



Auch ein Ruhmesblatt im Reigen der Bahnfan-Touren vor einem halben Jahrhundert: Mit EK-Volldampf zur Rhumequelle

Bereits etwas über zehn Tage vor der bereits beschriebenen, spektakulären DEV-Sonderzugfahrt mit Deutschland's letzter Kittel-Dampflokomotive von Bohmte nach Bruchhausen-Vilsen, führte ein anderer damaliger Veranstalter von Eisenbahnfreunde-Touren ebenfalls eine Sonderzug-Exkursion mit Dampflok-Einsatz in Niedersachsen durch. Gemeint ist der bekannte Eisenbahn-Kurier (EK), der sich bereits vor fünfzig Jahren durch seine bekannte und noch heute erscheinende Zeitschrift in der damals sich langsam ausweitenden Landschaft der Eisenbahnfreunde-Presse fest etabliert hatte. Der seinerzeit noch auf Vereinsbasis arbeitende EK führte in jener Ära aber auch noch Sonderzugfahrten für Eisenbahnfreunde durch und betätigte sich seit 1969 ebenfalls zunehmend in der Erhaltung von historisch wertvollen Eisenbahnfahrzeugen. Das vor allem vom EK-Standort Hildesheim aus. Zwar war der EK am Ende der 1960er Jahre und dem Beginn des Folgejahrzehnts noch in Nordrhein-Westfalen ansässig, aber die Aufgabe der EK-Fahrzeugerhaltung wurde damals vor allem in Hildesheim wahrgenommen, weil das in dieser Aufgabe umfangreich beschäftigte EK-Mitglied Kurt Meyer dort seine Heimat hatte und hier auch wohnte. Kurt Meyer war es ab Februar 1969 gelungen, zweiachsige Altbau-Personenwagen der Deutschen Bundesbahn nach Ausmusterung vor der Verschrottung zu retten, was damals im EK-Auftrag und mit EK-Finanzmitteln geschah. In Hildesheim wurden diese Wagen von Kurt Meyer zusammen mit einigen anderen EK-Mitgliedern gepflegt und von hier aus auch immer wieder in Sonderzügen eingesetzt, deren Fahrten der Eisenbahn-Kurier veranstaltete und anbot. Das unter wesentlicher Organisationsarbeit von Kurt Meyer und unter dem EK-Motto „Von Eisenbahnfreunden für Eisenbahnfreunde“. Legendär wurden dabei die „Meyer-Sonderzüge“ mit eigenen EK-Wagen von Hildesheim nach Altenau im Harz, die zwischen 1970 und 1976 jeweils in den Wintermonaten stets gut mit Fahrgästen gefüllt in den Oberharz rollten.

Kurt Meyer organisierte aber auch EK-Sonderzugfahrten von Hildesheim und unter Einsatz der von ihm hier betreuten EK-Oldtimer-Personenwagen, die nicht nur den Oberharz-Ort Altenau zum Ziel hatten und auch außerhalb der Winterzeit verkehrten. Einer dieser EK-Sonderzüge fuhr am Sonntag, d. 6. Juni 1971 ab Hildesheim. Die Fahrt dieses Sonderzuges vereinigte Dampflok-Beförderung, den Einsatz historischer Personenwagen und eine interessante Fahrtroute mit ganz besonderem Ziel und war deshalb durch Eisenbahnfreunde aus der gesamten damaligen Bundesrepublik sehr gut gebucht. Eisenbahnfreunde bildeten ja damals noch, so wie auch schon an anderer Stelle beschrieben, das überwiegende Publikum derartiger Sonderzüge und auch der zurück blickende Berichterstatter fuhr im o.a. Sonderzug am 6.6.1971 von Hildesheim aus mit, nachdem er zuvor mit planmäßigen DB-Zügen von Lübeck aus hierher gereist war.

Wagenmäßig bestand der EK-Sonderzug, der am ersten Juni-Sonntag vom Jahr 1971 ab Hildesheim fuhr, aus drei zweiachsigen Plattformwagen des EK, zwei ebenfalls zum Rollmaterial dieses Vereins gehörenden Oldtimer-Packwagen und zwei dreiachsigen Umbauwagen der Deutschen Bundesbahn. Derartige Wagen kamen bei der DB 1971 noch an vielen Orten planmäßig zum Einsatz, gewannen aber ganz langsam auch bereits einen gewissen historischen Wert und Reiz.

Befördert wurde der o.a. Sonderzug auf seiner gesamten Fahrtroute von einer Dampflokomotive der Deutschen Bundesbahn, weil der EK zum Zeitpunkt der Fahrt dieses Sonderzuges noch über keine eigene Lok verfügte. Das sollte erst im Folgejahr der Fall werden, als der genannte Verein der Deutschen Reichsbahn in der DDR die legendäre Dampflokomotive 24 009 erwarb und anschließend ab Herbst 1972 vor vielen seiner Sonderzüge einsetzte. Das war im Juni 1971 aber noch nicht möglich und so griff der EK unter der Fahrtenregie von Kurt Meyer zur Bespannung seines Sonderzuges am 6.6.1971 auf ein Dampfross der DB zurück. Von denen gab es ja bei ihr noch einige, aber der Bestand derartiger Maschinen wurde von Jahr zu Jahr weniger. Insbesondere von älteren Exemplaren trennte sich die DB in immer schneller werdendem Tempo. Dazu gehörten auch die Maschinen der Baureihe 094, die noch auf die Konstruktion alter Preußischer Staatsbahn u. deren Beschaffung ab 1913 bis in die Reichsbahnzeit 1924 zurückging. 1.236 Maschinen wurden damals von der Preuß. Staatsbahn (KPEV) unter deren Typenbezeichnung T 16.1 beschafft. Die jeweils 1.350 PS starken u. mit der Achsfolge versehenen Lokomotiven, erhielten bei der Deutschen Reichsbahn die Baureihen-Bezeichnung 94.5-16. Sie wurden vorwiegend als Rangierlokomotiven verwendet, kamen aber auch im Streckendienst vor leichten Güterzügen zum Einsatz. Teilweise sogar vor Personenzügen. Von den Lokomotiven der Baur. 94.5-16 gingen 1949 auf die Deutsche Bundesbahn 679 (immerhin rd. die Hälfte von insgesamt 1.236 beschafften) Maschinen über. Die begann dann innerhalb dieser Baureihe ab Ende der 1950er Jahre mit deren Ersatz durch neue Diesellokomotiven der Baureihe V 60, später auch solchen der Baureihe V 90.

Als die DB 1968 ein EDV-gestütztes Baureihen-Bezeichnungssystem für ihre Lokomotiven einführt und dadurch aus den bisherigen Maschinen der Baureihe 94.5-16 solche der Baureihe 094 wurden, verfügte die DB nur noch über 140 betriebsfähige Lokomotiven des einstigen preuß. Loktyps T 16.1. Bis 1971 verminderte sich der 094-Bestand der DB nach weiteren Ausmusterungen auf nur noch 34 betriebsfähige Exemplare dieses Typs. Von denen waren im Bereich der Bundesbahndirektion Hannover gerade mal noch drei 094er beheimatet. Dieses T-16.1-Trio gehörte 1971 zum Lokbestand des Bw Goslar. Dahin waren 094-Maschinen erst 1969 gelangt, um jüngere, erst von der DR entwickelte Dampf-Kolleginnen der Baureihe 86 abzulösen. Die „letzten Preußinnen“ im Lokbestand vom Vorharz-Bw Goslar (094 186, 567 u. 598) betätigten sich noch im Rangierdienst in den Bahnhöfen Langelsheim, Seesen und Oker, von denen aus in jener Zeit noch einige Industriebetriebe bahnmäßig bedient wurden.

Eine der Maschinen des Goslarer 094-Trios hatte dann am 6.6.1971 die Ehre, auch mal einen Zug des Personenverkehrs in Streckenfahrt zu befördern, wobei es sich um den an diesem Tag ab Hildesheim verkehrenden Sonderzug des

Eisenbahn-Kurier`s handelte. Da es sich ja auch vom Wagenpark her um einen nostalgischen Sonderzug handelte, hatte das Bw Goslar seine Dampflokomotive 094 186 entsprechend hergerichtet und sie an den beiden Führerhausseiten sowie an der Rauchkammer-Stirnfront mit Schildern ihrer alten, bis zum 31.12.1967 gültigen Betriebsnummern ausgestattet. Dadurch präsentierte sich diese Lok als 94 1186 vor dem beschriebenen EK-Sonderzug.

Dessen Ziel war höchst interessant; denn es lag in dem zu Niedersachsen gehörenden Teil des nördlichen Eichsfeldes, das sich südlich vom Harz als Muschelkalkhochfläche durch die Leine-Wipper-Senke u. die Täler der Flüsse Leine u. Wipper bis in die Nähe des Werra-Flusses erstreckt. Die innerdeutsche Grenze trennte 1945 dieses reizvolle Gebiet. Der kleinere Teil im Norden kam rund um Duderstadt und bis nach Göttingen hin zur Bundesrepublik u. in deren Land Niedersachsen. Der größere Teil des Eichsfeldes um Heiligenstadt und Leinefelde gelangte in die DDR. Im niedersächsischen Teil des Eichsfeldes verblieb in der Bundesrepublik auch die bekannte u. sagenumwobene Rhumequelle als Ausgangspunkt des Eichsfeld-Flusses Rhume, der von hier nach Westen hin zum Harz-Fluss Oder führt, wobei die im Harz bei Bad Lauterberg entspringende und von hier zur Leine fließende Oder nicht mit der großen zur Ostsee führenden Oder verwechselt werden darf.

