

NIEDERSÄCHSISCHE WINTERFAHRT VOR 50 JAHREN MIT VOLLDAMPF DURCH'S LAMMETAL

Vor genau 50 Jahren, am Anfang des Jahres 1969 begann der Eisenbahn-Kurier (EK) mit seinen legendären, bis heute nicht vergessenen Winter-Dampfzugfahrten in Norddeutschland. Der EK, der später nach und nach zum heute noch in Freiburg bestehenden und hier umfangreich tätigen Verlags-Imperium mutierte, gab zwar vor einem halben Jahrhundert bereits (damals in noch bescheidener Form) seine noch heute bestehende Zeitschrift "Eisenbahn-Kurier" heraus, war aber noch ein vergleichsweise kleiner, im nordrhein-westfälischen Solingen registrierter Verein, der sich aber bereits an die museale Aufarbeitung von alten Personenwagen heran gewagt hatte und auch schon erste Sonderzugfahrten für Eisenbahnfreunde veranstaltete. Die boten absoluten Dampflokeinsatz mit interessanten, damals rapide aussterbenden Baureihen, fanden aber erstmal nur dem EK-Vereinssitz entsprechend in Nordrhein-Westfalen statt. Es gab aber auch bald eine EK-Mitgliedergruppe im niedersächsischen Hildesheim, die hier unter Leitung des Hildesheimer Eisenbahnfreundes und EK-Mitgliedes Kurt T. Meyer mit der Aufarbeitung von historischen Personenwagen aus den 1920er Jahren begann. Und eben jener Kurt T. Meyer ging auch daran, eine erste EK-Sonderfahrt in Norddeutschland und hier in Niedersachsen zu organisieren.

Die fand als Wintertour am Samstag, d. 5. Januar 1969 statt. Einen ihrer Hintergründe bildete auch die Tatsache, daß im damals noch existierenden Bundesbahn-Betriebswerk in Kurt T. Meyers Heimat- und Wohnort Hildesheim der Dampflokbetrieb in absehbarer Zeit sein Ende finden sollte. Das Bw Hildesheim beheimatete noch 1969 Dampflokomotiven der Raureihen 44, 50 und 86 sowie Akku-Triebwagen der Baur. 515 nebst deren 815-Steuerwagen. Für die Dampflokb-Baureihe 86 stand in der Bundesbahndirektion Hannover ohnehin das völlige Ende bevor.

Für Eisenbahnfreund und EK-Mitglied Kurt T. Meyer war das Grund genug, in EK-Veranstalter-Regie eine 86er-Abschiedsfahrt in der BD Hannover zu verwirklichen und hierfür auch gleich gewissermaßen als Premiere die ersten beiden Personenwagen aus den 1920er Jahren einzusetzen, die der EK als Beginn einer später zeitweise recht stattlichen Fahrzeugsammlung von der DB übernommen hatte und die durch Kurt T. Meyer und seine EK-Mitstreiter in Hildesheim gepflegt und betreut wurden.

Mit diesen Wagen und einer DB-Dampflokb der Baureihe 86 führte der EK am 05.01.1969 seine erste Sonderzugfahrt in Norddeutschland durch. Diese Fahrt begann an der damaligen Nord-Süd-Hauptstrecke Hannover - Göttingen in Kreiensen und ihr Zug enthielt neben den zwei zweiachsigen EK-Plattformwagen zwei weitere interessante Wagen. Bei denen handelte es sich um ehem. VT-50-Dieseltriebwagen der DB. Einige der einst zwölf in den Jahren 1933 und 1934 gebauten vierachsigen Dieseltriebwagen, die nach dem 2. Weltkrieg die

Baureihen-Bezeichnung VT 50 erhielten, wurden von der Deutschen Bundesbahn in den 50er Jahren als künftig motorlose Fahrzeuge in Personenwagen umgebaut. Einige von ihnen kamen danach mit Lokbeförderung im Pendelzugverkehr zwischen den Harzstädten Goslar und Bad Harzburg zum Einsatz. 1969 stand die Ausmusterung dieser Fahrzeuge bevor und Kurt T. Meyer nutzte die Gelegenheit, zwei der ehem. VT 50 in seinem EK-Sonderzug am 05.01.1969 einzusetzen. Auf diese Weise setzte sich dieser Sonderzug aus bemerkenswerten Fahrzeugen zusammen und ich freute mich darauf, in diesem Sonderzug am ersten Januar-Sonntag des Jahres 1969 mitzufahren.

Hierzu musste ich aber erstmal am 05.01.1969 frühmorgens von Lübeck nach Kreiensen gelangen. Dieses erfolgte durch Schnellzugbenutzung, weil der Bahnknotenpunkt Kreiensen seinerzeit noch sehr gut an das Fern-Reisezugnetz der Deutschen Bundesbahn angeschlossen war. Heute, fünf Jahrzehnte später, erreicht man Kreiensen bahnmäßig nur noch mit Zügen des Regionalverkehrs, zu denen hier vor allem auch die Züge der Metronom-Gesellschaft von Hannover nach Göttingen und umgekehrt gehören. Immerhin gibt es sogar einige Metronom-Züge, mit denen man durchgehend von Hamburg bis Kreiensen und/oder umgekehrt fahren kann.

Am 05.01.1969 wartete in Kreiensen auf der "braunschweigischen" Seite des Bahnhofes dieser Eisenbahn-Ortschaft, also dem Ostteil dieses Inselbahnhofes bereits der o.a. EK-Sonderzug. Seine Zuglok war die Maschine 86 112 vom Bw Hildesheim, die extra für die Beförderung dieses Zuges wieder ihre Schilder aus der Zeit vor dem 01.01.1968 erhalten hatte, als die DB-Triebfahrzeuge noch keine EDV-gerechten Fahrzeugnummern besaßen. Wagenmäßig bestand der o.a. Sonderzug aus den beiden schon erwähnten EK-Plattformwagen und den beiden ehem. VT-50-Fahrzeugen. Ich hatte das Glück, einen Platz in einem dieser Wagen zu erwischen, in denen man auch etwas bequemer fuhr als in der "Holzklasse" der Plattform-Zweiachser.

