

NORDDEUTSCHER SCHIENEN-WINTERDAMPF VOR 45 JAHREN

Der seinerzeit auf dem Gebiet der Rettung und Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge noch recht agile „Eisenbahn-Kurier“ / EK (der sich damals langsam von einem Verein in ein gewerbsmäßiges, hauptamtliches Unternehmen verwandelte) hatte im Herbst 1972 in der DDR bei der Deutschen Reichsbahn deren Dampflokomotive 24 009 käuflich erworben und diese Maschine gleich nach ihrem Ankauf in die alte Bundesrepublik überführt. Sie war voll betriebsfähig und erhielt „im Westen“ schnell eine Zulassung für Einsätze auf dem Streckennetz der Deutschen Bundesbahn. Der EK besaß zum Zeitpunkt des 24er-Kaufes bereits einen kompletten Museumsbahn - Wagenzug, der aus alten zweiachsigen Personenwagen bestand und seine Heimat in Hildesheim besaß. Von hier aus veranstaltete der EK mit diesem Zug oft Sonderfahrten in die unweit von Hildesheim liegenden Mittelgebirgs-Regionen des Harzes und des Weserberglandes. Legendär und traditionell waren dabei unter anderem auch die Winter-Sonderzüge des EK's von Hildesheim nach Altenau im Harz, die vor allem die landschaftlich schöne, in den Oberharz hinein führende „Innerstetalbahn“ zum Ziel hatten. Bahnmäßige „Touren in den Harz hinein waren in der alten Bundesrepublik des geteilten Deutschlands nur beschränkt möglich; denn die innerdeutsche Grenze verlief mitten durch den Harz hindurch. Dessen DDR-Teil wurde von mehreren meist schmalspurigen Eisenbahnstrecken durchzogen. In den bundesrepublikanischen Harz führten dagegen nur wenige Bahnlinien und deren Netz reduzierte sich noch empfindlich, als 1963 die schmalspurige Südharz-Eisenbahn stillgelegt und abgebaut wurde. Nun wurde das Oberharz-Gebiet bahnmäßig in seinem „BRD“-Bereich nur noch von der regelspurigen, zum DB-Netz gehörenden von Langelsheim bei Goslar nach Altenau führenden „Innerstetalbahn“ erschlossen. Die entwickelte sich in den 1960er Jahren schnell auch zum Ziel von Sonderzügen mit Dampflokomotiven, die von Eisenbahnfreunde-Vereinen damals immer öfter auf Tagesreisen geschickt wurden; denn langsam aber sicher ging der Dampflokbetrieb im DB-Netz zu Ende. Die nicht wenigen von Dampflokomotiven geführten Sonderzüge nach Altenau im Harz fuhren vorzugsweise stets im Winter, wenn eine schneebedeckte Harzlandschaft die Zugfahrt nach Altenau zu einem ganz besonderen Erlebnis werden ließen.

Der „Eisenbahn-Kurier“ entwickelte sich dabei schnell zum führenden Veranstalter von winterlichen Dampfzug-Fahrten nach Altenau und verfügte für deren Durchführung ja sogar schon bald über einen eigenen Bestand von historischen Personenwagen. Die wurden bei diesen Fahrten zunächst noch von Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn gezogen. Die DB setzte derartige Lokomotiven ja doch noch recht zahlreich ein und ihre Verwendung vor Sonderzügen barg erstmal noch keine Probleme in sich. Die kündigten sich aber mit der sich abzeichnenden Reduzierung des Dampflokbestandes an und so kümmerte sich der EK rechtzeitig um den Erwerb und den anschließenden Betrieb einer eigenen Dampflokomotive. Was dann 1972 mit dem schon erwähnten Ankauf der Maschine 24 009 gelang.

