

Dampfloks in und um Rheine

(Text: Jürgen Dreifke 2020)



Am Bahnhof Salzbergen steht geschützt unter einem Dach seit 1978 als Denkmal eine eindrucksvolle, gut gepflegte Dampfloks. Es handelt sich um eine schwere Güterzugloks mit der Nummer 043 -196-5. Die Lok wurde von der Gemeinde Salzbergen erworben und soll an ein wichtiges Kapitel der deutschen Eisenbahngeschichte erinnern. Im Herbst 1977 endete auf der Emslandstrecke zwischen Rheine und Emden (-Norddeich) der Einsatz von Dampfloksomotiven im Regelbetrieb der Deutschen Bundesbahn. Bis zu diesem Zeitpunkt waren in den Betriebswerken Rheine –Hauenhorst und Emden noch schwere leistungsfähige Dampfzugloks stationiert, die auf der Emslandstrecke und auf den von Rheine ausgehenden Strecken Richtung Osnabrück (-Hannover), Münster (-Ruhrgebiet) und Coesfeld (-Ruhrgebiet) zum Einsatz kamen. Die Salzbergener 043 -196-5 war eines der allerletzten Exemplare, das in den letzten Stunden vor dem endgültigen Aus am 26.10.1977 noch vor Abschieds Sonderzügen zum Einsatz kam. Die heute vor dem Bahnhof Emden als Denkmal stehende Schwesterloks 043-903-4 hatte an diesem Tag vor einem Bauzug zwischen Emden und Oldersum die allerletzte Regelleistung einer Dampfloks der DB erbracht.



Mit der Abstellung der schweren Maschinen verfügte die DB gleichzeitig ein Verbot des Dampfloksinsatzes auf ihren Gleisen, das erst 1985 anlässlich des Erinnerungsjubiläums an die erste deutsche Eisenbahn von 1835 zwischen Nürnberg und Fürth wieder gelockert wurde. Bis dahin waren die im Besitz von Eisenbahnfreunden im In- und Ausland befindlichen Dampfloks bei Sonderzugfahrten auf Privatbahngleise angewiesen. Bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR endete der Dampfloksinsatz übrigens erst ein Jahr vor der Wende, so dass die immer noch zahlreichen musealen und zum Teil auch noch einsatzfähigen Exemplare häufig aus dem Bestand der DR kommen.

Zurück nach Rheine: Das Betriebswerk Hauenhorst konnte schon auf eine lange Zeit der Dampflokunterhaltung zurückblicken als es für die 70er Jahre zusammen mit dem Betriebswerk Emden für den Auslaufbetrieb der schweren und leistungsfähigen Lokomotivbaureihen 012, 042 und 043 bestimmt wurde. Diese Maschinen waren ursprünglich Kohleloks der Reihen 01, 41 und 44 gewesen, die man in den 50er Jahren auf Ölfeuerung umrüstete, was ihre Leistungsfähigkeit steigerte und einige betriebliche Vorteile, u.a. eine geringere Belastung für den Heizer und größere Energiedichte bot. Die schwarzen Rauchwolken der Schwerölfeuerung waren aber für die Anwohner der Bahn sicher auch eine Zumutung.

Die Deutsche Bundesbahn hatte mit dem Werbeslogan "Wir gewöhnen uns das Rauchen ab!" seit Mitte der 60er Jahre die Ausmusterung der Dampfloks, die Anfang des Jahrzehnts noch ca. 50% der Streckenleistung erbracht hatten, energisch vorantreiben wollen. Das Datum des endgültigen Abschieds verzögerte sich aber immer wieder und fand am Ende erst ein Jahrzehnt nach dem ursprünglich angesteuerten Termin im Herbst 1977 statt. Das lag daran, dass die Elektrifizierung nicht so schnell vorankam und leistungsfähige Dieselloks aus neueren Baureihen noch nicht in ausreichender Zahl geliefert wurden. Die Dieselloks wiesen zwar von den PS-Zahlen vergleichbare oder bessere Leistungsdaten wie die Dampfloks auf, waren aber nicht primär für den harten schweren Güterzugbetrieb ausgelegt und mussten dabei oft in Doppeltraktion eingesetzt werden.

Die Dieselloks mussten dort, wo eine Elektrifizierung nicht oder noch nicht vorgesehen war, zuerst einmal die sehr zahlreichen und vielfältigen Baureihen der "Länderbahnzeit" ablösen. Das waren Typen aus der Kaiserzeit, die zum Teil auch noch für die erst nach dem Ersten Weltkrieg gegründete vereinheitlichte Deutsche Reichsbahn bis in die 20er Jahre nachgebaut worden waren. Besonders verbreitet waren z.B. die unter ihrer alten preußischen Bezeichnung P8 bekannt gewordene Baureihe 38, die vor allem den Personennahverkehr bis in die 60er Jahre bestimmte, oder ihre als Tenderlok auch in unserem Raum häufig anzutreffende Schwesterbaureihe 78. Tenderloks führten Wasser- und Kohlevorräte auf der Lok und nicht in einem Schlepptender mit. Das hatte Vorteile bei der Rückwärtsfahrt im Wendbetrieb, begrenzte aber die Reichweite. Die DR ließ dann verschiedene Einheitsbaureihen konstruieren, die vor allem während der NS-Zeit in großen Serien ausgeliefert wurden und bis in die 70er Jahre den Dampfbetrieb beherrschten. Die wichtigsten Modelle waren die Güterzugloks der Baureihen 41, 44 und 50. Für den Schnellzugdienst wurden die neuen Baureihen 01 und 03 in Betrieb genommen.

