

EISENBAHNFREUNDE-SONDERZUG IM WINTERLICHEN VORHARZ-LAND VOR 51 JAHREN - NACHTRÄGE UND ERGÄNZUNGEN

=====

Im vergangenen Jahr, am Beginn von 2019, wurde im LBE-EXPRESS rückblickend über eine Eisenbahnfreunde-Sonderzugfahrt berichtet, die zum Berichts-Zeitpunkt genau 50 Jahre zuvor, exakt am 5. Januar 1969, stattgefunden hatte. Mit dieser Fahrt leitete der noch heute bekannte 'EISENBAHN-KURIER' (EK) vor fünf Jahrzehnten die (acht Jahre dauernde Serie seiner legendären Dampflok-Sonderfahrten im Gebiet vom Harz und Vorharz ein. Über die Premieren-Tour dieser EK-Fahrten-Reihe berichtete anschließend auch der Bundesverbd. Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF) in der 1969er-Ausgabe von seinem 'Jahrbuch des Eisenbahnfreundes'. Ergänzend zu dem Rückblick auf die damalige Tour, der Anfang 2019 im LBE-EXPRESS erschien, folgt an dieser Stelle noch der BDEF-Bericht über die EK-Fahrt am 5.1.1969 mit weiteren Bildern von ihrem Verlauf und einigen Ergänzungen und Berichtigungen zum o. a. Rückblick im LBE-EXPRESS vom Anfang 2019.

So muß auf der Grundlage des im Anschluß an diese (Zeilen folgenden BDEF-Berichtes zum Rückblick im LBE-EXPRESS korrigiert werden, daß sich die für die im EK-Sonderzug am 5.1.1969 verwendeten Zweiachs-Plattformwagen zum Zeitpunkt der Fahrt von diesem Sonderzug anders Anfang 2019 im LBE-EXPRESS erwähnt, noch nicht im Eigentum vom EISENBAHN-KURIER befanden. Vielmehr gehörten diese Wagen im Januar 1969 als zu den wenigen bei ihr noch vorhandenen Letzt-Exemplaren dieser Bauart gehörend, noch zum Rollmaterial der Deutschen Bundesbahn. Die im o. a. EK-Sonderzug eingesetzten beiden Plattformwagen wurden extra für seine Fahrt von Marburg/Lahn und Fulda aus nach Norddeutschland überführt. Sie gingen dann aber kurze Zeit nach dieser Fahrt, im Februar 1969 durch Ankauf in EK-Eigentum über und wurden fortan vom EK in Hildesheim erhalten und gepflegt.

Auch zu den beiden anderen im EK-Sonderzug am 5.1.1969 eingesetzten Wagen, zwei ehemaligen Triebwagen-Fahrzeugen, sind im BDEF-Bericht über diesen Zug interessante Einzelheiten enthalten, die in seinem LBE-EXPRESS-Nachfolger fehlen. Diese vierachsigen Wagen wurden im Sommer 1969 ausgemustert und danach leider verschrottet. Für ihre museale Erhaltung war die Zeit damals noch nicht reif. Man war schon über die Rettung zweiachsiger Plattformwagen froh und irgendwie erschienen Vierachs-Fahrzeuge aus den 1930er Jahren auch noch als zu modern. Egal wie interessant ihre Geschichte (wie im Falle der im EK-Sonderzug am 5.1.1969 mitrollenden ex-VT-Fahrzeuge) war.

Sehr gut eingegangen wird im BDEF-Bericht über die Fahrt dieses Zuges auch auf die Rolle der von ihm befahrenen Strecke Bad Gandersheim - Groß Dungen als Umleitungsweg von Kreiensen nach Hildesheim bzw. umgekehrt vor 50 Jahren. Heute gibt es diese Strecke nur noch in einem kurzen Teilstück.

Der o. a. Bericht wurde verfasst vom leider schon lange und viel zu früh verstorbenen Hamburger Eisenbahnfreund Dirk v. Harlem. Ergänzungen zum Rückblick im LBE-EXPRESS bieten auch die Einzelheiten zum Lokeinsatz im BDEF-Bericht. Aus ihnen geht hervor, daß sogar zwei versch. DB-Dampflokomotiven der Baureihe 86 vor dem beschriebenen EK-Sonderzug am 5.1.1969 zum Einsatz kamen. Eine von Kreiensen bis Hildesheim und eine andere für die Rückfahrt von Hildesheim bis Kreiensen.