Unweit der Quelle des Harz-Oder-Zuflusses Rhume hat der Ort Rhumspringe seinen Platz, der anders als heute vor 50 Jahren auch noch auf Eisenbahngleisen erreichbar war und das Ziel des EK-Sonderzuges von Hildesheim bildete. Das war umso interessanter durch die Tatsache, daß zum Ort Rhumspringe seit 1961 keine Personenzüge des Regelverkehrs mehr rollten u. die noch danach hier verbliebenen Gleise ihren Platz im sogen. „Zonenrandgebiet“ besaßen. Und die Eisenbahnstrecken in diesem Gebiet (also dem bundesdeutschen Areal westl. der innerdeutschen Grenze) übten auf die Eisenbahnfreunde stets einen großen Reiz aus. Sie waren deshalb auch bevorzugtes Ziel von Eisenbahnfreunde-Sonderzügen, zumal die Zonenrand-Bahnlinien in vielen Fällen mit Regelzügen des Personenverkehrs nur schwierig oder, wie im Falle von Rhumspringe, gar nicht mehr erreichbar waren.

Schon deshalb wunderte es nicht, daß sich am Morgen des 6.6.1971 im Hbf der Domstadt Hildesheim ein sehr gut mit Fahrgästen gefüllter EK-Sonderzug zur Fahrt ins nördl. Eichsfeld nach Rhumspringe in Bewegung setzte. Dieses im Schlepp vom Dampflokomotive 094 186, das an diesem Tag wie schon beschrieben nochmals unter seiner alten Nr. 94 1186 zum Einsatz kam. Die Fahrt ging dabei zunächst auf der zweigleisigen DB-Hauptbahnstrecke Hildesheim – Goslar bis Derneburg, wobei der sich der o.a. Sonderzug hier von der Geschwindigkeit her gar nicht so hauptbahngerecht bewegte, weil die 60-km/h-Höchstgeschwindigkeit seiner 94er-Zugmaschine nur eine langsame Fahrt zuließ. In Derneburg bog sie mit ihrem Zug auf die Nebenbahnstrecke nach Seesen ab, wo seine Hg. eher der nun befahrenen Strecke gerecht wurde. Die führte 1971 noch durchgehend durch das dem Vorharz vorgelagerte Ambergau-Gebiet hindurch und war damals noch täglich für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb. Der Personenverkehr wurde seinerzeit zum überwiegenden Teil mit Schienenbussen abgewickelt; aber es fuhr hier auch noch ein Eilzugpaar, das, befördert von einer 216-Diesellokomotive des

Bw Braunschweig von Hildesheim nach Herzberg/Harz und umgekehrt (mit Kurswagen von/nach Bremerhaven – Lehe) fuhr. Im Güterzugverkehr rollten auf dem Weg der Bahnlinie Derneburg – Seesen 1971 auch noch Durchgangsgüterzüge, die von Braunschweig bis Herzberg und zurück verkehrten und noch von Dampflokomotiven der Baureihe 50 gezogen wurden. Die in den Jahren 1887-1889 abschnittsweise eröffnete Bahnlinie Derneburg – Seesen gehörte bis 1938 noch zum Netz der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn (BLE), die zu diesem Zeitpunkt aber ähnlich wie die ihr vom Firmenkürzel ähnliche und bis dahin auch noch private Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) verstaatlicht wurde.

Längst war die Bahnlinie Derneburg – Seesen also Staatsbahnstrecke, als sie am 6.6.1971 der beschriebene EK-Sonderzug befuhr und auch mal wieder ein Dampfross im Reisezugdienst auf diese Strecke brachte. Ihre Fortsetzung von der Vorharz-Stadt Seesen aus in Richtung des südwestlichen Harz-Gebietes schloss sich durch die 31,7 km lange Bahnlinie Seesen – Herzberg/Harz an, die zwar wie die Strecke Derneburg – Seesen eingleisig war, aber sich nach ihrem Bau in den Jahren 1887-1889 fast stets im Staatsbesitz befand und 1971 noch als DB-Hauptbahnstrecke betrieben wurde. Obwohl ihr Reisezugangebot seinerzeit mit dem der Bahnlinie Derneburg – Seesen weitgehend identisch war. So gab es auch nicht wenige Schienenbusläufe durchgehend von Derneburg über Seesen bis Herzberg und umgekehrt und auch der schon erwähnte Eilzug Hildesheim – Herzberg und Kurswagen ab/bis Bremerhaven rollte hier. Ebenso die ebenfalls beschriebenen Durchgangsgüterzüge Braunschweig – Herzberg und zur. mit ihren 50er-Dampflokomotiven. Und auch auf der am West- und Südwestrand des Harzes entlang laufenden Bahnlinie Seesen – Herzberg sorgte der EK-Sonderzug von Hildesheim am 6.6.1971 für damals bereits seltenen Dampflokinsatz im Reisezugdienst an dieser Stelle.

Am Endpunkt der o.a. Bahnlinie gelangte der o.a. Sonderzug aber in eine absolute Dampflok-Hochburg. Auf den Bahngleisen der Harzstadt Herzberg dominierten vor Güterzügen 1971 die Dampfrosser noch absolut. Das lag vor allem daran, daß Herzberg und sein Bahnhof ihren Platz vor allem an der Hauptbahnstrecke Northeim – Nordhausen hatten, die 1971 im damals noch geteilten Deutschland eine grenzüberschreitende Bahnlinie von der alten Bundesrepublik in die DDR bildete. Grenzüberschreitende Züge rollten auf dieser Strecke von alter BRD in die DDR und umgek. ausschließl. im Güterzugverkehr, wobei den DDR-Grenzbahnhof hier die Station Ellrich unweit von Nordhausen bildete. Auf bundesdeutscher Seite wurde diese Funktion vom Bahnhof Herzberg/Harz wahrgenommen. Güterzüge rollten vor allem auch auf der Verbindung Hamm/W. – Altenbeken – Ottbergen – Northeim – Herzberg – Ellrich – Nordhausen in die DDR bzw. kamen von dort. Diese Güterzüge wurden von Bundesbahn-Lokomotiven bis in den DDR-Grenzbahnhof Ellrich gebracht bzw. von dort abgeholt. Wobei auch die DB 1971 noch fast ausnahmslos mit Dampflokomotiven bis/ab Ellrich/DDR fuhren! Die über Ellrich geführten grenzüberschreitenden Güterzüge aus Richtung Ruhrgebiet und Hamm/W. wurden ab Altenbeken bis Herzberg/Harz von 44er-Dampflokomotiven des Weserbergland-Bw's Ottbergen befördert. Ab Herzberg/Harz kamen dann vor diesen Zügen 50er-Dampflokomotiven zum Einsatz. Umgekehrt geschah es in der Gegenrichtung ab Ellrich.

In wenigen Fällen fuhren 44er-Maschinen auch durchgehend von Altenbeken bis Ellrich und zurück. Meistens fand aber in Herzberg Lokwechsel von 44er auf 50er und umgekehrt statt. In Herzberg gab es deshalb auch umfangreiche Anlagen für den Dampflokbetrieb mit einem viereckigem 1874 errichteten Lokschuppen, Bekohlungsanlage und einer 16-m-Drehscheibe (von 1912). Betrieblich waren diese Anlagen bis 1960 ein eigenes Bw, wurden dann aber eine Außenstelle vom Bw Northeim. Deren Dampflokanlagen waren 1971 aber noch vollständig und umfangreich in Betrieb. Allerdings spielte die Dampflok in Herzberg im Personenverkehr damals keine Rolle mehr. Da bestimmte damals schon die Dieseltraktion völlig das Bild. Wobei sich der Plan-Personenverkehr auf der Schiene in und um Herzberg 1971 auf dem seinerzeitigen DB-Abschnitt der Strecke Northeim – Nordhausen zwischen Northeim und Walkenried sowie auf der schon beschriebenen Bahnverbindung Derneburg – Seesen – Herzberg bewegte. Das zum größten Teil mit Schienenbussen. Es gab aber auch einige lokbespannte Züge. Taktfahrpläne und symmetrische Abfahrt- und Ankunftszeiten lagen aber auch im Bhf. der Harz-Stadt Herzberg damals noch in zeitlich weiter Ferne.

Und wie gesagt: Im Güterzugverkehr bestimmten hier seinerzeit noch weitgehend Dampflokomotiven das Betriebsbild und so war das Dampfross 94 1186 von mehreren Kolleginnen umringt, als es am 6.6.1971 mit seinem EK-Sonderzug in Herzberg eintraf. Es sorgte mit ihm auch an dieser Stelle für das ebenfalls hier inzwischen seltene gewordene Bild eines von einer Dampflok beförderten Personenzuges. Der hatte zunächst einmal nicht lange Aufenthalt in Herzberg. Fahrtrichtungswechsel war für ihn hier nicht notwendig und Lokwechsel fand auch nicht statt: 94 1186 blieb am Zug und zog ihn nun weiter auf besonderem Gleis ins benachbarte nordöstliche Eichsfeld-Gebiet hinein. Besagtes Gleis führte von Herzberg bis ins auf der Schiene neun Kilometer entfernte Rhumspringe, wohin planmäßig seit 1961 nur noch Güterzüge gelangten. Insgesamt stellte diese Güterzugstrecke den in der Bundesrepublik Deutschland verbliebenen Teil der einstigen, insgesamt 41 Kilometer langen eingleisigen Eisenbahnstrecke dar, die durch das nördl. Eichsfeld hindurch von dessen Nordosten in seinen Südosten bis zum thüringischen, an der Bahnverbindung Kassel – Eichenberg – Nordhausen – Halle liegenden Bleicherode verlief. Eine ähnliche Bahnverbindung durch das nördl. Eichsfeld hindurch entstand weiter westl. durch die Strecke Wulften – Duderstadt – Worbis – Leinefelde. Beide o.a. Bahnlinien bildeten auch Schienenverbindungen zwischen den Hauptbahnstrecken Northeim – Nordhausen und Kassel – Nordhausen, spielten aber für den Fernreisezugverkehr keine Rolle.

