

NIEDERSÄCHSISCHE WINTERFAHRTEN VOR 45 JAHREN: MITTE FEBRUAR 1974

Vor genau 48 Jahren veranstaltete der Eisenbahn-Kurier (EK) noch seine damals traditionelle Winter-Sonderzugfahrt von Altenbeken über Goslar nach Altenau und zurück. Das ebenso traditionell unter Dampflokeinsatz und Verwendung historischer EK-eigener Personenwagen. 1974 fand diese EK-Altenau-Fahrt am 17.02.1974 (Sonntag) statt und auch diesmal nahm ich (wie auch schon in den Jahren 1971, 1972 und 1973 daran teil und wie in den genannten Vorjahren nutzte ich den Tag vor der jew. EK-Altenau-Exkursion, also den Samstag, für eine private Anreisetour auf reizvollen Strecken und mit interessanten Fahrzeugen in Niedersachsen.

1974 war der o.a. Samstag der 16.02.1974 und für den privaten Vortags-Ausflug vor der EK-Altenau-Fahrt hatte ich mir das Südharzgebiet mit der dortigen DB-Bahnlinie Northeim - Herzberg -Walkenried als Schwerpunkt ausgesucht. Die führte auch damals schon von Walkenried aus weiter nach Osten über Ellrich bis ins thüringische Nordhausen; aber Deutschland war 1974 noch ein geteiltes Land und die damalige innerdeutsche Grenze zerschnitt auch den von Northeim nach Nordhausen führenden Schienenstrang zwischen dem im südöstl. Niedersachsen liegenden Walkenried und dem zum nordwestl. Thüringen und damit seinerzeit zur DDR gehörenden Ellrich. Glücklicherweise war das Gleis anders als bei anderen Strecken im "Zonenrandgebiet" an dieser Stelle nicht unterbrochen. Die Bahnlinie Northeim - Nordhausen war auch in Zeiten deutscher Teilung stets durchgehend befahrbar und es rollten auch auf ihr Züge von der alten Bundesrepublik in die DDR und umgekehrt; aber hier waren es ausschl. Güterzüge. Für Züge des Personenverkehrs war von Northeim aus auf BRD-Seite in Walkenried Schluss - auf DDR-Seite von Nordhausen aus in Ellrich. Zwischen hier und Walkenried sowie umgekehrt rollten im grenzüberschreitenden Verkehr ausschl. Güterzüge. Die wurden von Northeim aus bis Ellrich und umgekehrt von Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn befördert. Der Eisenbahn-Grenzübergang Walkenried - Ellrich gehörte also zu den Grenzübergängen der innerdeutschen Grenze, an denen DB-Lokomotiven in die DDR-Grenzbahnhöfe fuhren. An den Übergängen Vorsfelde - Oebisfelde, Bebra - Gerstungen und Ludwigsstadt - Probstzella war das genauso - an den Übergängen Lübeck - Herrnburg, Büchen - Schwanheide, Helmstedt - Marienborn und Hof - Gutenfürst umgekehrt; da kam die Deutsche Reichsbahn der DDR mit ihren Lokomotiven in die bundesdeutschen Grenzbahnhöfe.

Der Grenzbahnhof Ellrich in der DDR war 1974 noch der einzige, in denen die DB planmäßig noch mit Dampflokomotiven fuhr. Die meisten der grenzüberschreitenden Güterzüge wurden von der DB von Northeim nach Ellrich und umgekehrt damals noch von Dampflokomotiven befördert, wofür die DB Maschinen der Baureihen 044 und 050-053 einsetzte, die in den Bahnbetriebswerken Ottbergen (044) und Lehrte (050-053) ihre Heimat hatten. Der Dampflokeinsatz vor Güterzügen nach/von Ellrich lockte am Beginn der

1970er Jahre auch viele Eisenbahnfreunde ins Gebiet der auch als "Südharzstrecke" bekannten DB-Bahnlinie Northeim - Walkenried, auf der diese Züge zum DDR-Grenzbahnhof Ellrich bzw. von dort rollten. Die auch landschaftlich interessante Südharzstrecke lockte mit guten Fotomotiven; schwere Züge taten ein Übriges und ließen es verschmerzen, das sich der Personenverkehr bereits vollständig in den Händen der Dieseltraktion befand.

Und genau wegen der und nicht etwa wegen des Dampflokeinsatzes reiste ich im Februar 1974 ins Gebiet der Südharzstrecke. Als in Lübeck geborener und aufgewachsener Eisenbahnfreund war man da schnell mit der Dieseltraktion "verwachsen", die hier wegen der Vogelfluglinie den Dampflokeinsatz schnell beendete. Man lernte und liebte in Lübeck schnell sein Interesse an Dieseltriebfahrzeugen der Eisenbahn und die legendäre "V 200", die ab 1968 als Baur. 220 über DB-Gleise brummte, war bald meine Lieblingslok. Ab Juni 1969 kamen die 220er in und um Lübeck besonders intensiv zum Einsatz und waren hier auf den Gleisen bald absolute Alltäglichkeit und Selbstverständlichkeit. Eine Änderung an dieser Situation ließ sich in zeitlicher Nähe nicht absehen. In anderen Regionen der alten Bundesrepublik war das am Beginn der 1970er Jahre anders. Da war die Diesellokbaureihe V 200 bzw. 220 zwar damals noch präsent; aber bereits damals beschlossene Elektrifizierungs-Vorhaben ließen ein Ende des 220-Einsatzes hier in die baldige Wirklichkeit rücken. Die legendäre Schwarzwaldbahn, aber auch die Bahnlinie Heilbronn - Würzburg waren gute Beispiele hierfür; aber ebenfalls in Niedersachsen deuteten Elektrifizierungspläne zumindest eine grundlegende Verlagerung von 220-Einsätzen von einst V-200-vertrauten Strecken an. Hier war es insbesondere die Elektrifizierung der Bahnverbindung Lehrte - Braunschweig - Helmstedt die große Veränderung in den niedersächsischen 220-Einsätzen befürchten ließ.

Diese Einsätze wurden am Beginn der 1970er Jahre von den 220 Maschinen des Bahnbetriebswerkes Hannover dominiert. Deren Stamm-Einsatzgebiet bildeten damals noch die Gleise von Hannover nach Helmstedt und Bad Harzburg; aber es gab im Einsatznetz der hannoverschen 220 auch durchaus "Exoten". Einen solchen bildete die Beförderung des insgesamt von Oberhausen nach Walkenried und zurück bis Duisburg fahrenden Eilzugpaares, das in der ersten Hälfte der 1970er Jahre von Altenbeken bis Walkenried und umgekehrt jeweils von einer der damals im Bw Hannover stationierten 220-Maschinen befördert wurde. Was auf der schönen Südharzstrecke Northeim - Walkenried den einzigen 220-Einsatz bildete. Ein echter Exot an dieser Stelle.

Als glühender V-200-Freund wollte ich mir deshalb eine Fahrt mit dem o.a. Eilzugpaar 1825/1858 bis/ab Walkenried nicht entgehen lassen, zumal sich absehen ließ, daß der einzige 220-Einsatz hierher spätestens 1976 enden würde. Deshalb beschloss ich, den Samstag vor der EK-Altenau-Fahrt des Jahres 1974, also Samstag, den 16.02.1974 für die Fahrt im E 1825 und damit verbunden im 220-Schlepp nach Walkenried zu nutzen.