Der 05.01.1969 war ein kalter und grauer Tag, an dem es aber trocken blieb. Bei derartigem Wetter begann auch in Kreiensen die beschriebene EK-Norddeutschland-Premierenfahrt, wobei Dampfross 86 112 die vier Wagen dieser Fahrt zunächst auf der Hauptbahnstrecke Kreiensen - Seesen - Goslar bis ins benachbarte Bad Gandersheim zog. Hier bog der beschriebene EK-Zug ab auf die 1969 noch durchgehend von Bad Gandersheim über Bodenburg bis zu dem an der Bahnlinie Hildesheim - Goslar liegenden Groß Dünen führenden Nebenbahnstrecke ab, die auch als "Lammetalbahn" bekannt war und ist, weil ihr Gleis, als es noch durchgehend von Bad Gandersheim nach Groß Dünen führte, weitgehend dem Tal des Fließchens Lamme folgte.

Die Lammetalbahn wurde als eingleisige Nebenbahnstrecke in den Jahren 1900 bis 1902 von der Königlich-Preußischen Eisenbahnverwaltung (KPEV) gebaut. Die von Süd nach Nord parallel zur Nord-Süd-Strecke Göttingen - Hannover, aber östlich von ihr verlaufende Strecke Bad Gandersheim - Groß Dünen

(unweit von Hildesheim) war durchgehend am 01.10.1902 befahrbar. Die KPEV setzte auf dieser Strecke bereits ab 1913 Akku-Triebwagen der Bauart Wittfeld ein. Im übrigen behielt die Lammetalbahn aber lokalen Charakter, was auch so blieb, als ihre Strecke 1920 auf die DR und 1949 auf die DB überging. Es erhielt sich aber hier der Einsatz von Akku-Triebwagen, der von der DB mit modernen, in Hildesheim stationierten Fahrzeuge der Baureihen ETA 150 (ab 1968 als Baur. 515 bezeichnet) fortgesetzt wurde. Dennoch war der Personenverkehr auf der Lammetalbahn in den 1960er Jahren immer rückläufiger und wurde hier schliesslich zunächst an Sonntagen völlig aufgegeben. Am 27.09.1975 endete der Personenverkehr dann im Lammetalbahn-Abschnitt Bodenburg - Bad Gandersheim völlig. Künftig pendelten die 515-Akku-Triebwagen (teilweise mit 815-Steuerwagen) nur noch zwischen Hildesheim Hbf und Bodenburg. Der Güterzugverkehr blieb auf der Lammetalbahn unabhängig davon erstmal noch durchgehend bestehen und wurde mit 212-Diesellokomotiven vom Bw Göttingen abgewickelt. Bis zur Elektrifizierung der Strecke Hannover - Altenbeken im Jahre 1970 bildete die Lammetalbahn zusammen mit der parallel östl. Strecke Derneburg - Seesen auch einen Umleitungsweg für die Hauptbahnstrecke Hannover - Göttingen zwischen Hannover und Kreiensen bei Betriebsstörungen. Tatsächlich wurden Fern-Reisezüge von Hannover aus nach Kreiensen über Hildesheim und die Lammetalbahn in Nord-Südrichtung in derartigen Fällen umgeleitet. In Gegenrichtung fuhren sie über Seesen und Derneburg von Kreiensen nach Hildesheim und Hannover. Diese Umleitungswege endeten aber mit Elektrifizierung der Bahnverbindung Hannover - Altenbeken - Kassel.

Ohnehin stand die Lammetalbahn in der Folgezeit als Durchgangsstrecke nicht mehr zur Verfügung, weil ihr mittlerer Teil zwischen Sehlem und Lamspringe dem Bau der neuen Schnellfahrstrecke Hannover - Göttingen in den 1980er Jahren im Wege war. Deshalb wurde im Verlauf der Lammetalbahn auf deren Abschnitt Sehlem - Harbarnsen am Beginn des Jahres 1982 auch der Güterzugverkehr eingestellt. Am 31.05.1985 folgte diese Maßnahme zwischen Harbarnsen und Lamspringe und am 30.05.1987 zwischen Bodenburg und Sehlem. In diesem Bereich musste die Trasse der Lammetalbahn an mehreren Stellen dem Neubau der Schnellfahrstrecke Hannover - Göttingen weichen. Die einst 32 Km lange Lammetalbahn bestand nun nur noch aus den beiden Stichstrecken Bad Gandersheim - Lamspringe und Groß Dünen - Bodenburg, wobei auf dem Südabschnitt nur noch Güterverkehr stattfand. Der wurde hier aber 1994 ebenfalls stillgelegt. Danach wurde die ehem. Bahntrasse zwischen Bad Gandersheim und Lamspringe auf einer Länge von 12 Km in einen asphaltierten Rad- und Wanderweg umgewandelt, der durch die sogen. Heberbörde hindurch als "Skulpturenweg" bekannt geworden ist. Zu diesem Weg gehören in Bad Gandersheim auch zwei Naturstein-Viadukte aus dem Jahre 1900, die einst dem Gleis der Lammetalbahn dienten.

Von ihr war ab 1994 nur noch der neun Kilometer lange Abschnitt Groß Dünen - Bad Salzdetfurth - Bodenburg übrig, der aber in den 1990er Jahren ebenfalls von der Stilllegung bedroht war. Gegen entsprechende Pläne protestierte vor

allem die Kurstadt Bad Salzdetfurth. Und das mit Erfolg. Zwischen 2001 und 2003 wurde das Gleis der Lammetalbahn hier saniert und renoviert und danach übernahm ab dem 14.12.2003 das Unternehmen "Eurobahn" den Personenverkehr von Hildesheim nach Bodenburg und umgekehrt und führte hier nun mit neuen und modernen Dieseltriebwagen des LINT-Typs einen stündlichen Taktverkehr durch. Das führte bis 2006 zu einer Fahrgaststeigerung der Reisendenkilometer auf der Lammetalbahn um 240%. Das neue, um 160% gesteigerte Personenzugangebot wurde also gut angenommen. Seit Dezember 2011 wird es hier fast unverändert vom Unternehmen "Nord-West-Bahn" (NWB) ebenfalls mit LINT-Dieseltriebwagen durchgeführt. Dabei gehört das Gleis vom verbliebenen Teil der Lammetalbahn weiterhin der DB Netz AG und die DB Cargo AG führt hier sogar von Hannover aus über Lehrte und Hildesheim noch etwas Güterzugverkehr nach/von Bad Salzdetfurth durch, wofür aktuell eine DB Cargo -Diesellok der Baureihe 261 (Gravita-Typ) zum Einsatz kommt.