Die "50" war als Mädchen für alles auch im Personenzugdienst im Einsatz und konnten aufgrund ihrer günstigen Achslast auch auf Nebenstrecken mit weniger tragfähigem Oberbau eingesetzt werden. Sie war bis in die 70er Jahre die zahlenmäßig stärkste Dampfbaureihe der DB und in zahlreichen Betriebswerken bundesweit stationiert, bis sich dann binnen kurzer Zeit auch ihr Ende bis 1976 vollzog. Sie gehörte allerdings zuletzt nicht zum Bestand in Rheine, sondern war in den letzten Jahren im Ruhrgebiet konzentriert. Die älteren Kameraden haben die Baureihe 50 mit Sicherheit noch als Zuglok zahlreicher Militärtransporte kennengelernt. Markantes Merkmal war oft eine in den Tender eingebaute Kabine für das Zugbegleitpersonal. Ihre Anfangsnummerierung reichte wegen der hohen Stückzahl bis 53.



Anders als die schweren Dreizylinderloks 42, 43 oder 44 hatte die Baureihe 50 nur zwei Zylinder, was den Unterhaltungsaufwand reduzierte. Mit ca. 1600 PS, einer Höchstgeschwindigkeit 80 km/h vorwärts und rückwärts (!) und nur 15 t Achslast war sie vielseitig für leichte und mittlere Dienste auf allen Strecken geeignet. Die linke Museumslok steht in Bochum-Dahlhausen, die rechte in Kirchweyhe bei Bremen, einst ein Bw an der „Rollbahn“.

Nach 1949 gab es sogar noch Dampflokneubaureihen der Deutschen Bundesbahn, deren Produktion aber 1959 endete, weil der Ausbau des elektrischen Zugbetrieb Vorrang besaß und mittlerweile auch erfolgversprechende Dieselloks entwickelt worden waren. Um 1950 war aber die Versorgung mit billigem Rohöl noch unsicher und der Erfolg der neuentwickelten Diesel- und Eloks noch offen. Bekannteste Neubaudampflok der DB war die Baureihe 23, eine Konstruktion für Personen und leichte Schnell- und Güterzüge, die auch auf Strecken in und um Rheine zu sehen und zeitweise in Emden und Oldenburg stationiert war. Für den schweren Dienst auf den noch nicht elektrifizierten Strecken wurden bei der DB etliche Exemplare der Güterzugbaureihen 41 und 44 von Kohle- auf Feuerung mit billigem Schweröl umgebaut, die man in der Schlussphase ab Ende der 60er Jahre in Rheine konzentrierte.

Die DB verfügte Anfang der 60er Jahre noch über einen bunten Dampflokpark aus der Länderbahnzeit, der Einheitsbaureihen der alten DR und eine deutlich geringere Zahl von Neubaureihen der Nachkriegszeit. Neben der grundsätzlich dem Dampfbetrieb anhaftenden wirtschaftlichen Ineffizienz (geringe Energieausnutzung, Zweimannbetrieb, hoher Aufwand für Lokunterhaltung) war auch der Erhaltungsaufwand für eine Vielzahl von Baureihen extrem aufwändig. So wanderten mit der fortschreitenden Elektrifizierung und Verdieselung zuerst die älteren Länderbaureihen auf den Schrottplatz. 1966 endete der Einsatz der Tenderloks Baureihe 78 des Betriebswerks Gronau im Münsterland und auch die lange, ebenfalls in Gronau und Münster stationierte, allgegenwärtige P8 (Baureihe 38) musste den Dieselloks der Baureihe V 100, Diesel- oder Akkutriebwagen (Baureihen 624 und 515) und elektrischen Nahverkehrszügen in den Ballungszentren weichen. Allerdings wurden erst 1974 die allerletzten 38er und 78er im Schwarzwald abgestellt.

Zu einer markanten Baureihe auch in Rheine wurden die Akkumulatortriebwagen 515 ("Steckdosen-Intercity"), welche die Strecken Münster-Rheine-Emsland, Rheine-Coesfeld-Oberhausen, Münster-Coesfeld-Bocholt und Münster-Warendorf bedienten. Die berühmten „Retter der Nebenstrecken“, die Schienenbusse der Baureihe 998, wurden dagegen schon Mitte der 60er Jahre aus dem Münsterland wieder abgezogen. Häufig kamen auch von Dieselloks der Baureihe V 100 gezogene Personenzüge oder die neuen Eiltriebwagen der Baureihe 624 zum Einsatz.

