## WINTERLICHE NIEDERSACHSEN-REISE AM FEBRUAR-WOCHENENDE VOR 45 JAHREN

Als ich am 27. Februar 2016 im Sonderzug 'HEL-Löwenexpress' von Lübeck nach Braunschweig und zurück rollte, erinnerte ich mich an eine ähnliche Tour, die ich fast auf den Tag genau 45 Jahre zuvor durch das östliche Niedersachsen hindurch unternahm. Allerdings handelte es sich damals um eine Zweitages-Fahrt am Wochenende 13./14. Februar 1971 (SA/S0), für die ich zum überwiegenden Teil planmäßige Züge in Anspruch nahm. Am 14. Februar 1971 war ich allerdings Teilnehmer einer Sonderzugfahrt, die seinerzeit eine der ersten legendären EK-Exkursionen mit historischen Fahrzeugen von Hildesheim und Goslar nach Altenau im Harz darstellte. Diese Exkursionen fanden (damals eigentl. selbstverständlich) unter ausschließl. Dampflokeinsatz statt und das noch unter Verwendg. von Maschinen aus planmäßigem Bundesbahn-Rollmaterial, wobei DB-Dampfrösser in Niedersachsen 1971 noch relativ zahlreich vorhanden waren!

Um die o. a. Sonderzugfahrt des Eisenbahn-Kuriers zu erreichen, wählte ich zur Anreise den Umweg über Braunschweig und rollte deshalb wie auch 4 1/2 Jahrzehnte später von Lübeck in die Löwen-Stadt. Das aber 1971 mit planmäßigen Zügen und auf anderen Wegen als 2016, wo die Inanspruchnahme dieser Wege teilweise längst nicht mehr möglich ist. Und in Braunschweig erkundete ich das damals gegenüber heute noch kleinere Straßenbahnnetz auf eigene Faust mit Planzügen. Darüber und über meine gesamte Niedersachsen-Tour auf Schienen am Wochenende 13./14.2.1971 incl. der Dampflok-Sonderzugfahrt nach Altenau im Harz (wohin man auch seit langer Zeit nicht mehr per Eisenbahn gelangen kann!) berichtete ich vor 45 Jahren auch in einem vom März 1971 datierten Brief an einen guten Berliner Freund.

Der o. a. Briefbericht folgt nun im Original-Manuskript in den folgenden Absätzen dieser Abhandlung. Damals verwendete ich für derartige Manuskripte noch eine in der DDR (genau in Dresden) für den West-Vertrieb hergestellte Mechanik-Schreibmaschine, die (unter anderem bei 'Karstadt' erhältlich) die West-Marke 'Präsident' trug. Angefangen hatte ich meine 'Manuskript-Tätigkeit' fünf Jahre zuvor mit einer britischen Brother-Reiseschreibmaschine.Das aber nur nebenbei. Begeben wir uns nun in die Schreibmaschinenund Reisenostalgie des Februars 1971:

Beginnen wir aber zunächst mit Sonnabend, dem 13.2. Schon früh, genauergesagt um 7.24 Uhr, xerixexx fuhr ich mit dem D 774 aus Lübeck ab. Bei der Durchfahrt durch den Bahnhof Büchen riskierte ich noch einen Blick zu den Gleisen Richtung Schwanheide hinüber. Dort stand gerade ein Güterzug Richtung Mecklenburg bereit, der tatsachlich mit einer Diesellok, und zwar einer V 200 bespannt war. In diesem Zusammenhang möchte+ich gleich berichtigen, daß es sich bei den Lokomotiven vor den Güterzügen der DR von und nach Büchen nicht um V 300 sondern V 200 handelt. Bald war dann Lüneburg erreicht und die 220 020, die den D 774 bis hierher geführt hatte, wurde durch eine 110 ersetzt. Die 220 dagegen brummte gleich als Leerlok nach Hamburg ab. Über Uelzen erreichte ich dann schnell Celle, wo ich den D 774 verließ. Ich wollte ja zunächst nach Braunschweig. Nun führen nicht nur viele Wege nach Rom, sondern auch nach Braunschweig. Ich wählte natürlich nicht den direkten Weg, sondern fuhr über Umwege. Ich wählte den Weg über die Nebenstrecke Celle - Bifhorn. Bald brummte dann ein 795 des Bw Uelzen an den Bahnsteig heran ummt die wenigen Reisenden Richtung Gifhorn aufzunehmen. Ich erwischte einen Platz auf der vorderen Sitzbank. Der Nto führ übrigens solo im Einmannbetrieb und vor der Abfahrt aus # Celle prüfte der Wagenführer zunächst die Fahrausweise. Pünktlich um 10.15 Uhr verließ der Schienenbus Celle. Am Bw schmauchte gemutlich eine 50er vor sich hin und am Ablaufberg stieß statt einer DB-Lok eine OHE-Diesellok einige Güterwagen ab.