Hierzu verließ ich Lübeck erneut in aller Frühe und fuhr um 05.02 Uhr von Lübeck Hbf aus im E 2001 (Lübeck-Hamburg) nach Hamburg Hbf. Den zog damals 220 050 (Bw Lübeck). Von Hamburg Hbf aus ging die Fahrt bis Hannover Hbf mit Abfahrt um 06.11 Uhr in Hbf Hamburg weiter im D 371 (Hamburg - Chur, Schweiz Express). Dieses hinter 103 186 (Bw Eidelstedt). Ab Hannover wurde bis Altenbeken auf seinem Gesamt-Laufweg der E 1804 benutzt, den Ellok 141 245 (Bw Seelze) beförderte. Heute fahren an dieser Stelle 425- und 426-Elektro-Triebzüge in S-Bahn-ähnl. Verkehr. Eilzüge und dergl. gibt es hier längst nicht mehr.

Von Altenbeken aus ging es dann im E 1825 (Oberhausen - Walkenried) über Ottbergen, Bodenfelde, Northeim und Herzberg/Harz bis zum Endpunkt dieses Zuges: Walkenried. Nach Altenbeken brachte ihn eine Ellok der Baureihe 110, die am 16.02.1974 hier von der Diesellok 220 079 (Bw Hannover) zur E-1825-Weiterbeförderung abgelöst wurde. Die Abfahrt in Altenbeken erfolgte um 09.45 Uhr.

Schon kurz hinter Bad Pyrmont erreichte ich auf der schon damals elektrisch betriebenen Strecke Hannover - Hameln - Altenbeken westfälisches Gebiet, durch das es auch ab Altenbeken und nunmehr im E 1825 erstmal weiter ging. Das zunächst auf der nicht elektrifizierten Bahnverbindung Altenbeken - Northeim, auf der der markante Sound von Diesellok 220 079 zunächst unüberhörbar im Altenbekener "Rehberg-Tunnel" zu vernehmen war. Dann ging es mit V-200-Dieselmotoren quer durch's Weserbergland hindurch und am Solling vorbei. In Ottbergen wurde ebenfalls am bekannten Dampflok-Bw vorbei gefahren, das 1974 noch vollständig in Betrieb war und mit seinen Dampflok-"Jumbo's" der Baureihe 044 vor allem auch schwere Güterzüge auf der Verbindung Altenbeken - Northeim - Herzberg - Walkenried - Ellrich bespannte.

Die interessierten mich damals aber nur wenig. Ich freute mich darüber, hinter 220 079 durch's schöne Weserbergland zu dieseln, in einem für eine 220-Leistung seltenen Zug, den es aber vorher schon länger gab. Bis 1966 beförderten ihn ab Hamm/Westf. Dampflokomotiven. Ab 1966 durchgehend von Hamm bis Walkenried V-160-Diesellokomotiven des Bw Bielefeld im Langlauf und ab 1968 die Baureihenbezeichnung 216 führend. Dann kamen 216-Maschinen des Bw Hagen in diesem Langlauf zum Einsatz, der sich ab 1970 "nur" noch auf die Verbindung Altenbeken - Walkenried konzentrierte. 216 des Bw Braunschweig traten dabei 1971 die Nachfolge der Hagener 216 an. Als aber im Mai 1973 das Bw Hannover einige zusätzliche 220-Maschinen aus Kaiserslautern übernahm, wurde die Beförderung des Eilzuges Oberhausen - Walkenried ab Altenbeken auf V-200-Bespannung umgestellt.

Zu diesem Zeitpunkt bestand dieser Fern-Eilzug, der zur Gattung "Hecken-Express" bzw. "Bauernblitz" gehörte, wagenmässig aus "Silberlingen" - wie die meisten derartigen Züge und worüber sich auch niemand beschwerte. Auch am 16.02.1974 erreichte dieser Zug bald hinter Ottbergen niedersächsisches Gebiet

und in Bodenfelde wurden seine am Zugende mitgeführten Kurswagen Oberhausen - Göttingen zur Weiterfahrt auf der Nebenbahn Bodenfelde - Göttingen abgehängt. Der Rest-Stammzug mit 4 Silberlingen und einem Packwagen fuhr mit 220 079 weiter über Uslar bis Northeim und nach dortigem Aufenthalt weiter bis ins südliche Harzrandgebiet. Dieses nun auf der bis Walkenried zum Bundesbahn-Netz gehörenden Strecke Northeim - Nordhausen. In deren Bundesbahn-Bereich bestanden die meisten Züge des planmässigen Personenverkehrs 1974 aus Dieseltriebzügen - vor allem Schienenbussen. E 1825 (Oberhausen - Walkenried) bildete einen der wenigen lokbespannten Reisezüge auf der auch als "Südharzstrecke" bekannten DB-Bahnlinie Northeim - Walkenried. Auf der erreichte dieser Zug hinter 220 079 am 16.02.1974 pünktlich seinen Endpunkt Walkenried.

Alle seine Fahrzeuge fuhren von hier aus um 13,17 als E 1858 nach Duisburg zurück - auf umgekehrter Strecke des E 1825, wobei 220 079 aber nur bis Altenbeken den E 1858 zog. Ab hier erfolgte Ellok-Beförderung. Bevor 220 079 von Walkenried aus die Rückfahrt bis Altenbeken antrat, wechselte sie hier am Wagenzug von E 1825/E 1858 von einem ans andere Ende, was auch für den Packwagen dieser Züge passierte und ein bisschen Rangierarbeit erforderte, die man in Ruhe betrachten konnte, zumal Spuren der einstigen schmalspurigen Südharz-Eisenbahn am Bhf. Walkenried bereit 1974 kaum noch zu entdecken waren. Bis zum Beginn der 1960er Jahre (genau bis 1963) fuhren die Züge dieser Schmalspurbahn von Walkenried aus bis Braunlage in den Oberharz hinein. Dann erfolgten die restlose Stilllegung und der Abbau dieser schönen Strecke, die nur noch Erinnerungen hinterließ.

Aus denen löste auch ich mich, um im E 1858 (Walkenried - Duisburg) am Mittag des 16.02.1974 und erneut hinter 220 079 den im südöstlichen Zipfel vom damaligen BRD-Harz gelegenen Klosterort Walkenried wieder zu verlassen. Hinter 220 079 fuhr ich aber nun nur noch bis ins nicht weit entfernte Scharzfeld. Hier verließ ich den E 1858 und stieg um in den E 1865. Das war auch so einer der damaligen "Hecken-Express"-Züge bzw. "Bauernblitze". E 1865 fuhr dabei von Bielefeld über Herford, Detmold, Altenbeken, Ottbergen, Northeim, Herzberg und Scharzfeld und Bad Lauterberg bis Odertal, wo seine Fahrzeuge als E 1872 zurück auf umgekehrter Strecke nach Bielefeld rollten. Die Besonderheit bei den Zügen E 1865 und E 1872 war die, das sie aus einer Silberling-Wendezugseinheit bestanden, die durchgehend von Bielefeld bis Odertal und zurück von einer 211-Diesellok des Bw Bielefeld befördert wurde. Damals einer der streckenmäßig längsten durchgehenden Wendezugläufe überhaupt, der am 16.02.1974 von der damals im Bw Bielefeld beheimateten Diesellok 211 011 erbracht wurde. Sie schob die Silberling-Einheit des E 1865 bis Odertal und zog diese Einheit des E 1872 ab hier. Wendezugeneinsatz war schon deshalb erforderlich, weil es in Odertal keine Möglichkeit zum Lokumlauf gab. Den Schienenstrang hierher bildete die Strecke Scharzfeld - St. Andreasberg und abgesehen von den Eilzügen E 1865 und E 1872 kamen nur noch Triebwagen und Schienenbusse nach Odertal. Die Wendung von E 1865 auf E 1872 war hier zeitl.

auch nur sehr kurz. Schnell fuhr die jeweils für diese Züge eingesetzte Wendezugeneinheit wieder von Odertal weg. Dadurch hielt auch ich mich am 16.02.1974 hier nur kurz auf und rollte im E 1872 (Odertal - Bielefeld) hinter 211 011 zurück zur Südharzstrecke Walkenried - Northeim und auf der im E 1872 noch von Scharzfeld über Herzberg bis Wulften.