Eine schöne Sonderzug-Tour vor nunmehr 51 Jahren, die auch noch einmal mit dem folgenden Bericht in Erinnerung gerufen werden soll

Michael Hecht

5. Januar 1969

Nebenbahnromantik im winterlichen Harzvorland

Reisende, die in den frühen Morgenstunden durch den Bahnhof Kreiensen kamen, schauten etwas verwundert auf die seltsame Zugkomposition, die da von zahlreichen Menschen umschwärmt und bewundert wurde und die so gar nicht in das sonst hier übliche Bundesbahnbetriebsbild mit moderner Ellok- und Dieseltraktion paßte. Die Arbeitsgemeinschaft „Eisenbahn-Kurier“ hatte sich alle Mühe gegeben, für ihre Winterfahrt mit Dampf durch das Harzvorland nicht mehr alltägliche Nebenbahnfahrzeuge aufzutreiben – ein Bemühen, das voll gelang und das zahlreiche Eisenbahnfreunde durch Buchung sämtlicher Sitzplätze im Sonderzug zu honorieren wußten.

Da waren zunächst die beiden B2i-Plattformwagen Ksl 84360 (Bj. 1928) und Ksl 85560 (Bj. 1930) mit offenen Übergängen, extra von Marburg bzw. Fulda herbeigeschafft, wo sie, zusammen mit einem weiteren Gefährten in Marburg, die letzten Exemplare dieser Gattung nördlich des Mains darstellen. Aber auch südlich des Mains waren diese Wagentypen, die einmal das Rückgrat für den Personenzugverkehr in ganz Deutschland bildeten, zur Rarität geworden; im 1. Quartal 1969 gab es noch 12 Stück davon, doch war ihnen schon das Schicksal allen alten Eisens bestimmt. Den Abschluß des Sonderzuges bildeten zwei Vierachser, denen man noch deutlich ansah, daß sie einst als VT 50 001 (?) und VT 50 002 mit eigener Kraft ihre Wege gingen. Beide Fahrzeuge wurden 1932 von LHB in Breslau gebaut und Mitte der fünfziger Jahre zu Steuerwagen für den Wendezugbetrieb im Raum Goslar umgestaltet. Neben ständigen Einsätzen in Richtung Braunschweig oblag ihnen auch der Werksverkehr zwischen Goslar und dem firmeneigenen Haltepunkt einer großen Kleiderfabrik an der Strecke nach Bad Harzburg. Später wurden sie durch Ausbau der Steuereinrichtungen zu den simplen Personenwagen AB4ib Han 35 999 und B4ib Han 79 999 degradiert. Doch auch dergestalt erfüllten sie getreulich alle Pflichten zur vollen Zufriedenheit, denn als einer von ihnen bei einem Unfall stark deformiert wurde, entschied man sich für die Reparatur und nicht – wie sonst bei Einzelexemplaren üblich – für die Verschrottung. Erst im letzten Sommer war dieser Termin gekommen.

Kurz von 10.30 Uhr setzte sich die 86 112 des Bw Goslar mit ihrer 12achsigen Last in Bewegung, um auf der zweigleisigen Strecke bis Bad Gandersheim zu zeigen, daß sie während ihres 36jährigen Erdendaseins nichts von ihrer Leistungsfähigkeit verloren hatte. In Gandersheim verdrückte sich dann der Sonderzug auf die Seite und brachte auf die seit dem 1. 10. 1902 durchgehend betriebene Nebenbahn Gandersheim–Großdüngen noch einmal echte Nebenbahnromantik. Der erste Fotohalt auf dem Viadukt bei Altgandersheim begeisterte daher nicht nur die Mitreisenden, sondern auch zahlreiche Bewohner der über tausendjährigen „Roswitha“- und Klosterstadt, die ihren Beinamen nach Deutschlands erster Dichterin trägt und heute durch ihre alljährlichen Domfestspiele bekannt ist.

Die Lokalpresse schien gut vorgearbeitet zu haben, denn wo immer der Zug Ortschaften durchfuhr, säumten winkende und staunende Menschen seinen Weg. – Gut vier Monate später, am 26. 4. 1969, sollte, allerdings unbemerkt im Schutze der nächtlichen Dunkelheit, eine noch interessantere Zugreihung diese Nebenbahn benutzen. Wegen der Entgleisung eines Güterzuges auf der Nord-Süd-Strecke mußten zahlreiche Züge umgeleitet werden. So wurden in Kreiensen der F 45 „Roland“ und der TEE 55 „Blauer Enzian“ einschließlich ihrer Loks (112 und 103!) zu einem 13-Wagen-Zug vereinigt und von einer Dampflok, der 052 191, auf diesem Wege gen Hildesheim–Hannover gezogen.

– Ein weiterer Höhepunkt der Fahrt: der Fotohalt vor der Silhouette des Dorfes Dittfurth zwecks Bewegungsaufnahme. Über Bodenburg, wo die Nebenbahn von Elze endet, und Salzdetfurth, Sitz der bekannten Kaliwerke, erreichte man in Großdünigen das Innerstetal bzw. die am 19. 5. 1875 eröffnete Hauptstrecke Grauhof-(Goslar) mit Endpunkt Hildesheim.