Im Güterbetrieb vollzog sich die Ablösung allerdings nicht so zügig. Hier war eigentlich nur der elektrische Betrieb mit der Baureihe 140 eine überzeugende Lösung. Die Elektrifizierung war noch lange nicht abgeschlossen und erreichte Rheine erst 1972. Neubaudieselloks, deren Beschaffung sich bis in die 70er Jahre zog, mussten auf den nicht elektrischen Strecken zuerst einmal im Personenzugbetrieb die Länderbauarten und Einheitsbaureihen ablösen und waren für den Güterzugbetrieb auch nicht die erste Wahl. Im Ruhrgebiet mussten noch viele Zechen und Stahlwerke bedient werden. Es gab mehrere noch nicht elektrifizierte Hauptstrecken, vor allem in Norddeutschland, entlang der Mosel und in Ostbayern, wo es ohne die Dampfloks noch nicht ging. Zu nennen sind hier vor allem die "Rollbahn" Ruhrgebiet-Nordseehäfen über Münster und Bremen nach Hamburg, die erst 1968 voll elektrifiziert war, die Emslandstrecke zum Montanhafen Emden, die erst 1980 den elektrischen Zugbetrieb aufnehmen konnte und vor allem auch das bis in die 80er Jahre bei der Elektrifizierung vernachlässigte Schleswig-Holstein. Hier lagen die Dieselparadiese der V 200 auf der Vogelfluglinie und der übrigens auch in diesem Bundesland produzierten Universalloks der V-160 Reihe (Baureihen 215, 216, 217, 218) auf den Routen nach Flensburg, Kiel und Westerland und natürlich im Güterverkehr die noch allgegenwärtigen leichten 50er-Güterzugloks. Die formschöne runde V 200 war der Schienenstar der 50er Jahre gewesen und beförderte Schnellzüge im ganzen Bundesgebiet. Der berühmte Tatort "Kressin stoppt den Nordexpress" von 1971 wird von Eisenbahnfans auch als Erinnerung an ihren Paradeeinsatz auf der Vogelfluglinie immer wieder gern gesehen und in dem TV-Klassiker "Die Gentlemen bitten zur Kasse" von 1966 wird eine V 200 mit aufgeklebtem British-Rail-Emblem zum Darsteller in der Postraubverfilmung. Diese formschönen, bis 1988 bei der DB ausgemusterten Maschinen hatte allerdings auch ihre Tücken, weil ihre zwei 1100 PS Dieselmotoren besonders vor schweren Zügen schon mal heiß liefen und man deshalb in der erste Hälfte der 60er Jahre eine mit 2700 PS stärkere Version für die Vogelfluglinie und Schwarzwaldbahn auflegte.

Die Grenzen der V 200-Leistungen führten dazu, dass man auf längeren Strecken vor schweren Reisezügen gerne noch die um 1940 gelieferten ölgefeuerten Schnellzugloks der Baureihen 012 einsetzte, die auf eine dreizylindrige Version der Einheitsschnellzuglok 01 zurückgingen und in den 50er Jahren auf Ölfeuerung umgerüstet wurden und so auf 2470 PS kamen. Ein Exemplar der 012 stand als Denkmal bis 1988 in Rheine in einer Parkanlage vor dem Bahnhof Stadtberg und kam dann als Leihgabe der DB an das Bahnmuseum Darmstadt-Kranichstein.



Frühere Denkmallok 01-1056 in Rheine – Bahnhof Stadtberg

012 der Bahnbetriebswerke Osnabrück und Hamburg-Altona beförderten bis 1968 schwere Schnellzüge auf der "Rollbahn" über Bremen nach Hamburg und in Altona. Es folgten dann bis Sommer 1972 schwere Schnellzugeinsätze auf der exklusiven Verbindung über die "Marschbahn" von Hamburg nach Westerland. Die letzten 012 wurden ab Ende der 60er Jahre in Rheine-Hauenhorst als Auslaufbetriebswerk zusammengezogen und beförderten bis April 1975 Schnell- und Eilzüge auf der Emslandstrecke. Dazu gehörten zum Beispiel schwere Schnellzüge für den Bäderverkehr nach Norddeich, die bis 1972 in Münster und dann in Rheine von E-Loks auf Dampf umgespannt wurden. Eisenbahnfans im In- und Ausland bewunderten den Einsatz der letzten Dampfschnellzugloks in der westlichen Welt und vor allem das Umsetzen am Bahnhof Norddeich-Mole wurde zu einem beliebten Fotomotiv. Als 01-1066 ist heute noch gelegentlich eine 012 bei Sonderzugfahrten unterwegs (s.u.), aber das Inbetriebhalten der mittlerweile 80 Jahre alten Dampfriesen wird immer aufwändiger. Vor allem die Kesselunterhaltung ist eine ständige Herausforderung. Im thüringischen Meiningen gibt es immer noch ein Ausbesserungswerk, das die technische Unterhaltung der noch recht zahlreichen betriebsfähigen Dampflok privater Betreiber, aber auch einiger Traditionsloks der DB übernommen hat.

