

## **AN- UND ABREISE ZU UND VON DEN HAMBURGER EISENBAHNFREUNDE-AUSFLÜGEN IM MÄRZ 1973 UNTER WEITERER SONDERZUG-MITFAHRT AUF NORDDEUTSCHER GEBIRGSBAHN.**

Die Anreise zur Teilnahme an der am Sonntag, den 18. März 1973 von Aumühle nach Sülfeld und zurück durchgeführten VVM-Sonderzugfahrt fand nicht wie bei mir sonst üblich von Lübeck aus statt, sondern am Morgen des 18.03.1973 von Hannover aus.

Der Grund hierfür lag in meiner Teilnahme an einer Sonderzugfahrt der Eisenbahnfreunde Hannover e.V. (EFH), die am Vortag der o.a. VVM-Tour, also am Samstag, den 17.03.1973 von Hannover aus stattfand. Hierfür reiste ich bereits am Freitag, den 16.3.1973 gleich nach Arbeitsschluss mit den folgenden Zügen von Lübeck über Hamburg nach Hannover:

15.42 Uhr ab Lübeck Hbf nach Hamburg Hbf mit E 2027 (Lübeck - Hamburg, gezogen von 220 024).

16.50 Uhr ab Hamburg Hbf nach Hannover Hbf mit D 597 (Kiel - Stuttgart, "KONSUL" gezogen von 103 207).

Von Hannover unternahm ich am Abend des 16. März 1973 noch eine Kurz-Fahrt nach Braunschweig und zurück, wobei auf der Hintour der Nahschnellverkehrs zug N 2767 benutzt wurde. Der bestand aus einem VT-12-Dieseltriebzug (VT-12-alt!), wobei ich im Steuerwagen 913 606 fuhr. Zurück ging es dann im D 347 (Berlin - Hannover) hinter der Diesellok 220 074. In Hannover erfolgte dann Übernachtung bei einem Freund.

Nach Übernachtung in Hannover-Herrenhausen ging es für mich am Morgen des 17.3.1973 per Straßenbahn (damals noch eine echte Straßenbahn) zum Hbf von Hannover, wo um 8.12 Uhr die bereits erwähnte Sonderzugfahrt der Eisenbahnfreunde Hannover e. V. (EFH) begann. Ganz im Gegensatz zur VVM-Tour am Folgetag, die sich "nur" mit Dieseltraktion bewegte, bot die EFH-Fahrt am 17.3.1973 "Dampf satt". Von Hannover Hbf wurde zunächst über Nordstemmen, Elze, Alfeld und Kreiensen bis Northeim gefahren - und das mit der ölgefeuerten DB-Schnellzug-Dampflokomotive 012 063 vom Bw Rheine. Dieses Bw war ja im Frühjahr 1973 eines der letzten Refugien für DB-Schnellzug-Dampflokomotiven. Bis 1963 dampften die auch auf der seinerzeit einzigen zwischen Hannover und Göttingen verlaufenden "Nord-Süd-Strecke". Die heutige Schnellfahrstrecke gab es hier auch 1973 noch nicht; aber der Dampfbetrieb auf der alten, weitgehend durchs Leinetal hindurch führenden "Nord-Süd-Strecke" war im März 1973 fast schon zehn Jahre lang Geschichte. Zum Sommerfahrplan 1963 wurde hier der elektrische Fahrbetrieb eröffnet und es ging die Zeit zu Ende, als hier Dampflokomotiven der Baureihen 01 und 01.10 die vielen und schweren Fern-Reisezüge schleppten.

Am 17.3.1973 wurde diese Zeit aber noch einmal kurz wieder wach, als der o.a. EFH-Sonderzug mit Lok 012 063 von Hannover nach Northeim über die Gleise der Nord-Süd-Strecke dampfte. Von Northeim bis Bodenfelde rollte dieser Sonderzug mit der genannten Lok auf der Strecke Northeim - Altenbeken weiter bis Bodenfelde. Die genannte, nicht elektrifizierte Strecke besaß vor dem 2. Weltkrieg ebenfalls Fern-Reisezugverkehr und 1973 fand man hier als letzten Rest davon Fern-Eilzüge vom Harz, von Braunschweig und von Göttingen ins Ruhrgebiet und zum Rhein sowie umgekehrt.

Auch viele Güterzüge rollten hier 1973 noch; befördert von den legendären 44er Dampflokomotiven des Bw Ottbergen. Alles vorbei. Heute fahren auf der genannten, inzwischen eingeleisigen Strecke nur noch Züge des regionalen Personenverkehrs, die aus 648-Dieseltriebwagen der DB-Regio AG bestehen. Güterzüge findet man hier nicht mehr.

Der beschriebene EFH-Sonderzug wechselte im Verlauf der Bahnlinie Northeim - Altenbeken am 17.3.1973 in deren Bahnhof Bodenfelde seine Fahrtrichtung, um von hier aus die eingeleisige Strecke nach Göttingen zu benutzen. Hierzu wurde die Dampflok 012 063 in Bodenfelde ans andere Zugende umgesetzt, so daß sie nun mit dem Tender voraus fuhr. Auch die Bahnlinie Bodenfelde - Göttingen verfügte 1973 noch über Fern-Eilzüge und ebenfalls hier rollen heute nur noch Regionalzüge in Form von DB-648.

In Göttingen legte der o.a. Sonderzug eine Pause ein, in der die Dampflok 012 063 auf der Drehscheibe im dortigen Bw gewendet wurde, so daß sie diesen Sonderzug wieder "richtig herum" weiter befördern konnte. Der fuhr von Göttingen aus auf der Strecke über Dransfeld weiter bis nach Hannoversch Münden. Die genannte Strecke bildete einen von einst zwei zwischen Göttingen und Kassel vorhandenen Schienenwegen. Der eine führte direkt über Dransfeld nach Hannoversch Münden und weiter von dort ins benachbarte Kassel. Der zweite verlief über Eichenberg bis Hann.-Münden und schloss dort an die o.a. Direktstrecke an.

Die von Hannover nach Kassel und umgekehrt fahrenden Fern-Reisezüge wurden bis 1964 teilweise zwischen Göttingen und Hann. Münden auf dem Weg über Dransfeld geführt, obwohl diese Gleise hier steigungsreich durch gebirgige Landschaft inkl. der Dransfelder Rampe führten. Einige Fern-Reisezüge fuhren von Göttingen nach Kassel und umgekehrt aber auch über Eichenberg und als 1964 auf dieser Strecke der elektrische Fahrbetrieb möglich war, verlegte man den gesamten von Göttingen nach Hann. Münden und Kassel sowie umgekehrt rollenden Fernzug-Verkehr auf den Weg über Eichenberg. Der Schienenweg von Göttingen über Dransfeld nach Hann. Münden diente danach nur noch lokalen Aufgaben mit wenigen Lokal-Personenzügen, deren Zahl sich mehr und mehr reduzierte. 1980 legte die DB den Nordteil der Strecke Göttingen - Dransfeld - Hannoversch Münden still. Dieses auch, weil ihre Trasse, insbesondere im Bereich von Göttingen, dem damaligen Neubau der Schnellfahrstrecke Hannover - Fulda weichen musste. Bis 1995 folgte dann auch der Südteil dieser Strecke. Bis zuletzt erinnerte die Bahnlinie Göttingen - Dransfeld - Hannoversch Münden gleis- und anlagenmäßig an die Zeiten, als hier noch Fernzüge rollten. Für den Durchgangs-Zugverkehr spielte diese Bahnlinie nach 1964 kaum noch eine Rolle; außer für Umleitungsfahrten bei Betriebsstörungen auf der Verbindung Göttingen - Eichenberg - Hann. Münden.