Die zwischen 1908 und 1911 abschnittsweise eröffnete Bahnlinie Herzberg - Bleicherode war vor allem wegen der am Ende des 19. Jahrhunderts insbesondere um das thüringische Bischofferode herum erfolgten Kalifunde gebaut worden, die in der Folge in diesem Gebiet mehrere Kali-Förderstätten entstehen liessen. Kali war inzwischen auch für die sich immer mehr industrialisierende Landwirtschaft ein sehr wichtiges Hilfsmittel und um die bei Bischofferode erschlossenen Kalifunde nach ihrer Förderung von hier weg bringen zu können, bedurfte es eines leistungsfähigen Transportweges.

Den bot am Beginn des 20. Jahrhunderts nur die Eisenbahn und so legte man auch von Bischofferode aus Schienenstrecken zum Anschluss an die Bahnverbindungen Kassel - Halle und Northeim - Nordhausen an. Allerdings gestaltete sich der Bau dieser Strecken nicht ganz einfach, weil sie in teilweise geologisch und topografisch schwierigem Gelände errichtet werden mussten. Wenige Kilometer südlich von Bischofferode musste im Ohmgebirge ein Tunnel angelegt werden und zur Überwindung dieses Höhenzuges entstand hier auch eine grössere Gleisschleife. Nach ihrer durchgehenden Eröffnung gewann die Bahnlinie Herzberg - Bleicherode vor allem für den Güterverkehr an Bedeutung. Er war vor allem durch die Abfuhr von Kali geprägt, die sowohl über Bleicherode im Südosten als auch über Herzberg im Nordosten erfolgte.

Der Personenverkehr blieb auf dem Eichsfeld-Schienenstrang zwischen Herzberg und Bleicherode dagegen eher schwach und als diese Strecke 1920 auf die Deutsche Reichsbahn übergang, begann die hier schon 1925 mit dem Einsatz von Dieseltriebwagen zur Reduzierung der Betriebskosten.

Die Schaffung der innerdeutschen Grenze als Folge des 2. Weltkrieges teilte dann 1945 das Eichsfeld und damit auch die Bahnlinie Herzberg - Bleicherode. Deren nördlicher Teil verlief auf einer Länge von 15 Kilometern nun durch die britische Besatzungszone bzw. das 1946 gegründete Land Niedersachsen, der 26 km lange südliche Rest dieser Bahnlinie in sowjetischer Besatzungszone (SBZ). Die Grenze zwischen diesen beiden Zonen verlief im Bereich der Strecke Herzberg - Bleicherode genau im Bahnhof Zwinge an ihrem Strecken-Km 26,59. Mit der Folge, daß der westliche Teil dieses Bahnhofes mit seinen Güterverkehrsanlagen und Laderampen in westlicher Zone lag, sein östlicher Teil mit den Personenverkehrsanlagen in östlicher Zone bzw. der SBZ. Was bewirkte, daß Personenzüge der Westzonen Reichsbahn nun von Herzberg aus ab dem 2.1.1946 nur noch bis in den Westteil vom Bhf. Zwinge und umgekehrt fahren, wo sie nun zum Aus- und Einstieg an der Laderampe hielten. Dieser neue End- bzw. Anfangspunkt für den Personenverkehr wurde zunächst als Zwinge Ladestelle bezeichnet. Die Personenzüge der Ost-Reichsbahn fahren hingegen nun von Bleicherode aus bis in den Personenverkehrsteil, also dem Ostteil vom Bhf. Zwinge und umgekehrt. Für diesen Bahnhofsteil blieb die zusatzlose Stationsbezeichnung Zwinge bestehen. Wie dieser Bahnhofsteil lag auch die Ortschaft Zwinge in der SBZ. Nur der Westteil ihres Bahnhofes in 200 m Entfernung hatte seinen Platz in westlicher Zone und es war im Verlauf der neuen, quer durch Deutschland von Nord nach Süd verlaufenden Grenze die einzige Stelle außerhalb von Berlin, wo diese Grenze quer durch einen Bahnhof hindurch verlief und diesen zerschnitt. Durchgehender Personenverkehr fand auf der einstigen Durchgangsstrecke Herzberg - Bleicherode nun nicht mehr statt und auch der Güterzugverkehr wurde hier schon bald unterbrochen. Ab 15.3.1946 rollten keine durchgehenden Güterzüge mehr über die o.a. Strecke. Die Kaliabfuhr von Bischofferode fand nur noch über Bleicherode statt, zumal die im Ohmgebirge geförderten Kalimengen nun nur noch in der SBZ verwendet werden.

Als Folge dieser Veränderungen wurde das Streckengleis der Bahnlinie Herzberg - Bleicherode innerhalb des Bahnhofes Zwinge direkt im Grenzbereich unterbrochen und es verschwand an dieser Stelle auf 200 m Länge.

Vorher gab es auf noch durchgehendem Gleis nur eine bewegliche Sperre. Lokomotiven der Ost-Reichsbahn durften aber ab dem Beginn vom Jahr 1946 schon nicht mehr in den Westteil des Bahnhofs Zwinge fahren. Dadurch mussten die Züge auf Richtung Bleicherode in Zwinge zunächst in den Bahnhof Zwinge hineingeschoben werden, weil es hier nun keine Umsetzungsmöglichkeit für Lokomotiven mehr gab. Für die hätten sie in den Westteil dieses Bahnhofes fahren müssen, der aber durch die Grenze und hier dann später auch fehlende Schienen unerreichbar war. In der Folge baute die Ost-Reichsbahn den Personenverkehrsbereich so um, daß hier auch Lokumläufe möglich wurden.

1949 wurde aus der innerdeutschen Zonengrenze die Grenze zwischen den beiden deutschen Staaten Bundesrepublik und DDR. In dem in beiden deutschen Staaten gelegenen Eichsfeld kam im Verlauf der hier durch die Grenze geteilten Bahnlinie Herzberg - Bleicherode deren bundesrepublikanischer Teil von Herzberg bis Zwinge-Ladestelle zum Netz der Deutschen Bundesbahn (DB), der DDR-Teil dieser Bahnlinie von Zwinge bis Bleicherode zur Ost-Reichsbahn, die auch in der DDR die Bezeichnung Deutsche Reichsbahn (DR) behielt. Auf beiden o.a. Streckenteilen rollten weiterhin Personen- und Güterzüge. Auf dem DB-Teil insbesondere für die Bedienung der bundesdeutschen Eichsfeld-Orte Pöhlde, Rhumspringe und Hilkerode. Nach Springe Ladestelle wurde mehr aus betrieblichen Gründen (Lokumlauf) gefahren und für den Güterverkehr, wobei die DB ihren Bhf. Zwinge Ladestelle am 18.5.1951 in Zwinge West umbenannte. Vor hier bis in den nur 200 m entfernten Bhf. Zwinge der DR hinüber zu gelangen, war auch zu Fuß nicht möglich. Genau dazwischen verlief die DDR-Grenze.

Einen Grenzübergang gab es nicht und so war es unmöglich von einem in den anderen Teil vom Bhf. Zwinge zu gelangen. Dieses insbesondere nach DDR-seitiger Sicherung und völliger Absperrung ihrer Westgrenze ab 1952, die dann ab 1961 in bekannter Form noch stark intensiviert wurde. Der Bahnhof Zwinge wurde durch die traurige Tatsache seiner Teilung in seinem direkten Stationsgebiet zuweilen in westlichen Medien immer wieder als "längster Bahnhof der Welt" bezeichnet, weil eine Reise von seinem westlichen zu seinem östlichen Teil oder umgekehrt einen Umweg von etwa 400 Kilometern über die regulären BRD/DDR-Grenzübergänge Helmstedt oder Bebra erforderte. Aber auch eine derartige Umweg-Reise war so gut wie unmöglich, weil der Ostteil vom Bhf. Zwinge mit der benachbarten Ortschaft Zwinge im streng abgeschotteten DDR-Grenzgebiet lag. Das war für Bundesbürger völlig unerreichbar; aber auch für die meisten DDR-Bürger kaum zugänglich. Dennoch fuhren die Personenzüge auf dem DR-Teil der getrennten Bahnverbindung Herzberg - Bleicherode zunächst noch bis/ab Zwinge, durften im Endbereich ihrer Fahrtroute ab Weißenborn aber nur mit Sondergenehmigung benutzt werden. Derartige Einschränkungen galten für die DB-Personenzüge von Herzberg bis Zwinge West und umgek. nicht. Sie waren allerdings in nun äußerstem "Zonenrandgebiet" (wie man das Grenzgebiet auf westlicher Seite der DDR-Grenze in der Bundesrepublik gern nannte) trotz freier Zugänglichkeit dieses Gebietes, aber wegen dessen nur dünner Besiedelung nur schwach besetzt und wurden mehr und mehr durch Straßenbusfahrten ersetzt.

Schließlich gab es nur noch ein einziges Personenzugpaar auf der 9,3 Kilometer langen DB-Strecke Herzberg - Rhumspringe - Zwinge West an Werktagen, das dann am 27.5.1961 aber auch seine Fahrt einstellte.

Der Güterverkehr auf der o.a. DB-Strecke verblieb jedoch, wurde aber im 5,5 km langen Abschnitt Rhumspringe - Zwinge West am 1.3.1971 ebenfalls eingestellt. Bis/ab Rhumspringe verblieb er danach noch auch wegen des Braunkohle-Kraftwerkes in Rhumspringe, das auf dem Schienenweg von Herzberg aus seine Kohlelieferungen erhielt. Dieses Kraftwerk hatte seinen Betrieb 1949 aufgenommen, nachdem sein Bau bereits 1942 begonnen hatte, durch die Kriegsereignisse aber immer wieder unterbrochen und erst in erster Nachkriegszeit 1949 beendet wurde. Es sicherte nun aber erstmal den Verbleib vom DB-Teil der einstigen Durchgangs-Bahnlinie Herzberg - Bleicherode.

Die Ortschaft Zwinge wurde ab März 1971 nur noch von der Reichsbahn erreicht, obwohl ihr vorheriger Schienenanschluss von Herzberg her wegen der Grenze ohnehin keine Rolle spielte.