Um 1970 waren Dampflok bei den meisten Bahnen in der westlichen Welt mittlerweile abgestellt. Bei der DB kam es dagegen sogar zu einer kleinen Renaissance des Dampfbetriebes. Die um 1939-1941 abgelieferten Loks der Einheitsbaureihen waren zu dieser Zeit eigentlich noch nicht so alt, wie man den Dampflok langläufig immer unterstellt. Es gab/gibt bei der DB auch elektrische Loks, die Einsatzzeiten von 50 Jahren erreichten. Von dem mäßigen Tempo der Elektrifizierung und der besonderen Eignung der Dampflok im Güterzugbetrieb war schon die Rede. Oft waren Dampflok auch unter Fahrdrabt noch im Einsatz, weil genügend elektrische Neubauloks noch fehlten. Dies war besonders auf Steigungsstrecken in Mittelgebirgen der Fall, wo vor allem bei Herbstlaub auf Gleisen die vierachsigen Standard-Eloks der Baureihe 140 Probleme bekamen, wenn sie Dienste verrichten mussten, für die eigentlich ihre stärkeren sechsachsigen Schwestern 150/151 vorgesehen waren. Da mussten noch Anfang der 70er Jahre auf der für den Nord-Süd-Güterverkehr wichtigen Strecke durch das Eggegebirge zwischen Altenbeken und dem Raum Kassel Dampfzugloks der Baureihe 44 zeitweise aushelfen. Die schweren Dampflok der Baureihen 44 (Kohle 1910 PS) und 43 (Öl 2100 PS) mit ihren hohen Dienstgewichten von 150 bis 180 t und fünf Antriebsachsen überzeugten nicht durch Geschwindigkeit aber durch zuverlässige Zugkraft.



Ein weiterer Faktor, der das Ende der Dampftraktion bei der DB um ein Jahrzehnt verlängerte, war der Konjunkturaufschwung 1969 bis 1973 als die DB plötzlich deutlich mehr Triebfahrzeuge benötigte als man geplant hatte. Dass man während der Ölkrise von 1973 sogar daran dachte, möglicherweise eine neue Serie der universell verwendbaren Baureihe 50 (Kohle) aufzulegen, blieb aber nur Episode. Die Dampfloks waren technisch und ökologisch nicht mehr zeitgemäß und die Ölkrise nur von kurzer Dauer.

Nach dem Wegfall der Traktionsleistungen für die schweren ölgefeuerten Güterzugloks 042 und 043 auf der Rollbahn Osnabrück – Hamburg im Jahre 1968 bot sich auf der Emslandstrecke eine angemessene Auslaufnutzung an. Hier waren schwere Kohle- und Erzzüge zwischen Emden und den Zechen und Stahlwerken des Ruhrgebiets zu befördern. Das Betriebswerk Hauenhorst erlebte in den 70er Jahren einen Höhepunkt des betrieblichen Einsatzes. Vom Schnellzugverkehr mit der 012 bis 1975 war schon die Rede. Zusammen mit den Loks des Betriebswerkes Emden beförderten die Baureihen 042 und 043 Erzzüge vom Emdener Hafen Richtung Süden, Kohle/Kokszüge aus den deutschen Zechen und Kokereien zu den Verladekais im Emdener Innenhafen, Züge von und zum Autoverladeterminale in Emden und dem dort beheimateten VW-Zweigwerk. Sie bewältigten den alltäglichen Güterverkehr auf der Emslandstrecke und auch Richtung Hannover und Bentheim (- Niederlande). Mineralölprodukte der Erdölraffinerien im Emsland waren ebenfalls zu befördern. Die vierachsige 042 (1975 PS), die ursprünglich als Kohlebaureihe 41 für die Traktion schneller Güterzüge (Vieh, Fisch, Südfrüchte) entwickelt worden war, konnte aushilfsweise auch vor Reisezügen eingesetzt werden, da sie für 90 km/h zugelassen war und ihre auf Güterzüge ausgelegte Zugkraft die leichteren Reisezüge bei Anfahrten gut beschleunigte. 042 erbrachten bis 1973 Reisezugleistungen zwischen Rheine - Coesfeld - Essen. Im Güterverkehr erlangte der "Lange Heinrich" große Berühmtheit: Ganzzüge für Erz/Koks/Kohle mit bis zu 50 Großraumgüterwagen und einem Gewicht von über 4000 t wurden mit zwei 043ern, manchmal mit einer 043 und einer 042 bespannt. Es konnte auch schon mal vorkommen, dass eine Dampfzügelok von einer Diesellok V 200 (Baureihen 220 bzw. 221) oder V 160 (216,218) unterstützt wurde. Die waren in Oldenburg beheimatet. Man bemühte sich, die schweren Ganzzüge möglichst ohne Halt durchrollen zu lassen, weil sie viel Zeit zum Wiederanfahren benötigten und den folgenden Streckenabschnitt zu lange blockierten. So konnte es durchaus vorkommen, dass auf der eingleisigen Verbindung Münster-Lünen-Dortmund ein IC auf einen entgegenkommenden dampfbespannten Ganzzug warten musste, weil der IC es mit seiner Hochleistungsbaureihe 103 deutlich leichter hatte, bei Blockfreigabe schnell wieder Fahrt zu gewinnen und die Verspätung aufzuholen. Um die Verbindungen nach Süden über Münster zu entlasten, wurden die schweren Güterzüge zum oder aus dem westlichen Ruhrgebiet auch häufig über die in Hauenhorst abzweigende eingleisige Trasse Richtung Steinfurt nach Coesfeld und weiter über Dorsten Richtung Oberhausen geleitet. Das damals noch durch viele Nebenstrecken verdichtete Netz bot mit Dampf- oder Dieselloks viel mehr Möglichkeiten für Umleitungen bei Unfällen oder technischen Störungen als das heute bei den elektrischen Magistralen der Fall ist. Im Netz finden sich Fotos von Umleitungsfahrten, wo eine Dampfzügelok oder Diesellok einen IC samt E-Lok an den Haken genommen hat und über eine untergeordnete Strecke eine umgeleitete Weiterfahrt ermöglichte.