Dann bog der 795 von den Hauptgleisen in die Nebenstrecke nach Gifhorn-Stadt ab. Diese ist landschaftlich sehr schön, denn das Gebiet links und rechts der Strecke wird durch ausgedehnte Wald-und Heideflächen bestimmt. Einige Bahnhöfe sind besetzt, andere wiederum stellen nur einfache Haltepunkter mit Bretterbuden dar-Der Streckenzustand ist unterschiedlich. Teilweise finden wir guteingeschotterte Gleise, die d-urchgehend geschweißt sind, teils ist der Oberbau gut, die Schienen aber nicht geschweißt und teilweise findet man moosbewachsenen Oberbau mit wenig Schotter und umgeschweißte Schienen. Mit Eintritt des Winterfahrplans 1970/71 ging ja auf der Strecke Celle - Gifhorn ein lange Jahre gewohntes Kuriosum zu Ende. Seither fahren die Züge nämlich wieder dunkdgehend von Welle nach-Gifhorn und umgekehrt. Vorher lag das Mittelstück der Strecke zwischen Langlingen und Flettmar still, da die kin diesem Abschnitt vorhandenen Brücken über die Aller und ihre Niederungen baubedürftig waren. Die Züge aus Richtung Celle endete in Langlüngen, die von Gifhorn auf der anderen Seite in Flettmar. Die Verbindung zwischen den beiden Bahnhöfen stellten dann Omnibusse her. Ein Eisenbahnfreund hat mir einmal von einer Fahrt auf der unterbrochenen Strecke von Celle nach Gifhorn erzählt. Von Celle aus ging es mit einemm Schiemenbus nach Langlingen, wo schon ein DB-Straßenbus bereitstand (manchmal soll auch ein Unternehmerbus gefahren sein), der dann nach Flettmar führ, wo wiederum die Fahrt in einem Schienenbus fortgesetzt wurde. Übrigens führ auch der der Zuführer des Pto von Celle in dem Bahnbus mit nach Flettmar, wo er dann den Pto nach Gifhorn übernahm. Nun, dieser Stumpfbetrieb ist seit September vorigen Jahres vorbei. Die Brücken sind wieder befahrbar und die Strecke Langlingen-Flettmar praktisch neu gelegt worden; finden wir doch hier durchgehend geschweißte Schienen auf Betonschwellen und ausgezeichnetem Oberbau.

Bald war dann Gifhorn-Stadt erreicht. Schon vorher trafidie Strecke von Celle auf die Uelzener Strecke und beide führten dann über eine längere Strecke parallel. In Gifhorn-Stadt stand schon auf dem Nachbargleis der Anschlußtriebwagen von Uelzen, eine 798-Garhitur, der mich nach Isen-büttel-Bifhorn brachte. Hier stieg ich Exn in einen 624 um, der mich über Wolfsbürg nach Vorsfelde brachte. Vorsfelde teilt ja das Schicksal des Bahnhofes Helmstedt, wenn auch Vorsfelde nicht die Bedeutung hat, die Helmstedt für Sich verbuchen kann. Demekntsprechend sind die Anlagen in Vorsfelde auch nicht so groß. DR-Lökomotiven kommen ja sowieso nicht nach Vorsfelde, da die Bundesbahn-Lökomotiven umgekehrt nach Oebisfelde fahren. So hielten sich bei meinem kurzen Besuch in Vorsfelde neben dem 624 nur zwei 050 auf. Nach ca. 25 Minuten Aufenthaltfuhr ich dann wieder in derselben 624-Einheit, mit der ich gekommen war, zurück. Der Triebwagen fuhr jetzt nicht nach Hannover, sondern als Eiltriebwagen über Braunschweig und Salzgitter nach Kreiensen. Da ich die Strecke Fallersleben - Braunschweig mit. Die Strecke Fallersleben - Bkraunschweig war übrigens früher einmal zweigleisig. Das beweisen die breite Trasse, einige Schwellenreste und die Brückenfundamente. Landschaftlich bietet diese Strecke übrigens nichts Besonderes.

Maximum Um 12,56 Uhr war ich dann im Braunschweiger Hauptbahnhof. Ich persönlich zähle diesen Bahnhof zu den schönsten in Deutschland. Besonders das langgestreckte, helle Empfangsgebäude ist architektonisch

Nachdem ich etwas gegessen hatte, begann ich ich dann meine Straßenbahnründfahrt. Der erste Braunschweiger Straßenbahnwagen mit dem ich fuhr,
war der Gelenk-Tw Nr. 1 (LHB ex 4x-Tw). Also ein guter Anfang. Mit
diesem Tw fuhr ich zunächst zur Siegfriedstraße. Von hier aus ging
es zurück mit einem der KSW-Umbau-Gelenk-Tw (Nr. 33) bis zur Haltestelle
"Rotes Kreuz", wo ich in einen DÜWAG-Tw der Linie 2 umstieg. Im Stadion
regierte übrigens an diesem Sonnabendnachmittag gerade "König Fußball"
und so waren auf dieser Strecke laufend Einsatzwagen eingesetzt.

Dabei kamen Gelenkwagen aller Typen zum Einsatz. Ich fuhr weiter bis Rühme und von hier aus zurück in die Innenstadt. Am John-F.-Kennedy-Platz strigg ich aus und ging zu Fuß bis zur Endstelle Lessingplatz. Hier klapperte bald der Tw 113 heran, mit dem ich bis zum Krematorium fuhr. Die alten 2x-Tw und überhaupt die Linie 4 ist köstlich und so fuhr ich denn im Tw 113 auch wieder zurück bis zum Lessingplatz. Vom John-F.-Kennedy-Platz aus fuhr ich dann in einem DÜWAG-Tw über die vorbildlich ausgebaute Strecke nach Heidberg. Als ich von Heidberg zurückam, erwischte ich am John-F.-Kennedy-Platz gerade noch einen Zug der Linie 3, mit dem ich nun die letzte Streckk nach Gliesmarode/Voigtländer befuhr. Her Tw war wieder ein ex-LHB-Vierachser. Das Gleisdreieck Gleismarode ist übrigens bereits stillgelegt worden. Die Strecke nach Voigtländer ist sehr kurios; findet man doch hiert Gittermasten, wie sie früher von der DE verwendet wurden mit DB-ahnlicher Fahrleitung. Kurz vor der Endschleife wird die Strecke eingleisig mit einem kleinen Abschnitt Vignolschienen (den einzigen Vignolschienen, die ich in Braunschweig entdeckte). In Voigtländer erwischte ich dann auch endlich einen LHB-Triebwagen, womit ich dann in allen Tw-Arten der Braunschweiger Straßenbahn wenigstens einmal gefahren war. Am Hauptbahnhof endete dann wieder meine Straßenbahnrundfahrt, die sehr interessant war. Braunschweig gehört zweifellos zu den interessantesten Straßenbahnbetrieben, wozu natürlich auch der bunte-Wagenpark einem Teil beiträgt. Verwirrend sind in Braunschweig aber die verschiedenen Abfertigungsarten, die noch verrückter sind als in Hannover. Die Linie 1 fährt ja grundsätzlich im Schaffnerbetrieb. Nun sind auf dieser Linie aber auch die LHB-Gl-Tw (ex 4x-Tw) eingesetzt, die jarüber Entwerter verfügen. Trotzdem sitzt auf einer der hinteren Sitzbänke (ein Schaffnerplatz ist ja nicht mehr vorhanden) ein Schaffner und verkauft
Fahrscheine. Das "S"-Zeichen an den Tw ist dann mit zwei schwarzen Klebestreifen "durchgestrichen". Trotzdem steigen viele Leute, wie könnte es anders sein, vorne ein, was ich ihnen bei diesem Irrgarten auch nicht verdenken kann. Nun, der Irrgarten wird bald ein Emde haben. Wie ich hörte, wird wohl auch die 1 in absehbarer Zeit auf Einmannbetrieb umgestellt. Als ich aus dem Straßenbahnzug am Hbf wieder ausstieg, dampfte oben von einem der Bahnsteiggleise gerade eine 050 mit einigen Umbauwagen als Nahverkehrszug nach Helmstedt über Wolfenbüttel ab. Ich hingegen mußte mich bis Hannover mit einer 216 begnügen.