Durch diesen Ankauf konnte der EK auch seine legendären, stets sehr gut ausgebuchten Harz-Sonderzüge mit eigener Dampflok bespannen und war auch hier nicht mehr auf die Anmietung von Bundesbahn-Dampfrössern angewiesen. Als Folge davon verkehrten von Hildesheim aus im Februar des Jahres 1973 erstmals Sonderzüge in den Harz, die (wie auch in den Vorjahren) aus den EK-Personenwagen bestanden, nun aber von der EK-eigenen Dampflok 24 009 befördert wurden. Derart gebildete und von dieser ja auch als „Steppenpferd“ bekannten Dampflok gezogene Sonderzüge fuhren von Hildesheim aus im Februar 1973 auf den folgenden Routen:

4.2.1973 (SO) = Hildesheim Hbf – Derneburg – Seesen – Herzberg (Harz) – Scharzfeld – St. Andreasberg West und auf umgekehrter Fahrtroute entsprechend zurück.

18.2.1973 (SO) = Hildesheim Hbf – Derneburg – Goslar – Langelsheim – Altenau – Langelsheim – Goslar – Derneburg – Hildesheim Hbf – Lehrte – Hannover Hbf

Beide o. a. Sonderzugfahrten mit dem EK-Museumszug und der EK-Dampflok 24 009 verliefen gut und bei passendem Winterwetter sowie in bester Organisation des Hildesheimer EK-„Urgesteins“ Kurt T. Meyer. Der Autor dieses Berichtes war bei beiden Fahrten als begeisterter Teilnehmer dabei. Sie berührten auch Streckenabschnitte, wo heute schon längst keine Züge mehr rollen und nicht mal mehr Gleise und Schienen liegen: Im Verlauf der Bahnlinie Derneburg – Seesen gibt es deren Streckenabschnitt Bornum – Seesen nicht mehr. Immerhin rollen von Derneburg bis Bornum aktuell immer nochmal Museumsbahnzüge, die sogar aus Teilen des einstigen Hildesheimer EK-Zuges bestehen; aber sich nicht mehr im 24er-Schlepp bewegen, sondern aktuell mit Diesellokomotiven.

Der o. a., am 4.2.1973 vom EK eingesetzte Dampf-Sonderzug mit der Lok 24 009 hatte das Südharz-Städtchen St. Andreasberg zum Ziel, das zum Zeitpunkt der Fahrt dieses Sonderzuges noch über einen Bahnanschluss über die Stichstrecke Scharzfeld – St. Andreasberg West verfügte und damit über einen der wenigen Schienenstränge, die in der alten Bundesrepublik in den Südharz hineinführten. Zu alten DB-Zeiten pendelten hier im Plan-Personenverkehr Schienenbusse. Das auch noch zu Zeiten, als am ersten Februar-Sonntag des Jahres 1973 der o. a. EK-Sonderzug in St. Andreasberg zu Gast war. Die sich an die Strecke Scharzfeld – St. Andreasberg West anschließende und nicht zum DB-Netz gehörende Zahnradbahn nach St. Andreasberg Stadt war aber zum Zeitpunkt dieses Sonderzug-Besuches bereits seit 14 Jahren Geschichte und in St. Andreasberg West endete der Bahnbetrieb in der Mitte der 1970er Jahre - zugleich damit in dieser Südharz-Stadt überhaupt. Von hier bis zu dem an der Hauptbahnstrecke Northeim – Herzberg – Walkenried (- Nordhausen) liegenden Scharzfeld wurde er schrittweise bis 2004 zurückgezogen. Heute rollen hier keine Züge mehr.

Ähnlich erging es dem Tal des Harz-Flusses Innerste, durch das das Gleis der Bahnlinie Langelsheim – Altenau führte. Sie war in den 1950er Jahren teilweise sogar noch neu trassiert und modernisiert worden. Was das Schicksal dieser landschaftlich schönen Nordharz-Bahnlinie aber nicht verhindern konnte: 1976 wurde sie völlig stillgelegt und 1978 verschwand ihr Gleis. Völlig unverstündlich und unbegreiflich; weil die genannte Strecke als Bahnlinie für Museums- und Touristik-Züge durchaus und äußerst berechtigt noch ihren Sinn und eine wertvolle Aufgabe gehabt hätte. Aber soweit dachte man in der Mitte der 1970er Jahre zumindest ausgereift noch nicht und so verschwand eine der schönsten Bahnlinie Norddeutschlands.