Die heutige Form der Lammetalbahn war im Januar 1969 noch in zeitlich weiter Ferne, als der EK ihre damals noch durchgehend von Bad Gandersheim nach Groß Dungen führende Strecke in seinem damals von DB-Dampflok 86 112 geführten Sonderzug befuhr. Das war am 05.01.1969 und damit an einem Sonntag. An Sonntagen fuhren damals keine Züge auf der Lammetalbahn und der o.a. EK-Sonderzug konnte hier damals mehrere Fotohalte einlegen. Zum Teil auch auf freier Strecke, was damals noch offiziell möglich war.

Vom nördlichen Ende der Lammetalbahn in Groß Dungen schleppte Dampflok 86 112 ihren Sonderzug dann auf der zweigleisigen Hauptbahnstrecke Goslar - Hildesheim ins nicht weit entfernte Hildesheim, wo der beschriebene Sonderzug mit 86 112 zunächst zur Hafenbahn am Mittelland-Zweigkanal rollte. Die verfügte damals neben mehreren Diesellokomotiven auch noch über eine Dampflok, die von den Passagieren des EK-Sonderzuges fotografiert und besichtigt werden konnte. Anschließend zog 86112 die vier Wagen dieses Zuges zurück zum Hauptbahnhof in Hildesheim, wo sich eine Pause im Verlauf der geschilderten Fahrt anschloss. Dampfross 86 112 wurde in dieser Zeit im Bw Hildesheim mit Kohlen und Wasser versorgt und auch die Sonderzug-Passagiere hatten Gelegenheit, dieses Bw zu besuchen, sofern sie es wollten. Im übrigen bot der Hildesheimer Hbf einen recht interessanten Betrieb, wie man ihn dort heute, 50 Jahre später, längst nicht mehr erlebt.

Am Nachmittag des 05.01.1969 wurde die EK-Sonderzugfahrt mit 86 112 und den beschriebenen Wagen dann fortgesetzt. Die beiden ehem. VT-50-Fahrzeuge fuhren nun gleich hinter der 86er, wobei die Reise nun auf der Hauptbahnstrecke Hildesheim - Derneburg - Goslar bis zu deren Endpunkt und von hier über Seesen nach Kreiensen zurück führte, wo eine sehr gut gelungene Norddeutschland-Premiere für EK-Sonderzugfahrten ihr Ende fand.

Ich verließ sie bereits in Goslar und fuhr von hier aus in guter und an anderer Stelle dieser Ausgabe vom "LBE-Express" beschriebenen Kurswagen-Verbindung umsteigefrei von Goslar über Braunschweig, Gifhorn, Wittingen, Uelzen, Lüneburg und Büchen nach Lübeck. In einem "Achttürer"-Eilzugwagen der Vorkriegsbauart und durchgehend hinter einer 216-Diesellok vom Bw Lübeck . Jahreszeitlich bedingt bei Dunkelheit, in der sich auch der letzte Rest der o.a. EK-Fahrt von Goslar nach Kreiensen vollzog.

Diese Gesamtfahrt bildete schließlich den Auftakt für die legendären Altenau-Winter-Sonderzüge des Eisenbahn-Kuriers, die sich zwischen 1970 und 1976 einmal im Jahr im Januar oder Februar sonntags mit Dampflokomotiven von Hildesheim über Goslar nach Altenau und zurück bewegten. Alle Fahrten der hierfür eingesetzten Sonderzüge wurden ausnahmslos von Kurt T. Meyer organisiert und betreut, der schon so gelungen und schön für die beschriebene Premierenfahrt am 05.01.1969 sorgte. Danach wuchs auch der Bestand an hist. EK-Plattformwagen, die ebenfalls in den Altenau-Sonderzügen mitfuhren. Nach 1976 gab der EK, der sich nun mehr und mehr in das schon erwähnte und anhaltend bestehende Verlags-Imperium verwandelte, nicht nur seine Sonderzugfahrten in Norddeutschland (und bald auch anderswo) auf, sondern er trennte sich auch von seinen in Hildesheim weiterhin von Kurt T. Meyer betreuten Plattformwagen aus den 1920er Jahren. Sie blieben aber in Hildesheim und wurden unter fortgesetzter Leitung von Kurt T. Meyer nun von der neu gegründeten "Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft" erhalten und eingesetzt. Heute werden einige dieser Wagen immer noch an einigen Tagen im Jahr im Museumsbahnverkehr auf der Strecke Derneburg - Bornum in der Nähe von Hildesheim eingesetzt. Und das immer noch in der Betreuung und Pflege sowie unter organisatorischer Leitung von Kurt T. Meyer. Von einer Dampflok werden diese schönen Oldtimer-Wagen aber zumindest momentan nicht gezogen. Aber auch im Diesellok-Schlepp ist die Fahrt in ihnen immer noch reizvoll.

Von den aus VT-50-Triebwagen umgebauten Personenwagen, von denen zwei am 01.05.1969 im ersten norddeutschen EK-Sonderzugmitfuhren, ist leider kein Fahrzeug erhalten geblieben.

Auch die Dampflok 86 112, die den EK-Sonderzug durch's Lammetal und nach Goslar am 05.01.1969 befördert hatte, wurde noch 1969 ausgemustert und danach verschrottet. Das Bw Hildesheim trennte sich damals wie vorgesehen von seinen letzten Dampflokomotiven. Einige Maschinen der Baureihen 050-053 und 086 wurden noch ins benachbarte Bw Goslar abgegeben. Die 86er überlebten hier aber nur kurz und wurden 1970 hier ausgemustert. Die wesentl. älteren Länderbahn-Maschinen der Baureihe 094 überlebten die jüngeren 86er-Kolleginnen noch um einige Zeit und zogen auch noch EK-Sonderzüge nach Altenau.

