35	<b>Emden Außenhafen</b> – Emden – Münster – Gelsenkirchen – Oberhausen – Duisburg – Düsseldorf – Köln (– Bonn – Koblenz)	einzelne Züge	DB Fernverkehr
IC 56	(Norddeich Mole bzw.) von <b>Emden Außenhafen</b> – Emden – Oldenburg – Bremen – Hannover – Braunschweig – Magdeburg – Potsdam – Berlin – Berlin Ostbahnhof	ein Zugpaar	DB Fernverkehr
RE 15	<b>Emsland-Express:</b> (Emden Außenhafen –)* Emden Hbf – Leer (Ostfriesl) – Papenburg (Ems) – Aschendorf – Dörpen – Lathen – Haren (Ems) – Meppen – Geeste – Lingen (Ems) – Leschede – Salzbergen – Rheine – (Rheine-Mesum –)* Emsdetten – (Reckenfeld –)* Greven (← Münster Zentrum Nord)* – Münster (Westf) Hbf * nur einzelne Züge	60 min	Westfalenbahn



Bahnsteig und Gebäude der Reed.  
AG Ems



Der Bahnhof Emden Außenhafen hat sich viel von seiner Ursprünglichkeit erhalten, wie auch die neben stehenden Bilder vom 10.1.2023 zeigen. Das trotz einiger Modernisierungen, die in den Jahren 2005 u. 2006 in diesem Bhf. durchgeführt wurden. Damals kam im Juni 2006 auch der elektr. Fahrbetrieb hierher. Neben Zügen des regionalen Personenverkehrs gelangen auch noch immer Züge des Fern-Reiseverkehrs in den o.a.Bhf. Nun aber in Direktfahrt u. nicht mehr wie einst durch div. Kurswagen-Fahrten. Nach wie vor hat man in Emden Außenhafen direkten Anschluss vom Zug zu den Borkum-Fähren u.umgek. Auch Anschluss-Gleise der Niedersachsen Ports GmbH & Co KG befinden sich im beschriebenen u.abgebildeten Bhf. Er verfügt noch über Flügel- u.Form-Signale und ein dazu gehöriges Stellwerk, wie es auch das untere Bild zeigt. Im Regional-Personenverk.kommen auch viel die Elektro-Triebzüge der 'Westfalenbahn' (WFB) hierher, von denen einer (mit dem Namen 'Münster') ebenfalls auf den genannten Bildern zu sehen ist. Die Zeiten der V-100-Einsätze d. DB gingen hier im Okt. 2004 zu Ende.

Fotos:  
Peter Rentzsch.