Dem Eisenbahn-Kurier entzog die Stilllegung der „Innerstetalbahn“ auch die wesentliche Grundlage für die Hildesheimer Winter-Dampfzüge, die sich jahrelang im Februar nach Altenau bewegten. Stets gut gefüllt und unter viel beachteter Dampflok-Beförderung. Wagen des hierfür eingesetzten EK-Zuges werden heute noch von anderen Vereinen im Museumsbahnverkehr an anderen Stellen verwendet. Für die heute nicht mehr betriebsfähige Dampflok 24 009 gründete sich 2008 eine eigene Stiftung mit dem Ziel der Wiederherstellung dieser historisch wertvollen Maschine. Auf die wartet sie aktuell abgestellt im Ruhrgebiet aber immer noch.

Michael Hecht



Der EK-Winter-Sonderzug von Hildesheim nach St. Andreasberg West und zurück fuhr am 4.2.1973 leider nicht in einen schneebedeckten Südharz hinein. Da an seinem Ziel, in St. Andreasberg keine Möglichkeit zur Wendung der Sonderzug-Lok 24 009 vorhanden war, mußte diese Lok den genannten Zug von St. Andreasberg West bis Herzberg/Harz mit dem Tender voran schleppen. Erst hier konnte die 24er in der Bw-Außenstelle auf deren Drehscheibe gewendet werden. Auf dem obigen Bild ist sie gerade mit dem EK-Sonderzug auf dessen Rückfahrt am 4.2.1973 im Bhf. Herzberg eingetroffen und fährt hier nun alleine in die dortige Außenstelle vom Bw Northeim. Deren dachloser Loksuppen ist im rechten Bildteil zu sehen. Daneben pusiert eine 798/998-Schienenbuseinheit.

Foto: Michael Hecht.

Auf der Drehscheibe der Bw-Außenstelle Herzberg/Harz wurde die EK-Dampflok 24 009 im Verlauf der Rücktour-Beförderung des EK-Sonderzuges Hildesheim - St. Andreasberg West u. zurück am Nachmittag des 4.2.1973 dann gedreht, so daß sie diesen Sonderzug anschließend von Herzberg über Seesen, Bornum u. Derneburg nach Hildesheim mit dem Kessel voran 'richtig herum' befördern konnte. Während sich die EK-Dampflok 24 009, wie auf den neben stehenden Bildern zu sehen, auf der Drehscheibe des Bahnhofes von dem am Südwestende des Harzes gelegenen Herzberg befand, verließ diesen Bhf. nebenan an seinem Hausbahnsteig der von Odertal nach Bielefeld verkehrende Eilzug E 1872. Er und sein Gegenzug E 1865 (Bielefeld-Odertal) bestanden zum Aufnahmezeitpkt. aus einer Silberling-Wenduzug-einheit, die durchgehend von Bielefeld bis Odertal von einer 211-Diesellok des Bw Bielefeld befördert wurde!!! Am 4.2.1973 handelte es sich um die Maschine 211 009, wodurch sich in Herzberg/Harz zwei '009er-Lokomotiven' begegneten (24 009 und 211 009). Die Eilzüge Bielefeld-Herford-Altenbeken-Ottbergen-Northeim-Herzberg-Odertal und zurück bildeten ein interessantes Fern-Eilzugpaar und gehörten zugleich zu den wenigen Lokbespannten Regel-Reisezügen auf Südharz-Gleisen. Das o.a.Eilzugpaar verkehrte noch bis in die erste Hälfte der 1980er Jahre hinein. Ab 1975 wurden seine Züge aber von Bielefeld bis Altenbeken und umgek. von einer Elektrolok befördert. Von Altenbeken bis Odertal und zur. dann von einer 212-Diesellok des Bw Göttingen. Am 4.2.1973 fuhren die Züge E 1865 u. E 1872 aber noch durchgehend mit einer 211-Maschine d.Bw Bielefeld und auf dem unteren Bild

fährt E 1872, wie schon oben erwähnt, mit 211 009 aus dem Bhf. Herzberg/Harz hinaus.