Von den 1.030 PS-starken 1'D'1-gekuppelten Tendermaschinen der Baureihe 86 wurden von verschiedenen Herstellern für die Deutsche Reichsbahn zwischen 1928 und 1943 immerhin 774 Lokomotiven gebaut, 560 von ihnen waren am Ende des 2. Weltkrieges noch in Deutschland betriebsfähig vorhanden. Der Rest des Ursprungsbestandes der Baur. 86 war kriegszerstört oder verblieb im Ausland. Von den 560 noch in Deutschland vorhandenen 86er-Maschinen kamen 385 zur Deutschen Bundesbahn und 175 zur Deutschen Reichsbahn. Bei der DB waren einige dieser Maschinen in den 1950er Jahren auch im Bw Lübeck beheimatet. Die letzten 86er-Lokomotiven (die bei der DB ab 01.01.1968 unter der Baureihenbezeichnung 086 liefen) wurden von der DB am Ende vom Jahr 1974 ausgemustert. Letzte 086-Maschinen setzte die DB noch bis dahin in Oberfranken ein. Das 86er-Ende bei der DR in der DDR folgte etwas über zehn Jahre später. Hier liefen letzte 86er Exemplare im Erzgebirge.

Von den einstmals immerhin fast 800 Maschinen der Baureihe 86 konnten nur elf Lokomotiven der Nachwelt erhalten werden. Und von denen ist aktuell nur eine einzige betriebsfähig. Die anderen werden teilweise in Eisenbahnmuseen ausgestellt. Vier 86 befinden sich nicht betriebsfähig im westl. Deutschland, vier ebenso im östl. Deutschland und zwei 86er auch nicht betriebsfähig in Österreich. Einzig Lok 86 333 ist betriebsfähig und wird von der PRESS-Eisenbahn GmbH vor Sonderzügen eingesetzt. Manchmal sogar im Nordosten von Deutschland auf der Insel Usedom. Es ist also immer noch möglich, eine 86er in Sonderzug-Beförderung zu erleben. Ähnlich wie vor 50 Jahren.

Michael Hecht

Die Werbung und Ankündigung für die EK-Sonderzugfahrt am 5.1.1969 in der Ausgabe Nr. 15 der Zeitschrift 'Eisenbahn-Kurier', erschienen am 1.12.1968. Man beachte auch den Preis für die Teilnahme an dieser Fahrt: 11,-- DM (!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!) = 5,50 Euro. Heute müßte man für die Mitfahrt bei einer vergleichbaren Tour etwa 15mal bis 16mal soviel wie 1969 zahlen.

Unser nächster Sonderzug startet bereits am Sonntag, 5. Januar 1969

als Winterfahrt durch den Harz

Eine Lok der Baureihe 86 zieht B2i-Plattformwagen (teilweise mit Holzsitzen!) und vierachsige Bi-Wagen (ex VT 50!) von Kreiensen über Bodenburg nach Hildesheim. In Hildesheim Doppeltraktion mit der ehemaligen HPKE-Lok der Hildesheimer Hafenbahn (T3-ähnlich). Die Weiterfahrt erfolgt über Salzgitter-Ringelheim zurück nach Kreiensen. Fahrtdauer: 10.15 - 17.24 Uhr.

Wenn Sie sich als EK-Leser noch einen Platz an dieser fast vollständig ausgebuchten Fahrt sichern wollen, überweisen Sie bitte baldmöglichst die Unkostengebühr in Höhe von DM 11.- (Kinder DM 7,50) auf das Postscheckkonto unseres Mitarbeiters Kurt Meyer, 32 Hildesheim, Annenstr.44, Telefon 32014, Postscheckamt Hannover 148682 (Zahlkartenabschnitt genügt zur verbindlichen Bestellung). Die Fahrkarten mit genauem Programm werden Ihnen rechtzeitig vor dem Fahrttermin zugehen. - Ein ausführlicher Prospekt liegt bei Herrn Meyer und unserer Geschäftsstelle auf.



Das obere der obigen Bilder zeigt den ersten Norddeutschland-Sonderzug des Eisenbahn-Kuriers mit seiner Zuglok 86 112 (Bw Hildesheim) am Sonntag, d. 5. Januar 1969 im südl. Bereich der damals noch von Bad Gandersheim bis Groß Düngen bei Hildesheim verlaufenden 'Lammetalbahn'. Gleich hinter Bad Gandersheim wurde im Verlauf der Fahrt vom o. a. Sonderzug einer der ersten von dessen zahlreichen Fotohalte eingelegt. Einige davon noch auf freier Strecke außerhalb von Bahnhöfen, was 1969 noch offiziell mögl. war ! Auch der o. a. und auf der obigen Aufnahme abgebildete Fotohalt fand auf freier Strecke statt. Auf ihr fand damals an Sonntagen ohnehin kein Zugverkehr statt, so daß der beschriebene und abgebildete Sonderzug seinerzeit der einzige Zug auf der 'Lammetalbahn' an diesem ersten Sonntag vom Jahr 1969 war. Es war ein kalter und leider überwiegend grauer, aber trockener Tag und das Vorharzland, durch das dieser Zug rollte, war nur spärlich von Schnee durchzogen. Erst viel später, im März 1969, fiel im gesamten Norddeutschland Schnee in größeren Mengen. An der Stelle, an der das genannte Foto entstand, verläuft heute auf ehemaliger Eisenbahntrasse ein Rad- und Wanderweg.

Die Lammetalbahn verläuft in einem kleinen Reststück heute nur noch zwischen Groß Düngen und Bodenburg. Hier fahren Dieseltriebwagen der 'Nord West Bahn', die ab/bis Hildesheim Hbf fahren und das auch an Sonntagen. Auch ein wenig Güterverkehr findet auf dem Lammetalbahn-Rest noch statt. Das untere Bild zeigt einen NWB-Dieseltriebzug in aktueller Zeit auf diesem Reststück bei Ausfahrt auf dem Bahnhof von Bad Salzdetfurth. Auf dem Gebiet dieser Kurstadt verläuft der gesamte Lammetalbahn-Restteil. An seinem Endpunkt in Bodenburg entstanden ein neuer haltepunktartiger Bahnhof, wo Lokumläufe nicht mehr möglich sind.