In Hannover angelangt, suchte ich erstmal sofort mein Hotel auf. Nun, weit hatte ich es ja nicht; demn ich wohnte direkt im Hauptbahnhof, genauergesagt im Bundesbahn-Hotel. In diesem Hotel habe ich früher schon zweimal gewohnt und ich kannte es daher schon. Man gab mir ein Zimmer mit Blick auf die Alte Weller Heerstraße und -was besonders wichtig war- auf das nördliche Gleis-vorfeld des hannoverschen Hauptbahnhofes. Von hier aus hattke ich einen guten Überblick und sah wie die Züge -wie auf einer Modellbahnanlage- im Hbf ankamen und ihn wieder verließen. Dampflokomotiven ließen sich allerdings nicht blicken. Der hannoversche Hauptbahnhof hat sich eben das Rauchen abgewöhnt. Das merkte ich auch, als ich am folgenden Tag entdeckte, daß die Ausleger der riesigen Wasserkräne auf den Bahnsteigen bereits abmontiert sind. Wie viele Dampflokomotiven mögen aus diesen Kränen ihr Wasser geschlürft haben. Nach Tanger Fahrt mit einem Schnellzug aus Richtung Süden oder eben nur als Rangierlok. Aber lassen wir diese Träumereienx von vergangenen Zeiten. Ich möchte Dich in diesem Zusammenhang aber auf den kleinen Artikel "Hannover 1962" im letzten EISENBAHN-KURIER verweisen. Was für Maschinen muß man damals von den Fenstern des Bundesbahn-Hotels aus gesehen haben können.

Gegen 21.00 Uhr ging ich nochmal auf den Bahnsteig, um mir eine der neuen 103 vor einem der beiden TEE "Blauer Enzian" und "Roland" anzusehen. Und tatsächlich; während der Roland von einer 112 gezogen wurde, stand vor dem Blauen Enzian blitzend vor Sauberkeit und gewmissermaßen als Visitenkarte dier modernen Eisenbahn die 103 112 des Bw München H. Ich wartete noch, bis der Enzian abgefahren war, aß dann noch eine Kleinigkeit und ging dann wieder ins Hotel, um nun endlich schlafenzugehen. Schließlich stand morgen ein langer Tag bevor und es hieß schon früh aufstehen.

Nun haben es Hotels an sich, daß es hin und wieder etwas Lärm auf den Fluren gibt und man nicht sogleich einschläft. Aber es war bald Ruhe eingekehrt. Da drang ein neues Geräusch an mein Ohr. Diesmal waren es aber die Takte und Töne einer guten, alten Bekannten, einer Dampflok nämlich. Ich lief sofort ans Fenster und schob den Vorhang zur Seite. Auf Gleis 2 oder 3 fuhr ein Güterzüg dürch. Vorne zogtatsächlich kräftig eine Dampflok und der weiße Qualm stieg in den Nachthimmel. Leider konnte konnte ich nicht erkennen, ob es eine 044 oder 050 war, möchte aber Annehmen, daß es sich um eine 050 handelte. Nun, wenigstens eine Dampflok hatte ich in Hamnover Hbf gesehen. Ich kam dann auch gleich zu meinem wohlverdienten Schlaf.

Kurz vor 5.30 Uhr rasselte am folgenden Morgen in meinem Zimmer das Telefon. Ich stand sofort auf und machte mich für die Fahrt in den Harz fertig. Beim Frühstück hatte ich einen herrlichen Blick über den Ernst-August-Platz und konnte damit auch noch ein kleines Stück hannoverschen Straßenbahnbetriebes genießen. Nun, angesichts der sonntäglichen Frühe ließen sich noch nicht so viele Straßenbahnen wie sonst blicken. Mir fielen, wie schon am Telefon erwähnt, besonders zwei Züge der Linie 19 auf, die nicht aus Gelenkwagen sondern aus B- oder G-Wagen mit Beiwagen bestanden.