Mit komplizierten Rangiermanövern ging's hier zunächst quer durch den Hauptbahnhof und über das Anschlußgleis der Hafenbetriebsgesellschaft hinab in die Innersteniederung zum Hafbahnhof. Auf seinen Übergabegleisen harrten die drei Loks der Bahn auf ihre Besucher: die Diesellok I, 1964 ex DB (V 20 058), die Dampflok 4 (Cnt, Typ „Bismarck“, Henschel 1920/17 893), die als Nr. 33 bis 1953 auf der am 31. 12. 1964 stillgelegten und anschließend fast gänzlich abgebauten HPKE Dienst tat, sowie die Bnt-Dampflok Nr. 1, die von Anfang an der Hafbahnhof gehörte.

Nach einer ausführlichen Besichtigung der seit 1927 bestehenden Hafbahnhofanlagen veranstaltete Lok 1, aus sämtlichen Löchern heftig dampfend, zur Freude aller Fotografen und Tonbandjünger wahre Rekordfahrten auf den Abstellgleisen, bevor sie auf der Steilrampe zum Hauptbahnhof beim Sonderzug zur Schiebelok wurde. Der längere Mittagsaufenthalt konnte zur Besichtigung des Bw Hildesheim und einer Fahrzeugschau mit ETA 150, Dampflokreihen 44 und 50, sowie dem letzten VT 45 der DB oder zu einem kurzen Bummel durch die geschichtsreiche Stadt des tausendjährigen Rosenstocks benutzt werden.

Die Rückfahrt auf der Hauptbahn nach Goslar brachte zwei weitere Fotohalte, und zwar auf der Innerstebrücke hinter Hildesheim bzw. bei Derneburg. In Salzgitter-Ringelheim harrte bereits eine weitere 86 des Bw Goslar, die 86 201, des Sonderzuges, um ihn ohne große Umsetzmanöver zum Ausgangspunkt der Reise zu bringen, während die 86 112 dem wohlverdienten Feierabend in ihrem heimatlichen Lokschuppen zustrebte. In Seesen faßte das Dampfproß des Zuges noch einmal kräftig Wasser, um dann mit „full speed“ auf dem letzten Teilstück der am 5. 8. 1856 in Betrieb genommenen ehemaligen Braunschweigischen Südbahn Kreiensen anzulaufen.

Eine schöne Dampflokfahrt fern des alltäglichen Eisenbahnbetriebes war zu Ende, die von den Teilnehmern nicht so schnell vergessen werden dürfte. Ihre Begeisterung gab nämlich den Veranstaltern den Mut, zwei alte Zweiaxser aufzukaufen und sie somit vor dem Schneidbrenner zu retten. Seit Februar 1969 haben sie im Bw Hildesheim eine neue Heimat gefunden und harren nach gründlicher Überarbeitung durch Eisenbahnfreunde weiterer Sondereinsätze.

Veranstalter: Arbeitsgemeinschaft „Eisenbahn-Kurier“

Eingesetzte Triebfahrzeuge:

086 112-0 (86 112), Schichau 1933/3241

086 201-1 (86 201), Henschel 1934/22478

Hafenbetriebsges. Hildesheim Nr. 1, HANOMAG 1927/10226

Text: Dirk von Harlem

Viele der Teilnehmer der am 5.1.1969 von Kreiensen aus durchgeführten Dampflok-Sonderzugfahrt des Eisenbahn-Kuriers (EK) reisten zum Bhf., in dem diese Fahrt damals begann, also dem von Kreiensen, mit dem Schnellzug D 84 (Hamburg-München). Das betraf auch den Fotografen der neben stehenden Bilder. Der o. a. Schnellzug wurde am 5.1.1969 von einer der damaligen Bundesbahn-Elektrolokomotiven der Baureihe 112 gezogen, die sich auf dem oberen der genannten Fotos vor D 84 bei erst langsam zunehmender Tageshelligkeit im Bhf. Kreiensen auf dessen Westseite präsentierte. Die Bundesbahn-112er (Baur. 112 alt) trugen ja die cremefarbene Außen-Farbgebung der damaligen TEE-Züge. Sie waren erst 1968 gebaut worden u.z. Aufn.-Zeitpunkt noch ganz neu. Auf d. östl. Seite v. Pbf

Kreiensen stand am Morgen des 5.1.1969 schon der o.a. EK-Sonderzug mit seiner Zuglok, dem DB-Dampflokomotiv 86 112, bereit, was bei inzwischen zunehmender Tageshelligkeit auf dem mittleren Foto aufgenommen wurde. Nachdem der beschriebene u. abgebildete Dampf-Sonderzug den Bhf. Kreiensen verlassen hatte, rollte der auf der Hauptbahnstrecke Kreiensen-Seesen-Goslar zunächst bis ins benachbarte Bad Gandersheim weiter, wo er auf die Nebenbahnstrecke nach Groß Düngen abzweigte, in deren Bereich er auf d. unteren Bild zu sehen ist.