Fotos:
Michael Hecht.



Auch im planmäßigen Betrieb des Bahnhofes Herzberg/Harz waren am Beginn des Jahres 1973 noch Dampflokomotiven anzutreffen. Dieser Bf. gehörte und gehört zu der von Northeim nach Nordhausen führenden 'Südharzstrecke', die bis 1990 noch unweit von ihrem Ost-Endpunkt durch die innerdeutsche Grenze geteilt war. Kurz vor Nordhausen gab es zu DDR-Zeiten den Eisenb.-Grenzübergang Ellrich, der auf DDR-Gebiet lag und ausschl. dem Güterzugverkehr diente. Aus Richtg. Northeim brachten Bundesbahn-Lokomotiven die Güterzüge bis Ellrich bzw. holten hier Güterzüge in Richtg. damaliger Bundesrepubl. ab. Es waren zumeist Güterzüge, die durchgehend vom Ruhrgebiet her in die DDR u. umgek. rollten und die DB bespannte diese Züge bis 1976 zwischen Altenbeken u. Herzberg sowie umgek. mit 44er-Dampflokomotiven des Bw Ottbergen. Von Herzberg bis Ellrich und umgek. wurden diese Züge von 50er-Dampflokomotiven des Bw Lehrte befördert. Dadurch fanden im Bf. Herzberg/Harz im Güterzugverkehr zu Zeiten der Dampftraktion oft Lokwechsel statt. Auf den neben stehenden Bildern erreicht am 4. Februar 1973 während des EK-Sonderzug-Aufenthaltes in Herzberg der Güterzug Dg 6767 (Hamm/Westf. Rbf - Herzberg/Harz) den Bahnhof der Südwest-Harzstadt Herzberg von Northeim her mit der DB-Dampflok 044 193 des Bw Ottbergen.



Ab 1976 wurden die grenzüberschreitenden Güterzüge der Südharzstrecke von Diesellokomotiven der Baureihe 216 ohne Lokwechsel in Herzberg durchgehend bis/ab Ellrich befördert. Heute verkehren auf der 'Südharzstrecke' Northeim - Nordhausen keine Güterzüge mehr und der Plan-Personenverkehr besteht hier nur noch aus Dieseltriebwagen der DB Regio AG.

Fotos: Michael Hecht.



Einem weiteren interessanten Fern-Eilzug auf 'Heckenexpress'- bzw. 'Bauernblitz'-Routen begegnete der von der Museums-Dampflok 24 009 beförderte EK-Winter-Sonderzug Hildesheim - St. Andreasberg West und zurück auf seiner Rückfahrt im letzten Foto-Tageslicht des 4.2.1973 im Bhf. von Seesen. Hier traf der genannte Sonderzug während seines Aufenthaltes den von der DB-Diesellok 216 004 gezogenen Eilzug E 1934 (Kreiensen-Hamburg mit Kurswagen Kreiensen-Kiel). Er und sein Gegenzug E 1935 (Hamburg-Kreiensen mit Kurswagen Kiel-Kreiensen) wurden zum Aufnahmezeitpunkt im Tages-Langlauf Kiel-Kreiensen und zurück von einer der auch als 'Lollos' bekannten Vorserien-216 befördert. Die waren damals im Bw Hamburg-Altona beheimatet und kamen durch den genannten Langlauf bis in den Südharz, was auch die obigen Bilder deutlich machen. Zwischen dem Mai 1972 und dem Mai 1973 erbrachte jeweils eine der 'Lollo's' den o. a. Lok-Langlauf Kiel-Kreiensen und zurück sogar an jedem Tag der Woche ! Danach übernahmen 220-Maschinen des Bw Lübeck diese Aufgabe. 216 004 wurde nach ihrer DB-Ausmusterung nach Italien verkauft, wo sie heute noch vorhanden ist. Den oben abgebildeten Fern-Eilzug gibt es in seinem Zuglauf seit 1988 nicht mehr, wie derartige Züge heute in Seesen und im Harz überhaupt totale Fehlanzeige sind. In und um Seesen fahren heute im Plan-Personenverkehr nur noch 648-Dieseltriebwagen der DB Regio AG. Fotos: Michael Hecht.