Um 7.10 Uhr fuhr ich dann mit einem Eilzug von Hannover nach Hildesheim. Als der Zug am Bw Hildesheim vorüberfuhr, sah ich hier schon die 044 417 des Bw Lehrte stehen. Sie sollte also unseren Sonderzug bis Goslar zwichen. Der Zug selbst war schon auf einem der Stumpfbahnsteiggleise des Hildesheimer Hauptbahnhofes bereitgestellt. Er bestand aus den folgenden Wagen: An der Spitze lief der PwPost i 102542 Ksl; es folgtender Ci 41553 Köl undder bdi 57522 Stg. Diese drei Wagen gehören sämtlich dmem Eisenbahn-Kurier und wurden auch von Angehörigen des EK voll aufgearbeitet. Diesen drei Zweiachsern folgten drei normale yg-Eilzugwagen der Bundesbahn; dann kam wieder ein zweiachsiger EK-Wagen, der Bi 2726 27622 Han. Den Schluß bildete schließlich ein noch in Hildesheim beheimateter zweiachsiger DB-Packwagen. Besonders möchte ich auf den hervorragenden Zusatend der EK-Wagen hinweisen. Mit viel Liebe und Sorgfalt hat man diese Wagen in ihren Originalzusatand zurückversetzt. An einem der Wagen prangen sogar stolz die Wappen der alten Deutschen Remichsbahn. Das Einstellen von drei ye-Eilzugwagen in den Zug war unvermeßlich,

da sich die Fahrt som viele Eisenbahnfreunde angemeldet hatten, daß sie am Ende vollkommen ausgebucht war. Da ich aber nicht große Lust verspürte, 9 1/2 Stunden "Holz" zu fahren, belegte ich einen Platz in einem der Eilzugwagen:

in einem der Eilzugwagen:
Gegen 8.15 Uhr setzte sich die 044 417 vor den Zug, die übrigens
auch in einem ausgezeichneten Zustand war. Wie schon bei früheren
EK-Fahrten hatte man die "O" und die Kontrollziffer an der Loknummer
schwarz übergetüncht und schon stand 44 417 vor unserem Zug. Pünktlich
um 8.25 Uhr verließ der Sonderzug den Hildesheimer Hauptbahnhof.
Bis Goslar fanden keine Fotohalte statt. Der Zug hielt lediglich
zum Zusteigen bzw. zu Betriebszwecken in Hildesheim-Ost, Großdüngen,
Derneburg und Salzgitter-Ringelheim. Zu bemerken wäre, daß das Wetter
bis jetzt noch wechselhaft war. Schneeregen wechselte sich meist mit
Sonne ab.

Die in der Ferne erkennbaren Berge des Harzes ließen jedoch größere Schneemengen erahnen.

Schon war dann die alte Kaiserstadt Goslar erreicht. Hier wurde die 44er abgekuppelt. Ans andere Ende des Zuges hingegen setzte sich der eigentliche Star der Sonderfahrt, die 094 598 des Bw Goslar. Natürlich hatte man auch bei ihr die erste und letzte Ziffer der Lok-Nummer schwarz übermalen. Um 9.55 Uhr zog die 94 598 dann ihre acht Wagen aus dem Bahnhof Goslar. Rechts tauchte die Rückfront des Rundlokschuppens des Bw Goslar auf, der Heimat unserer 94er. Sie haben hier bekanntlich weit jüngere Maschinen, nämlich Lokomotiven der Baureihe 86 ersetzt. Für seine 86er war Goslar ja berühmt gewesen. Jetzt haben die 94er ihre Aufgaben übernommen. Von den 86ern waren seinerzeit zuletzt je eine Maschine fest im Rangierdienst in den Bahnhöfen Goslar, Langelsheim und Seesen eingesetzt. Ich nehme an, die 94er sind ebenfalls in diesen Diensten eingesetzt.

Auf der Hauptbahn Goslar-Seesen-Kreiensen fuhr der Sonderzug nun bis Langelshaim, wo er auf die Strecke nach Altenau
abbog. Nun begann der schönste Teil der Fakkt Sonderfahrt, die
Fahrt über die 33 km lange Innerstetalbahn. Schon zweimal vorher waren in den letzten Jahren Dampfsonderzüge für Eisenbahnfreunde nach Altenau hinaufgefahren. Im Februar 1967 war es die
berühmte 93 526, die einen Sonderzug der Eisenbahnfreunde.
Hannover nach Altenau brachte und drei Jahre später folgte ein
EK-Sonderzug mit einer 086 des Bw Goslar. 1971 nun sollte
wiederum eine Länderbahnlok einen Sonderzug durch das Innerstetal ziehen.

Wie Du erwähntest, bist Du vor einigen Jahren auch einmal nach Altenau gefahren. Obwohl dieses der Fall war, möchte ich Strecke und Bahnhöfe doch etwas näher beschreiben. Vielleicht ist es eine willkommene Erinnerung für Dich. Unter ständiger Steigung dampfte unsere Lok nun langsam in den Harz hinaud. Bald tauchte rechts der Innerste-Stausee mit der Staumauer auf. Vor gar nicht langer Zeit wurde die Innerste an dieser Stelle aufgestaut. So entstand ein malerischer, von hohen Tannen eingesämmter Stausee. Beim Bau der Staumauer mußte seinerzeit auch die Bahnstrecke verlegt werden. Ein Teil der alten Trasse kommt heute noch am Ende des Sees aus dem Wasser heraus. Die neue Streckenabschnitt führt zusammen mit der Straße unmittelbar am Seeufer entlang. Die Bundesbahn richtete hier den Haltepunkt "Innerstetalsperre" ein. Eine ket hübsche kleine Holzbude und ein kleiner Bahnsteig bilden die einzigen Anlagen dieses Haltepunktes. Nächster Bahnhof nach dem Hp Innerstetalsperre ist Lautenthal. Hier hielt unser Sonderzug für einige Zeit. Leider hatte heftiges Schneetreiben eingesetzt und so war die Möglichkeiten des Fotografieren's nicht gerade günstig. Der Sonderzug wurde hier in Lautenthal von einem planmäßigen Schienenbus überholt. Bald danach kommte der Sonderzug seine Fahrt fortsetzen. Durch den schönen Harz ging es weiter bis Wildemann. Der hier geplante

den schonen Harz ging es weiter bis Wildemann. Der hier geplante ausgrebige Fotohalt mit Zurücksetzen in den Tunnel usw. mußte leider wegen Verspätung und bedenklich gesunkenem Wasserstandes der Lok erheblich abgekürzt werden. So begab man sich auf schnellsten Wege nach Clausthal-Zellerfeld, wo der rettende Wasserkran stand. Zwischen Wildemann und Claustahl-Zellerfeld kann man rechts der Strecke zahlreiche stillgelegte und verlassene Bergwerksanlagen sehen. Alte Laderampen und baumbewachsene Halden zeigen noch heute, daß man im Harz einst Erz aus der Erde förderte, Heute sind die Vorkommen unbedeutend und die Bergwerke wurden geschlossen. Noch heute sieht man aber die Trassen alter Anschlußgleise, die von der Strecke zu den Bergwerken abzweigen.