Als dieser mit einer 221 bespannte Ganzzug im Sommer 1984 den Abschnitt von Coesfeld nach Maria-Venn befuhr, war die ehemalige eingleisige Hauptstrecke Duisburg-Oberhausen-Rheine-Quakenbrück längst nicht mehr durchgängig befahrbar. Viele lange Begegnungs- und Wartegleise an Bahnhöfen und Betriebsstellen auf freier Strecke erinnern noch an den zeitweise recht regen Güterverkehr wie hier bei Sankt Arnold und Maria Venn. Andere bekannte Betriebsstellen dieser Art waren z.B. Veltrup und Hollich zwischen Rheine und Burgsteinfurt oder Heubach südlich von Coesfeld.



Triebwagen der Baureihe 624 bei dem Landbahnhof Lutum auf dem Weg von Rheine nach Coesfeld. Zum Aufnahmedatum im August 1984 sollten nur noch wenige Wochen Personenzüge zwischen Rheine und Coesfeld verkehren. Heute ist diese einst auch für den Güterverkehr wichtige eingleisige Trasse ein Bahnradweg.

Der Traktionswechsel zwischen Dampf und Diesel fand bei Reisezügen im Bahnhof Münster und bei Güterzügen in Münster - Nevinghoff, ab 1972 auch in Rheine oder Emsdetten statt. Oft rollten aber die Dampfzüge im Schwerverkehr auch bis zu den Zielorten im Ruhrgebiet durch oder wurden dort schon unter Dampf abgeholt, zumal es dort bis zum Jahreswechsel 1976/77 auch noch mehrere Dampfbetriebswerke (s.u.) gab, welche ortsfremde Dampflokversorgung konnten. In der Regel lag auf der „last mile“ in die Werksbereiche ohnehin kein Fahrdrat. Auch heute sieht man nach der Öffnung des Bahnverkehrs für private Betreiber trotz Elektrifizierung oft wieder lange Güterzugbeförderungen mit neuen Dieselloks.

Die Bundesbahn hätte auf der Emslandstrecke gern eine direkte Umstellung des Dampfbetriebes auf elektrische Traktion vorgenommen und der Fahrdrat war seit 1975/76 auch schon gesetzt, aber eine juristische Klage gegen einen Umrichter in Münster verzögerte die Inbetriebnahme des elektrischen Zugbetriebes nach Emden- Norddeich bis in das Jahr 1980. Für drei Jahre musste nach dem Dampflokende 1977 eine Übergangslösung gefunden werden. So rüstete man auf der Schwarzwaldbahn frei gewordene V 200 der stärkeren Variante Baureihe 221 durch eine Änderung der Achsübersetzung für den schweren Güterverkehr um. So schlepten die V 200 nicht nur die für sie angemessenen Schnellzüge im Reiseverkehr bis nach Norddeich, sondern auch die Schwergutzüge Emden - Ruhrgebiet.



Eine V 200 in der stärkeren Version Baureihe 221 hat im Sommer 1979 den Bahnhof Norddeich mit einem Schnellzug erreicht. Es wird noch ein Jahr dauern bis die Fahrleitung nach dem Ende eines Rechtstreites unter Strom stehen kann und die elektrische Traktion das Übergangsprovisorium mit der Dieselbespannung ablösen wird. Das andere Foto zeigt zwei 221 für den Emslandverkehr etwa zur gleichen Zeit im Bahnhof Münster.