Fotos: Michael Hecht.

Die heute nur noch in einem kleinen nördlichen Teilstück vorhandene Nebenbahnstrecke Bad Gandersheim - Bodenburg- Groß Dungen trug ursprüngl. auch den Beinamen 'Lammetalbahn', da sie, als es sie in ihrem Gesamtverlauf gab, vor allem dem Tal des Lamme-Flusses folgte. Den überquerte diese Strecke damals auch in Alt Gandersheim und damit noch im Bereich der Vorharz-Stadt Bad Gandersheim auf zwei in den Jahren 1900 und 1901 mit dem Lammetalbahn-Bau errichteten Naturstein-Viadukten. An einem dieser Viadukte hielt der am 5.1.1969 im Schleppe der DB-Dampflok 86 112 von Kreienzen über Bad Gandersheim und Groß Dungen nach Hildesheim rollende Sonderzug und seine Fahrzeuge absolvierten anschließend hier für seine fotografierenden u. filmenden Fahrgäste eine Scheinanfahrt, in deren Verlauf sich diese Fahrzeuge unter Volldampf d. befördernden Lok 86 112 über die o. a. Viaduktanlage bewegten, was fleißig von den Sonderzug-Fahrgästen außerhalb des Zuges im Bild und Film festgehalten wurde und auch auf den neben stehenden Bildern zu sehen ist.

Nachdem der Personenverkehr auf dem mittleren und südl. Teil der Lammetalbahn bereits am 27.9.1975 stillgelegt wurde, folgte die Einstellg. des Güterverkehrs hier zwischen 1982 und 1994 in mehreren Teilabschnitten. Die Trasse des mittleren und südl. Bereiches der Lammetalbahn mußte in den 1980er Jahren teilweise dem Bau der Schnellfahr-Strecke Hannover-Göttingen weichen. Im Gebiet von Alt Gandersheim und der Stadt Bad Gandersheim und damit auch an der neben stehend abgebildeten Stelle verschwand das Gleis der Lammetalbahn 1994. Auf d. ehem. Trasse entstand hier ein asphaltierter Rad- und Wanderweg quer durch d. sogen. 'Heberbörde'. Er benutzt auch die abgebildete Viadukt-Anlage, die nach wie vorhanden ist, aber seit 1994 kein Gleis mehr trägt, sondern nun einen Rad- und Wanderweg.

Fotos: Michael Hecht.



Sonderzug-Fotohalte auf freier Strecke und damit außerhalb von Bahnhöfen und Haltepunkten waren auf dem Streckennetz der Deutschen Bundesbahn 1969 noch problemlos und fast uneingeschränkt möglich und wurden damals auch häufig durchgeführt. Das war beim EK-Sonderzug Kreienzen-Hildesheim am 5.1.1969 im Verlauf von dessen Teilstrecke Bad Gandersheim - Groß Dungen nicht anders und so zeigt das obere der neben stehenden Bilder diesen Sonderzug während eines solchen Haltes auf der auch als 'Lammetalbahn' bekannten und 32 km langen Strecke Bad Gandersheim - Groß Dungen vor der Kulisse des Dorfes Dittfurth. In dessen Bereich gibt es die 'Lammetalbahn' heute nicht mehr. Von ihr blieb nach 1994 nur noch ihr nördliches Ende, der neun Kilometer lange Abschnitt Groß Dungen - Bodenburg übrig, hier findet heute noch immer Personenverkehr statt, den die 'Nordwestbahn' (NWB) mit ihren LINT-Dieseltriebwagen im Taktverkehr ab/bis Hildesheim Hbf auf der o. a., zum DB-Netz gehörenden Strecke abwickelt. Zu diesem letzten Lammetalbahn-Teilstück gehört auch heute noch der Haltepunkt Wesseln, in dem der EK-Sonderzug, der am 5.1.1969 mit der DB-Dampflokomotive 86 112 die Lammetalbahn noch in ihrer damaligen vollständigen Streckenlänge befuhr, einen weiteren Fotohalt mit 'Schein-Einfahrt' für die Fotografen absolvierte, den die beiden unteren der neben stehenden Bilder illustrieren.



Im abgebildeten Haltepunkt Wesseln hielten ab 1991 allerdings für mehrere Jahre lang erstmal keine Züge mehr. 2003 wurde dieser Haltepunkt in modernisierter Form wieder in Betrieb genommen und heute halten hier alle Züge der 'Nordwestbahn' (NWB) auf ihrer Fahrt von Hildesheim Hbf nach Bodenburg und umgekehrt. Sonderzüge verirren sich auf die Reste der 'Lammetalbahn' heute so gut wie gar nicht mehr.

Fotos: Michael Hecht.