Eines dieser Anschlußgleise ist sogar noch vorhanden, wurde aber wohl schon seit einiger Zeit nicht mehr befahren.

Bald hinter diesem Abzweig taucht dann der Bahnhof Clausthal-Zellerfeld auf. Von rechts kommen einige Abstellgleise sowie ein Gleis, das zu einer Drehscheibe führt. Diese Drehscheibe ist eine echte Rarität, besitzt sie doch noch Kurbelantrieb. Ebenfalls rechts tak steht dann ein zweiständiger Rechteckschuppen, in dem heute vielleicht noch die Schienenbusse übernachten. Links dagegen steht der Wasserkran. An diese Gleise schließt sich der eigentliche Bahnhof mit Empfangsgebäude und Hausbahnsteig an. Unser Sonderzug zürfk drückte gleich zum Wasserkran zurück, wo die 94er ihr wohlverdientes Wasser nahm.

Nun konnte es weitergehen. Bis Clausthal-Ost steigt die Strecke noch. Hier ist dann aber der höchste Punkt der Bahn erreicht. Bis Altenau fällt die Strecke wieder ab. Die Innerstetalbahn ist übrigens in einem ausgezeichneten Zustandx und ihre Schienen sind durchgehend geschweißt. Früher waren auf dieser Strecke die Tenderlok der BR 93 eingesetzt. Doch die Zeiten des Dampfbetriebes sind auch hier so gut wie vorbei; denn die Innerstebalbahn ist heute verdieselt. Im Personenverkehr sind die 798 eingesetzt und die Güterzüge werden von 216 bzw. 212 gezogen. Lediglich vor den Wintersportt- und Reisebürosonderzügen findet man noch 050 des Bw Goslar.

Gegen 12.30 Uhr hatte unser Sonderzug dann Altenau erreicht. Hier war drei Stunden Aufenthalt. Der Bahnhof Altenau verdient noch einige besondere Worte. Der Bahnhof liegt im Schatten schöner und hoher Tannen, die einen steilen Abhang säumen. Gegenüber dieses Abhanges steht links das herrliche, aus Holz erbaute Empfangsgebäude mit Hausbahnsteig. Einige Gleise dienen zum Rangieren und auch eine Laderampe ist vorhanden. Die Gleise führen dann am schon beschriebenen Empfangsgebäude vorbei und münden in eine Doppel-kreuzungsweiche. Von dierser Weiche aus führt ein Gleis nach links zu einer Drehscheibe, die wie in Clausthal-Zellerfeld per Kurbel-antrieb von Hand bedient wird. Auf dieser Scheibe werden im Winter noch die Schneepflüge gedreht. An der anderen Seite der Drehscheibe ist noch ein kurzes Stumpfgleis vorhanden, auf dem ein alter preußischer (?) Schnellzugwagen steht, der jetzt als Wohnheim dient. Ein zweites Gleis führt von der Doppelkreuzungsweiche aus geradeaus weiter und endet dann an einem Prellbock. Vorher ist an diesem Gleis noch eine kumvetche Ausschlackgrube vorhanden. Direkt vor dem Prellbock steht kurioserweise noch ein Kilometerstein. Hier an diesem Prellbock endet die Strecke Langelsheim - Altenau. Unmittelbar dahinter erhebt sich ein hohes Bergmassiv, das dicht mit Tannen bewachsen ist. So ist der Bahnhof Altenau sehr romantisch gelegen. Früher hatte man einmal den Plan, die Strecke bis St. Andreas-berg weiterzuführen, womit Nord- und Südharz durch einge durchgehende Bahnstrecke verbunden gwesen wären. Bei Altenau hätte dann ein längerer Tunnel gebaut werden müssen. Leider wurde aus diesem Plan nichts.

Hier oben in Altenau lag übrigens der Schnee ganz schön hoch. Dazu schien die Sonne, womit also schönes Winterweitter herrschte. Gegen 13.15 Uhr begab sich die 94er mit drei der EK-Wagen, dem PwPosti, dem BCi und dem Ci nochmal auf die Strecke Richtung Clausthal. An einem Viadikti legte dieser stilvolle Nebenbahnzug dann einen ausgiebigen Fothalt ein und fuhr einige Male hin und zurück. Ick konnte an dieser Fotofahrt leider nicht teilnehmen, da ich zur gleichen Zeit in der Bahnhofsgaststätte etwas aß. Nun, ich nahm den Zug dann wenigstens als er zurückam bei der Einfahrt in den Bahnhof Altenau auf. Da sich am Bahnhof kein Briefmarkenautomat befand, bat ich den Fahrdienstleiter auf meine Püstkarte an Dich eine Briefmarke zu kleben und sie in den Kasten zu stecken.

Um 15.20 Uhr verließ der Sonderzug dann wieder beim strahlendem Sonnenschein Altenau. Doch erstmal mußte die Steigung bis Clausthal-Ost bewäktigt werden. Nun, diese Bergfahrt wurde zu einem richtigen Erlebnis. Trotz der kalten Luft waren an fastk allen Abteilen die Fenster geöffnet und die Teilnehmer hörten den harten Auspuffschlägen der 94er zu, die redlich bemüht war, ihren Zug über den Berg zu bringen. Für Tonbandfreunde eine einmalige Gelegenheit, das schwere Arbeiten einer T 16 bei Bergfahrt der Nachwelt zu erhalten. Und unten auf der Straße da klickten die Fotoapparate und surrten die Filmkameras.