Hier stieg ich vom E 1872 um in den Nto 3591, mit dem ich die eingleisigen Nebenbahnstrecke befahren wollte, die von Wulften aus ins 21 km entfernte Duderstadt führte. Auf ihr stand zum Zeitpunkt der beschriebenen Fahrt, also im Februar 1974, die Stilllegung des Personenverkehrs bevor, die sich dann im Sommer 1974, genau am 26.7.1974, auch tatsächlich vollzog. Grund genug also, die o.a. Nebenbahnstrecke nochmal zu befahren, so lange dieses noch möglich war. In meinem Falle geschah dieses am 16.2.1974 im schon erwähnten Nto 3591, der von Wulften aus nach Duderstadt fuhr und fahrzeugmäßig aus dem im Bw Holzminden beheimateten Bundesbahn-Schienenbus 795 601 bestand

Die Bahnlinie Wulften – Duderstadt führte von Nord nach Süd durch den niedersächsischen Teil des Eichsfeldes hindurch. Dieses sich zwischen dem südwestlichen Harz und dem nordwestlichen Thüringen erstreckende Gebiet wurde 1945 durch die innerdeutsche Grenze geteilt. Als Folge dieser Teilung kam das südliche Eichsfeld 1949 zur DDR, das nördliche Eichsfeld zur alten Bundesrepublik und dort in deren Bundesland Niedersachsen. Die innerdeutsche Grenze unterbrach auch die quer durch das gesamte Eichsfeld hindurch knapp 40 km von Wulften an der Hauptbahnstrecke Northeim – Nordhausen über Duderstadt nach Leinefelde an der Hauptbahnstrecke Kassel – Halle führende Bahnlinie, die auch als „Untereichsfeldbahn“ bekannt wurde. Eröffnet wurde sie in den Jahren 1889 und 1897 in zwei Streckenabschnitten. Die Teilung Deutschlands und verbunden damit auch die des Eichsfeldes führten 1945 zu einer Unterbrechung der Nebenbahnstrecke Wulften – Leinefelde zwischen Duderstadt und Teistungen. Zwischen Wulften und Duderstadt verblieb das Gleis dieser Strecke auf einer Länge von etwas über 20 km in den westlichen Zonen, zwischen Teistungen und Leinefelde auf einer Länge von etwas über 14 km in der Sowjetischen Besatzungszone, wo 1947 das Gleis zwischen Worbis und Teistungen auf einer Länge von knapp 10 km als sowjet. Reparationsleistung demontiert wurde. Der Rest des südlichen Teiles der „Untereichsfeldbahn“ verblieb danach bei der Deutschen Reichsbahn; ihr nördlicher Teil kam 1949 zur Deutschen Bundesbahn. In dem nun auf DDR-Gebiet verlaufenden Südtail der einstigen Durchgangsstrecke Wulften – Leinefelde wurden deren Abschnitt Worbis – Teistungen 1950 wieder aufgebaut. Dieses vor allem, um einer großen Ziegelei erneut Schienenanbindung zu verschaffen. Es fuhren aber auch Personenzüge von Leinefelde bis Teistungen und umgekehrt. Ansonsten blieb die „Untereichsfeldbahn“ aber zwischen Teistungen und Duderstadt durch die DDR-Grenze unterbrochen.

Duderstadt, das städtische Zentrum im bundesrepublikanischen Teil des Eichfeldes, blieb durch die nun zur Stichbahn mutierten Nebenstrecke von Wulften aus an's Schienennetz angeschlossen. Bis 1931 wurde Duderstadt auch von Göttingen her durch die als private Kleinbahn betriebene schmalspurige „Gartetalbahn“ erreicht, die dann aber stillgelegt und abgebaut wurde. Auf der DB-Strecke Wulften – Duderstadt wurde der hier immer bescheidener werdende Personenverkehr zu jener Zeit auf Schienenbusse umgestellt. Aber auch die konnten hier den Personenverkehr auf der Schiene nicht mehr retten. 5

Auch vage Hoffnungen auf einen Wiederaufbau des Gleises in die benachbarte DDR nach Teistungen nicht. Dieser Wiederaufbau unter Schaffung eines neuen Eisenbahn-Grenzüberganges von der Alt-Bundesrepublik zur DDR unterblieben, obwohl Anfang der 1970er Jahre ein neuer Straßen-Grenzübergang an dieser Stelle der innerdeutschen Grenze geschaffen wurde.

Auf dem DB-Teil der „Untereichsfeldbahn“, der Strecke Wulften – Duderstadt wurde der zuletzt nur noch aus Schienenbussen bestehende Personenverkehr am 26. Juli 1974 stillgelegt. Der Güterzugverkehr verblieb hier zunächst noch; aber in öffentl. Mobilität war das „BRD-Eichsfeld-Zentrum“ Duderstadt nun nur noch mit Linienbussen erreichbar.

Auf dem DR-Abschnitt der „Untereichsfeldbahn“, von Leinefelde bis Teistungen und zurück fuhren weiterhin Personenzüge, die bis in die 1970er Jahre hinein noch von Dampflokomotiven befördert wurden (u.a. von Maschinen d. Baur. 65.10). Dann von Diesellokomotiven des DR-Typs „V 100“ und später setzte aber auch die Reichsbahn hier Dieseltriebwagen ihres Schienenbus-Typs (Ferkeltaxen) ein.

Nach der Deutschen Einheit, die auch die Teilung des Eichsfeldes beendete, gab es hier schnell erneute Bestrebungen und Anläufe für eine wieder durchgehende Wiederherstellung der „Untereichsfeldbahn“ von Wulften bis Leinefelde. Doch es blieb nur bei losen Plänen. Am 1.1.1994 kamen beide noch vorhandenen Stichstrecken dieser Bahn ins Netz der neu gebildeten DB Netz AG. Zwischen Leinefelde und Teistungen spielte der Güterzugverkehr zu dieser Zeit schon keine große Rolle mehr, nachdem die Ziegelei in Teistungen 1992 stillgelegt worden war. Als Folge davon endete auf der Strecke Leinefelde – Teistungen am 31.12.1994 der zuletzt nur noch sehr bescheidene Güterzugverkehr.

Aber auch im niedersächsischen Teil der „Untereichsfeldbahn“ war der Güterverkehr und damit der Rest-Schienenbetrieb nach/von Duderstadt immer rückläufiger. Als Folge dieser Entwicklung wurde er am 2.1.1995 stillgelegt und die Strecke Wulften – Duderstadt am 29.2.1996 völlig stillgelegt. Duderstadt verlor damit seinen Schienenanschluss. Der Güterzugverkehr hierher wurde zuletzt mit 212-Maschinen des Bw Göttingen abgewickelt.

Auf letztem, erstmal danach noch verbliebenem Rest der „Untereichsfeldbahn“ pendelten nun im ausschließl. Personenverkehr zwischen Leinefelde und Teistungen Dieseltriebwagen, die in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre die Erfurter Bahn GmbH in Form von Fahrzeugen des VT-Typs „Regio Shuttle“ zur Verfügung stellte. Am 9.6.2001 endete dann aber auch der Personenverkehr der Strecke Leinefelde – Teistungen, womit die gesamte „Untereichsfeldbahn“ Geschichte war. Ihr Gleis wurde zwischen Wulften und Duderstadt in den Jahren 2001 bis 2005 abgebaut. Im etwas über 12 km langen Abschnitt von Wulften bis Rollshausen wurde die ehemalige Bahntrasse in einen Radweg umgewandelt. Zwischen Teistungen und Leinefelde verschwand das Gleis in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts.