Dieser schemenhafte Schnappschuss hielt 1979 die Überquerung der Hasebrücke bei Meppen durch einen von einer 221 geführten Zug mit Großraumwagen fest. Möglicherweise handelt es sich um einen Leerzug auf der Fahrt nach Norden, da hier eine Maschine mit den 2700 PS der zweimotorigen stärkeren V 200-Version für die Beförderung reicht. Im Netz dokumentieren deutlich bessere Fotos den befristeten Einsatz dieser Dieselloks im Schwerverkehr auf der Emslandstrecke nach dem Ende des Dampfbetriebes.

Besonders hartnäckige Dampflokfans vertreten übrigens die Ansicht, man hätte den Einsatz der 043 und 042 noch bis 1980 verlängern können, um den Umbau der V 200 einzusparen. Das sei aber an der um das Bahnimage besorgten DB-Führung gescheitert. Der Unterhaltungszustand der Dampfloks hatte in den letzten beiden Einsatzjahren allerdings sehr gelitten, nachdem die bis 1975 im Ausbesserungswerk Braunschweig betriebene Dampfloksunterhaltung eingestellt wurde. Als Werbeträger der Bahn mobilisierte die DB dann einige Jahre später nach einem Sinneswandel zum Jubiläumsjahr 1985 alles was man als Oldtimer auf Schienen noch auftreiben konnte.

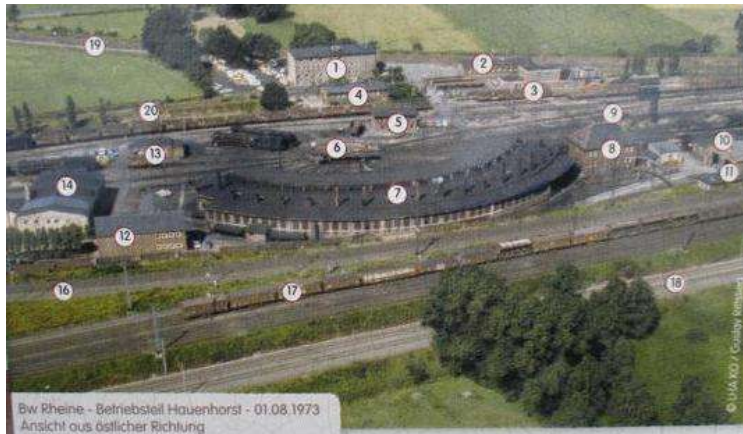
Die 221 kamen nach dem Ende dieses Einsatzes 1980 dann ins Ruhrgebiet und wurden dort weiter im schweren Montanverkehr eingesetzt, der das Ruhrgebiet bis Anfang 1977 zu einem weiteren Eldorado des Dampfbetriebes gemacht hatte. Im schweren Güterverkehr gaben die 221 des Betriebswerkes Gelsenkirchen-Bismarck Mitte der 80er Jahre auch ein Gastspiel im Münsterland als sie zum Bau der A 31 Abraum aus Zechen zu den provisorischen Entladestellen bei Gescher, Legden und Heek herankarrten. 1988 wurden die letzten V 200 bei der DB ausgemustert. Als Traktionsmittel für schnelle Reisezüge waren sie in den Wirtschaftswunderjahren Werbeträger der Bahn gewesen und beendeten ihre Karriere vor unspektakulären Schwergutzügen. Nach ihrem Einsatzende bei der DB gab es oft noch eine Verwendung bei Privatbahnen im In- und Ausland, u.a. bei der Bentheimer Eisenbahn.

Das Ende des Dampfbetriebes im Herbst 1977 beendete auch die Blütezeit des Betriebswerkes Hauenhorst. Kurzzeitig diente es noch der Betreuung von Dieselloks und wurde dann 1983 geschlossen. Einige Jahre waren noch ausgemusterte Dampfloks auf dem Gelände des Betriebswerkes Hauenhorst abgestellt. Manchen blieb im Gegensatz zu ihren früher ausgemusterten Schwestern der Schneidbrenner erspart. In früheren Jahren hatten auf dem Abstellgleis in St. Arnold viele Veteranen auf die Verschrottung gewartet. Das erwachende Interesse am Dampfbetrieb beförderte das museale Überleben durch Vereine oder Privatpersonen, die diese Oldtimer erwarben. Im begrenzten Umfang war sogar eine aufwändige Wiederinbetriebnahme möglich. Eine umfangreiche Fangemeinde ließ das Dampfzeitalter in zahllosen Büchern, Zeitschriften, Videos, Museen, Denkmälern und Webseiten überleben. Allmählich übersteigt die Dauer des virtuellen Nachlebens der Dampfoldtimer ihre Einsatzzeiten im früheren Betrieb.