Der EK-Sonderzug, der am 5.1.1969 noch auf durchgehender Strecke von Bad Gandersheim bis nach Groß Dungen über die gesamte Lammetalbahn rollte, fuhr ab Groß Dungen auf der Hauptbahnstrecke Goslar - Derneburg - Hildesheim weiter bis ins nahe Hildesheim, wo dieser Sonderzug nach seiner Ankunft auf den obigen Bildern auf Gleis 1 des dortigen Hbf's zu sehen ist. Das Hbf-Ampfangsgebäude, das im rechten Teil des oberen der genannten Bilder zu sehen ist, entstand erst in den 1960er Jahren als Ersatz für einen kriegszerstörten Vorgängerbau. Der zweite Hbf-Bau wurde aber inzwischen auch schon wieder durch eine moderne Nachfolge-Anlage ersetzt. Der o. a. EK-Sonderzug begegnete am 5.1.1969 nach seiner Ankunft in Hildesheim Hbf auch dem (damals von Hannover n. Bad Harzburg verkehrenden Eilzug E 613, der auf dem unteren Bild in dessen linkem Teil zu sehen ist. Diesen Eilzug beförderte eine 220-Diesellok des Bw Hannover. Während die ihren Zug weiter nach Goslar und Bad Harzburg brachte, wurde der EK-Sonderzug von seiner Zuglok, dem Dampfross 86 112, noch vom Hildesheimer Hbf aus auf die nahen Gleise der Hafenbahn in Hildesheim rangiert, die dieser Sonderzug im anschließenden Verlauf seiner interessanten Fahrt besuchte. Fotos: Michael Hecht.

Der EK-Sonderzug v. Krejensen fuhr am 5.1.1969, wie schon an anderer Stelle beschrieben, in Hildesheim vom Hbf aus auf die Gleise der Hildesheimer Hafenbahn. Die entstand mit dem Bau d. rd. 15 km langen Zweigkanals, mit dem Hildesheim in der Mitte der 1920er Jahre an den Mittel-landkanal (angeschlossen wurde. Die Zweig-Wasserstraße von Hildesheim erreichte diesen Kanal bei Sehnde. Eröffnet wurde der Zweigkanal von hier bis Hildesheim im Jahre 1928 und gleichzeitig mit ihm auch die zu ihm gehörende Hafenbahn in Hildesheim, die bis 1973 noch Dampflokomotiven einsetzte. Deshalb erwarteten die Fahrgäste des o. a. Sonderzuges, d. im Verlauf seiner Tagesreise auch die Hildesheimer Hafenbahn besuchte, am Tag seiner Fahrt, dem 5.1.1969, im zentralen Betriebs-Bhf. dieser Hafenbahn ebenfalls Dampfzöusser. Eines davon war die neben stehend abgebildete Lok Nr. 4 d. Hafenbahn Hildesheim. Diese dreiachsige, zum Loktyp 'Bismarck' gehörende Maschine wurde 1920 unter der Fabrik-Nr. 17 983 bei d. Henschel-Werken gebaut u. damals an d. Hildesh.-Peiner Kreis-Eisenbahn (HKPE) geliefert, wo sie unter der Betr.-Nr. 7 (später 33 und 37) z. Einsatz kam. 1953 verkaufte die 1964 stillgelegte HKPE diese T-3-ähnl. Lok an die Hildesheimer Hafenbahn, wo die fortan unter der Betr.-Nr. 4 auf deren Gleisen Verwendung fand.



1973 musterte die Hildesheimer Hafenbahn ihre Dampflok Nr. 4 aus. Anschließend wurde diese Lok verschrottet. Bis dahin dauerte es zum Aufnahme-Zeitpkt. am 5.1.1969 aber noch einige Jahre. Allerdings präsentierte sich die o. a. Lok beim EK-Sonderzug-Besuch im Hildesheimer Hafen am 5.1.1969 nicht unter Dampf. Fotos: Michael Hecht.

Neben zwei Dampflokomotiven besaß die Hildesheimer Hafenbahn 1969 auch eine Diesellok. Es handelte sich um die Lok I, die auf den neben stehenden Bildern zu sehen ist. Diese zweiachsige Diesellok wurde 1943 unter der Fabrik-Nr. 733 bei den Deutschen Werken Kiel (DWK) gebaut und damals als Wehrmacht-Lok an die Luftwaffe geliefert. Nach Kriegsende kam sie zur Deutschen Reichsbahn, wo sie die Nr. V 22 009 erhielt. 1949 ging diese ehem. Wehrmacht-Diesellok auf d. Deutsche Bundesbahn über, die sie 1950 mit einem neuen Motor ausrüstete und danach unter der Nr. V 20 058 einsetzte. Am 25.11.1963 musterte die DB die beschriebene Diesellok (aus und verkaufte sie danach an die Hafenbahn in Hildesheim, die dadurch ihre erste Diesellok in Betrieb nahm und dieser Lok zunächst die Nr. I gab. Sie bewegte sich künftig auf den Gleisen der o. a. Hafenbahn. Das auch wie oben stehend abgebildet am 5.1.1969 beim EK-Sonderzug-Besuch im Hildesheimer Hafen, wo die Diesellok I auch d. Dampflok-Kollegin (4 aus dem Hafenbahn-Lokschuppen zog. Die Hildesheimer Hafenbahn-Diesellok I erhielt in den 1970er Jahren die Betr.-Nr. (5 und wurde von dieser Hafenbahn Anf.1981 ausgemustert. Danach übernahm die 'Braunschweigische Landes-Museums-Eisenbahn' (BMLE) diese Lok in ihre Sammlg. historischer Eisenbahnfahrzeuge in Braunschweig. Zu dieser Sammlg. gehört sie als BMLE-Lok 206 noch heute.