Hier wurden Teile der vorherigen Bahntrasse für den Bau der Straßenumgehung Worbis im Verlauf der B 247 verwendet, andere Teile dieser Trasse mußten bereits kurz nach Einstellung letzten Zugverkehrs dem damaligen Bau der neuen Südharz-Autobahn weichen.

In Duderstadt blieb nach dortiger Bahn-Stillegung das Bahnhofs-Gebäude stehen. Es hatte nun zunächst seinen Platz auf einer kahlen Fläche, auf der sich vorher die nicht wenigen Gleisanlagen des Bahnhofes Duderstadt erstreckten. Dieses Gelände und der Bahnhofsbaubau in Duderstadt wurden Anfang 2012 vom Unternehmer Georg Nähder erworben. In das restaurierte ex-Bahnhofsgebäude zog danach eine Arzt-Praxis und das dieses Gebäude umgebende Gelände wurde in ein Bahnmuseum umgestaltet. Am Bahnhofsbaubau entstand wieder ein Bahnsteig, der sogar eine Überdachung in alter Form erhielt. Auf dem einstigen Bahngelände wurden neue Gleise verlegt, auf denen einige historische Schienenfahrzeuge aufgestellt wurden- darunter ein Speisewagen und zwei Schienenbus-Fahrzeuge, der Bauart Uerdingen. Derartige Fahrzeuge kamen ja bis zuletzt im regulären Schienen-Personenverkehr bis nach Duderstadt. Auf die beschriebene Weise verwandelte sich das dortige einstige Bahngelände 2014 in ein Museumsareal, das nun in gelungener Form an den Eisenbahnbetrieb in Duderstadt erinnert.

Es gab auch immer wieder Anläufe und Vorhaben, diesen Betrieb hier erneut einzuführen. Immerhin schaffte es die einstige Bahnlinie Wulften – Duderstadt 2013 sogar, auf eine Liste von möglichen Vorhaben zur Reaktivierung stillgelegten Bahnbetriebes in Niedersachsen zu gelangen. Man prüfte dort ernsthaft 73 (!) derartige Vorhaben. Im Falle der Strecke Wulften – Duderstadt scheiterte die Reaktivierung d. Schienenverkehrs auch vor allem an der Tatsache, daß hier ein völliger Streckenneubau hätte erfolgen müssen und die hiermit verbundenen Kosten viel zu hoch geworden wären. Von den 73 geprüften Strecken-Reaktivierungs-Vorhaben in Niedersachsen, die hier 2013 auf der Liste standen, wurden nur zwei tatsächlich verwirklicht: Ende 2018 wurde (wie auch an anderer Stelle in dieser Ausgabe von LBE-Express berichtet) der Zugverkehr nach Einbeck wieder aufgenommen und für Mitte 2019 steht dieses auf der Strecke Bad Bentheim – Nordhorn – Neuenhaus ebenfalls bevor. In beiden Fällen waren aber noch Gleise vorhanden – in Duderstadt nicht. Hier bleibt der Bahnbetrieb Geschichte.

Im Februar 1974 gab es ihn aber auch noch hierher und so rumpelte ich mit Abfahrt in Wulften um 16.15 Uhr damals, genau am 16.2.1974, in dem aus dem Schienenbus 795 601 bestehenden Nto 3591 durch's „BRD-Eichsfeld“, hindurch nach Duderstadt. Immerhin fahren hierher auch am Samstag-Nachmittag noch Züge. Und auch umgekehrt; denn 795 601 hatte im Bhf. Duderstadt nur eine kurze Wendung und verließ diesen Bahnhof bald wieder als Nto 3594. Der fuhr nun sogar von Duderstadt aus durchgehend über Wulften bis Northeim und ich fuhr in diesem Nto-„Langlauf“ bis zu diesem Endpunkt Northeim mit. Von Wulften bis Northeim rollte ich dabei abermals über d. „Südharzstrecke“ – diesmal nun im Schienenbus in Form von 795 601.

In Northeim nahm ich aber erstmal zumindest für den Verlauf der beschriebenen Reise Abschied von der Südharzstrecke, die übrigens in den Jahren 1868/69 in Betrieb genommen wurde. Durch die Eröffnung der ebenfalls schon erwähnten Sollingbahn, die sich nach Westen hin von Northeim aus bis Ottbergen an die Südharzstrecke anschloss, entstand die kürzeste Schienenverbindung zwischen Leipzig und Köln, die aber in der Folge für den Fern-Reisezugverkehr eher weniger benutzt wurde. Die meisten Schnellzüge von Sachsen ins Ruhrgebiet und an den Rhein sowie umgekehrt wurden über Hannover oder Kassel geführt und nicht auf dem direkten und kurzen Weg über die Südharzstrecke und die Sollingbahn. Der wurde allerdings sehr intensiv für den Güterzugverkehr vom Ruhrgebiet und Mitteldeutschland sowie umgekehrt genutzt. Das war nach 1945 wegen der Teilung Deutschlands nicht mehr ganz so umfangreich wie vorher; aber es rollten auch hier weiterhin nicht wenige Güterzüge, die nun grenzüberschreitend von der Bundesrepublik in die DDR und umgekehrt rollten und hierfür den Eisenbahn-Grenzübergang Walkenried/Ellrich benutzten.

Die Deutsche Bundesbahn beendete die Bespannung der o.a. Güterzüge mit Dampflokomotiven 1976. Nun kamen vor ihnen zwischen Altenbeken und Ellrich sowie umgekehrt nur noch Bundesbahn-Diesellokomotiven der Baureihen 212 und 216 zum Einsatz, die hier aber schon vorher einige dieser Züge außerhalb des dominierenden Dampflokbetriebes zogen.

1976 endete auch der Einsatz von 220-Lokomotiven vor dem Eilzugpaar Oberhausen – Walkenried – Duisburg zwischen Altenbeken und Walkenried und umgekehrt. 216-Maschinen des Bw Braunschweig beförderten hier nun wieder dieses Eilzugpaar und der ohnehin nur bescheidene 220-Einsatz auf der Südharzstrecke war wieder beendet.

Beim ebenfalls diese Strecke benutzenden Eilzugpaar Bielefeld – Odertal und zurück endete die durchgehende Beförderung durch eine 211-Diesellok des Bw Bielefeld schon 1975. Nun fuhr dieses Eilzugpaar mit einer Elektrolok der Baureihe 141 von Bielefeld bis Altenbeken und zurück und mit einer 212-Diesellok des Bw Göttingen von Altenbeken bis Odertal und umgekehrt. Am Beginn der 1980er Jahre wurde es eingestellt, nachdem auch der Schienenverkehr nach/von Odertal 1984 sein Ende fand.

Als sich im November 1989 die DDR-Grenze öffnete, fuhren Bundesbahn-Diesellokomotiven auf dem Reichsbahnteil der Südharzstrecke schnell über Ellrich hinaus bis/ab Nordhausen und es rollten nun genau ab d. 12.11.1989 zwischen Walkenried und Ellrich sowie umgekehrt auch Züge des Personenverkehrs, die schnell überfüllt waren, weil es an dieser Stelle der noch bestehenden innerdeutschen Grenze keinen Straßen-Grenzübergang war. Auch Reichsbahn-Diesellokomotiven kamen umgekehrt von Nordhausen bald in den DB-Bereich der Südharzstrecke.