Zeitweise hörte es sich an, als wäre bald Feierabend und wir würden hier auf der Steigung stehenbleiben. Doch dann war wieder gerade Strecke erreicht und die Auspuffschläge wurden wieder kräftiger. An einigen Stellen gaben die Bäume den Blick frei und man hatte von hier oben aus eine herrliche Aussicht auf die endlosen Tannenwälder des Harzes mit seinen Bergen. Die herrliche Wintersonne beschien die tief verschneiten Tannenbäume. Tief unter uns war dann die Straße zu sehen, auf der u.a. die Eisenbahnfreunde mit ihren Autos zum nächsten günstigen

Fotostandpunkt fuhren.

Dann war der Zug endlich über den Berg. Die 094 wurde schneller und schneller. Jetzt hatte sie keine Steigungen mehr vor sich. Über Clausthal-Zellerfeld und Wildemann ging es dann wieder hinunter nach Goslar, wo die 44 417 wieder vor den Zug kam. Die 94er hingegen verabschiedete sich hier von uns. In schneller Fahrt ging es zurück nach Hildesheim, wo der Sonderzug wieder endete. Die Teilnehmer der Sonderfahrt trennten sich hier und wer noch weiter mußte, begab sich per Zug Richtung Heimat. So auch ich. Bis Hannover fuhr ich wieder mit einem Eilzug und von Hannover aus ging es weiter mit dem D 583 bis Hamburg. Noch im letzten Teil meiner Fahrt sollte mich eine Überraschung erwarten. Von Hamburg zw bis Lübeck benutzte ich den E 2043. Zu meinem Erstaunen betstand dieser Zug nicht aus den üblichen ym- oder n-Wagen, sondern vielmehr aus einer kompletten Garnitur üm-Schnellzugwagen, in der sogar ein freilich nicht mehr besetzter Büffetwagen mitlief. Zuglok war wie immer eine 220. Während die Schnellzugwagen draußen "Hamburg Hbf - Lübeck" anzeigten, waren drinnen auf den Plattformen noch umgekehrt gesteckte Schilder vorhanden, die einen Zug Frankfurt-Gießen-Hamburg anzeigten. Inzwischen habe ich erfahren, daß dieser Zug immer aus Schnellzugwagen besteht. Nun werde ich noch versuchen in Erfahrung zu bringen, wie die Garnitur wieder zurück nach Hamburg kommt. So führ ich denn auch das letzte Stück des Weges einigermaßen bequem und als ich um 22.58 Uhr wieder in Lübeck ankam, da war ein schönes und interessantes Wochenende zu Ende gegangen.

Dampflok 94 598 am
14.2.1971 im damals
schneereichen, heute
nicht mehr vorhandenen
Bhf. des niedersächsischen Oberharz-Ortes
Altenau, nachdem diese
Bundesbahn (!)-Maschine
am o. a. Wintertag den
EK-Sonderzug v.Hildesheim
hierher gebracht hatte.
Die 94er beförderte diesen
Sonderzug ab Goslar.

Foto: Michael Hecht.



Soweit dieser Briefbericht über meine Wochenend-Reise durch Niedersachsen mit Diesel, Dampf und Strom im Februar 1971, zu dessen Original-Manuskript ich noch die genauen Triebfahrzeug-Einsätze der von mir damals benutzten Plan-Züge (sämtlich solche der Deutschen Bundesbahn) ergänzen darf:

## 13. Februar 1971 (SA)

Lübeck - Celle mit D 774 (Kiel - Hannover): 220 020 bis Lünebg..

110 303 an Lüneburg
Celle - Gifhorn Stadt mit Nto 3676: 795 223
Gifhorn Stadt - Isenbüttel-Gifh. mit Nto 3640: 798 587
Isenb.-Gifhorn - Vorsfelde mit Nt 2215: 624 506
Vorsfelde - Braunschweig Hbf mit Et 2172: 624 502
Braunschweig Hbf - Hannover Hbf mit D 542: 216 189
(D 542 = Braunschweig-Köln, ab Hannover mit Ellok)

## 14. Februar 1971 (SO)

Hannover Hbf - Hildesheim Hbf mit
E 3004 (Hannover-Bad Harzburg): 220 070
Hildesheim Hbf - Hannover Hbf mit
E 2033 (Bad Harzburg - Hannover Hbf,
fuhr bis Hildesheim mit 216-Diesellok): 141 245

Hannover Hbf - Hamburg Hbf mit
D 583 (Berchtesgaden - Hamburg): 110 353

Hamburg Hbf - Lübeck Hbf mit
E 2043 (Hamburg - Lübeck): 220 046

Im Verlauf der gesamten Bahnlinie Celle - Gifhorn Stadt wurde der Personenverkehr am 27.9.1981 eingestellt. Zuletzt fuhren hier 798-Schienenbusse des Bw Uelzen. Gleichzeitig endete hier auch der Güterzugverkehr zwischen Gamsen-Kästorf und Müden-Dieckhorst. Im Streckenabschnitt Gifhorn Stadt - Gamsen-Kästorf wurde der Güterzugverkehr am 1.3.1983 eingestellt. Ab 22.5.1993 rollten auch zwischen Celle und Müden-Dieckhorst keine Güterzüge mehr, womit die o. a. Bahnlinie völlig stillgelegt war. Heute ist sie in weiten Bereichen abgebaut. Die ehem. Bahntrasse ist noch an einigen Stellen erkennbar.

Die historischen Zweiachs-Wagen, die 1971 nach ausgezeichneter Aufarbeitg. vom Eisenbahn-Kurier (EK) eingesetzt wurden, sind heute bei ihmenicht mehr vorhanden. Sie gingen in den Bestand verschiedener Museumsbahnen mit festen Fahrstrecken, viele wurden von der aus EK-Wurzeln entstandenen Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft e. V. (DBG, Hildesheim) übernommen und kommen heute im Museumsbahnverkehr zwischen Derneburg und Bornum zum Einsatz.