Fotos: Michael Hecht.



Die Dampflokomotiven 1 und 4 sowie die Diesellok I, die Anfang 1969 den gesamten und damit aus drei Maschinen bestehenden Lokbestand der Hildesheimer Hafenbahn bildeten, wurden während des EK-Sonderzug-Besuches bei dieser Bahn am 5.1.1969 zusammen gekuppelt und der dadurch entstandene interessante Lokzug bewegte sich zur Freude der Sonderzug-Fahrgäste anschließend auf den das Hafenbahn-Betriebswerk umgebenden Gleisen für zahlreiche von diesen Fahrgästen aufgenommene Fotos und Filmszenen. Ein tolles Erlebnis, das auch die obigen Bilder verdeutlichen.

Fotos: Michael Hecht.



Die Lok Nr. 1 Dder Hafenbahn Hildesheim, wie schon erwähnt auch ein Dampfross, stand beim EK-Sonderzug-Besuch im Bereich dieser Bahn am 5.1.1969 unter Dampf und bewegte sich mit eigener Kraft auf deren Gleisen hin und her, um weitere Fotos und Filmaufnahmen zu ermöglichen. Sie fuhr dabei auch an der DB-Dampflok 86 112 vorbei, die den EK-Sonderzug am o. a. Tag auf die Gleise von Hildesheim's Hafenbahn gebracht hatte. Als der beschriebene Sonderzug, dessen Wagen auf dem unteren der obigen Bilder zu sehen sind, diese Gleise im Schlepp der DB-Lok 86 112 wieder in Richtg. Hbf verließ, leistete Hafenbahn-Dampflok (1 noch Schubhilfe, da das Übergabegleis vom Hafen zum Hbf Hildesheim eine größere Steigungsstrecke aus der Niederung des Hildesheim durchquerenden Innerste-Flusses zu bewältigen hat.

Fotos: Michael Hecht.



Die Hafenbahn in Hildesheim ist heute (2020) immer noch vorhanden und in Betrieb. Sie wird von der Hafenbetriebsgesellschaft mbH Hildesheim betrieben und verfügt über ein Gleisnetz von 11 Kilometern. Im Hafen von Hildesheim werden aktuell vor allem Dieselkraftstoff, Heizöl, Agrargüter, Baustoffe, Mineralien, Altmetall und Schwer-
güter umgeschlagen. Das Hafengebiet ist 30 ha groß und verfügt über eine ausge-
baute Uferlänge von 1.300 m für Umschlagzwecke. Hier stehen auch sieben Kräne zur
Verfügung. Für den Einsatz auf der Hafenbahn in Hildesheim sind heute zwei Diesel-
lokomotiven vorhanden - eine davon (Lok Nr. 9) ist eine einst in der DDR eingesetzte
Maschine vom Typ 'V 60 D'. Die zweite eine zweiachsige Orenstein & Koppel-Lok von 1973
(Lok Nr. 7). Im Regeleinsatz befindet sich stets eine der beiden Dieselmotoren.

Der Besuch von Sonder-Reisezügen auf den Gleisen der Hildesheimer Hafenbahn war stets
eher selten. Am 5.1.1969 kam unter anderem ein EK-Sonderzug hierher und am 8.9.2007
besuchte ein Sonderzug des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) von Lübeck
die o. a. Hafenbahn. Der kam mit dem historischen LBE-Doppelstockwagen DW 8 und
einer EVB-Diesellok (ex-DB-V 100) hierher.

Das obige Bild zeigt die Hildesheimer Hafenbahn-Lok 9 im Einsatz auf den heimatl.
Gleisen. Foto: Int.