Auf besagtem Schienenanschluss bzw. seinem damals noch vorhandenen Rest bis Rhumspringe bewegte sich am 6.6.1971 auch der beschriebene Sonderzug des Eisenbahn-Kuriers mit der DB-Dampflok 094 186 bzw. 94 1186. Nach langer Zeit rollte dadurch wieder einmal ein Zug des Personenverkehrs von Herzberg nach Rhumspringe, dem Ort, der vor allem auch durch seine ebenfalls touristisch viel besuchte Quelle des für ihn namens gebenden Flusses Rhume bekannt wurde. Den überquerte auf seiner Fahrt in den bundesdeutschen Teil vom Eichsfeld hinein am 6.6.1971 auch der o.a. EK-Sonderzug. Zunächst fuhr er auf einer anderen Brücke aber gleich hinter Herzberg über den Harz-Fluss Oker und am 269 m hohen Zandersberg vorbei. Der einzige Unterwegsbahnhof zwischen Herzberg und Rhumspringe wurde mit der Station Pöhlde passiert und durch weitere schöne Landschaft hindurch, wie schon erwähnt, auf einer gemauerten Brücke der Rhume-Fluss unweit seiner berühmten Quelle überquert. Gleich danach rollte der EK-Sonderzug von Hildesheim in seinen Endbahnhof, die Station des Ortes Rhumspringe hinein.

Bis zur Rückfahrt nach Hildesheim hatte der o.a. Sonderzug hier einigen Aufenthalt, der zunächst auch für das Umsetzen seiner Zuglok genutzt wurde. Für die Sonderzug-Fahrgäste bot sich ein Besuch des auch schon 1971 touristisch reizvollen Ortes Rhumspringe an. Schon damals hatte er seinen Platz an den zur damaligen Bundesrepublik gehörenden touristischen Ferien-Straßen-Routen "Deutsche Ferien-Strasse Alpen-Ostsee" und "Harz-Heide-Strasse".

Einige Teilnehmer der beschriebenen EK-Sonderfahrt nutzten den Aufenthalt in Rhumspringe am 6.6.1971 noch für eine ganz besondere Zusatz-Exkursion. Diese Teilnehmer (zu denen auch der zurück blickende Berichtstatter gehörte) fuhren mit Taxen vom Bhf. Rhumspringe aus zur nahen DDR-Grenze bei bzw. in Zwinge. Hier hatte man von bundesdeutscher Seite einen guten Blick von einer Anhöhe aus direkt in den Bhf. Zwinge hinein, der 1971 noch immer von Personenzügen erreicht wurde. Die wurden damals von DR-Dampflokomotiven bis/ab Zwinge befördert und einer von ihnen erreichte den dortigen Bhf. von Bleicherode aus während der Zeit, in der auch einmal am 6.6.1971 ein

Personenzug wieder und seltenerweise im nicht weit entfernten Rhumspringe anwesend war. Und wo man per Bahn schon mal in der Gegend war, wollte man das nutzen, um sich wenigstens aus der Ferne den Betrieb im "längsten Bahnhof der Welt" anzuschauen. Dieser Status stimmte aber zum o.a. Zeitpunkt nicht mehr ganz, weil der Bahnbetrieb im Westteil vom geteilten Bhf. Zwinge wenige Monate zuvor auf bundesdeutscher Seite sein Ende gefunden hatte. Aber im Ostteil rollten die Züge auf DDR-Seite noch - und das sogar in Dampftraktion.

Das wollten sich, wie gesagt, einige Sonderzug-Passagiere doch mal von angrenzender BRD-Seite aus anschauen und organisierten in Eigen-Regie hierfür Taxen-Transfer in die unmittelbare Nähe vom ansonsten für sie damals unerreichbaren Zwinge. Organisatorisch 1971 gar nicht mal so einfach. Internet, Mobilfunk, Apps usw. erlebte man damals nur in den "Raumschiff-Enterprise"-Folgen vom Fernsehen. Das so etwas mal Wirklichkeit werden würde, daran glaubte vor 50 Jahren noch niemand. Auch Großraum-Taxen gab es noch nicht. Trotzdem klappte es mit dem zuvor bestellten Taxen-Transfer am 6.6.1971 gut. Die Taxen standen wie schriftlich und telefonisch bestellt am Bhf. in Rhumspringe bereit und waren pünktlich an besagtem BRD-Aussichtspunkt oberhalb vom Bhf. Zwinge bzw. seinem noch existierenden Ostteil, als hier ebenfalls pünktlich der Personenzug 1728 um kurz vor 14.30 Uhr von Bleicherode aus eintraf, den eine DR-Dampflok der Baureihe 65.10 nach Zwinge brachte. Die beim BW Nordhausen beheimatete Maschine hatte eine stattliche Anzahl von dreiachsigen DR-Reko-Personenwagen hinter sich. Sie setzte sofort nach Ankunft vom einen zum anderen Ende der o.a. Wagenkette um und gelangte durch den Lokumlauf bis an die auch hier (und gerade hier) scharf gesicherte DDR-Grenze heran, die nun aber keine Bahnhofsteilung für die Station Zwinge bedeutete, weil ihr Westteil mit Märzbeginn vom Jahr 1971 aufgegeben wurde. Die Grenze selbst verschwand dadurch auch an dieser Stelle erst nach weiteren 18 Jahren. Und so verließ auch die 65er Dampflok mit ihren Wagen als P 1729 wieder nach nur knapp 15 Minuten Zwinge am 6.6.1971 nach Osten hin. Einige Eisenbahnfreunde im angrenzenden Westumfeld vom Bhf. Zwinge hatte das Dampfross durch sein Erscheinen aber glücklich gemacht; denn DR-Dampflokomotiven bekam man als bundesdeutscher Eisenbahnfreund ja nur in den DB-Grenzbahnhöfen der innerdeutschen Grenze, auf den Bahnfahrten nach/von Berlin, in Berlin selbst und während vereinzelter DDR-Reisen zu sehen, wenngleich letztere auch noch eher selten waren. Und eine Dampflok in Zwinge zu erleben, war 1971 ohnehin nur durch das "Kiebitzen" von der westlichen Anhöhe in Bahnhofsnähe aus möglich. Was aber am 6.6.1971 bestens klappte.

Eine Dampflok in Form von Maschine 94 1186 wartete aber am o.a. Tag nicht unweit von Zwinge auch im benachbarten, aber noch durch die DDR-Grenze getrennten Rhumspringe. Hier stand der Sonderzug, den dieses T-16-Dampfross hierher gebracht hatte, zur Rückfahrt nach Hildesheim bereit. Bei weiterhin sehr gutem Wetter, das auch die Hinfahrt dieses Sonderzuges begleitet hatte, ging es nochmal durch das nördliche Eichsfeld hindurch auf besonderem und für Reisezugverkehr seltenem Gleis nach Herzberg zurück, wo in der Bw-Außenstelle die Wasser- und Kohlevorräte der Sonderzug-Lok 94 1186 ergänzt wurden.

Anschließend wurde sie auf der Drehscheibe am Bhf. Herzberg gewendet, so daß 94 1186 auch den Rest der Rückfahrt wieder mit Rauchkammer in Vorwärtstour und damit mit "alter Nummer" an der Stirnfront absolvieren konnte. Dieser Rückfahrt-Rest verlief auf dem umgekehrten Weg über Herzberg/Harz über Seesen und Derneburg bis Hildesheim Hbf, wo die schöne und interessante EK-Fahrt nach Rhumspringe und in einen reizvollen, vor 50 Jahren für manch einen eher unbekanntem Landstrich am Abend des 6.6.1971 endete. Unter den nicht wenigen Sonderfahrten in jenem Jahr bildete sie ein zweifellos eines der absoluten Ruhmesblätter, wozu sicher auch ihr Ziel, die unmittelbare Nähe der Rhumequelle beitrug.

Heute, 50 Jahre später, wäre auch die beschriebene Fahrt in damaliger Form nicht mehr wiederholbar. Sehr vieles hat sich in fünf Jahrzehnten verändert. So veranstaltet der EK schon längst keine Sonderzugfahrten für Eisenbahnfreunde mehr und hat sich aus der musealen Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge völlig zurückgezogen. Die historischen Personenwagen, die in EK-Regie ab dem Ende der 1960er Jahre in Hildesheim erhalten und gepflegt wurden, gingen in den 1990er auf die 1977 in Hildesheim gegründete Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft e.V. (DBG) über, die einige dieser Wagen noch heute erhält und gelegentlich im Museumsbahnverkehr auf der Strecke Derneburg - Bornum einsetzt. Das aber mit einer Diesellok, wobei die genannte Strecke ein Überbleibsel der früheren DB-Bahnlinie Derneburg - Seesen darstellt. Die wurde am 6.6.1971 ja auch von EK-Sonderzug nach Rhumspringe auf Hin- und Rücktour befahren. Danach reduzierte die DB den Betrieb hier immer mehr. Der einzige Eilzug verschwand und 1982 auch jeglicher Sonntagsverkehr. Die Schienenbusse wurden hier 1975 allerdings noch durch Akku-Triebwagen ersetzt, und die ihrerseits Mitte 1989 noch durch lokbespannte Wendezüge und Dieseltriebzüge der Baur. 614 und 634. Dennoch wurde der Personenverkehr der Bahnlinie Derneburg - Seesen am 26.5.1990 eingestellt und gleichzeitig im Verlauf dieser Bahnlinie deren 16 km langer Streckenabschnitt Bornum - Seesen für den Gesamtbetrieb. Auf der einstigen Eisenbahntrasse dieses Abschnittes entstand nach Gleisabbau der Ambergau-Radweg. Das nördliche Reststück von Bornum bis Derneburg blieb als Zufahrt für einen grösseren Betrieb der Eisenbahn-Kesselwagen-Instandhaltung erhalten und ging in der ersten Hälfte der 2000er Jahre von der DB an die Harzer Apparatewerke GmbH & Co KG über, die den 16,1 km langen Streckenrest Derneburg - Seesen noch heute als Anschluss-Bahn betreiben. Personenverkehr gibt es hier an wenigen Wochenendtagen im Jahr durch die schon erwähnten Museumsbahnzüge der Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft e.V. (DBG).