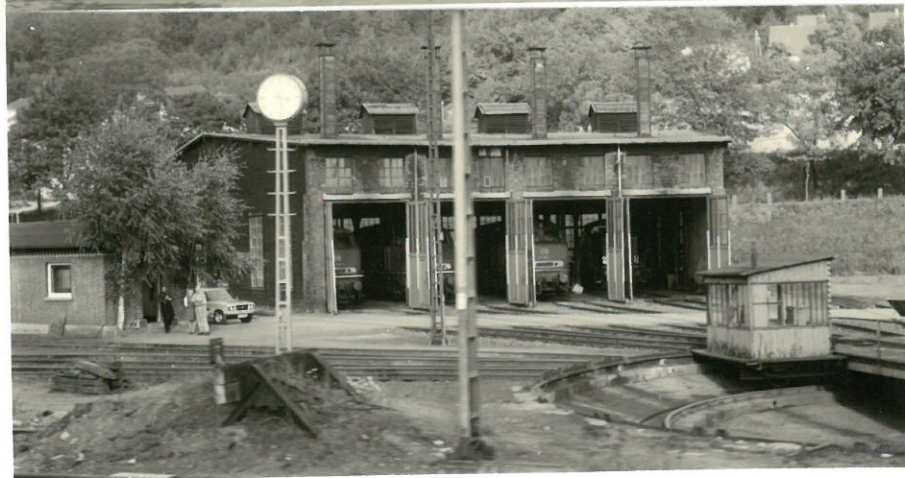
Weitere Bilder vom EK-Sonderzug Hildesheim-St. Andreasberg, dann Aufnahmen in St. Andreasberg, erscheinen in der nächsten Folge vom LBE-Express !

Am 24. September 1972 (SO) begegnete der auch damals von einer 'Lollo'-Diesellok beförderte Fern-Eilzug E 1934 (Kreiensen-Hamburg mit Kurswagen Kreiensen - Kiel) ebenfalls im Bhf. Seesen einem von der Dampflok 24 009 gezogenen EK-Sonderzug, der sich auf der Rückfahrt nach Hildesheim befand. Dieser Sonderzug fuhr am 24.9.1972 ins Weserbergland und bildete die Jungfern- und Premierentour für die Dampflok 24 009 im neuen EK-Eigentum. Kurz zuvor hatte der EK diese Dampflok in der DDR gekauft und ihre 'BRD'-Premierenfahrt führte auch über Seesen, wo der Sonderzug dieser Fahrt ebenfalls dem E 1934 begegnete. Den beförderte am 24.9.1972 im Langlauf Kreiensen-Kiel die DB-Diesellok 216 009. Sie fuhr in Seesen am dortigen Bw vorbei, wo das Dampfross 24 009 bei 'Lollo'-Vorbeifahrt gerade mit Wasser und Kohle versorgt wurde, was das zweite Bild von oben zeigt. Auf dem Bild darüber setzt sich 216 009 mit E 1934 im Zug Seesen zur Weiterfahrt in Richtg. Goslar in Bewegung. Auf die beschriebene und abgebildete Weise begegneten sich am 24.9.1972 auch in Seesen zwei interessante '009er-Lokomotiven': 24 009 und 216 009 !!!

Vorher war umgekehrt 24 009 mit dem o. a. EK-Sonderzug in Kreiensen an 216 009 vorbei gefahren, die im Lokschuppen der dortigen Bw-Außenstelle die kurze Pause zwischen ihren Langläufen Kiel-Kreiensen und Kreiensen-Kiel verbrachte. Die Vorserien-216 009 stand hier zwischen Serien-216 des Bw Braunschweig, was die unteren, aus dem vorbeifahrenden 24er-Sonderzug heraus aufgenommenen Bilder zeigen.