Zurück in die Vergangenheit und hier zur EK-Sonderfahrt am So., d. 5. Januar 1969. Nachdem der Sonderzug dieser Fahrt am Mittag dieses ersten Januar-Sonntags jenes Jahres überhaupt die Hafenbahn in Hildesheim besucht hatte, konnten seine Fahrgäste auch danach noch das damals noch existente DB-Bahnbetriebswerk in Hildesheim besichtigen. In dem waren 1969 noch mehrere Dampflokomotiven präsent. Am 5.1.1969 unter anderem die seinerzeit zum Bw Ottbergen gehörende Lok o44 187, die sich zum Aufnahmezeitpunkt noch mit ihrer alten Nr. 44 187 präsentierte und auf den neben stehenden Bildern oben rechts auf der Drehscheibe des Bw Hildesheim am 5.1.1969 zu sehen ist. Auf der absolvierte anschl. auch die damals zum Bw Goslar gehörende Lok 050 171 eine Runde. Auch sie mit ihrer alten Nr. 50 171. Sehr zur Freude der anwesenden Eisenbahnfreunde, die am o. a. Tag das heute längst nicht mehr vorhandene Bw Hildesheim besuchten. Die 'Ehrenrunde' von Dampfross 50 171 am 5.1.1969 im genannten Bw zeigen die unteren Bilder.

Fotos:
Michael Hecht.



In den Schuppenständen des Hildesheimer Bw-Rundlokschuppens dösten am Nachmittag des 5.1.1969 die mit Kabinentendern ausgestatteten 50er-Maschinen 051 505 und 540 vom Bw Goslar in Sonntagsruhe vor sich hin, wie es deutlich auf dem oberen der neben stehenden Bilder zu sehen ist. An Werktagen beförderten diese Lokomotiven damals noch fleißig Güterzüge in der Umgebung von Hildesheim. Auch die Dampflok 086 516 befand sich am 5.1.1969 in sonntägl. Betriebsruhe im Bw Hildesheim. Der 86er-Einsatz ging hier damals bald zu Ende. Ein Grund für die Be-
 spannung des am o.a. Sonntag von Kreiensen aus nach Hildesheim eingesetzten EK-Sonderzuges mit der Lok 86 112, die anl. dieser Sonderzug-Beförderung auch nochmal ihre alte, bis Ende 1967 gültige Nr. trug. Nach der o. a. Sonderzug-Beförderung präsentierte sich auch diese Lok am Nachmittag des 5.1.1969 auf der Drehscheibe des Bw Hildesheim, wo sie auf dem unteren Bild zu sehen ist.

Fotos: Michael Hecht.





Das obere der obigen Bilder zeigt die DB-Dampflokomotive 044 492 vom Bw Ottbergen am 5.1.1969 im Rundlokschuppen vom Bw Hildesheim. Das Bild darunter erinnert mehr an Aufnahmen aus Reichsbahn-Betriebswerken in den 1980er-Jahren, wo Heizkessel in Form von ehemaligen Dampflokomotiven damals noch oft anzutreffen waren. Aber bei der Deutschen Bundesbahn gab es in den 1960er und 1970er Jahren derartige Anlagen ebenfalls, wie es auch das obige, am 5.1.1969 im Bw Hildesheim aufgenommene Bild des aus einer Dampflok entstandenen Heizkessels Nr. 28 293 zeigt. Heute sind derartige Heizanlagen im Bahnbetrieb lange zurück liegende Geschichte. Fotos: Michael Hecht.

Das obere der neben stehenden Bilder zeigt nochmal die Dampflok 86 112 am 5.1.1969 im Bw Hildesheim nach ihrer Fahrt vor dem EK-Sonderzug Kreien- sen-Bad Gandersheim- Bodenburg-Hildesheim. Neben ihr stand im o. a. Bw zum Aufn.- Zeitpunkt die damals zum Bw Seelze gehö- rende DB-Elektrolok 140 450, die seiner- zeit noch über das Originalbild ihrer äußeren Ursprungs- Ausführung verfügte. In ihrer Nachbar- schaft im Bw Hildes- heim hielt sich am 5.1.1969 auch eine 211-Diesellok vom Bw Braunschweig auf.

Heute ist das Bw Hildesheim längst Geschichte und von seinen Schuppen, Ge- bäuden und Anlagen ist kaum noch etwas vorhanden. In den be- nachbarten Hbf von Hildesheim kommen im planm. Personen- verk. heute nur noch Triebzüge. Lokbespann- te Züge des Regel-Per- sonenverkehrs sucht man hier vergebens und auch Sonderzüge mit Lokomotiven verirren sich nur noch selten hierher. 1969 war man von solchen Zeiten noch weit entfernt u. so zeigt das untere der neben stehenden Bilder am 5.1.1969 d. Eilzug E 453 (Kassel- Braunschweig) während seines Aufenthaltes im Hildesheimer Hbf. Die o.a.211-Masch.hatte die- sen Zug hier zur Rest- fahrt bis Braunschweig übernommen, nachdem ihn Ellok 141 423 (Bw Bebra) bis Hildesheim befördert hatte. Diese Lok rückt im rechten Bildteil ins benachbarte Bw Hildesh. ab.