Auch für die in Seesen anschließende Bahnlinie Strecke von Seesen nach Herzberg entlang des West- und Südwestharzes hätte es beinahe totale Stilllegung gegeben. Ausschlaggebend dafür waren auch die massiven Strassenausbauten, die es parallel zur Gesamt-Bahnverbindung Derneburg - Seesen - Herzberg in den 1960er und 1970er Jahren gab. Damals erfolgte im Einzugsbereich des Nordteiles dieser Verbindung der massive Ausbau der Autobahn A 7 und in ihrem Südteil wurde später die daneben verlaufende Bundesstr. 243 autobahnähnlich mit vier Spuren ausgebaut.

Wer interessierte sich da noch für die Eisenbahn an dieser Stelle, die hier auch im Güterverkehr inzwischen stetig an Bedeutung verlor. 1971, als der EK-Sonderzug von Hildesheim am 6.6.1971 auf dem Gleis der Bahnlinie Seesen - Herzberg rollte, war das Angebot hier noch recht umfangreich, was sich aber schon bald änderte.

1976 wurde auf dieser 31,7 km langen Bahnlinie der Durchgangsgüterzugverkehr eingestellt, 1982 endete hier der Sonntagsbetrieb und 1990 wurde sie von einer Haupt- in eine Nebenbahnstrecke umgewandelt. Die Akku-Triebwagen, die hier 1975 die Schienenbusse ersetzt hatten, wurden aber 1989 sogar noch von lokbespannten Wendezügen sowie Dieseltriebzügen der Baur. 614 und 634 abgelöst und 1998 führte man zwischen Herzberg und Seesen auch wieder den Sonntags-Personenverkehr ein, nachdem es noch kurz zuvor nach einer Gesamt-Stillegung der Eisenbahnstrecke Seesen - Herzberg ausgesehen hatte. Gegen die wehrte sich aber erfolgreich das Land Niedersachsen und beauftragte die DB im Rahmen der SPNV-Regionalisierung nun mit einem modernen Regional-Personenverkehr mit festen Taktfahrplänen, wofür zunächst DB-Dieseltriebzüge der Baur. 628/928 eingesetzt wurden, ab dem 2010er Jahren Dieseltriebzüge der Baureihen 640 und 648, die hier heute noch rollen. Inzwischen hat auch eine signalmäßige Total-Modernisierung der o.a. Strecke mit Fernsteuerbetrieb begonnen. Güterzugverkehr findet hier zwar nur noch wenig statt; aber der Streckenerhalt kann als gesichert angesehen werden. Alle Unterwegs-Bahnhöfe wurden modernisiert und in der Harzstadt Osterode eröffnete man am 1.11.2004 zwei stadtnahe neue Haltepunkte, die den vorherigen ungünstig gelegenen Bahnhof ersetzten. Güterzugverkehr findet auf der DB-Strecke Seesen - Herzberg wie schon erwähnt nur noch wenig statt. Nachdem die Industrie in und um Bad Grund schon in den 1990er Jahren entfiel, und ab 2004 auch die Kreisstadt Osterode (Harz) nicht mehr im Güterzugverkehr bedient wurde, findet diese nur noch bis zum Kalkwerk Münchehof im Norden der o.a. Strecke statt. Dieses von Seesen aus und befördert von Diesellokomotiven, die zu Betrieben außerhalb der DB gehören.

Auch der südliche Endpunkt dieser Strecke hat sich bahnmäßig stark verändert. Erste Veränderungen betrafen die Bahnanlagen in Herzberg/Harz schon, als Deutschland noch geteilt war. Am 29.5.1976 stellte die Bundesbahndirektion Hannover ihren Dampfbetrieb mit Ausnahme der Emslandstrecke Rheine – Emden – Hannover völlig ein, was besonders die Gleise in und um Herzberg betraf, weil hier vor Güterzügen noch immer recht viele Dampflokomotiven eingesetzt wurden. Dieses vor allem auf der Verbindung von Altenbeken über Ottbergen, Northeim und Herzberg zum DDR-Grenzbahnhof Ellrich und umgekehrt. Damit war es nun vorbei. Zum o.a. Zeitpunkt übernahmen DB-Diesellokomotiven der Baureihen 212 und 216 völlig die Aufgaben, die auf der genannten Verbindung vorher noch überwiegend Dampflokomotiven der Baureihen 044 und 050-053 wahrgenommen hatten. Die Anlagen des Dampflokbetriebes (Lokschuppen, Bekohlungsanlage, Drehscheibe) wurden danach entfernt - er war hier zu Ende.

Die DDR-Grenzöffnung am 9.11.1989 bewirkte, daß die Bahnlinie Northeim - Herzberg - Nordhausen auch wieder auf voller Streckenlänge von Regelzügen des Personenverkehrs befahren wurde. Nach über 40 Jahren!

Schon bald kamen nun auch Reichsbahn-Diesellokomotiven planmäßig im Durchlauf Nordhausen - Altenbeken und zurück durch Herzberg und mit Sonderzügen in/aus Richtung Thüringen ließen sich hier auch wieder zuweilen Dampflokomotiven blicken. Mit erneuter durchgehender Wiederherstellung der Strecke Eichenberg - Nordhausen ab Mai 1990 gewann allerdings diese südlich der Strecke Northeim - Nordhausen durchs mittlere Eichsfeld hindurch verlaufende Bahnverbindung mehr und mehr an Bedeutung, zumal sie schon 1990 nach Beseitigung jahrzehntelanger Unterbrechung erneut einen direkten Schienenweg von Kassel nach Halle (Saale) erstellte, der dann ab 28.5.1994 durchgehend zweigleisig und elektrisch befahrbar war. Das traf für die Strecke Northeim - Nordhausen, die ab 1.1.1994 vollständig zur DB Netz AG gehörte, nicht zu. Sie verlor immer mehr an Zugleistungen - vor allem auch im Güterverkehr. Mit der Folge, daß die neue Deutsche Bahn AG am 27.5.1994 den inzwischen längst grenzenlosen Durchgangs-Güterzugverkehr zwischen Northeim und Nordhausen völlig einstellte. Der Personenverkehr wurde hier ab Ende der 1990er Jahre auf moderner Regionalbahn-Ebene mit Taktfahrplänen, modernisierten Bahnhöfen und unter Triebzug-Einsatz durchgeführt. Heute pendeln in diesem Modus Dieseltriebzüge der DB Regio AG zwischen Northeim und Nordhausen, wobei Zugeinheiten der Baureihen 642 und 648 zum Einsatz kommen. Sie sorgen auch für die SPNV-Anbindung der Harzstadt Herzberg, die aber auch in ähnlichem, schon beschriebenen SPNV von Braunschweig aus über Seesen erreichbar ist. Seiner Aufgabe als moderne Station des Regionalverkehrs entsprechend, wurde auch der Personenbahnhof in Herzberg verändert. Die Kopfgleise an seiner Westseite verschwanden und wichen Straßenflächen mit neu gestaltetem Bahnhofsvorplatz. Die Gütergleise aus der Zeit, als der Bhf. Herzberg noch als Grenzabfertigungs-Station für die Güterzüge in/aus Richtung DDR-Grenzbhf. Ellrich diente, sind zwar noch vorhanden, werden aber nur noch selten benutzt. Gelegentlich findet hier noch Holzverladung statt, im übrigen beschränkt sich der Güterzugverkehr in Herzberg auf sporadische Züge zu einem Industriebetrieb im Harzort Scharzfeld, die dann auch von Diesellokomotiven befördert werden, die nicht zum DB-Rollmaterial gehören.

Der Schienenweg von Herzberg aus ins benachbarte nördliche Eichsfeld hinein ist auch schon längst Geschichte. Als ihn am 6.6.1971 der EK-Sonderzug von Hildesheim benutzte, war dieser Schienenweg ohnehin nur noch bis ins 9 km von Herzberg entfernte Rhumspringe benutzbar. Kurz nach der Fahrt dieses Sonderzuges wurde in Rhumspringe 1972 das Kraftwerk des Unternehmens Preussen Elektra geschlossen, das für das größte Güterwagenaufkommen auf der seit 1961 nur noch im Güterverkehr benutzten Strecke Herzberg - Rhumspringe gesorgt hatte. Trotzdem blieb diese Strecke auch noch nach Kraftwerksschließung in Rhumspringe zehn Jahre lang in Betrieb, wobei DB-Diesellokomotiven der Baureihen 260 und 261 hierher immer nochmal Güterwagen brachten. Am 21.9.1976 machte die o.a. Strecke nochmal Schlagzeilen, als sich im Gbf. von Herzberg 16 abgestellte, aber ungesicherte Güterwagen in Bewegung setzten und führungslos auf die Strecke nach Rhumspringe hinaus rollten. Sie bewegten sich hier fast bis zum Streckenende; aber kurz zuvor sprangen 15 dieser Wagen in Rhumspringe an der Straßenbrücke nach Rüdershausen aus dem Gleis und stürzten hinunter auf die darunter liegende Straße. Glücklicherweise erforderte diese höchst ungewöhnliche Entgleisung nur Sachschaden.

Etwas über vier Jahre zuvor ereignete sich im Juni 1972 ein ähnlicher Vorfall im südlichen Schlesw.-Holstein, als hier auf einem Gleisrest der einstigen Durchgangsbahnlinie Ratzeburg - Bad Oldesloe im südl. Holstein und unweit von Lübeck in Berkenthin arbeitslose unbeschäftigte Güterwagen für den Herbst-Rübenverkehr abgestellt waren. Die setzten sich hier ebenfalls führungslos und ungesichert in Bewegung und rollten in Richtung des Gleisendes, wo sie im schienenlosen Schotter landeten und sich hier nach Entgleisung übereinander stapelten. Auch hier gab es nur Sachschaden. Die entgleisten Wagen waren danach nur noch für die Ausmusterung reif.