216 009 wurde im Juni 1978 von der DB ausgemustert u. noch im 2. Halbjahr des Jahres 1978 verschrottet.

Fotos:
Michael Hecht.



Die erste Schneefahrt als EK-Maschine absolvierte das 'Steppenpferd' 24 009 am 18.2.1973 (S0), als diese Lok den traditionellen EK-Winter-Sonderzug von Hildesheim nach Altenau im Oberharz und zurück zog. Dieser Zug blieb dem Motto dieser Art von EK-Zügen treu. Das lautete stets 'Rauch, Dampf und Schneesvergnügen'. Anders als bei der schneefreien Tour nach St. Andreasberg zwei Wochen zuvor, gab es alle drei genannten Elemente bei der EK-Altenau-Fahrt am 18.2.1973 sehr wohl zu erleben und zu genießen. Erstmals fuhr einer der EK-Sonderzüge mit EK-eigener Lok nach Altenau, das am dritten Februar-Sonntag des Jahres 1973 von einer hohen Schneedecke überzogen war. In der traf auch der EK-Sonderzug von Hildesheim mit seinem Dampfross 24 009 hier ein, wo ihn die neben stehenden Bilder im Altenauer Bhf. nach seiner Ankunft von Hildesheim zeigen. Die Sonne ließ sich allerdings an diesem Februar-Sonntag im Jahr 1973 in und um Altenau nicht blicken.

Fotos:
Michael Hecht.



Auf den schneebedeckten Gleisen des Bahnhofes Altenau/Harz rangierte sich die EK-Dampflok 24 009 langsam alleine vom Bahnsteig aus zur nahen Drehscheibe dieses Bahnhofes, die zugleich den Endpunkt der in Altenau endenden 'Innerstetalbahn' bildete. Auf dieser Scheibe wurde das 'Steppenpferd' per Kurbelantrieb gewendet, wobei auch Sonderzug-Passagiere bei der kräftezehrenden Betätigung dieses Antriebes halfen. Die meisten beließen es aber bei der Zuschauer-Rolle. Jenseits d. Drehscheibe und direkt am angrenzenden Berg hatte damals auch ein alter Reisezugwagen in Dauerabstellung seinen Platz, der auf dem unteren der nebenstehenden Bilder im Hintergrund zu sehen ist. Zeitweise beherbergte dieser Wagen auch eine Gastronomie.

Fotos:
Michael Hecht.



Schließlich war die Lok 24 009 im Altenauer Schnee gedreht und dampfte wieder in den benachbarten Bhf. zurück, um hier die EK-Museumswagen für die Rückfahrt nach Hildesheim zu übernehmen. An den Bahnsteig konnte der EK-Rücktour-Sonderzug aber noch nicht, weil sich hier noch ein Personenzug des Planverkehrs der Innerstetalbahn in Form eines DB-Akku-Triebwagens der Baureihe 515 aufhielt. Derartige Triebwagen teilten sich mit Schienenbussen den Regel-Personenverkehr zwischen Goslar und Altenau sowie umgekehrt in der Endphase der Innerstetalbahn. Lokbespannte Reisezüge kamen nur noch durch Sonderleistungen hierher. Der EK-Zug am 18.2.1973 mit Dampflok 24 009 gehörte dazu, wie es auch die neben stehenden Bilder zeigen. Auf dem unteren Bild ist im Hintergrund der oben erwähnte Plan-515 von/nach Goslar zu sehen.

Heute ist die Innerstetalbahn längst Geschichte. Diese landschaftlich schöne Harz-Bahnlinie konnte leider auch nicht als Museumsbahn gerettet werden, obwohl das durchaus gerechtfertigt gewesen wäre. Wurde nichts draus, so daß in Altenau seit langer Zeit keine Gleise mehr liegen.

Fotos:
Michael Hecht.