Das Eilzugpaar vom Ruhrgebiet nach Walkenried und umgekehrt gab es immer noch. In der Mitte der 1980er Jahre war es durch verbesserten Wageneinsatz (Schnellzugwagen) sogar zeitweise zum Schnellzugpaar mutiert. Es fuhr nun von

Aachen bis Walkenried und zurück und 1990 wurde aus ihm sogar ein durchgehendes Eilzugpaar von Köln nach Halle an der Saale und umgekehrt. Das wurde ab Mai 1990 von Altenbeken bis Nordhausen und umgekehrt von einer Reichsbahn-Diesellok der Baureihe 114 (ab 1992 als Baureihe 204 bezeichnet) befördert. Vom Mai 1993 bis zum 27.05.1995 wurde das Eilzugpaar Köln - Halle und zurück von Altenbeken bis Nordhausen und umgekehrt von einer Diesellok der Baureihe 228, also einer Maschine des einstigen DR-Loktyps V 180, befördert, was auch ein wenig an den 220-Einsatz vor dem Vorläufer-Zugpaar des Zugpaares Köln - Halle und zurück sowie auf der Südharzstrecke in der ersten Hälfte der 1970er Jahre erinnerte. Das Eilzugpaar Köln - Halle und zurück wurde dann mit Ablauf des 27.05.1995 eingestellt.

In jener Zeit befand sich die "Südharzstrecke" in einem äusserst abgewirtschafteten und stark sanierungsbedürftigem Zustand. Nicht wenige Teile von ihr durften nur noch mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h befahren werden, was sich auf die Fahrzeiten der hier rollenden Züge auswirkte. Die Durchgangs-Güterzüge dieser Strecke hatte man inzwischen auf die benachbarte Strecke Eichenberg - Leinefelde - Nordhausen verlagert, die nach jahrzehntelanger grenzbedingter Unterbrechung seit 1990 wieder durchgehend zur Verfügung stand und nun auch wieder einen kurzen und direkten Verkehrs- und Transportweg vom Ruhrgebiet nach Mitteldeutschland und umgekehrt bildete, der nun sogar durchgehend elektrisch befahrbar war.

In dieser Situation wurde sogar die Stilllegung der Südharzstrecke in Erwägung gezogen, die man dann aber doch nicht verwirklichte und Reparaturen am Schienenstrang von Northeim nach Nordhausen durchführte. Heute kann man hier wieder größtenteils mit 100 km/h fahren. Der Güterzugverkehr fehlt hier aber inzwischen, abgesehen von gelegentlichen Sonderleistungen, völlig und im Personenverkehr fahren im Taktverkehr RE-Züge von Northeim bis Nordhausen und umgekehrt an allen Tagen stündlich, die montags bis freitags noch um RB-Züge von Northeim nach Walkenried und zurück verstärkt werden. Alle RE- und RB-Züge der Südharzstrecke sind heute solche der DB Regio AG, die aus Dieseltriebzügen der Baureihen 642 und 648 bestehen. Der Einsatz von lokbespannten Personenzügen des Planverkehrs endete auf der genannten Ende 2000 und wurde damals völlig von neu gelieferten DB-Dieseltriebzügen der Baureihe 642 übernommen. Momentan wird sogar untersucht, ob sie nicht Teil des geplanten Ausbau-Schienenweges Paderborn - Halle werden könnte, für den bei Berücksichtigung des Weges über die Südharzstrecke keine schwierigen Umbauten des schon jetzt stark belasteten Knotenpunktes Kassel notwendig wären.

Aber das ist noch Zukunftsmusik, so wie es die Schilderungen für die Entwicklung der Südharzstrecke in den Jahren 1974 bis 2019 noch waren, als ich am 16.02.1974 in Northeim diese Strecke verließ, um von hier aus in Richtung Norden zurückzufahren. Und dieses nun auf der Nord-Süd-Strecke Göttingen - Hannover. Heute wäre ich an gleicher Stelle von einem 642- oder 648-Dieseltriebzug der DB Regio AG in einen doppelstöckigen Wendezug der

Metronom-Eisenbahn-Gesellschaft mit 146-Ellok gleichen Unternehmens umgestiegen. Am 16.02.1974 stieg ich in Northeim von dem aus dem Bundesbahn-Schienenbus 795 601 bestehenden Nto 3594 (Duderstadt - Northeim) um in den Eilzug E 1574 (Wiesbaden - Celle), der an diesem Tag von der DB-Ellok 110 461 (Bw Köln-Deutzerfeld) befördert wurde und mit dem ich von Northeim über Kreiensen und Nordstemmen bis Hildesheim fuhr. Dieses auf der damals einzigen von Göttingen aus nach Hannover verlaufenden Strecke, die ihren Weg zum größten Teil durchs Tal vom Leinefluss nimmt. Die heute parallel, aber weiter östl. verlaufende Schnellfahrstrecke Göttingen - Hannover gab es 1974 noch nicht. Auch von dem an der Altstrecke Göttingen - Hannover liegenden Bahnhof Salzderhelden-Einbeck fuhren 1974 noch Personenzüge, die 10 Jahre später hier ihre Fahrt beendeten, seit dem Dezember 2018 aber erneut nach Einbeck rollten, wie es auch an anderer Stelle dieser Ausgabe vom "LBE-Express" berichtet wird. Aber auch das alles war im Februar 1974 noch Zukunftsmusik. Eine "Stichfahrt" nach Einbeck verkniff ich mir damals, zumal es auch schon spät war (Abfahrt in Northeim um 18.56 Uhr). Ich rollte im E 1574 auf dessen interessantem Laufweg Wiesbaden - Celle wie vorgesehen von Northeim bis Hildesheim, wo mich in Hbf-Nähe ein Hotel zur Übernachtung erwartete.

Am nächsten Tag, Sonntag, dem 17.02.1974 wartete auf mich im Hildesheimer Hbf dann schon am Morgen der Sonderzug des Eisenbahn-Kuriers (EK) nach Altenau auf mich. Der bestand aus historischen Wagen vom EK und wurde bis Goslar von der im Bw Lehrte stationierten DB-Dampflok 050 548 befördert. In Goslar wechselte der EK-Sonderzug nach Altenau seine Fahrtrichtung und die genannte Lok wurde hier deshalb auf der Drehscheibe vom damals noch in Betrieb befindlichen Bw Goslar gewendet. Für die Beförderung des genannten Sonderzuges auf dem Gleis der "Innerstetalbahn" nach Altenau im Oberharz erhielt die "50er" außerdem noch Vorspann durch die ebenfalls zum Bw Lehrte gehörende Dampflok 094 184, die aber 1974 in der "Endzeit" des Dampflokbetriebes in der Bundesbahndirektion Hannover vor allem vom Bw Goslar aus zum Einsatz kam. Von Goslar über Langelsheim und zurück wurde der beschriebene EK-Sonderzug dadurch von zwei interessanten Dampfzügen befördert, die auch einen eingefleischten Lübecker Diesellok-Fan alles andere als unbeeindruckt liessen, sonst wäre er ja auch gar nicht im EK-Sonderzug Hildesheim - Altenau am 17.02.1974 mitgefahrenen.