Fotos: Oben = Michael Hecht. Unten = Int.

KURSBUCH-FAHRPLAN HILDESHEIM-GROß DÜNGEN-BAD GANDERSHEIM-KREIENSEN 1909 (diese Kursbuchstrecke gehörte damals noch zum Bereich d. preuß.Eisenbahn-Direktion Kassel)

44. Hildesheim - Kreiensen.

km	K. E.-D. Cassel.	863	865	867	869		871	873
	Cl.	2-4	2-4	2-4	2-4		2-4	2-4
0.0	Hildesheim H.	ab	5 18	7.11	11.03	2.14	—	6 08 11 38
2.9	Hildesheim O.	(50) ab	5 22	7.17	11.09	2.20	—	6 16 11 39
10.1	Grossdtingen	—	5 29	7.34	11.22	2.33	—	6 31 11 58
12.4	Wesseln	—	5 45	7.40	11.27	2.38	—	6 38 11 58
15.6	Salzdetfurth.	—	5 52	7.49	11.33	2.44	—	6 44 12 06
19.2	Bodenburg (42)	an	5 59	7.58	11.39	2.50	—	6 51 12 13
22.7	Sehlem	ab	6.02	8.11	11.40	2.51	—	6 58 —
24.0	Harbarnsen	—	6.08	8.17	11.46	2.57	—	7 02 —
27.3	Graste	—	6.14	8.23	11.50	3.02	—	7 08 —
29.4	Lamspringe	—	6.21	8.30	11.57	3.09	—	7 16 —
32.7	Gehrenrode	—	6.27	8.35	12.02	3.14	—	7 21 —
37.2	Altgandersheim	—	6.35	8.43	12.08	3.20	—	7 28 —
41.7	Gandersheim (34)	an	6.44	8.52	12.17	3.29	—	7 40 —
47.6	Kreiensen (34. 45)	an	6.52	9.00	12.25	3.37	—	7 48 —
		ab	6.57	9.03	12.27	3.38	—	7 49 —
		an	7.08	9.13	12.37	3.48	—	7 59 —

44. Kreiensen - Hildesheim.

km	K. E.-D. Cassel.	864	866	868	870	872	874
	Cl.	2-4	2-4	2-4	2-4	2-4	2-4
0.0	Kreiensen (34. 45)	ab	—	7.36	12.02	3.08	7 19
5.9	Gandersheim (34)	an	—	7.47	12.13	3.17	7 27
10.4	Altgandersheim	ab	—	7.48	12.26	3.18	7 28
14.9	Gehrenrode	—	—	7.57	12.35	3.29	7 39
18.2	Lamspringe	—	—	8.05	12.44	3.38	7 47
20.3	Graste	—	—	8.12	12.51	3.45	7 55
23.6	Harbarnsen	—	—	8.16	12.55	3.49	7 59
24.9	Sehlem	—	—	8.23	1.02	3.57	8 06
28.4	Bodenburg (42)	an	—	8.27	1.06	4.01	8 10
32.1	Salzdetfurth	ab	—	8.33	1.12	4.07	8 16
35.2	Wesseln	—	—	8.35	1.13	4.08	8 18
37.5	Grossdtingen	—	—	8.43	1.21	4.16	8 26
44.7	Hildesheim O.	(50) an	—	8.48	1.26	4.21	8 32
47.6	„ H.	an	—	8.54	1.41	4.27	8 38
		ab	—	8.58	1.44	4.30	8 41
		an	—	9.07	1.54	4.40	8 51
		ab	—	9.12	1.59	4.45	8 56

KURSBUCH-FAHRPLAN HILDESHEIM-GROß DÜNGEN-BAD GANDERSHEIM-KREIENSEN 1969 (zum genannten Zeitpunkt gehörte diese KBS zum Bereich der Bundesbahndirektion Hannover)

202 d Hildesheim - Bodenburg - Kreiensen

2202/25 Alle Züge

km	BD Hannover	Zug Nr	3800	3802	3804	3118	3808	3810	3130	2625	3814	3818	3822	3826
0	Hildesheim Hbf 213	ab	4.36	5.48	6.17	7.23	8.00	11.02	12.26	13.35	14.45	16.27	17.38	20.07
3	Hildesheim Ost	ab	4.40	5.53	6.22	7.27	8.05	11.07	12.30	13.40	14.49	16.32	17.43	20.12
7	Marienburg (Han)	ab	4.44	6.02	6.32	7.37	8.15	11.17	12.37	13.47	14.56	16.39	17.50	20.16
10	Grossdtingen	ab	4.49	6.06	6.36	7.41	8.19	11.21	12.41	13.51	15.00	16.43	17.54	20.21
12	Wesseln	ab	4.53	6.18	6.41	7.45	8.23	11.25	12.45	13.55	15.04	16.47	17.58	20.25
15	Bad Salzdetfurth	ab	4.58	6.22	6.46	7.50	8.28	11.30	12.50	14.00	15.08	16.51	18.02	20.30
19	Bodenburg 202c	an	5.02	6.27	6.51	7.55	8.33	11.35	12.55	14.05	15.13	16.56	18.07	20.34
22	Sehlem	an	5.07	6.32	6.56	8.00	8.38	11.40	13.00	14.10	15.18	17.01	18.12	20.39
24	Harbarnsen	an	5.11	6.36	7.00	8.04	8.42	11.44	13.04	14.14	15.22	17.05	18.16	20.43
28	Graste	an	5.15	6.40	7.04	8.08	8.46	11.48	13.08	14.18	15.26	17.09	18.20	20.47
30	Lamspringe	an	5.19	6.44	7.08	8.12	8.50	11.52	13.12	14.22	15.30	17.13	18.24	20.51
33	Gehrenrode	an	5.23	6.48	7.12	8.16	8.54	11.56	13.16	14.26	15.34	17.17	18.28	20.55
37	Altgandersheim	an	5.27	6.52	7.16	8.20	8.58	12.00	13.20	14.30	15.38	17.21	18.32	21.02
42	Bad Gandersheim 206	an	5.31	6.56	7.20	8.24	9.02	12.04	13.24	14.34	15.42	17.25	18.36	21.06
44	Bad Gandersheim 206	an	5.35	7.00	7.24	8.28	9.06	12.08	13.28	14.38	15.46	17.29	18.40	21.10
48	Kreiensen 202c	an	5.39	7.04	7.28	8.32	9.10	12.12	13.32	14.42	15.50	17.33	18.44	21.14
	Göttingen 202	an	5.43	7.08	7.32	8.36	9.14	12.16	13.36	14.46	15.54	17.37	18.48	21.18

a = X außer Sa

① bis Bad Salzdetfurth täglich
② ab Bad Salzdetfurth nur Sa
③ Bad Salzdetfurth an 6:10