Als die Strecke Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden durch die Stilllegung ab 1980 durchgehend nicht mehr zur Verfügung stand, gab es für einige Jahre von Göttingen nach Kassel nur einen Schienenweg, nämlich den über Eichenberg. Das änderte sich erst wieder 1991, als die Schnellfahrstrecke (SFS) Hannover - Fulda eröffnet wurde. Sie schuf wieder einen zweiten Schienenweg von Göttingen nach Kassel, der hier gar nicht mal so weit entfernt von der ehemaligen Bahnlinie Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden verläuft. Zur Bewältigung des schwierigen und gebirgigen Gebietes, in dem diese Bahnlinie verlief, aber auch die o.a. Schnellfahrstrecke gebaut wurde, legte man für diese Neubaustrecke aufwendige Tunnel- und Brückenanlagen zwischen Göttingen und Kassel an.

Nach Eröffnung der SFS Hannover - Fulda wurde 1991 der gesamte Fern-Reisezugverkehr zwischen Göttingen und Kassel abermals verlegt. Nun vom Weg über Eichenberg auf die neue SFS, wo er hier heute noch rollt. Jetzt sämtlich mit ICE- und IC-Zügen.

Als am 17.3.1973 der beschriebene EFH-Sonderzug im Stile schon damals vergangener Fern-Reisezugzeiten durch das südliche Gebiet der BD Hannover dampfte, lag die Schnellfahrstrecke, die seit 1991 durch dieses Gebiet verläuft, noch in zeitlicher Ferne. Ihr Bau sollte erst einige Monate nach der Fahrt dieses Sonderzuges etwas zaghaft am 13.8.1973 (1. Spatenstich) in Hannover beginnen. Deshalb stand ihm zur Weiterfahrt ab Göttingen auch noch die alte Strecke der einstigen "Hannoverschen Südbahn" von Göttingen über Dransfeld bis Hannoversch Münden zur Verfügung. 1973 verfügte diese Strecke über nur noch wenig Regel-Zugverkehr. Da fuhren hier im Personenverkehr nur noch drei N-Zugpaare, zwei davon an Werktagen (also auch samstags), eins nur Mo. - Fr. Da kam auch ein N-Zug von Herzberg/Harz an Werktagen, ein anderer von Northeim. Alle diese N-Züge fuhren ab/bis Hann. Münden und bestanden aus lokbespannten Fahrzeuggarnituren, bei denen die Lok jeweils eine 212-Maschine des Bw Göttingen war. Ein N-Zug fuhr bis 1974 sogar noch von Göttingen nach Hann. Münden mit einer Dampflok der Baur. 044 (Bw Ottbergen). Hinzu kam zum genannten Personenverkehr wenig lokaler Güterzugverkehr, mit dem vor allem der Bhf. Dransfeld bedient wurde.

Viel war also nicht mehr los auf der o.a. Strecke, auf der einst auch Schnellzüge rollten und die wegen ihrer Topografie auch den Beinamen "Norddeutsche Gebirgsbahn" oder "Hannoversche Gebirgsbahn" trug. Von Göttingen bis ins luftlinienmäßig nur 10 Km entfernte Dransfeld hatte diese Strecke einen Höhenunterschied von 161 m zu bewältigen und dabei auch die Wasserscheide zwischen den Flüssen Leine und Weser zu überwinden. Der Bahnbau gelang in dem südwestlich von Göttingen geländemäßig schwierigen Gebiet zur Zeit der Errichtung der "Hannoverschen Südbahn" in den 1850er Jahren nur durch die Schaffung einer großen Schleifenführung, die den Bahnweg von Göttingen bis Dransfeld auf 16 Km ausdehnte.

Trotzdem ließen sich auch in dieser Schleifenstrecke Steigungen von 1:64 bis 1:70 nicht vermeiden. Die berühmte Dransfelder Rampe entstand, die den südlichsten Teil der Hannoverschen Ursprungs-Südbahn auf eine Höhe von 308 m in Dransfeld führte. Von dort führt diese Bahn steil hinunter zum Zusammenfluss von Fulda und Werra als Strombildung des Weserflusses in Münden (später Hannoversch Münden genannt) in tatsächlicher Rampenstrecke. Hier waren Neigungsbereiche von 1:78 und Gleisbogenradien von bis zu 200 m nicht zu vermeiden. Kurz vor Münden war auch der Bau eines 325 m langen Tunnels nahe der Ortschaft Volkmarshausen notwendig und in der Stadt Hannoversch Münden selbst der Bau einer langen Brücke, auf der der südlichste Teil der o.a. Ursprungs-Bahn den Werra-Fluss überquerte.

Wegen ihrer Führung durch geländemäßig und topographisch nicht ganz einfaches Gebiet zwischen Solling-Gebirge und Reinhardswald wurde die Eisenbahnstrecke Göttingen - Dransfeld - Hannoversch Münden einst auch als "Norddeutsche Gebirgsbahn" oder "Hannoversche Gebirgsbahn" bezeichnet. Das bei Bau der Bahnverbindung Hannover - Kassel in ihrer Ursprungs-Streckenführung in den 1850er Jahren an deren Südende ab Göttingen der schwierige Gebirgsverlauf über Dransfeld und nicht die einfachere Streckenführung über Eichenberg und Witzenhausen gewählt wurde, lag an der Tatsache, daß die o.a. Bahnverbindung

ausschl. auf dem Gebiet des damals noch existenten Königreichs Hannover verlaufen sollte. Dieses Königreich bezahlte auch den Bau der genannten Bahnverbindung und übertrug den Betrieb darauf nach ihrer Fertigstellung der "Hannöverschen Staatsbahn". Die Streckenführung der "Hannöverschen Südbahn" über Eichenberg und Witzenhausen hätte südlich von Göttingen in wesentlichen Bereichen auf kurhessischem Gebiet erfolgen müssen, was der hannoversche Staat auf jeden Fall vermeiden wollte, auch wenn sich der Bahnbau und Bahnbetrieb hier wegen leichter Geländegegebenheiten wesentlich einfacher und billiger gestaltet hätte. Allerdings war auch hier die Wasserscheide zwischen den Flüssen Leine und Werra zu überwinden und im Eisenbahn-Streckenbau ein Höhenunterschied von 84 m zwischen Göttingen und Witzenhausen zu überwinden (Vergleich Göttingen - Dransfeld 161 m Höhenunterschied), was aber weitaus einfacher geworden war. Auch von der Gesamt-Entfernung her bestand zwischen den Streckenführungen über Dransfeld und über Eichenberg nur wenig Unterschied. Der Weg über Eichenberg war gerade mal 8 Km länger als der über Dransfeld. (Göttingen - Dransfeld -Hann. Münden 34 Km, Göttingen - Eichenberg - Hann. Münden 42 Km). Trotzdem beharrte das Königreich Hannover auf den Bau seiner Gebirgsbahn von Göttingen nach Münden, für die auch Bergleute aus dem Harz herangezogen wurden und deren Betrieb dann nach Fertigstellung starke Lokomotiven erforderte, deren Fabrikation seinerzeit ebenfalls nicht einfach war.

Im Mai 1856 war der gesamte Schienenweg von Hannover bis nach Hannöversch Münden fertiggestellt. Im September 1856 konnte durchgehend von Hannover bis Kassel gefahren werden, wobei der 24 Km lange Streckenabschnitt von Münden bis ins benachbarte kurhessische Kassel auch von der Hannöverschen Staatsbahn gebaut worden war und zu ihrem Streckennetz gehörte. Nur ein sehr kleiner Teil dieses Streckenabschnittes verlief auf kurhessischem Gebiet.