Dieser Schnappschuss von 1983 auf das weitgehend aufgegebene Areal des Bahnbetriebswerkes Hauenhorst zeigt noch dort abgestellte Dampfloks, die auf neue Besitzer warten.

Heute liegt das Areal von Hauenhorst leer und ist von den Relikten des Schienenverkehrs geräumt. Auch der in der Nähe gelegene Güterbahnhof hatte als Containerkombiterminal keine Zukunft. Kaum noch etwas erinnert an die umfangreichen Unterhaltungsanlagen des Dampfbetriebes. Dazu gehörten der halbkreisförmige Rundschuppen mit Drehscheibe, Entschlackungsgruben, Betankungsanlagen und Werkstätten. Anfang der 60er Jahre war auch noch ein neues Sozial- und Verwaltungsgebäude erstellt worden. Die Drehscheibe ist verschwunden und die Natur hat auch vom Lokschuppen Besitz ergriffen. Von dem zum Radweg umgewidmeten ehemaligen „Berggleis“ Richtung Coesfeld kann man aber auch heute noch einen Blick auf die leeren Abstellplätze und Untersuchungsgruben in der Ruine des Lokschuppens erhaschen. 2011 waren die meisten Betriebsflächen in Hauenhorst abgeräumt worden.



Vor Ort erinnert eine Schautafel an die einstigen Dimensionen der Anlage des Bahnbetriebswerkes Hauenhorst, das bis zum Oktober 1977 die letzten Dampflok der Bundesbahn einsetzte. Ganz unten der Streckenverlauf nach Münster (Nr.18). Die Abzweigung nach Coesfeld verlief auf zwei Trassen zu beiden Seiten der Anlage. Eine (Nr.16), diente der Aus- und Einfahrt in den Güterbahnhof für den Verkehr aus bzw. nach Coesfeld („Berggleis“), die andere dem regulären Durchgangsverkehr (Nr.19) der Strecke Quakenbrück – Rheine – Coesfeld - Duisburg.

Es gab auch noch ein Betriebswerk Rheine-Personenbahnhof, wo bis 1980 Triebwagen stationiert waren. Andere münsterländische Betriebswerke existierten in Coesfeld, Münster, Gronau und Haltern. Große Einsatzstellen im letzten Jahrzehnt des Dampfbetriebes in NRW mit den Baureihen 44 und 50 waren die Bw Hamm, Wanne-Eickel, Gelsenkirchen-Bismarck, Oberhausen-Osterfeld und Duisburg-Wedau. Große Bedeutung im Ost-West-Verkehr hatte auch bis 1976 das Bw Ottbergen (BR 44) zwischen Altenbeken und Höxter auf der Verbindung zwischen Hamm – Paderborn – Altenbeken - Kassel bzw. nach Northeim (-Nordhausen –Sachsen). Die Betriebswerke Wanne-Eickel, Osnabrück, Kirchweyhe und Hamburg-Altona sorgten bis 1968 für die Lokbespannung auf der „Rollbahn“. Emden war das Schwesterbetriebswerk von Hauenhorst auf der Emslandstrecke und die Dieselloks für diesen Raum waren in Oldenburg stationiert. Loks waren zwar in festen Betriebswerken beheimatet, wurden aber auch von anderen Betriebsstellen eingesetzt. Der Schwerverkehr auf der Emslandstrecke existiert heute nicht mehr. Rotterdam hat Emden endgültig im Montanverkehr abgelöst, der durch den Strukturwandel ohnehin an Bedeutung verloren hat. Eine Rolle spielt Emden aber weiter für den Autoexport- und import und für die Windkraftindustrie.



In Emden waren nicht nur der Hauptbahnhof und die Gütergleise im Hafen sowie das VW-Werk zu bedienen, sondern auch die Station Emden-Außenhafen für den Seebäderverkehr nach Borkum. Da kamen damals auch in Emden beheimatete Güterzugloks 43/44 zum Einsatz, um Reisezüge vom Hauptbahnhof zum Außenhafen zu verschieben. Auch der Autoverladeterminal im Außenhafen von Emden musste damals wie heute bedient werden.

Hier noch eine Reihe weiterer Fahrzeugtypen, die lange auch im Raum Rheine anzutreffen waren und nicht mehr von der DB genutzt werden. **Unter der Beachtung des Copyrights der zahlreichen guten Angebote im Netz mussten auch qualitativ schlechte eigene Aufnahmen genutzt werden.** Allerdings liegt diesem Bericht die Auswertung vieler Fotos aus anderen Quellen zugrunde!