Auch als Lübecker "Diesel-Fan" interessierte man sich 1974 für die Dampftraktion, das aber nach längst begonnener "Umschulung" auf das Interesse an der "modernen" Traktion. Ein Prozess, der bei anderen Eisenbahnfreunden damals noch gar nicht begonnen hatte und 1977 bei Schluss des DB-Dampfbetriebes dazu führte, das einige von ihnen das Bahninteresse völlig verloren oder sich hierfür Nischen zu Ausflügen in die DDR suchten, wo es (wenn auch inzwischen hier eingeschränkt) weiterhin Dampflokomotiven in Aktion zu sehen (und auch das eingeschränkt, aber insgesamt doch recht einfach) und zu fotografieren gab. Unsereins konzentrierte sich nun völlig auf die "moderne" Traktion, an der ja schon vorher, namentlich auch 1974, ein alles

andere als geringes Interesse vorhanden war. Das war aber nicht so ausgeprägt, das man jede 211, 212, oder 141 fotografierte. Und so erklärt es sich auch, daß ich auf der Zweitages-Winterreise am 16. und 17.02.1974 die seinerzeitige Bielefelder DB-Diesellok 211 011 mit den Eilzügen E 1865 und E 1872 (Bielefeld - Odertal) in Odertal und damals auch sonst nicht aufnahm. Zu gewöhnlich erschien einem die Bundesbahn-V 100. Man nahm sie zwar auch auf - aber eher (noch) wenig, weil man sie als "Massenware" empfand. Ähnlich wie einst vorher unsere "Ahnen" die P-8-Dampftrösler. Angesichts von deren früherer Häufigkeit bezeichnete man die V-100 in ihrer "Blütezeit" auch oftmals als "Diesel -P-8". Das ich das o.a. 211-Foto an (besonders auch aus heutiger Sicht) interessanter Stelle versäumte, bedauere ich heute noch. Es lag aber auch an sehr kurzem Zug-Aufenthalt in Odertal (Kurzwendung durch Wendezuginsatz) und einem Filmwechsel auf relativ kurzer Reiseetappe mit zweimaligem Umstieg (Chips mit tausenden an Fotos gab es ja noch nicht ...). Trotzdem finde ich es schade.

Am Folgetag wurde dafür der EK-Dampfzug mit seinem interessanten Lokgespann 094 184 und 050 548 umso fleißiger fotografiert. Insbesondere auch im Bereich der Bahnlinie Langelsheim - Altenau/Harz, die zu den wenigen echten Gebirgsstrecken in Niedersachsen gehörte und auch als "Innerstetalbahn" bekannt war. Durch die sehr schöne Mittelgebirgslandschaft des Oberharzes erreichte man auf ihr den dortigen Ort Altenau - das auch mit planmäßigen Zügen, für die die Bundesbahn aber schon bald Schienenbusse einsetzte. Vor Sonderzügen erreichten aber immer noch Dampflokomotiven Altenau. Das insbesondere im Winter, wenn hier der Schnee reichlich lag. Ab der zweiten Hälfte der 1960er Jahre erschienen auch immer öfter Sonderzüge von sich immer mehr etablierenden Eisenbahn-Freunde-Vereinen im winterlichen Altenau. Die dann auch alle mit Dampflokomotiven und ab 1970 wurde der Verein "Eisenbahnkurier e.V." (EK) zum regelmäßigen winterlichen Winterzug-Besucher in Altenau und auf der "Innerstetalbahn". Die Züge des EK's hierher bestanden zumindest teilweise sogar aus vereinseigenen Oldtimer-Personenwagen, die dieser rührige Verein vorher vor der Verschrottung gerettet und danach mustergültig aufgearbeitet hatte. In jedem Jahr fuhr der EK nun an einem Winter-Sonntag von Hildesheim aus nach Altenau und zurück. Und stets mit Dampflokomotiven. Solchen der Deutschen Bundesbahn, aber 1973 ebenso mit der vereinseigenen Maschine 24 009. Im Folgejahr, wie schon mehrfach erwähnt, wieder mit Bundesbahn-Dampfern. Dafür sogar zwei von Goslar bis Altenau und zurück. Gewissermaßen in Doppeltraktion mit den ebenfalls genannten Maschinen 050 548 und 094 184.

Es war die vor-vorletzte EK-Fahrt nach Altenau. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1976 wurde die "Innerstetalbahn" stillgelegt.

Altenau und der westliche Oberharz verloren den Schienenanschluss und eine der schönsten norddeutschen Eisenbahnstrecken fiel in völlig unverständlicher Weise dem Abbau zum Opfer. Heutzutage wäre die Bahnlinie Langelsheim - Altenau trotz ihrer nicht ganz geringen Streckenlänge als Museums- und Touristenbahn und zumindest teilweise Dampflokinsatz sicherlich erhalten

geblieben. Aber 1976 gab es nur wenige Befürworter eines derartigen Vorhabens. Leider!

Nach 1976 gab es im Oberharz-Gebiet Eisenbahnbetrieb nur noch im Ostharz, der bis 1990 aber noch zur DDR gehörte. Die Deutsche Reichsbahn betrieb dort ein ziemlich umfangreiches Schmalspur-Streckennetz, das nicht nur touristischen Zwecken diente und auf dem ausschl. Dampflokomotiven eingesetzt wurden. Dieser umfangreiche Schmalspurbahnbetrieb im Ostharz überlebte bekanntlich auch die wirtschaftlichen Auswirkungen der Deutschen Einheit. 1993 wurde dieser Betrieb privatisiert und seither fahren seine Züge unter der Regie der "Harzer Schmalspurbahnen" (HSB) auf dem vollständig erhaltenen Eisenbahn-Streckennetz des östlichen Oberharzes. Dieses größtenteils nach wie vor mit Dampflokomotiven.

1974 konnte man auch noch durch den westlichen Teil des Oberharzes auf der Schiene dampfen. Dieses durch die Initiative vom Eisenbahn-Kurier und mit seinem damaligen Sonderzug Hildesheim - Altenau.

Ich verließ diesen Sonderzug auf seiner Rückfahrt in Goslar, um von hier aus am Abend des 17.02.1974 die Heimreise nach Lübeck anzutreten. Die war von Goslar bis Lübeck damals noch umsteigefrei möglich! Dieses ähnl. wie nach einer an anderer Stelle dieser Ausgabe vom LBE-Express beschriebenen EK-Sonderfahrt in den Kurswagen Kreiensen - Kiel der Eilzüge E 1934 (Kreiansen - Hamburg) und E 1930 (Bad Harzburg - Kiel). Zusammen mit der Kurswagen-Gruppe Kreiansen - Kiel absolvierte jeweils eine DB-Diesellok vom Bw Lübeck einen Langlauf von Kreiansen bis Kiel. Von Kreiansen bis Lüneburg fuhr die jew. Lok vor E 1934 und ging hier mit den Kurswagen Kreiansen - Kiel auf den E 1930 über, um ihn nach Kiel zu bringen. Die Lok und die o.a. Kurswagen fuhren insgesamt von Kreiansen über Seesen, Goslar, Bad Harzburg (Lokumlauf), Braunschweig, Gifhorn, Wittingen, Uelzen, Lüneburg, Büchen, Lübeck und Eutin bis Kiel. Bis zum Mai 1973 fuhren in diesem Langlauf, den es mit den Gegenrichtungs-Zügen auch von Kiel nach Kreiansen gab, 216-Maschinen des Bw Lübeck und (ab Juni 1969) des Bw Hamburg-Altona (das ab 1972 hier seine Vorserien-216 einsetzte!). Ab Mai 1973 fuhren dann 220-Maschinen des Bw Lübeck im "Hecken-Express"-Langlauf Kreiansen - Kiel! Das natürlich auch, als ich umsteigefrei in einem der Kurswagen in den Zügen E 1934 und E 1930 auf der oben beschriebenen Route am Abend des 17.02.1974 von Goslar nach Lübeck rollte. Dieses hinter 220 016 vom Bw Lübeck, wobei Unterwegs-Fotos aber wegen der Dunkelheit und hierfür bei mir nicht vorhandener Fotoausstattung nicht möglich waren. Trotzdem war es eine schöne Fahrt zum Abschluss einer interessanten Zweitages-Reise durch das Niedersachsen der 1970er Jahre und auf einigen seiner damaligen Bundesbahn-Strecken, von denen es heute einige längst nicht mehr gibt. Von den benutzten Zügen ganz zu schweigen.