Im Verlauf der Gesamtstrecke Hannover - Kassel hatte alleine der Bau von deren Abschnitt Göttingen - Dransfeld - Münden fünf Jahre gedauert. Für den schwierigen Betrieb auf diesem Abschnitt beschaffte die Hannöversche Staatsbahn beim britischen Lokhersteller Wilson in Leeds bereits 1853 sechs neuartige und sehr starke Dreikuppler-Dampf-Lokomotiven, deren Einsatz auf der "Hannöverschen Gebirgsbahn" aber nicht zufriedenstellend verlief, so daß sie schon 1857 durch sechs C-Tender-Dampflokomotiven der Lokfabrik Egestorf (Hannover) ersetzt wurden. Auf Schlepptender hatte man bei diesen Lokomotiven bewußt verzichtet, um die Wagenzahl der von ihnen beförderten Züge erhöhen zu können. Alle Züge von Göttingen nach Münden und umgekehrt mußten von drei Lokomotiven befördert werden - zwei an der Zugspitze, eine am Zugende. In Göttingen entstand für die auf der "Gebirgsbahn" eingesetzten Lokomotiven eine eigene Werkstatt, aus der später ein großes Dampflok-Bw für mehrere Lok-Typen und Lok-Baureihen wurde.

1866 wurden das Königreich Hannover sowie das benachbarte Kurhessen von Preußen annektiert und hörten als eigene Staaten auf zu bestehen. Das bedeutete, daß hier nun auch die Eisenbahn unter der Hoheit vom Königreich Preußen stand, das sich schnell um eine Eisenbahnverbindung von Göttingen über Eichenberg nach Kassel bemühte. Diese stand ab 1872 zur Verfügung. Zunächst noch mit einem Umweg über Arenshausen (und dortigem Fahrtrichtungswechsel), ab 1876 dann aber glatt auf direkten Weg.

Fern-Reisezüge wurden damals zwischen Göttingen und Hann. Münden mehr und mehr auf dem neuen, betrieblich einfacheren Weg über Eichenberg geführt.

Auf dem Streckenabschnitt Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden verblieben schließlich nur noch lokale Personenzüge und leichte Güterzüge. Die Lokfabrik Henschel in Kassel nutzte diesen Streckenabschnitt außerdem wegen seiner gebirgigen Gleisführung gerne für Abnahme- und Versuchsfahrten neuer bei Henschel gebauter oder hier reparierter Lokomotiven.

Im 2. Weltkrieg verlor der o.a. Streckenabschnitt im Frühjahr 1942 zwischen Dransfeld und Hann. Münden sein zweites Gleis. Es wurde für anderweitigen kriegsbedingten Streckenbau benötigt. In jener Zeit rollte hier aber auch wieder ein Schnellzug. Von 1945 bis 1949 war diese Strecke allerdings dann wegen der Zerstörung der Werra-Brücke in Hann. Münden unterbrochen.

Als sie wieder durchgehend zur Verfügung stand, verlegte die Deutsche Bundesbahn als neue Besitzerin und Betreiberin der "Norddeutschen Gebirgsbahn" wieder mehr Fern-Reisezüge für deren Fahrt zwischen Göttingen und Hann. Münden auf den Weg über Dransfeld. Dieses weil im nun geteilten Deutschland der Fern-Reisezugverkehr von Norddeutschland nach Süddeutschland und umgekehrt durch die neue damalige Bundesrepublik hindurch sehr stark angewachsen war. Da war man froh, daß mit der Strecke Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden ein zusätzlicher Weg für die Schienenstränge von Nord nach Süd und umgekehrt zur Verfügung stand, der nun auch wieder fleißig genutzt wurde. Hier rollten nun Schnell- und Fernschnellzüge. Einige von ihnen befuhren die o.a. Strecke sogar mit V-200-Diesellokomotiven oder sie bestanden aus Diesel-Schnelltriebwagen der Baureihe VT 08! Die meisten D- und F-Züge bewältigten die "Norddeutsche Gebirgsbahn" aber mit Dampflokomotiven, wobei viele dieser Züge mit Schublok auf den Rampenstrecken fuhren. Schwere Güterzüge nahmen aber den Weg über Eichenberg oder fuhren zwischen Kassel und Hannover über Altenbeken und Hameln sowie umgekehrt.

In jener Zeit neuer "Schnellzug-Blüte" auf der Strecke Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden fiel auch ein Unfall auf dieser Strecke, als hier 1955 einer der VT-10-Glieder-Triebzüge, in Form von VT 10 501 der DB, der die genannte Strecke auf seiner Fahrt als Fernschnell-Triebwagen "Senator" (Hamburg - Frankfurt/M. und zurück) benutzte, in ihrem Verlauf wegen eines Steinschlages am Volkmarshäuser Tunnel entgleiste.

Die o.a. Strecke wurde als Zweit-Route zwischen Göttingen und Hannoversch Münden auch weiterhin betrieben, weil der Bahnhof Eichenberg sehr nahe der DDR-Grenze lag und in Zeiten des "Kalten Krieges" für den Ernstfall eine schnelle Blockierung dieses Bahnhofes durch Truppen des "Warschauer Paktes" befürchtet wurde und damit eine Unterbrechung des wichtigen Nord-Süd-Schienenweges. Die Dransfeld-Strecke hätte in diesem Fall als Ausweichroute zur Verfügung gestanden.

Wegen dieser Rolle überlegte man sogar in der Konzeption der Elektrifizierung für die Bahnverbindung von Hannover bis Göttingen sowie ihrer südlichen Fortsetzungen bis Bebra und Kassel ebenfalls eine Umstellung der Strecke Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden auf elektr. Betrieb. Allerdings bedeutete der in dieser Strecke gehörende "Volkmarshäuser Tunnel" wegen seines geringen Tunnelprofils ein bauliches Hindernis, weswegen man auf ihre Elektrifizierung verzichtete. Von Göttingen nach Kassel wurde der Fahrdraht nur auf dem Weg über Eichenberg gespannt, wo ab Ende Sept. 1964 elektrisch gefahren werden konnte.

Als Folge dieser Umstellung wurden zum gleichen Zeitpunkt alle Fern-Reisezüge auf den o.a. Weg verlegt, womit über Dransfeld abermals keine Züge des Fernverkehrs mehr rollten. Es verblieben hier wie schon erwähnt nur noch einige Lokal-Personenzüge und geringer Lokal-Güterverkehr. Unabhängig davon hielt man aber die Strecke Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden für Umleitungsfahrten auch für den Fernverkehr ständig betriebsbereit.

Das änderte sich erst 1980, als ein Teil der Trasse ihres Nordbereiches für den Bau der neuen Schnellfahrstrecke Hannover - Fulda benötigt wurde. Deshalb wurde die Strecke Göttingen - Dransfeld - Hannoversch Münden am 31.5.1980 zwischen Göttingen und Dransfeld für den Gesamtverkehr stillgelegt. Zwischen Hann.-Münden und Dransfeld verblieb danach nur noch geringer Güterverkehr.

Übrigens hatte die o.a. Strecke trotz ihrer anhaltenden Bedeutung als Ausweich- und Umleitungsrouten 1962 auch zwischen Göttingen und Groß Ellershausen ihr zweites Gleis verloren, so daß sie danach nur noch zwischen Groß Ellershausen und Dransfeld zweigleisig war. Und dieser Abschnitt entfiel mit der Gesamt-Stillegung der Teilstrecke Göttingen - Dransfeld am 31.5.1980. Danach stand erstmal zwischen Göttingen und Hann. Münden nur ein durchgehender Schienenweg zur Verfügung - der über Eichenberg. Als auf diesem Weg 1985 ein Dambruch die Bahnstrecke für mehrere Wochen unterbrach, mußten alle Fernzüge zwischen Hannover und Kassel/Bebra über Hameln und Altenbeken umgeleitet werden. Die Ausweichstrecke über Dransfeld stand wegen ihrer Teilstillegung für Umleitungsfahrten nicht mehr zur Verfügung.