Fotos:
Michael Hecht.



Das Bahnbetriebswerk Hildesheim bzw. sein Vorläufer entstand mit erstem Bahnbau an dieser Stelle im Sommer 1846. Damals wurde hier ein erster viereckiger Lokschuppen gebaut. 1884 entstand in Hildesh.ein neuer Hbf und mit ihm ein neues Bw mit einem Rundlokschuppen. 1894 kam ein weiterer derartiger Schuppen hin- zu. 1909 auch eine Abstellhalle für die nun auch in Hildesheim beheimateten Akku-Triebzüge. 1911 folgte ein Wagenschuppen. Im 2. Weltkrieg wurden Teile vom o. a. Bw zerstört. Auch der Lok- schuppen II, der teilweise wiederaufgebaut wurde. Das gleiche galt für die Akku-Triebwagen-Halle. Mit Rückgang der Tzf.-Stati- onierg. im Bw Hildesheim wurde hier der Rundloksch. I 1983 abge- brochen.1985 wurde dieses Bw geschlossen. Der Rundlokschuppen II verschwand i.d.2000er Jahren u.heute sind vom einstigen Bw Hil- desheim nur noch wenige Reste vorhanden u. erkennbar.



Aber auch 1969 kamen neben den lokbespannten Zügen bereits Triebzüge nach Hildesheim. Im dortigen Bw waren sogar seinerzeit nicht wenige Akku-Triebwagen beheimatet. Ständiges Gastfahrzeug im Bw Hildesheim bildete aber zum o.a. Zeitpkt. d. (damals im Bw Braunschwg. stationierte) DB-Dieseltriebwagen 645 102/402, der das letzte aktive Fahrzeug seiner Baureihe bildete. Er gehörte zu einer Serie von insges. 16 in den Jahren 1939 bis 1941 gebauten Doppelteil-Dieseltriebwagen, die bei ihrem Bau in den Görlitzer WUMAG-Werken für den Einsatz im Vorortbahnverkehr von Stettin vorgesehen waren und deshalb auch die Typen-Bezeichnung 'Stettin' erhielten. Wegen der Kriegsereignisse kam es aber zu einem Einsatz im dortigen Vorortbahnverkehr nicht mehr. Nach dem 2. Weltkrieg gelangten drei Doppel-Triebwagen der Bauart 'Stettin' 1949 in den Fahrzeugbestand der Deutschen Bundesbahn, die diese dieselhydraulischen Fahrzeuge mit neuen Motoren und Getrieben ausrüstete und sie danach unter der Baureihen-Bezeichnung VT 45 vom Bw Bielefeld aus einsetzte. 1967 gelangten die drei DB-Dieseltriebwagen der Bauart 'Stettin' ins Bw Braunschweig und 1968 erhielten sie die Baureihen-Bezeichnung 645. Zwei Einheiten dieses Triebwagen-Trios wurden im Bw Braunschweig aber bald ausgemustert, so daß hier bald nur noch der 'Stettin'-Triebwagen 645 102/402 als letztes aktives Einzelstück seiner Baureihe übrig blieb. An Werktagen pendelte der Triebwagen 645 102/402 noch im Personenverkehr der kurzen DB-Bahnlinie Elze-Gronau (Han). An Sonntagen ruhte hier in den späten 1960er Jahren bereits der Zugverkehr und das Triebwagen-Einzelstück 645 102/402 war dann im nahen Bw Hildesheim abgestellt, wo er auch auf dem oberen der obigen Bilder am 5.1.1969 zu sehen ist. Am 30.3.1969 kam dieser Triebwagen zum letzten Mal zum Einsatz. Seine Aufgaben auf der Bahnlinie Elze-Gronau (Han) übernahm danach ein 795-Schienenbus bis zur Stilllegung dieser Strecke 1975. Heute ist sie als ursprüngl. Teil der Gesamtstrecke Elze-Gronau-Bodenburg abgebaut. Der DB-Dieseltriebwagen 645 102/402 wurde offiziell im November 1969 ausgemustert und danach wie auch alle anderen DB-Dieseltriebwagen der Bauart 'Stettin' verschrottet. Von den Fahrzeugen dieser Bauart blieb museal nur eine Einheit erhalten, die heute noch museal in Aschersleben vorhanden ist. Das aber ohne Motoren.

Das untere Bild zeigt den 'Stettiner' Doppel-Triebwagen 645 102/402 im August 1968 am Beginn seiner damaligen Stamm-Einsatzstrecke nach Gronau (Han) im Bhf. Elze (Han). Dieser Triebwagen wurde 1940 bei den WUMAG-Werken in Görlitz gebaut und trug bei der DR ursprüngl. die Betr.-Nr. 137 369, bei der DB dann bis Ende 1967 die Nr. Michael Hecht. VT 45 502 und ab 1.1.1968 die Nr. 645 102/402.

Fotos!