Von links nach rechts (Jahresdaten beziehen sich nur auf den Einsatz in der Region):

- Dampflok Baureihe 38 (P8) , bis 1966, Personennahverkehr, auch längere Eilzugdistanzen und leichte Güterzüge
 - Dampflok Baureihe 78 (T 18), Tenderlok, bis 1966, Personennahverkehr, gelegentlich auch leichte Güterzüge und Schnellzüge, aufgrund gleicher Geschwindigkeit von 100 km/h vorwärts und rückwärts bevorzugt auf Strecken, deren Endpunkte keine Drehscheibe zum Wenden der Loks hatten (Bocholt).
 - Dampflok Baureihe 042, Teilaufnahme auf der Drehscheibe in Hauenhorst mit 4 Treibachsen, deren Räder etwas größer waren als bei der 043 mit 5 Treibachsen. Die 042 war mit 90 km/h etwas schneller.
 - Akkumulatortriebwagen Baureihe 515 , bis Mitte der 90er Jahre, Personennahverkehr
 - V 100 (210/211) , bis ca. 2000 plus, Personennahverkehr und leichter bis mittlerer Güterverkehr. Ihre einmotorigen Antriebe von 1100 bzw. 1350 PS entsprachen denen der V200-Baureihen 220/221. Die V 100 waren zusammen mit den Triebwagen 624/515/998 die eigentliche Ablösung vieler älterer Dampflok.
 - Triebwagen Baureihe 624 , bis ca. 2000 plus, Personennahverkehr, auch längere Eilzugdistanzen
 - Schienenbus Baureihe 998, in unserer Region nur bis ca. 1965, Personennahverkehr
 - Elektrische Güterzuglokomotive Baureihe 140, weitgehend baugleich mit der Schnellzuglokomotive 110, hatte aber eine andere Achsübersetzung und geringere Höchstgeschwindigkeit, hier im Übergabebahnhof Münster-Nevinghoff, wo die 140 die 042/043 ablösen konnten oder deren Züge Richtung Norden übernehmen.
 - Elektrische Schnellzuglokomotive Baureihe 103, für den schweren IC-Verkehr , max. 200 km/h
 - Letzte Einsätze der Schnellzugbaureihe 110 in Rheine im Jahre 2011, aufgenommen in Salzbergen. Im Nahverkehr zwischen Rheine und Münster und dann ab 1980 bis nach Emden/Norddeich kam auch die kleinere Variante der Einheits-E-Loks, die 141, zum Einsatz. Sie glich den 110/140, war aber etwas kürzer und schwächer. Wegen ihrer knackenden Anfahrtsgeräusche wurde sie auch „Knallfrosch“ genannt.
 - Letztes Foto: Für die Zeit ab ca. 1970 fehlen Aufnahmen der in allen Diensten genutzten verschiedenen älteren Varianten der V 160-Dieselfamilie. Deren jüngere Version, die Baureihe 218 (s.o.), ist noch im Einsatz, wie hier in Doppeltraktion vor einem IC in Westerland. Das gleiche gilt für die noch weit verbreiteten Rangierlokomotiven der Reihen 290/291 und einzelne 260/61 bzw. Kleinlokomotiven 333.
- Keine *eigenen* Fotos liegen leider für die in Emden Ende der 60er Jahre beheimatete Mehrzweckdampflok 23 für leichte Reise- und Güterzüge und für die bis 1971 auch in Rheine beheimateten Vorkriegstriebwagen 660 vor. 023 verkehrten um 1970 mit Eilzügen zwischen Emden und Münster oder Richtung Coesfeld. Es gibt davon schöne Streckenfotos in St. Arnold, Horstmar und Sprakel.

Zum Abschluss noch drei besondere Fotos. Das erste zeigt die Beförderung eines Sonderzuges in das Geräte depot Ochtrup anlässlich des Tages der Offenen Tür am 28.8.2011. An der Spitze eine von der Bentheimer Eisenbahn erworbene V 200 aus dem ehemaligen Fahrzeugbestand der DB.



Eine ehemalige Schnellzuglok Baureihe 012 führt am 30.5. 2009 unter ihrer alten Nummer 01-1066 einen Sonderzug nach Norden. Hier bei der Durchfahrt in Dülmen-Mitwick (Videosnapshot). Bei einer ähnlichen Sonderfahrt auf ihrer alten Hausstrecke, der „Rollbahn“, im Jahre 2014 hat die gleiche Lok Hamburg-Hauptbahnhof erreicht. Zu dem Zeitpunkt liegt ihre Außerdienststellung in Rheine schon 40 Jahre zurück!



Die Bezeichnungsvielfalt bei Lokomotiven hängt mit den Umnummerierungen nach der Umstellung auf EDV 1968 zusammen, z.B. 221/220 statt V 200 oder 012 statt 01¹⁰. Aus den Nummern der Dieselloks konnte man bis dahin hinter dem V ihre ungefähre PS-Leistung ablesen (x10) und das Nummernschema der Dampf- und Eloks klassifizierte ihre Haupteinsatzaufgaben Schnellzug-, Personenzug-Güterzugdienst etc. (z.B. 40er und 50er Nummern für Güterzugloks).