Und den noch vorhandenen Resten dieser ehemaligen Umleitungsstrecke stand auch keine lange Zukunft mehr bevor. Am 1.2.1991 wurde ihr Abschnitt Oberscheden - Dransfeld stillgelegt und zwischen Hann. Münden und Oberscheden endete der planmäßige, zuletzt nur noch mit Diesel-Rangierlokomotiven durchgeführte Güterzugverkehr am 1.10.1994. Danach fuhr nochmal im April 1995 eine einzelne DB-Lok der Baureihe 365 von Hann. Münden nach Oberscheden und zurück. Im Sept. 1995 wurden in diesem Rest-Streckenabschnitt der "Volkmarshäuser Tunnel" und die Werrabrücke für baufällig erklärt und am 9.10.1995 wurde auch dieser Abschnitt offiziell stillgelegt.

Für die Rolle als Umleitungs- und Ausweichstrecke hätte die Bahnverbindung Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden ohnehin keine Bedeutung mehr gehabt. Die Teilung Deutschlands war vorbei und zwischen Göttingen und Kassel stand ab Mai 1991 erneut ein zweiter Schienenweg außerhalb dem über Eichenberg zur Verfügung. Dieses durch die neue Schnellfahrstrecke (SFS) Hannover - Kassel - Fulda. Von Göttingen nach Kassel verlief diese SFS nur wenig östlich der einstigen über Dransfeld verlaufenden "Norddeutschen Gebirgsbahn". Im Gegensatz zu dieser wurde die SFS Hannover - Fulda aber von Göttingen nach Kassel in völlig gerader Streckenführung ohne irgendwelche Kurven gebaut. Was nur durch Errichtung größerer Tunnel- und Brückenanlagen möglich war. Deshalb verwundert es auch nicht, daß vom 30 Km langen SFS-Abschnitt Göttingen - Kassel 20 Km unterirdisch verlaufen. Dieser Abschnitt verläuft durch den 4.225 m langen "Rauheberg-Tunnel" und den 10.514 m langen "Mündener Tunnel" hindurch. Letzterer ist der zweitlängste DB-Tunnel. Bis zum Bau der beiden genannten Tunnel im Gebiet zwischen Göttingen und Kassel und nahe von Dransfeld und Hann. Münden war der Kaiser-Wilhelm-Tunnel in Cochem/Mosel mit seinen 4.203 m der längste DB-Tunnel. Beide eben genannten SFS-Tunnel übertrafen diese Länge!

Der Bau des SFS-Bereiches von Göttingen bis Kassel stellte bei Errichtung des SFS-Gesamtstrecke Hannover - Fulda auch deren schwierigsten Teil dar - ähnlich wie an fast gleicher Stelle der Bau der "Hannoverschen Südbahn" 130 Jahre zuvor. Nur verfügte man beim SFS-Bau über völlig andere und fortschrittlichere Techniken. Errichtet wurden hier auch im erwähnten Bereich die großen Brücken bei Hedemünden (zur Werra-Überquerung) und in Kragenhof (zur Fulda-Überquerung). Die neue SFS verkürzte den Schienenweg von Göttingen nach Kassel auf 30 Km. Über Dransfeld betrug die Schienenentfernung hier einst 58 Km, über Eichenberg beträgt sie noch heute 66 Km. Der gesamte Fern-Reisezugverkehr rollt heute zwischen Göttingen und Kassel sowie umgekehrt mit 200 km/h über die SFS. Fahrzeit hier 17 - 18 Minuten (ICE). Einst über Dransfeld 65 Minuten und über Eichenberg 45 Minuten (Schnellzüge).

Auf der Dransfelder Strecke verschwanden nach deren Stilllegung alle Gleise, soweit das zweite Gleis hier nicht abschnittsweise schon vorher abgebaut war. Von Göttingen bis Dransfeld wurde das Streckengleis 1982 demontiert, von Hann. Münden bis Oberscheden verschwand es im Jahr 2000 und von Oberscheden bis Dransfeld 2006/2007.

Daran dachte aber im EFH-Sonderzug von Hannover noch niemand, als der sich am Nachmittag, des 17.3.1973 unter Volldampf von Göttingen über Dransfeld nach Hannoversch Münden begab. Diese Strecke war noch durchgehend befahrbar und es verkehrten auf ihr sogar noch planmäßige Nahverkehrszüge, von denen 1973 einer noch von einer Dampflok gezogen wurde. Deshalb stellte der o.a. Sonderzug auf der genannten Strecke nicht mal so eine große Besonderheit dar. Allerdings bot er hier mit seinen vielen Wagen als langer Zug doch mehr das Bild, das hier bis 1964 auch einige Plan-Schnellzüge vermittelten. Und wie die meisten dieser Züge befuhr auch der EFH-Sonderzug von Hannover die "Norddeutsche Gebirgsbahn" am 17.3.1973 teilweise mit zwei Dampflokomotiven. Vorne wurde die lange Wagenkette ab Göttingen erneut von der ölgefeuerten Maschine 012 063 gezogen, hinten wurde diese Kette kräftig von der kohlegefeuerten Maschine 044 149 des Bw Ottbergen auf der Steigungsstrecke bis Dransfeld geschoben. Sie fuhr ab Göttingen in diesem Sonderzug als Schublok auf dem genannten Teilstück mit.

Auf einer Brücke ging es dabei noch in Göttingen über die Autobahn A 7 hinweg und anschließend in steter Kurven- und Steigungsfahrt durch waldreiche Landschaft hindurch bis Dransfeld, wo der Sonderzug im dortigen Bahnhof eine weitere Pause einlegte. Auch hier konnte man nochmal die Atmosphäre einstiger Nord-Süd-Strecken-Züge genießen, denn von Göttingen bis Hann. Münden bewegte sich der beschriebene EFH-Sonderzug auf einem Nord-Süd-Streckenteil, der keinen Fahrdrabt besaß, im Gegensatz zu den anderen Teilen dieser Gesamt-Bahnverbindung, auf denen die elektrische Traktion 1973 längst Betriebsalltag war.

Von Dransfeld aus rollte der o.a. Sonderzug dann auf der Rampenstrecke vorsichtig nach Hannoversch Münden hinunter und fuhr dabei auch durch den 325 m langen "Volkmarshäuser Tunnel" hindurch und anschließend auf der Werratalbrücke in den Bahnhof der Stadt Hannoversch Münden in Niedersachsens äußersten Süden hinein.

Hier war das Ziel dieses Sonderzuges erreicht und von hier fuhr er nach Fahrtrichtungswechsel um 16.36 Uhr auch zurück nach Hannover - seinem Ausgangspunkt. Dieses im Schlepp der Güterzug-Dampflok 044 149, die schon von Göttingen bis Dransfeld als zweite Lok am Zugschluss fungierte.

Von dort fuhr sie „Lz“ alleine nach Göttingen zurück und von dort nach Drehscheiben-Wendung im Bw über Eichenberg nach Hann. Münden, wo sie den beschriebenen EFH-Sonderzug zu dessen Rückbeförderung nach Hannover übernahm. Nachdem Lok 012 063 abgehängt worden war, begann diese Rücktour, wobei die Fahrt von Hannoversch Münden nach Göttingen unter Fahrdraht über Eichenberg ging. Von Göttingen bis Hannover schleppte 044 149 dann den nun von Hannoversch Münden nach Hannover fahrenden EFH-Sonderzug ebenfalls unter Fahrdraht über Nörten-Hardenberg, Northeim, Kreiensen, Alfeld, Elze, Nordstemmen und Sarstedt wieder in die niedersächsische Landeshauptstadt zurück, wo die beschriebene eindrucksvolle EFH-Dampfzugfahrt endete.