Das Ende der landschaftlich sehr schönen 'Innerstetalbahn' von Langelsheim nach Altenau im Harz kam 1976, als diese Strecke vollständig stillgelegt und danach ebenfalls abgebrochen wurde. Damit führte in der alten Bundesrepublik keine Eisenbahnstrecke mehr in den Oberharz hinein. Einige Jahre später hätte die Zeitentwicklung wohl zumindest Teile der o. a. Harzbahn für Museumsbahnverkehr in Betrieb gelassen. In der DDR gab es in 1970er Jahren glücklicherweise eine andere Entwicklung. Dort blieben die Harzbahnen bestehen und sind im nun wieder vereinigten Deutschland heute noch vorhanden.

Michael Hecht.

## Braunschweiger Verkehrs AG

S T R A S S E N B A H N FAHRZEUGBESTAND DER											
2-ac	hsige Triebwa	agen		BRAUNSCHWEIGER VERKEHRS AG							
Nr.	Hersteller	Baujahr	Leist.		Bemerkungen						
109	DÜWAG	1940	2 x 55 kW		Niederflur						
111 113	Credé Credé	1940 1940	2 x 55 kW 2 x 55 kW	•	8 2						
114	Credé	1940	2 x 55 kW		* - 8 * * *						
116	Wismar	1940			ex Kiel 215						
4-achsige Gelenktriebwagen (Umbau aus KSW Tw + Bw)											
23	DÜWAG/Crede		2 x 60 kW 2 x 60 kW		Tw 118 + Bw 292 Tw 117 + Bw 291						
22 23	DÜWAG/Credé DÜWAG/Credé		2 x 60 kW		Tw 116 I + Bw 290						
6-ac	hsige Gelenk	triebwage	n								
1	LHB/Crede	1957/61	4 x 50 kW								
2 3 4	LHB/Credé	1957/61 1957/61	4 x 50 kW 4 x 50 kW								
4	LHB/Credé LHB/Credé	1957/61 1957/61	4 x 50 kW 4 x 50 kW								
5 6	LHB/Credé	1957/61	4 x 50 kw		sämtlich Umbau aus						
7 8	LHB/Credé LHB/Credé	1957/61 1957/61	4 x 50 kW 4 x 50 kW	*	4x-Einrichtungs-Tw						
9	LHB/Credé	1957/61	4. x 50 kW								
10	LHB/Credé LHB/Credé	1957/61 1957/61	4 x 50 kW 4 x 50 kW								
12	LHB/Credé	1957/61	4 x 50 kW								
13 14	LHB LHB	1968 1968	2 x120 kW 2 x120 kW								
15	LHB	1968	2 x120 kW 2 x120 kW								
16 17	LHB LHB	1968 1968	2 x120 kW								
18	LHB	1968	2 x120 kW								
31 32 33 35 35	DÜWAG DÜWAG	1962 1962	2 x120 kW 2 x120 kW								
33	DÜWAG DÜWAG	1962 1962	2 x120 k\d 2 x120 k\d								
35	DÜWAC	1962	2 x120 kW								
	2			e e							
4-achsige Reiwagen 201 DWM 1957 sämtlich z.Z.im Umbau											
201 202	DWM DWM	1957 1957			für schaffnerlosen Be-						
203	DWM	1957 1957			trieb						
204 205	DWM	1957									
206 207		1957 1957									
208	DWM	1957									
209 210		1957 1957									

Nr.: 6401 Gelenkzug Pr	äsident-Verbund -	- U 10 - 150	PS - ex	KVG 267	Anz.:	1
Nr.: 6402	U 7 - 150 PS - 6			0	Anz.:	1
Nr.: 6501 - Gelenkbus Pr	6510 äsident-Verbund -	- U 10 - 150	PS		Anz.:	10
Nr.: 6511 Gelenkbus Pr	äsident-Verbund -	- U 10 - 150 :	PS - ex	KVG 264	Anz.:	1
Nr.: 6512, 6					Anz.:	2
Nr.: 5514	U 7 - 150 PS - e		,		Anz.:	1
Nr.: 6601 -				3 x	Anz.:	3
Nr.: 6604 -					Anz.:	12
Nr.: 6616 -			19		Anz.:	2
Nr.: 6618	U 7 H - 150 PS -	a transfer of the same of the			Anz.:	1
Nr.: 6701	U 7 - 150 PS - S				Anz.:	1
Nr.: 6702 -		2.			Anz.:	12
Nr.: 6714 Präfekt 13 -	U 7 - 150 PS - e	ex KVG 165			Anz.:	1
Nr.: 6715	isident-Verbund -	*	P8 - ex 1	KVG 262	Anz.:	1
Nr.: 6801 -					Anz.:	5
Nr.: 6806 - 6 Präsident 14	5825 R - U 10 - 150 P	PS .			Anz.:	20
Nr.: 6826 - Präfekt 11 -	U 7 D - 155 PS e	x KVG 76			Anz.:	1
Nr.: 6827 - 6 Präfekt 13 -	5830 U 7 D - 155 PS -	ex KVG 167	168 169	170	Anz.:	4
Nr.: 6831	isident-Verbund -		5 Tus		Anz.:	1
Nr.: 6901 - 6	5902 7 D - 155 PS - e	× KVC 176 179	2		Anz.:	2
Nr.: 6903	7 D - 155 PS - e		, ,,		Anz.:	1
Nr.: 7101 - 7		A 114 107			Anz.:	15
	'// - 2					

Im Mai 1972 kommen 15 weitere Standard-Linienbusse - Büssing - im Oktober 8 sechsachsige Gelenkwagen - DÜWAG - zur Auslieferung

Während der Fotograf am 13.2.1971 vor seiner damaligen Schienenbusfahrt von Celle nach Gifhorn im 'Hbf' von Celle kein Bild aufnahm, fotografierte er einen auch seinerzeit noch aus einem 795-'Motor= wagen bestehenden Schienenbus nach Gifhorn Stadt im o.a. Bhf. am 10.8.1974, wo dieser 795 auf dem neben stehenden Bild rechts zu sehen ist. Der Fotograf selbst fuhr an diesem Augusttag des Jahres 1974 anders als 3 1/2 Jahre zuvor von Celle aus nicht nach Gifhorn, sondern mit dem auf diesem Bild links

erkennbaren Sonderzug auf CHE-Gleis nach Mariaglück. Diesen aus Oldtimer-Wagen bestehenden Sonderzug zog die CHE-Klein-Diesellok 0603. Dieses 115 PS starke 'Lokomotövchen' wurde 1938 bei den Orenstein & Koppel-

Werken gebaut.