Auch eine umsteigefreie Fahrt von Goslar nach Lübeck, die es 1974 noch mit zwei Zug- bzw. Kurswagen-Verbindungen gab, ist längst Geschichte. Man kann auf den Strecken, auf denen einst die "Hecken-Express"-Züge vom Harz nach

Holstein rollten, zwar heute nach wie vor reisen und fahren, muss dabei auf der Fahrt von Goslar nach Lübeck dreimal umsteigen: In Braunschweig, Uelzen und Lüneburg. Außer auf dem kurzen Abschnitt Uelzen - Lüneburg (wo man im Metronom-Zug fährt) bewegt man sich ausschl. in 648-Dieseltriebzügen. Die o.a. Zug- und Kurswagenverbindungen (eine Zug- und eine Kurswagen-Verbindung) mit völlig umsteigefreier Fahrt von Holstein zum Harz und umgekehrt endeten 1988. Leider!!!. Ab 1983 wurden sie von 218-Maschinen der Bahnbetriebswerke Lübeck, Flensburg und Braunschweig erbracht, was aber auch immer noch sehr interessant war. Heute sucht man derartige Maschinen zwischen Lübeck und dem Harz vergeblich.

Die für die beschriebene EK-Sonderzugfahrt am 17.02.1974 nach Altenau eingesetzte Dampflokomotive 050 548 wurde 1975 ausgemustert. Die ebenfalls auf dieser Fahrt zu erlebende Dampflokomotive 094 184 musste die Ausmusterung wenige Monate nach der o.a. Fahrt noch 1974 über sich ergehen lassen.

Während die Maschine 050 548 nach ihrer Ausmusterung verschrottet wurde, erging es Lokomotive 094 184 danach besser. Die 1921 gebaute Lok wurde zunächst museales Standobjekt im DB-Ausbesserungswerk in Hannover-Leinhausen und kam in den 1990er Jahren zum Verein 'Dampflokomotorenfreunde mittlerer Rennsteig e. V. im thüringischen Ilmenau, wo diese Lok weiterhin museal erhalten wird; das aber nicht betriebsfähig.

Der Schienenbus 795 601, mit dem ich am 16.02.1974 von Wulften nach Duderstadt und von dort nach Northeim fuhr, wurde am 01.07.1976 ausgemustert und wanderte danach auch in den Schrott. 211 011, die mich im Eilzugpaar Bielefeld - Odertal und umgekehrt am 16.02.1974 als damalige DB-Lok des Bw Bielefeld von Scharzfeld nach Odertal und von dort nach Wulften brachte und die ich leider nicht in Odertal fotografierte, wurde nach ihrer am 30.09.1995 erfolgten Ausmusterung bei der DB (wo sie zuletzt im Bw Osnabrück beheimatet war), an die "Emsländische Eisenbahn-Gesellschaft in Meppen verkauft, die sie als Lok "Emsland III" in Betrieb nahm und unter dieser Bezeichnung heute noch immer einsetzt.

220 079, hinter der ich im "Hecken-Express" ebenfalls am 16.02.1974 von Altenbeken bis Walkenried und von dort bis Scharzfeld im unvergessenem "V-200-Sound" brummte, kam danach im Mai 1976 zum Bw Oldenburg/O, wo diese Lok am 21.12.1980 ausgemustert wurde. 1986 wurde sie bei der Firma Layritz im oberbayerischen Penzberg verschrottet.

Etwas besser erging es Schwesterlok 220 016, die mich als damals Lübecker DB-Maschine am 17.02.1974 zurück von Goslar nach Lübeck brachte. Die DB musterte diese Lok am 30.12.1982 aus und verkaufte sie später in die Schweiz an die SBB. 1990 kehrte die ehem. DB-Lok V 200 016 bzw. 220 016 nach Deutschland zurück und wurde hier von der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen in Stuttgart (GES) übernommen. Von dieser ging sie an die Eisenbahnbetriebe Mittlerer Neckar (EMN), bei denen die beschriebene V 200 bzw. 220 noch heute nicht betriebsfähig abgestellt ist.

Das obere der neben stehenden Bilder zeigt den Eilzug E 1825 (Oberhausen-Walkenried) am 16.2.1974 (SA) während seines Aufenthaltes im Bhf. Northeim (Han), auf dessen Sationsseite, in der sich die Gleise der Solingbahn von Ottbergen und der Südharzstrecke nach Walkenried und Nordhausen treffen. Der E 1825 wurde am 16.2.1974 von Altenbeken bis Walkenried von der seinerzeit im Bw Hannover stationierten Bundesbahn-Diesellok 220 079 befördert. Den Aufenthalt dieses Zuges nutzten der Lokführer der Maschine 220 079 und der Zugführer vom E 1825 für einen kleinen Plausch.

Auf den Bildern darunter hat der E 1825 am 16.2.1974 seinen Zielbahnhof, die Station des Südharz-Ortes Walkenried erreicht. Auf der Südharz-Strecke Northeim-Walkenried sorgte der E 1825 zusammen mit seinem Gegenzug E 1858 (Walkenried-Duisburg) zum Aufnahmezeitpunkt und anschliessend noch bis zum Frühjahr 1976 für die einzigen Einsätze der Lokbaureihe 220 (ex V 200) im Planbetrieb.

Fotos:
Michael Hecht.





Im Februar 1974 wurden die meisten Güterzüge der Südharzstrecke Northeim-Walkenried noch von Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn befördert. Maschinen der Baureihen 044 und 050-053 brachten d. genannten Güterzüge von Northeim aus auf der Südharzstrecke bis zum DDR-Grenzbahnhof Ellrich bzw. holten sie hier umgek. in Richtg. Northeim ab. Als Diesellok 220 079 am 16.2.1974 im Bhf. Walkenried mit dem E 1825 (Oberhausen-Walkenried) eingetroffen war, fuhr hier gleich nebenan nach E-1825-Ankunft ein Güterzug von Ellrich her mit Dampflok 052 225 (Bw Lehrte) am genannten Eilzug vorbei. Fotos: Michael Hecht.



Alle Fahrzeuge des E 1825
 fuhren jeweils als E 1858
 (Walkenried-Duisburg) von
 Walkenried zurück. Vorher wurde
 der zur Wageneinheit dieser
 Züge gehörende Packwg.
 von einem Ende der Sitzwg.
 -Gruppe der Züge E 1825 u.
 E 1858 an deren anderes
 Ende umrangierte, was durch
 die Zuglok, die die o. a.
 Züge jew. nach/von Walken-
 ried beförderte, im Bhf.
 dieses Südharzortes ge-
 geschah. Am 16.2.1974 war
 für die Beförderung der
 Züge E 1825 und E 1858
 von Altenbeken bis Wal-
 kenried und umgekehrt d.
 Lok 220 079 vom Bw Hanno-
 ver eingesetzt und der
 Packwagen dieser Züge
 war an diesem Tag ein
 schönes altes Fahrzeug
 der Vorkriegsbauart.
 Die neben stehenden
 Bilder zeigen, wie
 220 079 im Bhf. von
 Walkenried rangiert,
 um ihn von der Spitze
 des E 1825 an die Spit-
 ze des E 1858 zu brin-
 gen.

Fotos:
 Michael Hecht.