Im Verlauf der von ihr benutzten Strecke Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden wurde auf weiten Bereichen von deren Trasse nach Stilllegung und Gleisabbruch ein Rad- und Wanderweg angelegt, der heute zum niedersächsischen Radfernweg "Weser-Harz-Heide" gehört. Einzelne Streckenteile wurden auch als Teil-Grundstücke verkauft oder als Ausgleichsflächen für in Verbindung mit dem SFS-Bau stehende Grundstücks-Übernahmen verwendet. Mit Ausnahme des Bahnhofsgebäudes in Dransfeld wurden alle Gebäude der Unterwegs-Stationen an der o.a. Strecke abgebrochen. Der ehemalige Bahnhofsbau in Dransfeld ist heute ein privates Wohnhaus. Im Gelände eines nahen Seniorenheimes erinnern eine dort aufgestellte 323-Kleinlok und ein 798-Schienenbus an die einstigen Eisenbahnzeiten in Dransfeld. Nicht weit von dieser süd-niedersächsischen Ortschaft entfernt flitzen heute die ICE- und IC-Züge auf der nun auch schon fast 30 Jahre alten SFS durch Süd-Niedersachsen mit Höchstgeschwindigkeiten des 200-km/h-Bereiches. Von "Opa's alter Eisenbahn" sind hier unter anderem noch der heute funktionslose und leere "Volkmarshäuser Tunnel" und die alte Werratal-Eisenbahnbrücke in Hannoversch Münden übrig geblieben.

Im Bahnhof dieser Stadt, der sich heute anlagen- und gleismäßig stark vereinfacht präsentiert, halten längst keine Fern-Reisezüge mehr. Die fahren hier planmäßig nicht mal mehr. Der Bahnhof von Hannoversch Münden wird im Personenverkehr nur noch von Regionalzügen bedient, wobei es sich sämtlich um Triebwagen und Triebzüge der DB-Regio AG und der Cantus-Gesellschaft handelt.

Der Personenbahnhof in Göttingen hat schon mit dem SFS-Bau sein Bild stark verändert. Das Bw ist hier längst geschlossen und aufgelöst, ebenso wie das einstige Groß-Aw, dessen Lok-Richthalle heute eine Veranstaltungshalle ist.

Auf der alten, nördlich von Göttingen weitgehend durch das Leinetal hindurch führenden Nord-Süd-Strecke bestimmen heute auf dem Teilstück Göttingen – Hannover im Personenverkehr die doppelstöckigen Wendezüge der Metronom-Gesellschaft das Geschehen. Fern-Reisezüge rollen hier nur nochmal bei Betriebsstörungen oder Bauarbeiten auf der benachbarten Schnellfahrstrecke.

Die Eisenbahnfreunde Hannover e.V. (EFH) gibt es immer noch. 60 Jahre alt wird dieser Verein 2019. Aber die Zeiten langer und unvergessener Sonderzüge im Stil des eben beschriebenen von 1973 sind auch hier längst vorbei. Sonderzüge beschränken sich bei den EFH wenn überhaupt heute auf Kurzstrecken unter Einsatz von Einzel-Triebwagen. Die Schnellzug-Dampflok 012 063 (bis 1968 = 01 1063) wurde nach ihrer DB-Ausmusterung als Lok-Denkmal vor dem Braunschweiger Hbf aufgestellt, wo sie heute noch an die Zeiten des Dampflokbetriebes bei der einstigen BD Hannover erinnert. Die Lok 044 wurde dagegen nach ihrer Ausmusterung Mitte der 1970er Jahre verschrottet.



Dampf-Sonderzüge wie der EFH-Zug vom März 1973 fahren immerhin sogar unter Organisation anderer Vereine und Gruppierungen sogar heute noch mit Maschinen, die die Ausmusterung überlebten und eine zweite Karriere als betriebsfähige Museums-Lokomotiven starteten. Auch ölgefeuerte 01.10 bzw. 012er gehörten und gehören dazu! Die Begleitumstände derartiger Züge sind heute aber anders und eine Fahrt wie sie die EFH am 17.3.1973 anboten und veranstalteten, wäre heute wenn überhaupt nur noch sehr schwierig durchführbar. Ganz abgesehen davon, daß es die „Norddeutsche Gebirgsbahn“ Göttingen – Dransfeld – Hann. Münden nicht mehr gibt.

Ich konnte sie auch mit dem o. a. EFH-Zug nochmal durchgehend befahren. Nach dieser interessanten und schönen Tagesreise auf alten „Nord-Süd-Strecken“-Spuren im Stil vergangener Zeiten schloss sich für mich eine zweite Übernachtung in Hannover vom 17. auf den 18. März 1973 an. Nach der verließ ich die niedersächsische Landeshauptstadt am Morgen des 18.3.1973 bereits um 5.09 Uhr mit dem D 596 (Stuttgart – Hamburg), mit dem ich hinter DB-Ellok 103 201 bis Hamburg Hbf fuhr. Von hier ging es um 7.04 Uhr im S-Bahn-Triebzug 470 119 / 419 nach Aumühle, wo um 8.00 Uhr der bereits beschriebene VVM-Sonderzug nach Sülfeld abfuhr. Von der Thematik her war dieser Zug natürlich ganz anders als der EFH-Sonderzug am Vortag und er bot auch im Gegensatz zu diesem keinerlei Dampflokeinsatzes. Trotzdem war auch er sehr interessant und ermöglichte eine ebenfalls reizvolle Tour.

Nach meiner Mitfahrt im o. a. VVM-Sonderzug, die am frühen Abend des 18.3.1973 auch wieder in Aumühle endete, fuhr ich von hier aus um 18.35 Uhr im S-Bahn-Triebzug 470 109 / 409 zum Hamburger Hbf. Um 19.30 Uhr rollte ich von hier um 19.30 Uhr im E 2036 (Hamburg – Lübeck) von der Elbe an die Trave. Die Wendezugeinheit des E 2036 wurde damals von 220 007 geschoben – heute ist sie DB-Museumslok.

In Lübeck Hbf endete dann am Abend des 18.3.1973 ein schönes Eisenbahn-Wochenende mit zwei interessanten Sonderzügen. 1973 waren ja noch Eisenbahnfreunde-Sonderfahrten in zeitlich sehr kurzer Folge auch in Norddeutschland noch üblich, was heute hier längst Geschichte ist. Zwischen derartigen Touren liegen nördlich vom Main bei deutlich reduzierter Gesamtzahl größere zeitliche Lücken. In Süddeutschland und in einigen östlichen Regionen gibt es aber auch heute noch derartige Touren relativ oft hintereinander, wie es einst ebenfalls im nördlichen Deutschland Usus war.

Ebenfalls (und gerade) 1973, als im „hohen BRD-Norden“ am 31.3.1973 mit der FdE-Sonderwagen-Fahrt Hamburg – Schnega eine weitere bemerkenswerte Eisenbahnfreunde-Exkursion auf dem Programm stand. Zur Teilnahme an dieser Fahrt fuhr ich von Lübeck Hbf nach Hamburg Hbf am Morgen des 31.3.1973 (7.05 Uhr ab Lübeck Hbf) im E 2009 (Lübeck – Hamburg), den DB-Diesellok 220 044 beförderte. Zurück von Hamburg nach Lübeck ging es nach der o. a. FdE-Fahrt im E 2032 (Hamburg – Lübeck, Hamburg Hbf ab 17.50 Uhr) mit 220 021.

Wie schon an anderer Stelle angemerkt waren also auch die An- und Abreisefahrten zu und von den Bahnfan-Touren in den 1970er Jahren Reisen mit Rollmaterial, das heute als museal und nostalgisch zu werten ist. Damals empfand man das wegen der Selbstverständlichkeit jener Ära aber natürlich noch nicht so.

**Michael Hecht**

Der Berichterstatter begann seine Reise am 16.3.1973 (FR) in Lübeck mit dem E 2027 (Lübeck-Hamburg), den an diesem Tag die DB-Diesellok 220 024 (Bw Lübeck) zög und der auf dem neben stehenden Bild am genannten Tag vor seiner Fahrt von der Trave an die Elbe im Lübecker Hbf zu sehen ist.