④ nach Otbergen
⑤ nach Bad Driburg
⑥ Sa und + = ab

Kein Anschluß an:
⑦ D 584 nach Nürnberg
⑧ D 168 nach Mannheim

202 d Kreiensen - Bodenburg - Hildesheim

2202/25 Alle Züge

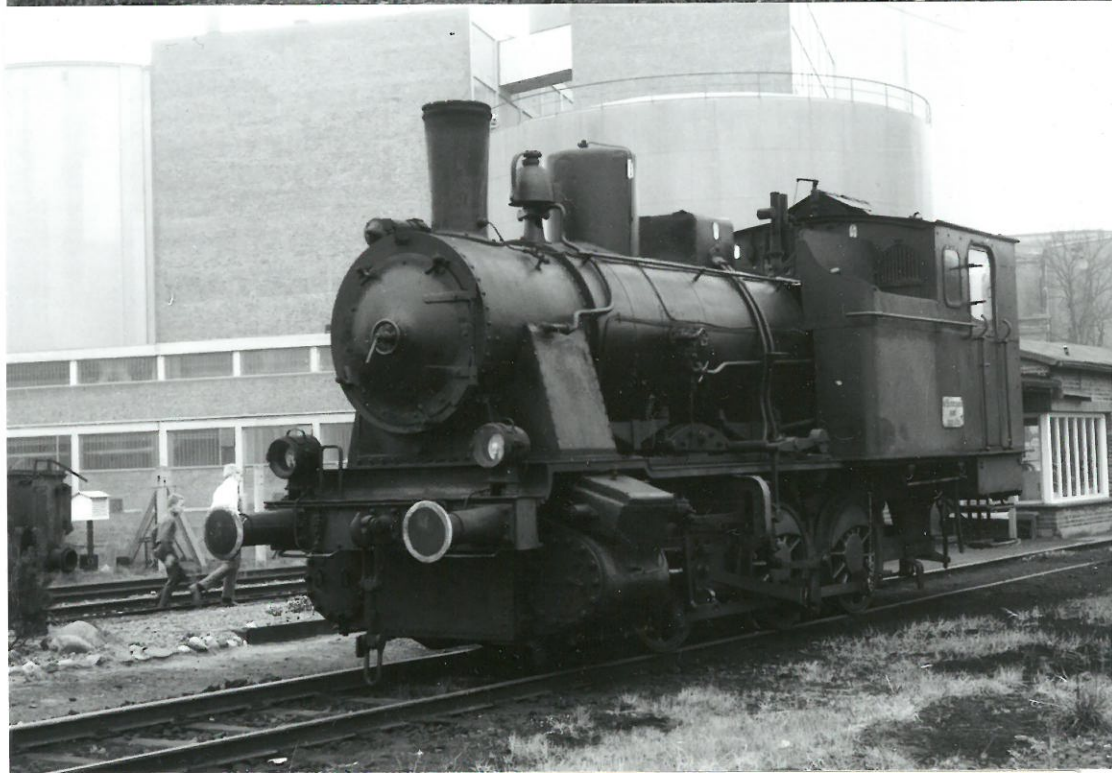
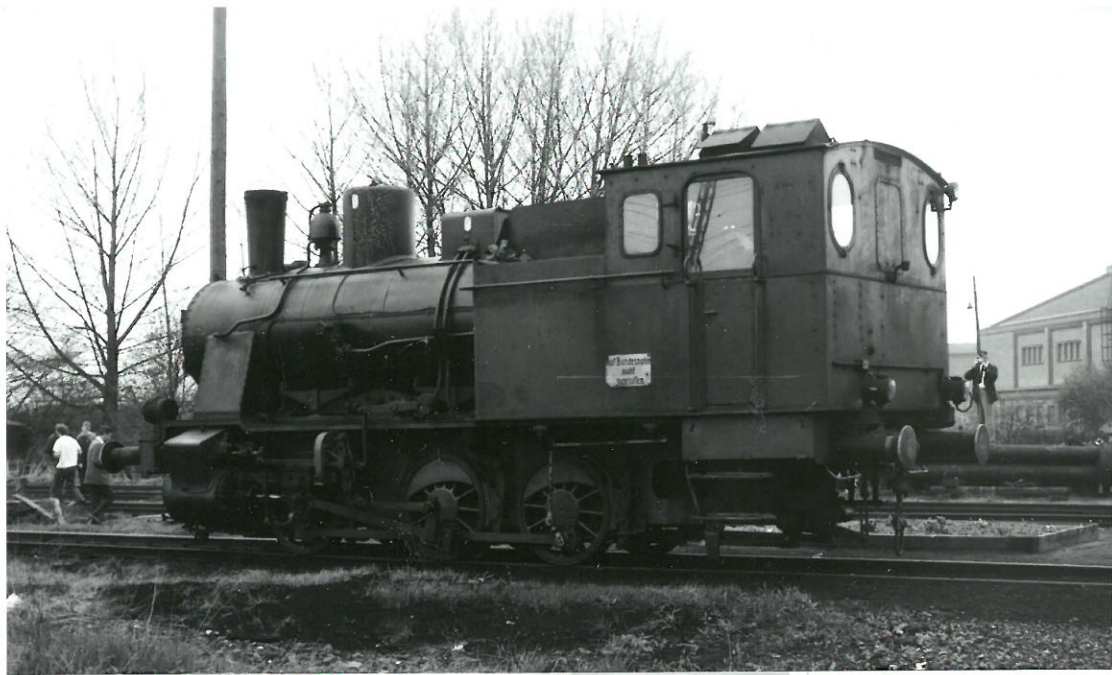
km	BD Hannover	Zug Nr	3801	3803	3805	3807	3809	3811	3813	3815	3819	3823	3827	3829
0	Kreiensen 202c	ab	5.25	6.00	6.24	7.00	7.24	8.00	8.24	9.00	9.24	10.00	10.24	11.00
6	Bad Gandersheim 206	ab	5.29	6.04	6.28	7.04	7.28	8.04	8.28	9.04	9.28	10.04	10.28	11.04
10	Altgandersheim	ab	5.33	6.08	6.32	7.08	7.32	8.08	8.32	9.08	9.32	10.08	10.32	11.08
15	Gehrenrode	ab	5.37	6.12	6.36	7.12	7.36	8.12	8.36	9.12	9.36	10.12	10.36	11.12
18	Lamspringe	ab	5.41	6.16	6.40	7.16	7.40	8.16	8.40	9.16	9.40	10.16	10.40	11.16
20	Graste	ab	5.45	6.20	6.44	7.20	7.44	8.20	8.44	9.20	9.44	10.20	10.44	11.20
24	Harbarnsen	ab	5.49	6.24	6.48	7.24	7.48	8.24	8.48	9.24	9.48	10.24	10.48	11.24
26	Sehlem	ab	5.53	6.28	6.52	7.28	7.52	8.28	8.52	9.28	9.52	10.28	10.52	11.28
29	Bodenburg 202c	an	5.57	6.32	6.56	7.32	7.56	8.32	8.56	9.32	9.56	10.32	10.56	11.32
32	Bad Salzdetfurth	an	6.01	6.36	7.00	7.36	8.00	8.36	9.00	9.36	10.00	10.36	11.00	11.36
36	Wesseln	an	6.05	6.40	7.04	7.40	8.04	8.40	9.04	9.40	10.04	10.40	11.04	11.40
38	Grossdtingen	an	6.09	6.44	7.08	7.44	8.08	8.44	9.08	9.44	10.08	10.44	11.08	11.44
41	Marienburg (Han)	an	6.13	6.48	7.12	7.48	8.12	8.48	9.12	9.48	10.12	10.48	11.12	11.48
45	Hildesheim Ost	an	6.17	6.52	7.16	7.52	8.16	8.52	9.16	9.52	10.16	10.52	11.16	11.52
48	Hildesheim Hbf 213	an	6.21	6.56	7.20	7.56	8.20	8.56	9.20	9.56	10.20	10.56	11.20	11.56