Während DB-Diesellok 220 079 vom Bw Hannover mit den Wg. der Züge E 1825 und E 1858 am 16.2.1974 im Bhf. des Südharz- und Klosterortes Walkenried Aufenthalt hatte, fuhr durch diesen Bhf. auch ein Güterzug zum benachbarten DDR-Grenzbhf. Ellrich hindurch, den die DB-Dampflok 044 149 vom Bw Ottbergen dorthin brachte und der während seiner Durchfahrt durch Walkenried auf den mittleren der neben stehender Bilder zu sehen ist. Auf der dritten Aufnahme von oben ist auch im Vordergrund die 1974 kahle Fläche erkennbar, auf der bis 1963 die Gleise der schmalspurigen Südharz-Eisenbahn ihren Platz hatten. Von Walkenried aus rollten ihre Züge nach Braunlage im Oberharz. Heute wäre das eine Museums- und Touristenbahn. Die Zeit für eine derartige Bahn im Harz waren z. Stilllegungs-Zeitpunkt der Südharz-Eisenbahn noch zu früh. Das untere Bild zeigt nochmal 220 079 im Bhf. Walkenried abfahrtsbereit vor dem E 1858 (Walkenried-Duisburg), den sie über die Südharzstrecke und die Sollingbahn bis Altenbeken zog. Der Packwagen hinter der Lok wird noch fleißig beladen - auch mit nicht wenig Reisegepäck; denn in den Harz reiste man zum Aufnahmezeitpunkt für Urlaub u. Ferien mit der Eisenbahn. Heute kommen keine Eisenbahn-Gepäckwagen mehr nach Walkenried und Güterzüge rollen durch diesen Bhf. auch nicht mehr. Hier sind nur noch Dieseltriebzüge der Baur. 642 u. 648 anzutreffen, die zum Rollmaterial der DB Regio AG gehören.

Fotos:
Michael Hecht.



Der Eilzug von Ruhrgebiet nach Walkenried und zur. wurde nach d. DDR-Grenzöffnung 1989 schnell bis Ellrich verlängert und ab Mai 1990 trat an seine Stelle sogar ein Eilzugpaar, das von Köln nach Halle an der Saale und zurück fuhr und hierfür wie sein o. a. Vorgänger- Eilzug über den Weg der Südharzstrecke geführt wurde. Das obere der neben stehenden Bilder zeigt den Eilzug Köln-Halle, als er im Sept. 1992 von Köln her in Altenbeken eingetroffen ist und die Bundesbahn-E110k 114 492 (Bw Hamburg 1), die diesen Zug von Köln hierher befördert hat, ihn hier verläßt. Seine weitere Beförderung von Altenbeken bis Nordhausen übernimmt die Reichsbahn-Diesellok 114 359 (Bw Nordhausen), die sich auf dem mittleren Bild an den beschriebenen und abgebildeten Langlauf-Eilzug heran rangiert. Im Hintergrund ist noch die DB-E110k-Kollegin erkennbar, die ihn nach Altenbeken gebracht hat. Interessant war bei diesem Zug zweifellos der Lokwechsel von 114-Maschine auf 114-Maschine im Bhf. Altenbeken - anders ausgedrückt von DB-114 auf DR-114 und im Gegenlauf umgekehrt. Der von Köln bis Nordhausen zum Aufn.-Zeitpkt. nur von 114er-Lokomotiven beförderte Eilzug Köln-Halle bestand damals aus DB-Schnellzugwg. in beige-blauer Farbgeb., was das untere Bild deutl. macht. Zwischen dem Mai 1993 und dem Mai 1995 wurde dieser Eilzug von Altenbeken bis Nordhausen und umgek. von Diesellokomotiven der Baur. 228 befördert. Am 27.5.1995 wurde er eingestellt.
Fotos:
Michael Hecht.



Auf dem neben stehenden Bild hat DB-Lok 216 180 den damals von Erfurt über Sondershausen und Nordhausen nach Northeim verkehrenden RE-Zug RE 3666 am 6.8.1995 auf dem Weg der Südharzstrecke von Nordhausen bis Northeim befördert u. verläßt die Wagen dieses Zuges im Bf. Northeim. Die damals im Bw Braunschweig stationierte Lok präsentierte sich zum Aufnahmezeitpunkt noch im beige-blauen Anstr. der 1970er Jahre.



Viele Wagen verfügten zu diesem Zeitpunkt aber über die mint-grüne Farbgebung des DB-Regional-Personenverkehrs der späten 1980er sowie der ersten 1990er Jahre, die auch der erste Wagen des oben abgebildeten RE 3666 besitzt und die auch der am linken Bildrand erkennbare 628/928-Dieseltriebzug trägt. Derartige Dieseltriebzüge führten in den 1990er Jahren ebenfalls einen Teil des Personenverkehrs auf der Südharzstrecke durch. Am Ende des Jahres 2000 übernahmen damals neue 642-Dieseltriebzüge der DB Regio AG alle zu diesem Zeitpunkt noch existierenden lokbespannten Zugleistungen im Personenverkehr dieser Strecke. Die 642 sind hier heute noch zu finden. 648 sind hinzu gekommen. Die 628 verschwanden.



Die DB-Diesellok 216 180 wurde 1968 unter der Fabrik-Nr. 19417 bei den Krauss-Maffei-Werken für die damalige Deutsche Bundesbahn gebaut und von ihr im Aug. 1968 gleich mit ihrer EDV-gerechten Nr. 216 180 in Betrieb genommen. Bis zum Nov. 1980 war diese Lok im Bw Trier stationiert, dann wurde sie nach Braunschweig umbeheimatet, wo sie mit Ausnahme einer kurzen Unterbrechung (1996 zur Beförderung von Baustoff-Zügen für die Großbaustelle 'Potsdamer Platz' in Berlin für kurze Zeit ans Bw Seddin abgeordnet) bis zu ihrer Ausmusterung am 30.8.1999 blieb. Danach wurde diese Lok im Aw Chemnitz verschrottet.

Das untere Bild entstand am 3.7.2004 im Bereich der Südharzstrecke Nordhausen-Northeim in deren Bahnhof Ellrich, der im geteilten Deutschland einst DDR-Eisenbahn-Grenzstation war. 2004 war das schon fast 15 Jahre lang Geschichte und auf der Südharzstrecke bewegten sich nur noch Dieseltriebzüge der Baur. 642 aus Rollmaterial d. DB Regio AG. Von denen ist auf dem genannten Bild am 3.7.2004 d. Triebzug 642 024/524 auf seiner Fahrt als RE-Zug v. Northeim nach Nordhausen im Bf. Ellrich zu sehen. Lokomotiven ließen sich hier damals planmäßig nicht mehr blicken und so stellte auch die abgebildete Anwesenheit der ehem. DB-Diesellok 212 054 am 3.7.2004 in Ellrich eine Besonderheit dar. Die genannte Lok, die zum Aufnahmezeitpunkt der Firma Alstom Lokomotiven Service GmbH in Stendal gehörte, hatte hier mit dem Sonderzug 'VLV-LAUTERBERG-EXPRESS' des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) Aufenthalt, der sich auf der Rückfahrt von Nordhausen nach Lübeck befand und mal wieder seltenen Reisezug-Lokeinsatz auf die Südharzstrecke brachte. Die 1963 beim MaK-Werk in gebaute Diesellok 212 054 (bis 1968 = V 100 2054) gehört heute der Eisenbahn-Gesellschaft Potsdam mbH (EGP) und wird von ihr von Wittenberge aus im Güterzugdienst eingesetzt. D. Triebzug 642 024/524 ist heute in Ludwigshafen/Rh. stationiert. Fotos: Oben = Int. Unten = Wolfgang Wedig.