Am Abend des 16.3.1973 fuhr der Berichterstatter noch per VT-12-Triebzug (612/613 alt !) und dem von d.DB-Diesellok 220 074 geführten D 347 (Berlin-Hannover) von Hannover nach Braunschweig u. zurück. Im Braunschweiger Hbf kam die Begegnung zwischen 612/623-Triebzügen und 220-Maschinen noch regelmäßig und oft vor. Am 16.3.1973 konnte sie aber wegen Dunkelheit nicht fotografiert werden. Ersatzweise wird daher eine derartige Begegnung mit einem Tagesfoto illustriert, das im Braunschweiger Hbf während des Frühjahrs 1973 entstand. Damals waren dort alle Anlagen für den künftigen elektrischen Fahrbetrieb bereits fertiggestellt,



dieser Betrieb als solches aber noch nicht aufgenommen. Das war erst im Mai 1976 der Fall, womit der Einsatz von V-200- und 220-Lokomotiven auf der Strecke Hannover-Braunschweig endete. Auf dem obigen Bild ist in der Schlußphase dieses Einsatzes die Lok 220 073 vor einem Eilzug nach Hannover in Braunschweig Hbf zu sehen.

Am 17.3.1973 (SA) begann der Dampf-Sonderzug der Eisenbahnfreunde Hannover e. V. (EFH) seine Fahrt nach Hannoversch Münden in Hannover Hbf. Kurz vor der Abfahrt dieses von der Lok 012 063 gezogenen EFH-Sonderzuges kam in diesem Hbf der DB-Planzug E 1803 (Rinteln-Hannover) an - ein sehr interessanter Zug, der im Verlauf seiner Fahrt in deren fahrdrahtlosen Abschnitt Rinteln-Hamel von einer 220-Diesellok befördert wurde. In Hameln setzte sich für die Weiterfahrt des E 1803 eine 141-Ellok vor die 220 und diese Ellok zog den genannten, nur an Werktagen verkehrenden Eilzug incl. der 220-Maschine weiter zum Endpunkt Hannover Hbf.

Am 17.3.1973 wurde E 1803  
Am 17.3.1973 wurde E 1803  
(Rinteln-Hannover) von  
Hamel bis Hannover  
durch die DB-Lokomotiven  
141 075 (Bw Seelze) und  
220 076 (Bw Hannover)  
befördert. Auf dem  
neben stehenden  
Bild ist dieser Zug  
am genannten Tag  
nach seiner Ankunft  
in Hannover Hbf zu  
sehen.



Fotos:  
Michael Hecht.

Die neben stehenden Bilder zeigen Ellok 141 075 (Bw Seelze) u. 220 076 (Bw Hannover), die gemeinsam den E 1803 (Rinteln-Hannover) von Hameln nach Hannover gebracht haben, am 17.3.1973 in Hannover Hbf. Das untere Bild zeigt, wie beide o.a. DB-Lokomotiven hier nach der o. a. Zugbeförderung auf ihre Rangierfahrt ins nahe Bw warten. Im Nordabschnitt des Gleises, auf dem E 1803 in Hannover Hbf eingetroffen war, hat schon wieder eine Wendezugseinheit für ihre N-Zugfahrt ab Hannover Aufstellung genommen. E 1803 erntete trotz seiner interessanten Lokbespannung am 17.3.1973 im Hbf von Hannover kaum Beachtg. Die konzentrierte sich hier an diesem grauen Märzorgen mehr auf den nicht weit entfernten Dampf-Sonderzug der Eisenbahnfreunde Hannover e. V. nach Hann. Münden.

Der Eilzug Rinteln-Hannover wurde noch bis zum Mai 1978 von Hameln nach Hannover von einer 141- und 220-Lok gemeinsam gebracht. Die jew. 220 war bis 1975 eine solche des Bw Hannover, 1976 eine 220 des Bw Braunschweig und danach eine 220 des Bw Oldenburg/0.

Heute (2018) fahren auf der Strecke Hannover-Hameln S-Bahn-Züge, die aus DB-Elektrotriebzügen bestehen.

Fotos:  
Michael Hecht.





Dieser Sonderzug fuhr mit der DB-Schnellzug-Dampflok 012 063 zunächst von Hannover auf der Nord-Süd-Strecke bis Northeim, wo er nach seiner Ankunft im Ostteil des dortigen Bahnhofes zu sehen ist. Von hier aus dampfte der o.a. Sonderzug bis Bodenfelde weiter.

Vorher mußte er aber noch die Abfahrt eines Güterzuges abwarten, der sich zum DDR-Grenzbahnhof Ellrich bewegte und von Altenbeken bis Herzberg/Harz durch eine 044-Dampflok des Bw Ottbergen befördert wurde. Genau war das die Lok 044 319, die nach Fahrt mit ihrem Güterzug über d. Strecke Altenbeken-Ottbergen-Northeim im Gbf Northeim eine kurze Pause hatte, um dann mit ihm von hier bis ins nahe Herzberg weiter zu fahren.

Fotos:  
Michael Hecht.



Die neben stehenden  
Bilder zeigen die  
DB-Dampflok 044 319,  
wie sie auf ihrer  
Fahrt von Altenbe-  
ken nach Herzberg  
mit dem bereits an  
anderer Stelle er-  
wähnten Güterzug  
am Morgen des  
17.3.1973 den  
Güterbhf. von  
Northeim mit  
Volldampf ver-  
läßt. Heute  
(2018) fahren  
auf den Bahn-  
verbindungen  
Altenbeken-  
Northeim und  
Northeim-  
Ellrich (-Nord=  
hausen) keine  
Güterzüge mehr.  
Der Dampflok-  
einsatz auf  
diesen Bahn-  
verbindungen  
endete 1976.

Fotos:  
Michael Hecht.

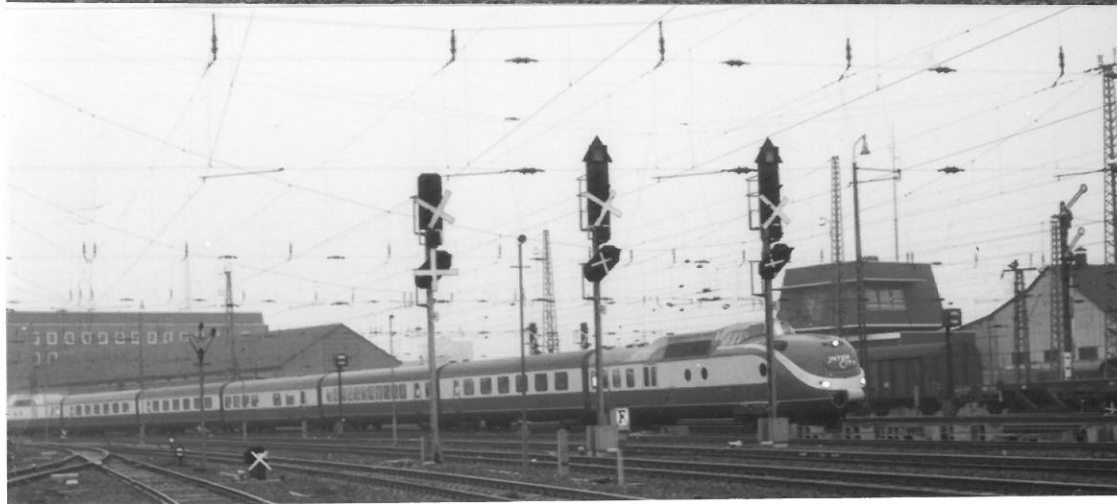


Der Dampf-Sonderzug der Eisenbahnfreunde Hannover e. V. (EFH) nach Hann. Münden fuhr am 17.3.1973 (SA) mit seiner Hauptzuglok 012 063 von Northeim aus über Bodenfelde, und damit nicht auf dem Direktweg, nach Göttingen weiter. Hier war am o. a. Sonderzug ein weiterer Fahrtrichtungswechsel für seine Weiterfahrt nach Hann. Münden über Dransfeld notwendig. Dampflok 012 063 wurde deshalb im damals noch existenten Bw Göttingen auf dessen Drehscheibe gewendet und fuhr zu diesem Zweck solo vom Pbf zum genannten Bw, was die nebenstehenden Bilder zeigen.