Zurück zur Bahnlinie Herzberg - Rhumspringe, auf der am 1.2.1982 auch der Rest-Güterverkehr aufgegeben wurde und diese Bahnlinie stillgelegt wurde. Gleismäßig war sie noch bis zum Streckenende in Zwinge West vorhanden, wohin schon am 1.3.1971 der Bahnbetrieb aufgegeben worden war. Im November 1984 begann dann der Gleisabbau zwischen Herzberg und Zwinge West, der am 15.1.1989 abgeschlossen war. Anschließend wurde auf der ehemaligen Bahntrasse im o.a. Streckenabschnitt ein Radweg angelegt, bei dem es allerdings in Rhumspringe eine kurze Unterbrechung gibt, weil hier im Trassenverlauf nach Bahn-Abbau keine Brücken mehr vorhanden waren. Auch im Trassen-Endbereich zwischen Hilkerode und Zwinge West entstand kein Radweg, weil hier ein paralleler Feldweg existierte und noch existiert. Im übrigen gehört der Radweg, der auf der einstigen Bahntrasse von Herzberg bis Hilkerode entstand, zum Gesamtverlauf des Radfernweges "Heide-Harz-Weser".

Auf die beschriebene Weise wird der nach wie vor als Touristenziel bekannte 2.000-Einwohner-Ort Rhumspringe von der Eisenbahn schon seit langer Zeit nicht mehr erreicht. Im Personenverkehr ohnehin nicht. Daran änderte auch die DDR-Grenzöffnung und die Einheit Deutschland's nichts, durch die das benachbarte Zwinge wieder von Rhumspringe aus frei erreichbar war. Was aber nicht die Schiene betraf, weil es hier sie nicht mehr gab. Auch im DDR-Teil des Bahnhofes Zwinge, in dem von bundesdeutscher Grenz-Nachbarseite aus am 6.6.1971 Fahrgäste des sich damals im benachbarten Rhumspringe aufhaltenden EK-Sonderzuges hinein schauten und dabei noch DR-Dampflokbetrieb im Bhf. Zwinge erlebten, endete nicht einmal ein Jahr danach der Eisenbahnverkehr! Damals, genau am 28.5.1972, legte die Deutsche Reichsbahn den Bahnbetrieb im Verlauf ihrer Strecke Bleicherode - Zwinge zwischen Bischofferode und Zwinge restlos still. Ein großer Teil dieses Abschnittes verlief im DDR-Grenzsperrgebiet, wodurch die Züge hier nur wenige Fahrgäste zu verzeichnen hatten. Auch der Güterverkehr war hier gering, so daß man den Bahnbetrieb hier aufgab und seine nur noch spärlichen Aufgaben auf Busse und LKW verlagerte. Zwischen Bischofferode und Bleicherode blieb der DDR-Teil der einstigen Durchgangsbahnlinie Herzberg - Bleicherode aber weiterhin in Betrieb. Hier war vor allem der Güterverkehr von Bedeutung: denn in und um Bischofferode gab es weiterhin mehrere Kali-Förderstätten und die hier geförderten Kalimengen wurden mit der Eisenbahn von Bischofferode weg gebracht. In Ganzzügen unter anderem auch umfangreich bis Wismar, wo das Eichsfeld-Kali als begehrtes DDR-Exportgut auf Seeschiffe verladen wurde.

Das Bw Nordhausen hatte Ende 1968 neu seine ersten V-180-Diesellokomotiven erhalten, die dieses Bw sofort auch bevorzugt vor den ab Bischofferode verkehrenden Kali-Transportzügen als Dampflokersatz einsetzte. Das bis 1972, weil die Diesellokomotiven nun vermehrt für die Reisezugleistungen des Bw Nordhausen benötigt wurden. Dampflokomotiven mußten nun vor die genannten Kalizüge zurückkehren. Aber es fuhr vor ihnen auch V-100-Dieselmotoren der Baureihe V-100 (DR), über die das Bw Nordhausen nun auch verfügte. Teilweise schleppten sie die schweren Kalizüge auch in Doppeltraktion ab Bischofferode. V-100-Motoren der DR (ab 1970 baureihenmäßig 110-Lokomotiven) lösten auch die Dampflokomotiven der Baur. 65.10 ab, die die Personenzüge nach/von Bischofferode beförderten. Bis zum Beginn der 1980er Jahre war auch hier der Dampflokeneinsatz völlig beendet. Zuletzt fand er nur noch vor Güterzügen statt.

Die erneute Vereinigung Deutschlands zu einem Staat, die sich unter Vergrößerung der bisherigen Bundesrepublik am 3.10.1990 vollzog, beseitigte die vorher 45 Jahre lang mitten durch's Eichsfeld verlaufende innerdeutsche Grenze auch an dieser Stelle und ließ hier nur noch eine kaum wahrnehmbare Landesgrenze zwischen den Bundesländern Niedersachsen und Thüringen übrig. Für den früheren DDR-Teil vom Eichsfeld war diese Vereinigung leider mit schwersten wirtschaftlichen Nachteilen verbunden. Dieses Gebiet war umfangreich von Kaliförderung und Kaliabbau geprägt. Die hiermit im Eichsfeld beschäftigten Betriebe wurden schon bald nach 1990 von führenden westdeutschen Unternehmen der Kaliindustrie übernommen, die schnell für ihre nun zu ihnen gehörenden Betriebe im Eichsfeld eine nach ihrer Beurteilung völlige Unwirtschaftlichkeit und Unrentabilität feststellten und die Schließung dieser Betriebe festlegten. Hiergegen protestierte die Belegschaft der Kaliförderstätten in und um Bischofferode durch einen spektakulären und weltweit beachteten Hungerstreik! Er verhinderte trotzdem nicht die Stilllegung dieser Förderstätten im Jahre 1993. Was auch große Auswirkungen auf den Betrieb der Bahnlinie Bleicherode - Bischofferode hatte; denn deren Güterverkehr bestand fast vollständig aus den Zügen des Kalitransports ab Bischofferode. Diese Züge beendeten mit Schließung der dortigen Kaligruben ebenfalls ihre Fahrt, so daß auf der o.a. Bahnlinie Güterverkehr nun nicht mehr stattfand. Am 1.1.1994 kam sie zur neu gegründeten Deutschen-Bahn AG bzw. deren DB-Netz AG.

Der Personenverkehr der Eisenbahnstrecke Bleicherode - Bischofferode war inzwischen ebenfalls stark rückläufig. Wegen der vielen Betriebsschließungen nach 1990 verließen viele Menschen des Eichsfeld und die, die hier noch blieben, hatten längst vermeintliche Vorteile des eigenen PKW's aus Westproduktion erkannt. In den Zügen der o.a. Strecke fand man nur noch wenige Fahrgäste, weswegen die lokbespannten Fahrzeugeinheiten mit ihren Diesellokomotiven vom Typ V 100 Ost auf Schienenbuseinsatz mit ex-Triebwagen vom "Ferkeltaxen"-Typ umgestellt wurden. Als dann der regionale Personenzugverkehr auf der Schiene 1996 in die Regie und Verantwortung des Landes Thüringen überging, überprüfte dieses sofort die künftige Wirtschaftlichkeit und Effizienz seiner SPNV-Strecken, wo auf einigen das Zugangebot sogar erhöht und verbessert werden sollte, um Fahrgäste in die Züge zurück zu holen. Was dann auch so geschah - und das vielfach erfolgreich.

Auch für den Bereich der Bahnlinie Bleicherode - Bischofferode wurde vom Verkehrsministerium des Landes Thüringen eine derartige SPNV-Überprüfung durchgeführt. Hier kam man zu dem Ergebnis, daß es im nördlichen Bereich dieser Bahnlinie sinnvoller war, den Zugverkehr hier einzustellen und durch Busse zu ersetzen, was auch mit der Tatsache zusammenhing, daß der Bahnhof des Endpunktes Bischofferode weitab vom eigentl. Ort lag und Busse hier viel besser angebracht waren, weil sie das Ortszentrum direkt erreichen konnten. Und der Berufsverkehr auf der Schiene spielte wegen der Schließung der Kaliwerke in Bischofferode keine Rolle mehr. Als Folge davon bestellte das Land Thüringen zum Beginn des Sommerfahrplans 1998 (am 23.5.1998) alle bisherigen SPNV-Zugleistungen im Bereich der Strecke Bleicherode - Bischofferode in deren 2,6 km langen Abschnitt Großbodungen - Bischofferode bei der neuen DB Regio AG ab und erhöhte die Anzahl der Straßenbusfahrten in diesem Abschnitt. Wodurch ab dem 23.5.1998 keine Züge mehr im Streckenabschnitt Großbodungen - Bischofferode rollten. Auf dem Restabschnitt Bleicherode - Großbodungen hoffte man, den SPNV-Zugverkehr noch durch ein erhöhtes Fahrtenangebot retten zu können. Das bei gleichzeitig sparsamster Betriebsführung; denn auf der knapp 11 km langen Reststrecke Bleicherode Ost - Großbodungen pendelte nun trotz erhöhter Fahrtenanzahl nur noch ein einzelner Triebwagen. Der brachte es immerhin auf fünf Fahrtenpaare zwischen Bleicherode Ost und Großbodungen sowie umgekehrt und fünf zusätzliche Fahrtenpaare zwischen Bleicherode Ost und Bleicherode Stadt und zurück. Das im Taktfahrplan. Zum Einsatz kam hierfür ein ehem. DR-Schienenbus der DB Regio AG (Baur. 771/772). Dieses verbesserte Zugangebot brachte aber leider nicht den erhofften Fahrgastzuwachs, weshalb es das Land Thüringen beendete und auch für den Streckenabschnitt Bleicherode Ost - Großbodungen bei der DB Regio AG keine Zugleistungen mehr bestellte. Als Folge dieser Entscheidung pendelte der DB Regio AG-Schienenbuss zwischen Bleicherode Ost und Großbodungen am 27.6.2001 zum letzten Mal. Danach fuhren hier keine Züge mehr und am 31.12.2003 legte die DB Netz AG ihre gesamte Bahnlinie Bleicherode Ost - Bischofferode formell still. Zwischen Zwinge, wo das Gleis nach Stilllegung auch noch verblieben war und Weißenborn-Lüderode (4,3 km) entstand nach Gleisabbau auf ehemaliger Eisenbahntrasse ein Radweg, auf dem Anschluss-Abschnitt bis Stockey (5,7 km) auf dieser Trasse ein Wirtschaftsweg. Von Stockey über Bischofferode bis Großbodungen erfolgte ebenfalls Gleisabbau; aber von Großbodungen bis Bleicherode Ost liegt auf fast 11 km Streckenlänge heute noch immer das inzwischen längst stillgelegte und unbenutzte Gleis.