a = X außer Sa

b = täglich außer Sa

① ab Bad Salzdetfurth täglich
② Bad Salzdetfurth an 16.42
③ Sa und + = ab

Der EK-Sonderzug, der am 5.1.1969 durch das Vorharzland rollte und dabei auch die Stadt Hildesheim besuchte, rollte hier auch bis in den Bereich der Hildesheimer Hafenbahn, wo 1969 noch die nebenstehend abgebildete Dampflokomotive vorhanden war und am 5.1.1969 von den Passagieren des o. a. Sonderzuges besichtigt werden konnte. Seine Zuglok, die DB-Maschine 86 112, setzte inzwischen an das andere Zugende um und lief nun vor den beiden ehemaligen VT-50-Triebwagen, die im beschriebenen und abgebildeten EK-Zug mitliefen. Es handelte sich zum Aufnahmezeitpunkt um inzwischen motorlose Reisezugwg., die kurz vor der Ausmusterung standen. Nach ihrem Umbau aus Dieseltriebwagen waren sie unter anderem auch im Pendeldienst zwischen Goslar und Bad Harzburg zum Einsatz gekommen.



Dem Besuch der Hildesheimer Hafenbahn schloss sich für die Teilnehmer der EK-Sonderzugfahrt am 5. Januar 1969 eine kurze Visite vom Bw Hildesheim an, wo sich damals Diesel- und Elektrolokomotiven benachbarter Bahnbetriebswerke aufhielten. Es stand in diesem Bw aber damals auch noch die zu ihm gehörende Dampflokomotive 086 516, die aber kurze Zeit später von hier ins Bw Schweinfurt umbeheimatet wurde. Noch 1969 gab das Bw Hildesheim alle noch bei ihm stationierten 86er-Maschinen ab oder musterte sie gleich aus. Einige von ihnen kamen auch noch zum benachbarten Bw Goslar, waren aber auch hier nicht mehr lange im Einsatz.

Interessant zu beobachten war am 5.1.1969 auch der ganz normale Regelzugbetrieb im Hbf v. Hildesheim, in dem unter anderem Elektrolokomotiven der Deutschen Bundesbahn im seinerzeitigen Erscheinungsbild mit separierten Dachbereichen und Regenrinnen zu entdecken waren. Damals völlig normal! Die unten abgebildete DB-Ellok 110 452 (zum Aufnahmezeitpunkt Bw Köln-Deutzerfeld) übernahm am 5.1.1969 im Hildesheimer Hbf den von Bad Harzburg nach Hoek van Holland (!) verkehrenden Eilzug 292, den sie von Hildesheim über Hannover und Minden nach Löhne beförderte, was bei diesem Zug erst seit dem Herbst 1968 möglich war, da vorher noch kein durchgehender Fahrdrabt von Hannover bis Löhne vorhanden war. Heute ist der o. a. Zug längst Geschichte; ebenso wie der 110-, 140- und 141-Einsatz in Hildesheim. Triebzüge bestimmen hier das Bild und es gibt hier im Personenverkehr keine lokbespannten Züge mehr. Auch das Bw Hildesheim ist lange nicht mehr vorhanden.

Fotos: Michael Hecht.



Am 5.1.1969 war im Hbf von Hildesheim auch der seinerzeit von Kassel nach Braunschweig verkehrende Eilzug 453 zu sehen. Der bestand aus vierachsigen Umbauwagen und wurde von einer Elektrolok der Baureihe 141 von Kassel nach Hildesheim gebracht. Hier übernahm den E 453 zur Restfahrt bis Braunschweig eine 211-Diesellok des Bw Braunschweig, da von Hildesheim nach Braunschweig 1969 noch kein elektrischer Fahrbetrieb möglich war.