Fotos:  
Michael Hecht.



Im heute (2018) nicht mehr vorhandenen Bw Göttingen wurde die ölgefeuerte Schnellzug-Dampflokomotive 012 063 im Verlauf der Sonderzugfahrt d. Eisenbahnfreunde Hannover e. V. (EFH) von Hannover nach Hann. Münden am 17.3.1973 auf der Drehscheibe gewendet, was auf den beiden oberen Bildern gezeigt wird.



Zum Zeitpunkt der beschriebenen und abgebildeten EFH-Sonderzugfahrt und des damit verbundenen Aufenthaltes im Pbf Göttingen am 17.3.1973 stand die dortige Umstellung auf moderne Lichtsignale mit zentraler DrS-Bedienung vor der Fertigstellung. Die neuen Signale waren installiert und das neue Gebäude des Zentral-Stellwerkes war betriebsbereit. Für wenige Wochen waren noch die alten Mechanik-Stellwerke und die Flügel-Signale in Betrieb. In der Schlußphase dieser alten Technik bewegte sich am 17.3.1973 auch ein 601-Dieseltriebzug der DB als IC-Zug 185 (Bremen-München, 'Nordwind') durch den Pbf Göttingen hindurch, was auf dem unteren der obigen Bilder zu sehen ist. Die 601 fuhren bei der DB noch bis zum Ende der 1970er Jahre in IC-Zugdiensten. Im Hintergrund fährt ein Güterzug in Richtg. Hannover aus Göttingen heraus und es ist das Gebäude des neuen Zentral-Stellwerkes zu sehen, das im Mai 1973 seinen Betrieb aufnahm.

Fotos: Michael Hecht.

Kurz nach der Durch-  
fahrt des an anderer  
Stelle gezeigten  
IC 185 durch den  
Pbf Göttingen  
erschien in diesem  
Bhf. in Lz-Fahrt v.  
Northeim her die DB-  
Dampflok 044 149  
und setzte sich an  
das Ende des EFH-  
Sonderzuges Hanno=  
ver-Hann. Münden.  
Auf seiner weite-  
ren Fahrt von  
Göttingen nach  
Hann. Münden über  
Dransfeld am  
Nachmittag des  
17.3.1973 sollte  
diese Lok an die-  
sem Sonderzug auf  
einem Teilstück  
der Strecke  
Göttingen -  
Dransfeld -  
Hann. Münden  
Schubhilfe  
leisten.

Fotos:  
Michael Hecht.



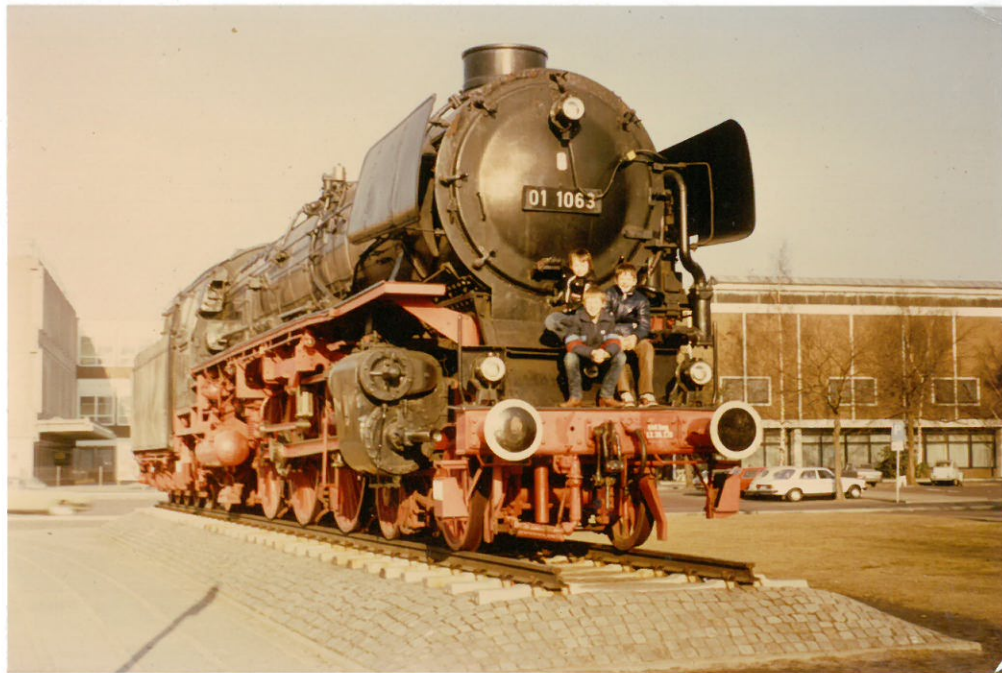


Die neben stehenden Bilder zeigen den am 17.3.1973 von Hannover nach Hann. Münden fahrenden Sonderzug der Eisenbahnfreunde Hannover e. V. (EFH) mit seiner Haupt-Zuglok 012 063 bei seiner Einfahrt von Göttingen und Dransfeld her in den Bahnhof von Hannoversch Münden, wobei dieser Sdzg. auf einer Stahl-Brücke den Werra-Fluß überquerte. Das leider bei damals nicht sehr schönem Wetter, das den größten Teil der Fahrt dieses Sonderzuges begleitete. Das Gleis im rechten Bereich der genannten und gezeigten Bilder gehört zur Hafnenbahn in Hann. Münden. Deren 1906 eröffnetes und 1,5 Km langes Gleis zweigte hinter der o.a. Brücke von der Strecke Hann. Münden-Dransfeld-Göttingen ab und führte zu einer Umschlagstelle, auf der Güter u. Fracht von Weser-Lastkähnen auf Eisenbahnwagen und umgekehrt verladen wurden. Als 1978 die Lastschifffahrt auf der Oberweser eingestellt wurde, verlor auch die Hafnenbahn in Hann. Münden ihre Aufgaben. Ihr Gleis blieb aber betriebsfähig und bis in die 1990er Jahre hinein rollten hier noch gelegentl. Militär-Transporte, die einen nahen Wasserübungsplatz der Bundeswehr zum Ziel hatten. Dann wurde d. o. a. Hafnenbahn aber endgültig stillgelegt und ihr Gleis 2005 entfernt. Heute erinnern nur noch wenige Gleisreste an die Hafnenbahn in Hann. Münden, deren Züge ebenfalls die zur Strecke Hann.Münden-Dransfeld-Göttingen gehörende Werra-Brücke benutzen mußten.

Fotos:  
Michael Hecht.



Das neben stehende Bild zeigt den EFH-Sonderzug von Hannover am 17.3.1973 an seinem Ziel, Hannoversch Münden. Bis hierher beförderte diesen Sonderzug die DB-Schnellzug-Dampflokomotive 012 063-4. Auf seiner Rückfahrt von Hann. Münden nach Hannover wurde der o. a. Sonderzug von der DB-Güterzug-Dampflokomotive 044 149 gezogen. Diesmal nicht auf den Umwegen über Dransfeld und Bodenfelde, sondern auf dem direkten Weg über Eichenberg. Die o. a. Schnellzug-Dampflokomotive (die bis 1968 unter der Nr. 01 1063 zum Einsatz kam) wurde nach ihrer Ausmusterung als Lokdenkmal neben dem Hbf in Braunschweig aufgestellt, wo sie auf dem mittleren Bild zu sehen ist u. heute (2018) noch steht.