Der etwas weiter westlich von der einstigen Bahnlinie Bleicherode - Zwinge - Herzberg durch das nördl. Eichsfeld genau von Nord nach Süd verlaufenden Bahnlinie Wulften - Duderstadt - Worbiss - Leinefelde erging es nicht viel anders als dem o.a. östlichen Eichsfeld-Bahnlinien- Nachbarn. Die zwischen 1887 und 1897 entstandene Strecke Wulften - Leinefelde besaß im Güterverkehr auch nie die Bedeutung vom östlichen Nachbarn, wo ja umfangreicher Kalitransport stattfand. Immerhin fand der Kaliabbau in und um Bischofferode rd. 100 Jahre lang statt. Beide o.a. Eichsfeld-Bahnlinien wurden dann durch die innerdeutsche Grenze zerschnitten. Im Bereich der Bahnlinie Wulften - Leinefelde blieb der längere Teil im niedersächsischen Gebiet. Südlich davon wurde im SBZ-Teil

In Niedersachsen endete zwischen Wulften und Duderstadt der Personenverkehr 1974. Die deutsche Einheit ließ aber kurz die Hoffnung aufkommen, daß diese Eichsfeld-Bahnlinie sogar wieder zwischen Niedersachsen und Thüringen durchgehend entstehen könnte. Daraus wurde aber nichts. Im niedersächsischen Teil dieser Bahnlinie wurde in den 1990er Jahren auch der Güterverkehr aufgegeben und in ihrem thüringischen Bereich, wo auch noch nach 1990 Personenverkehr stattfand, endete jeglicher Zugverkehr in der ersten Hälfte der 2000er Jahre. Dadurch verlor das gesamte nördliche Eichsfeld die Eisenbahn. Die Einheit Deutschlands brachte auch die Einheit vom Eichsfeld zurück. Aber dieses traditionsreiche Gebiet verlor in seinem Norden in der Folge jeglichen Schienenanschluss.

Woran vor 50 Jahren noch niemand dachte. Damals verliefen die Schienenstränge im nördlichen Eichsfeld noch recht umfangreich, wenngleich sie damals durch die deutsche Teilung gekennzeichnet waren. Trotzdem konnte man in viele Bereiche dieses Gebietes noch auf der Schiene gelangen. Auch im Personenverkehr. Das Gebiet um Rhumspringe herum bildete eine Ausnahme davon; denn hierher in die nordöstlichste Eichsfeld-Spitze rollten zwar noch Züge - aber nur noch solche vom Güterverkehr. Der Eisenbahn-Kurier bot dann am 6.6.1971 die seltene Möglichkeit, wieder einmal in einem Personenzug hierher zu rollen. Was sich viele Freunde der Bereisung von seltenen Bahnlinien, Güterbahnen und Strecken im bundesdeutschen "Zonenrandgebiet" nicht entgehen ließen. Es gab nicht wenige von diesen speziellen Strecken-Fans. Einschl. dem zurückblickenden Berichtstatter, der in diesem Beitrag vom LBE-Express den Verlauf der o.a. EK-Fahrt in den vorangegangenen Zeiten geschildert hat. Inkl. Zusatzausflug bis in die unmittelbare Nähe des Bahnhofes und Ortes im seinerzeit zur DDR gehörenden Zwinge. Knapp drei Jahre später reiste er per Planzug auch nochmal nach Duderstadt am Ende des BRD-bzw. DB-Teiles der Eichsfeld-Bahnlinie Wulften -Leinefelde. Hierüber berichtete er bereits in einer früheren Ausgabe vom LBE-Express (2019). Erinnerungen an unvergessene Bahn-Ausflüge ins Eichsfeld, die längst nicht mehr durchführbar sind.

Der, den der EK am 6.6.1971 im Dampflok-geführten Sonderzug hierher durchführte, umfaßte jeweils 91 Kilometer für Hin- und Rückfahrt, insgesamt also keine ausgesprochene Ferntour; aber auch keine Kurzstreckenfahrt und bei dem für diese Tour durchgeführten Einsatz einer einzelnen, nur 60 km/h schnellen Güterzug-Tender-Dampflok als Tagesreise noch gut realisierbar. Die beschriebene EK-Fahrt verlief ja auch insgesamt völlig problemlos und das Wetter spielte ebenfalls prächtig mit.

Von den 91 Strecken-Kilometern dieser Fahrt (bezogen auf eine Tour - insgesamt legte ihr Sonderzug ja auf Hin- und Rückreise bei jeweils gleicher Hin- und Rückfahrt-Route 182 km zurück) sind heute noch 66 km in Betrieb und gleismäßig vorhanden. Also mehr als 2/3 der damaligen Gesamtroute einer Richtung, die seinerzeit ausschl. auf Gleisen der Deutschen Bundesbahn zurückgelegt wurde. Inzwischen fehlen auf dieser Route 25 km (zwischen Bornum und Seesen 16 km und zwischen Herzberg und Rhumspringe 9 km).

Der 16 km lange Abschnitt Derneburg - Bornum bildet heute eine private Güteranschlussbahn mit gelegentlichem Museums-Personenverkehr, alle anderen Strecken sind heute solche der DB Netz AG mit regelmäßigem Personenverkehr nach Taktfahrplan. Wobei im Abschnitt Hildesheim - Derneburg ausschließlich Dieseltriebzüge des Unternehmens "erixx" zum Einsatz kommen, auf allen anderen DB-Strecken Dieseltriebzüge der DB Regio AG.

Dampflokomotiven der Baureihe 94.5-16 bzw. 094 kamen vor EK-Sonderzügen von Hildesheim aus noch in den Jahren 1972 - 1974 zu Einsatz. Die Lok 098 186 bzw. 91 1186, die den EK-Sonderzug von Hildesheim nach Rhumspringe und zurück am 6.6.1971 beförderte, wurde von der DB im November 1972 ausgemustert. Das Bw Goslar, das aber zu diesem Zeitpunkt nur noch eine Außenstelle vom Bw Lehrte bildete, erhielt jedoch vom Bw Koblenz-Mosel noch die Maschine 094 184 (die frühere 94 1184) als Ersatz, die dann aber im Herbst 1974 außer Betrieb genommen wurde, wodurch gleichzeitig der 94er-Einsatz von der DB in Niedersachsen beendet wurde. 1975 dann auch bei der DB insgesamt. Und bei der DR in der DDR dauerte der 94er-Einsatz auch nicht viel länger. Heute sind sechs Maschinen dieser Baureihe museal erhalten, eine davon betriebsfähig. Die Lok 094 186 bzw. 94 1186, die den beschriebenen EK-Sonderzug am 6.6.1971 ins heute schienen- und gleislose Nordost-Eichsfeld schleppte, wurde nach ihrer Ausmusterung verschrottet. Was blieb, sind Erinnerungen an eine schöne und gelungene EK-Exkursion auf Niedersachen's Gleisen vor 50 Jahren.

Michael Hecht.

Das neben stehende Bild zeigt den EK-Sonderzug von Hildesheim am 6.6.1971, als er auf der schon damals planmäßig nur noch dem Güterverk. vorbehaltenen DB-Strecke Herzberg/Harz-Rhumspringe den Harz-Fluss Oder ('Kleine Oder') überquert. Auf dem Bild darunter hat d. o. a. Sonderzug sein Ziel erreicht -den Bhf. von Rhumspringe.

Fotos:
Michael
Hecht.





Auf dem oberen Bild ist nochmals der EK-Sonderzug von Hildesheim am 6.6.1971 nach seiner Ankunft an seinem Fahrtziel in Rhumspringe zu sehen. Im dortigen Bf. wurde dieser Zug mit seiner Dampflok auch umfangreich von der Bevölkerung dieses schon 1971 touristisch nicht ganz unbedeutenden Ortes bewundert. Bis zum benachbarten Bf. Zwinge West konnte der o. a. Sonderzug leider nicht mehr weiterfahren, da der Bahnbetrieb zwischen Rhumspringe und Zwinge West kurz vor der Fahrt dieses Sonderzuges, genau am 1.3.1971 beendet worden war. Also begann die Sonderzug-Lok 94 1186 alsbald ihren Lokumlauf im Bf. Rhumspringe, um für die Rückfahrt ans andere Zugende zu gelangen, was unten abgebildet ist.

Fotos: Michael Hecht.



Auch die obigen Bilder zeigen die Zuglok des EK-Sonderzuges Hildesheim - Rhumspringe und zurück am 6.6.1971 bei ihrem Lokumlauf im Zielbhf. Rhumspringe. Die Lok präsentierte sich eigens für die Beförderung dieses Sonderzuges mit ihrer alten, bis zum 31.12.1967 gültigen Betriebsnr. 94 1186.

Fotos: Michael Hecht.