Heute wäre die nach ihrem Lokwechsel am 5.1.1969 im Hildesheimer Hbf oben abgebildete Fahrzeugeinheit des damaligen E 453 eine Museums-Garnitur; aber vor 50 Jahren bildete sie eine ganz normale Alltäglichkeit im DB-Regelbetrieb. Der 211-Bestand des Bw Braunschweig wurde kurze Zeit nach der obigen Aufnahme aufgelöst. V-100-mäßig waren danach hier nur noch 212-Maschinen beheimatet. Auf der Strecke Hildesheim-Braunschweig rollen heute sogar ICE-Triebzüge der DB Fernverkehr AG und im Nahverkehr werden hier Elektro-Triebzüge der Metronom-Zweigfirma 'Enno' im Pendelverkehr eingesetzt.

Auf den beiden mittleren der neben stehenden Bilder ist zu sehen, wie DB-Dampflok 86 112 am 5.1.1969 vom Bw Hildesheim her in den benachbarten Hbf dampft, um hier erneut die Wagen des an diesem Tag eingesetzten EK-Sonderzuges für deren Weiterfahrt nach Goslar zu übernehmen. Die Wagen dieses Zuges warten bereits auf die genannte Lok und sind im Hintergrund der genannten Bilder zu sehen. Incl. der beiden zu ihm gehörenden Wagen, die einst VT-50-Triebwagen waren.

Auf seiner weiteren Fahrt von Hildesheim nach Goslar legte der o. a. Sonderzug noch einen weiteren Fotohalt auf freier Strecke ein. Diesmal sogar auf einer Hauptstrecke, der Bahnlinie Hildesheim - Goslar, wo dieser Sonderzug während des genannten Fotohaltes auf einer der Brücken zu sehen ist, auf der die o. a. Strecke den Innerste-Fluss überquert. Wie gesagt - damals waren derartige Halte noch legitim und offiziell mögl.

Heute gibt es sie weder hier und nicht mal mehr im Hildesheimer Hbf, wie es ein von der Museums-Diesellok V 200 007 beförderter Sonderzug eines aktuellen Lübecker Fahrtenveranstalters im Mai 2018 (leider) zeigte. Da halfen dem sowohl im o. a. EK-Zug 1969 als auch im genannten Lübecker Sonderzug 2018 mitfahrenden Fotografen nur Erinnerungen an die schöne und gelungene EK-Fahrt vom Beginn des Jahres 1969 mit Dampflok 86 112, die damals erfolgreich vom Hildesheimer Eisenbahnfreund Kurt T. Meyer organisiert wurde. Sie leitete eine ganze Reihe an Fahrten von Hildesheim aus ein. Dann endeten diese Fahrten aber leider. Kurt T. Meyer ist aber noch immer aktiv im musealen Bahnbetrieb tätig und betreut heute die histor. Züge, die ganz in der Nähe von Hildesheim sowie auch nahe vom oben gezeigten Aufnahmeort, genau von Derneburg nach Bornum und zur. rollen. Das mit den inzwischen 90 Jahre alten Zweiachs-Wagen, die auch am 5.1.1969 in 'Kurtchen Meyer's' Premierenzug dabei waren !!!!!!! Fotos: Michael Hecht.



So gestaltete sich ein Besuch mit einem aus nostalgischen und historischen Fahrzeugen bestehenden Sonderzug in Hildesheim knapp 50 Jahre, nachdem sich dort ein ähnl. Sonderzug vom Eisenbahn-Kurier am 5.1.1969 aufhielt: Am Sa., d. 19. Mai 2018, dem Pfingst-Sa von 2018, kam ein von d. DB-Museums-Diesellok V 200 007 beförderter Sonderzug des Vereins 'Hist. Eisenbahn-Fahrzeuge Lübeck e. V.' (HEL) auf seiner Fahrt von Lübeck nach Goslar auch nach Hildesheim, wo dieser Sonderzug wie neben stehend abgebildet ohne Halt durch den Hbf rollte. Er fuhr dabei hier auch an einem in den Hbf einfahrenden Elektrotriebzug der Firma 'Enno' vorbei und passierte auch die wenigen Reste v. ehem. Bw Hildesheim, die auf d. mittleren Bild rechts zu sehen sind. Auf der gegenüberliegenden Seite pausierte ein weiterer Enno-Triebzug. Diese pendeln heute zwischen Hildesheim und Braunschweig.

Fotos:
Michael Hecht.



Dort,wo sich einst das Bw Hildesheim befand, wird heute ständig einer der Hilfs- und Notfall-Züge in ständiger Bereitschaft gehalten, die bei der DB Netz AG für Notfalleinsätze auf der Schnellfahrstrecke (SFS) Hannover-Kassel-Fulda-Würzburg vorhanden sind. Der Hildesheimer SFS-Hilfs- und Notfallzug war am 19.5.2018 auch vom HEL-Sonderzug Lübeck-Goslar aus zu sehen, der sich damals im Gbf v. Hildesheim für einen Fahrtrichtungswechsel vor seiner Weiterfahrt nach Goslar aufhielt. Zu dem SFS-Hilfs- und Notfallzug gehörten auch die abgebildeten Diesellokomotiven 714 014 und 714 103, die durch Umbau aus 212-Maschinen entstanden. Die auf dem mittleren Bild in dessen linkem Teil erkennbare SFS-Hilfszug-Lok 714 014 war früher einmal (vor 1996) die DB-Diesellok 212 269, die zeitweise auch im Bw Lübeck beheimatet war. Die medizinischen Einrichtungen des oben abgebildeten SFS-Hilfs- und Notfallzuges stammen zu einem großen Teil von der Lübecker Firma Dräger.



Auf dem unteren Bild ist die Lübecker DB-Museums-Diesellok V 200 007 bei ihrem Lokumlauf zu sehen, der in Hildesheim Gbf für die Weiterfahrt des von ihr nach Goslar beförderten Sonderzuges notwendig war. Sonderzug-Aufenthalte in Hildesheim 50 Jahre zuvor gestalteten sich weitaus angenehmer Fotos: Michael Hecht.