Die Anreise zur FdE-Grenzland-Sonderfahrt am 31.3.1973 erfolgte von Lübeck nach Hamburg am Tag dieser Fahrt morgens im E 2009 (Lübeck-Hamburg), der auf dem unteren Bild in Lübeck Hbf zu sehen ist. Diesen Zug zog am 31.3.1973 die DB-Diesellokomotive 220 044 (Bw Lübeck).



Fotos:  
 Oben + Unten =  
 Michael Hecht  
 Mitte =  
 Sammlg. M. Hecht.

Wegen ihrer nicht geringen Bereiche an Steigungs- und Gefällestrecken wurde die in ihrem Ursprung zur einstigen 'Hannöverschen Südbahn' gehörende Bahnlinie Hann. Münden - Dransfeld - Göttingen auch gerne und recht oft von den in Kassel und damit in der Nähe dieser Bahnlinie ansässigen Henschel-Werken für Test- und Versuchsfahrten von dort entwickelten und neu gebauten Schienen-Triebfahrzeugen genutzt. Eine derartige Henschel-Probefahrt zeigt das neben stehende Bild, das auf der o. a., auch als norddeutsche Gebirgsbahn bekannten Bahnlinie an deren Volkmarshäuser Tunnel in der



ersten Hälfte der 1930er Jahre entstand. Es zeigt, wie ein von den Henschel-Werken für die Deutsche Reichsbahn gebauter Dampf-Triebwagen während einer Versuchsfahrt den genannten Tunnel verläßt. Zwischen 1932 und 1934 wurden in Kassel für die Deutsche Reichsbahn insges. acht jeweils vierachsige Dampf-Triebwagen neu gebaut. Für die waggonbautechn. Fertigung sorgte die in der Nordhessen-Metropole ansässige Firma Wegmann, während der Dampftrieb der neuartigen Fahrzeuge bei den Kasseler Henschel-Werken unter Verwendung ölgefeuerter Dampferzeuger der Bauart 'Doble' entstand. In kleinerem Umfang waren auch die Borsig-Werke am Bau des Dampftriebes für die o. a. Triebwagen beteiligt. Diese Triebwagen erhielten die Betriebsnummern DT 51 - DT 58 und die DR wollte durch ihren Einsatz vor allem mögl. Vorteile im Betrieb gegenüber Diesel- und Elektrotriebwagen prüfen. Diese Vorteile gab es jedoch nicht. Der Betrieb der DR-Dampf-Triebwagen gestaltete sich schwierig und alles andere als kostengünstig. Von einer umfangreichen Serienbeschaffung derartiger Fahrzeuge in größeren Stückzahlen nahm die DR deshalb Abstand. Die acht o. a. DT-Fahrzeuge behielten ihren Versuchscharakter und waren nur selten im Einsatz. Nach 1939 kaum noch. Noch im 2. Weltkrieg erfolgte die Ausmusterung dieser Fahrzeuge, von denen eins oben am Beginn seiner kurzen und eher bescheidenen Einsatzzeit im Bereich der Strecke Hann. Münden - Dransfeld - Göttingen zu sehen ist. Übrigens bauten die Henschel-Werke 1934 auch für die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) einen vierachsigen Dampf-Triebwagen des Doble-Typs. Dessen Einsatz verlief bei der LBE recht erfolgreich. Durch LBE-Verstaatlichung gelangte dieses Fahrzeug 1938 ebenfalls ins Reichsbahn-Rollmaterial, wo der ehem. LBE-Dampf-Triebwagen nur noch selten zum Einsatz kam und nach 1939 ebenfalls bald ausgemustert wurde.

Das neben stehende Bild zeigt die ebenfalls bei den Henschel-Werken in Kassel gebaute Versuchs-Diesellok 202 003 am 6.5.1978 im Verlauf der Strecke Göttingen - Dransfeld-Hann.Münden. Diese 1973 gebaute und zum Henschel-Loktyp DE 2500 gehörende Dieselelektro-Lok befand sich in der gezeigten Szene aber nicht auf einer Testfahrt; die Lok war ja zum Aufnahmezeitpunkt bereits 5 Jahre alt. Vielmehr zog die auch als 'Roter Ochse' bekannt gewordene und später ins UMAN-Versuchsfahrzeug umgebaute Lok am 6.5.1978 den auch an anderer Stelle dieser Folge vom 'LBE-Express' erwähnten BDEF-Sonderzug von Göttingen über Dransfeld n.Hann.Münden u. legte mit diesem SdZg. im Verlauf dieser Strecke in Dransfeld einen Fotohalt ein.



In den 1950er Jahren wurde die Bahnlinie Göttingen-Dransfeld-Hann.Münden planmäßig auch von Fernschnell-Dieselelektrotriebwagen der DB im Durchgangs-Fernreisezugverkehr benutzt. Das neben stehende Bild zeigt einen derartigen Triebwagen in Form eines VT-08-Triebzuges der DB 1952 in dem zur o.a.Bahnlinie gehörenden Bhf.Oberscheden. Fotos: Oben Sammlg. M. Hecht, Mitte = Michael Hecht, Unten = Int.



Einst war Diesellokeinsatz in und um Göttingen eine Selbstverständlichkeit. Das auch noch nach Elektrifizierung der für diese Universitätsstadt wichtigsten Bahnverbindung, der Nord-Süd-Strecke. In Göttingen waren sogar Diesellokomotiven beheimatet. Zum Fahrzeugbestand des dortigen Bahnbetriebswerkes gehörten V-100- und 212-Maschinen, die sich im Umland von Göttingen auf den nicht elektrifizierten Bahnlinien und auf den Strecken des Harzes und des Weserberglandes nützlich machten. Aber auch Diesellokomotiven anderer Bahnbetriebswerke erreichten Göttingen – so wie die unten abgebildete 216-Maschine des Bw Braunschweig, die auf dem genannten Foto in der ersten Hälfte der 1970er Jahre an der Diesellok-Tankstelle des Bw Göttingen unterhalb d. zum Pbf Göttingen gehörenden Zentralstellwerkes zu sehen ist. 216er-Maschinen kamen nach Göttingen von Bodenfelde und Northeim her. Zeitweise waren sie auch auf der Strecke Göttingen-Dransfeld-Hann. Münden vor deren Stilllegung im Einsatz. Die 212- und 216-Einsätze in und um Göttingen endeten im Jahr 2000. Das Bw dort ist heute (2018) wie schon erwähnt längst geschlossen und seine meisten ex-Anlagen sind beseitigt.

Auch durch Sonderzug-Beförderungen kamen Diesellokomotiven einst immer mal wieder nach Göttingen. Das z. B. am 6. Mai 1978 mit einem Sonderzug, der anl. der damaligen in Kassel durchgeführten Jahrestagung des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF) verkehrte und von der seinerzeitigen Henschel-Versuchs-Diesellok 202 003 gezogen wurde. Dieser Sonderzug kam nach Göttingen von Bad Hersfeld her und fuhr von Göttingen aus über Dransfeld nach Hannoversch Münden und Kassel weiter (was 1978 noch möglich war). Im Pbf Göttingen mußte der o. a. BDEF-Sonderzug seine Fahrtrichtung wechseln und seine Zuglok 202 003 hier deshalb einen Lokumlauf tätigen, was ebenfalls unten zu sehen ist.

Heute (2018) kommen Diesellokomotiven planmäßig nicht mehr nach Göttingen. Und auch in Sonderdiensten tauchen sie hier nur noch selten auf. Am ehesten noch durch Bauzugdienste, bei Fahrzeugüberführungen oder wenn (glücklicherweise nur selten) einer der Hilfszüge für die neue Nord-Süd-Schnellfahrstrecke im Einsatz sein muß. Auch Sonderzüge von Eisenbahnfreunde-Veranstaltern oder mit nostalgischem Hintergrund machen sich mit Diesellokeinsatz in Göttingen in unseren Tagen rar.

Fotos: Michael Hecht.