Bis an die nicht weit von Rhumspringe entfernt u. ebenfalls im nordöstlichen Eichsfeld gelegene Ortschaft Zwinge heran, begaben sich von Rhumspringe aus einige Passagiere des ab Hildesheim eingesetzten EK-Sonderzuges am Mittag d.6.6.1971 per Taxi, um von hier aus von einer auf bundesrepublikanischem Gebiet auf den auf DDR-Gebiet liegenden Bhf. des DDR-Ortes Zwinge hinab zu blicken. Diesen Blick zeigt, so wie er sich am Mittag d.6.6.1971 der o.a. 'Späher-Gruppe' bot, das obere der neben stehenden Bilder, an dessen rechtem Rand der Bhf. von Zwinge deutl. erkennbar ist. Im unteren Bildteil verläuft von rechts nach links die DDR-Grenze. Weiter nach links, aber auf dem Bild nicht erkennbar, verläuft sie in einem Halbbogen nach Norden u. ist dort auf dem Bild wieder oben rechts sichtbar und an dieser Stelle sogar mit Mauerelementen nach 'Berliner Muster' abgeriegelt. Auf d. beiden unteren Bildern ist der DDR-Eichsfeld-Ort Zwinge zu sehen, an dem am Mittag des 6.6.1971 gerade d. Personenzug P 1728 von Bleicherode in Richtg. des nicht mehr weiten Bahnnotens Zwinge vorbeidampft. Ihn befördert eine DR-Dampflok der Baur. 65.10 vom Bw Nordhausen.

Fotos:
Michael Hecht.



Die beiden oberen der neben stehenden Bilder zeigen d. P 1728 von Bleicherode mit seiner 65.10-Dampflokomotive der DR unmittelbar vor dem Bhf. Zwinge u. nach seinem dortigem Eintreffen in diesem Bhf. selbst. Zwischen der Beobachter-Anhöhe auf dem Gebiet alter Bundesrepublik und dem Bhf. Zwinge auf dem DDR-Gebiet verläuft d. innerdeutsche Grenze. Die o. a. Dampflok (Masch. d. Bw Nordhausen) begann sofort nach Eintreffen mit dem Lokumlauf f. d. Rückbeförderung der Wagen als P 1729 nach Bleicherode. Auf dem unteren Bild dampft diese Lok am Mittag des 6.6.1971 hierfür solo bis in den direkt an d. Grenze und deshalb hier auch mit Maueranlagen ausgestatteten Mittelteil vom Bhf. Zwinge. Sein Westteil lag auf Bundesgebiet und war vom Ost- u. Mittelteil wegen d. Grenze und hier fehlenden Gleises nicht erreichbar. Der sich westl. d. Grenze auf Bundesgebiet liegende Westteil vom Bhf. Zwinge war nur von Herzberg im Harz u. Rhumspringe aus auf d. Schiene erreichbar. Bis 1961 fuhren hier aber auch noch Personenzüge. Bis 1971 dann nur noch Güterzüge.

Fotos:
Michael Hecht.



Die 65.10er-Dampf-
 lok, die den DR-
 Personenzug P 1728
 am 6.6.1971 von
 Bleicherode nach
 Zwinge gebracht
 hatte, mußte ihre
 anschl.Lokumlauf-
 Rangierfahrt wenige
 Meter hinter dem
 Ostteil v.Bhf.
 Zwinge beenden u.
 dampfte auf dem
 Nebengleis zurück,
 um die drei-
 achsigen keko-
 Personenwagen
 dieses Personen-
 zuges an der an-
 deren Zugseite
 zu übernehmen.
 Es schloss sich
 die Rückbeförderg.
 dieser Wagen als
 P 1729 nach Blei-
 cherode an. Im
 abgebildeten Bhf.
 endete bereits
 kurz nachdem die
 neben stehenden
 Bilder aufgenom-
 men wurden der
 Zugverkehr -
 genau am
 28.5.1972, nicht
 mal ein Jahr,
 nachdem diese
 Aufnahmen ent-
 standen ! Heute
 ist der seiner
 zeit im DDR-
 Grenzsperrgebiet
 gelegene Eichs-
 feld-Ort Zwinge
 im vereinten
 Deutschland
 längst wieder
 frei und unbes-
 chränkt ohne
 Grenze erreich-
 bar. Die Eisen-
 bahn gibt es
 hier aber schon
 seit bald 50
 Jahren nicht
 mehr !!!!

Fotos:
 Michael Hecht.



Auch in Rhumspringe, dem Ort im auch bis 1990 bundesrepublikanischen Teil vom Eichsfeld ist d. Schienenverkehr schon längst Geschichte. Er endete hier am 1.2.1982. Am 6.6.1971 fuhr von hier aus d. EK-Sonderzug v. Hildesheim zur. zu seinem Ausgangspunkt. Unterwegs legte dieser Sdzg. in der Hamstadt Herzberg einen längeren Halt ein, in dessen Verlauf seine Zuglok auf der damals noch im Herzberger Bhf. vorhandenen Drehscheibe gewendet wurde, was die neben stehenden Bilder zeigen. Dabei wird auch deutl., daß diese Lok an ihrer Tenderseite ihre ab 1.1.1968 gültige EDV-Betr.-Nr. (094 186) auch während d. Beförderung des o.a.EK-Zuges trug. An der Rauchkammerseite und an ihren Führerhaus-Seiten hatte sie eigens für diese Sdzg.-Beförderung Schilder mit ihrer bis Ende 1967 gültigen Nr. (94 1186) erhalten. Dort, wo sich wie abgebildet einst d. Drehscheibe im Herzberger Bhf. befand, liegen heute keine Gleise mehr u. d. Drehsch. ist hier auch längst verschwunden.



Zum Zeitpunkt der Fahrt des EK-Sonderzuges von Hildesheim nach Rhumspringe und zur. am 6.6.1971 hielten sich noch auf den Gleisen des Bahnhofes der Harzstadt Herzberg und in der dortigen Bw-Außenstelle stets und ständig DB-Dampflokomotiven des Regelbetriebes auf. Dieses auch als der o.a.Sdzg. auf seiner Rücktour im Bhf.Herzberg einen etwas längeren Aufenthalt einlegte, in dessen Verlauf auch in der Bw-Außenstelle (d. bis 1959 ein selbstständiges Bw bildete) die DB-Dampflok 044 260 vom Bw Ottbergen in Betriebspause zwischen Güterzug-Beförderungen vor dem Lokschuppen zu entdecken war. Aber auch Diesellokomotiven fand man hier schon. Das auch am Nachmittag vom 6.6.1971 in Form der Lok 212 033 vom Bw Göttingen. Der Dampflok betr. im Bhf. Herzberg endete 1976. Die neben stehend abgebildete, dort am 6.6.1971 aufgenommene Lok 044 260 wurde 1976 ausgemustert u. danach verschrottet. Diesellok 212 033 (zeitweise auch in Lübeck beheimatet) wurde 1990 in die Hilfszug 714 001 umgebaut, als die sie heute noch im Eins. ist. Bei Dampflok 94 1186, die am 6.6.1971 mit dem o.a.EK-Sonderzug in Herzberg zu Gast war, wurden hier in d.Bw-Außenstelle d. Kohlevorräte ergänzt, was das untere Bild zeigt. Auch an dieser Stelle gibt es in Herzbg. heute keine Gleis- u. Bahnanlagen mehr. Am 6.6.1971 schaute sich hier noch ein junger Bahnfan die 94er-Dampflok an. Fotos: Michael Hecht.





Die neben stehenden Bilder zeigen den EK-Sonderzug Hildesheim-Rhumspringe und zurück am Abend vom 6.6.1971 nach seiner Rückkunft von Rhumspringe im Hbf von Hildesheim. Durch den dampften auch gerade zwei 50er-Kolleginen. Eine von ihnen war Lok 051 505 vom Bw Goslar. Die Hintergrundkulisse dieses Dampfross-Szenarios bildeten aber auch (wie schon teilweise vorher in Herzberg) DB-Schienenbusse, die 1971 im Hildesheimer Hbf noch Selbstverständlichkeit waren. Genau Geschichte wie der Dampflok-betrieb im Hbf d. Domstadt Hildesheim, in der auch Eisenbahnfreunde-Sonderzüge heute nur noch selten zu sehen sind.

Fotos:
Michael Hecht.



Am 21.9.1976 setzten sich im Bhf. der Harz-Stadt Herzberg 16 dort abgestellte Güterwagen führungslos und unbeaufsichtigt aus dem Stillstand heraus in Bewegung und rollten auf die damals noch vorhandene Güterbahn nach Rhumspringe, wo 15 dieser Wagen in Bahnhofsnähe entgleisten.. Ein ähnl. Vorfall ereignete sich im Juni 1972 auf den seinerzeitigen Resten der enem. Durchgangsbahnlinie Ratzeburg-Bad Oldesloe. Dort bei Berkenthin abgestellte zweiachsige Hochbord-Güterwagen (E-Wagen) setzten sich selbstständig ebenfalls aus dem Stillstand heraus in Bewegung und rollten führungslos bis zum damaligen Gleisende der bereits stillgelegten und weitgehend abgebauten o. a. Bahnlinie, wo die meisten dieser Wagen im sich anschließenden, bergleislosen Schotter landeten und sich dort übereinander stapelten und türmten, was auch die obigen, am 19.7.1972 aufgenommenen Bilder zeigen.

Fotos: Michael Hecht.

Auch die nebenstehenden Bilder zeigen die E-Güterwagen, die sich im Juni 1972 bei Berkenthin (bei Ratzeburg) in ihrer dortigen Abstellung aus deren Stillstand heraus führungslos in Bewegung setzten und am nicht weiten Gleiseende im sich anschließenden, bereits gleislosen Schotterbett entgleisten und sich dabei bis in die Seitenbereiche der stillgelegten Bahnlinie Ratzeburg-Bad Oldesloe hinein stapelten.

Fotos:
Michael
Hecht.