Am 13.2.1971 gelangte der Fotograf im Et 2172 von Vorsfelde über Wolfsburg und Fallersleben nach Braunschweig, wo dieser Zug nach seiner Ankunft im noch fahrdrahtlosen Hbf zu sehen ist. Die Triebzug-Einheit des DB-Zuges Et 2172 enthielt am 13.2.1971 auch den Diesel-Triebkopf 624 502, der zu den ersten gebauten VT-24-Fahrzeugen der Bundesbahn gehörte, was auch an den gegenüber den Serien-Wagen dieser VT-Baureihe rundlichen Stimfronten zu erkennen ist.

Der damals im Februar 1971 etwas über 10 Jahre alte Braunschweiger Hbf bildete auch schon 1971 eine große Triebwagen-Domäne, in der ebenfalls viele 624-Triebzüge zu finden waren. Sowohl solche in Serien-Ausführung (624.6), wie auf dem neben stehenden Bild rechts erkennbar, als auch solche aus der Prototyp-Serie (624,5) wie auf diesem Bild links zu sehen. Heute sind nicht mal mehr die nach Polen verkauften 624 im Einsatz. In Deutschland blieb kein 624 als Museums-Fahrzeug im Einsatz und erhalten .....

1971 vollzogen sich Eisenbahnfreunde-SOnderzugfahrten ohnehin noch meistens mit Dampftraktion. Auf den beiden unteren Bildem ist d.EK-Sonderzug nach Altenau/Harz mit Zuglok 44 417 vor seiner Abfahrt im Hbf von Hildesheim u. während eines Unterwegs-Haltes in Demeburg zu sehen. Fotos: Michael Hecht.











Auch im Februar 1972 fuhr wie schon im Vorjahr ein EK-Sonderzug von Hildesheim über Goslar nach Altenau im Harz und zurück. Genau war das am Sonntag, d. 13.2.1972. Wagenmäßig bestand dieser Sonderzug weitgehend aus den gleichen Fahrzeugen, die auch beim Vorgängerzug am 14.2.1971 zum Einsatz kamen; also vorwiegend zweiachsigen EK-Oldtimern. Von Hildesheim nach Goslar und zurück zog den EK-Altenau-Sonderzug am 13.2.1972 die DB-Dampflok 050 920. Mit dieser damals im Bw Lehrte stationierten Maschine ist der o. a. Sonderzug auf dem obersten Foto vor seiner Abfahrt im Hildesheimer Hbf zu sehen. Von Goslar bis Altenau wurde dieser Sonderzug auf der Strecke der Innerstetalbahn diesmal sogar von zwei DB-Dampflokomotiven der Baureihe 094 befördert - je eine an beiden Zugenden. Es handelte sich genau um die ebenfalls zum Bw Lehrte gehörenden Maschinen 094 186 + 094 567. Auf dem zweiten Foto von oben ist der beschriebene EK-Sonderzug am Vormittag des 13.2.1972 im Bhf. der ehem. Kreisstadt Clausthal-Zellerfeld zu sehen. Darunter nach Ankunft im Endbahnhof der von Langelsheim aus in den Oberharz führenden Innerstetalbahn dem Bahnhof der Harzgemeinde Altenau. Hier wurden die 094-Lokomotiven des Hildesheimer Sonderzug-Gastes auf der 1972 nur noch äußerst selten benutzten Drehscheibe gewendet.

Um im o. a. Sonderzug mitfahren zu können, reiste ich bereits einen Tag vor seiner Fahrt, genau am Samstag, d. 12.2.1972, von Lübeck nach Hannover. Wie schon für den Vorgänger-Zug des Jahres 1971 erneut mit einem interessanten Umweg, der diesmal über die 'Heidebahn Buchholz-Soltau-Walsrode-Langen= hagen im durchgehenden Eilzug Hamburg-Soltau-Hannover führte. Am Nachmittag folgte noch eine Fahrt auf der Privtabahnstrecke Bodenwerder-Emmerthal per dorti-gem, aus dem VEV-Triebwg. VT 1 bestehenden Planzug. An- und Abreise hierfür erfolgten im Pkw eines befreundeten Bahnfans, bei dem ich auch in Hannover vom 12. auf den 13.2.1972 übernachtete. Am 12.2.1972 benutzte ich von Lübeck bis Hannover die folgenden Züge: Lübeck - Hamburg = D 371 (Kopenh.-'SCHWEIZ-EXPRESS') mit Lok Basel,









Baur. 221, Hamburg Hbf - Hannover Hbf = E 1903 (Hamburg-Soltau-Hannover) mit 216 070 (Bw Braunschweig).

Die Innerstetalbahn wurde 1976 stillgelegt und danach abgebaut. Bahnfahrten direkt in den Oberharz hinein waren nun in der alten Bundesrepublik nicht mehr möglich. Es blieben die Erinnerungen an die schönen Winter-Sonderzüge des EK's hierher und auch an ähnl. Züge anderer Veranstalter nach Altenau, wo es seit 40 Jahren keine Eisenbahn mehr gibt. Bericht + Fotos: Michael Hecht.