

EISENBAHNGESCHICHTE(N)

# Kreisbahn Osterode – Kreiensen: Großer Bahnhof für die Schmalspurbahn

Viele Leute behaupten noch heute, dass die Kreisbahn Osterode a.H. – Kreiensen zu den originellsten und interessantesten Schmalspurbahnen Norddeutschlands gehörte. Sie haben gute Gründe für diese Meinung: die ungewöhnliche Spurweite von 750 Millimeter, eine steigungsreiche, durch Wald und Feld führende Strecke und einige betriebliche Besonderheiten. Unsere neue Folge der Eisenbahngeschichte(n) widmen wir der Kreisbahn Osterode a.H. – Kreiensen.

**Osterode/Kreiensen.** Zahlen, Theorie und Fakten vorweg. Die Bahn eröffnete 1898 ihre erste Teilstrecke und mit Ablauf des Jahres 1967 hörte der Schmalspurbetrieb endgültig auf. Zweck der Kleinbahn war es, die zwischen Osterode a.H. und Kreiensen liegenden Orte an das Bahnnetz anzuschließen. Als problematisch erwies sich dabei der zu überwindende Höhenunterschied.

vor Freude in die Luft. Und die Fahrgäste im Sonderzug? Sie bekamen richtig was zu sehen. Besonders interessant war und ist die Gegend hinter Förste. Gleich hinter dem Ort fuhr die Bahn damals eine große Steigung hinauf und dem Westerhofer Berg entgegen. Nachdem die Bahn das 13 Meter hohe Viadukt passierte, das das Goldbachthal überspannt, erfolgte die Ein-



**Bau der Bremke Brücke** etwa einen Kilometer vor dem Bahnhof Osterode.

Die Trassenführung, für die man sich letztlich entschied, machte den Durchstich eines Scheiteltunnels und die Anlagen zahlreicher Talbrücken erforderlich. Um die Baukosten so gering wie möglich zu halten, entschied man sich für 750 Millimeter Schmalspur.

Die Bimmelbahn, die einst durch die Region dampfte, existiert nicht mehr. Was bleibt, sind Fotos, Gegenstände und Geschichten aus jener Zeit. Rückblick und Zeitreise: Wir schreiben das Jahr 1901, die beiden Teilstrecken der Kreisbahn Osterode a.H., seit 1898 bis Förste und seit 1899 von Willershausen nach Kreiensen, sind in Betrieb. Am 1. Mai wird die mittlere Teilstrecke von Förste nach Willershausen durch den Westerhöfer Wald feierlich eröffnet. Nach vier Jahren Bauzeit können die Züge zum ersten Mal von Osterode bis Kreiensen durchfahren. Es war ein Ereignis, bei dem viele dabei sein wollten. Vermutlich um 8 Uhr morgens setzte sich der aus drei Wagen bestehende und mit Tannengrün und Fähnchen geschmückte Sonderzug von der Station Osterode a.H. in Bewegung. Er sollte die Festgäste bis zur Endstation der Kreisbahn nach Kreiensen bringen. Wo er auch vorbeifuhr – der Sonderzug war ein Star. Auf den Feldern unterbrachen Landarbeiter ihre Arbeit, schwenkten Tücher oder warfen ihre Hüte



**Eröffnungsfahrt** der Kreisbahn am 1. Mai 1901.

fahrt in den Tunnel. Dieser musste durch den Westerhofer Berg getrieben werden – eine der größten Herausforderungen beim Trassenbau. Der Tunnel wurde in anderthalb Minuten durchfahren. Nach dem Passieren kleinerer Brücken wurde das zweite größere Bauwerk der Eisenbahnlinie, das 62 Meter lange und 19 Meter hohe Viadukt, erreicht. Bald darauf fuhr der Zug in die festlich geschmückte Station Westerhof ein. Dort warteten bereits viele Schaulustige und eine Kapelle. Alles war geschmückt – auch die übrigen auf preußischem Gebiete liegenden Stationsgebäude in Willershausen, Oldershausen, Echte, Calefeld und Sebexen.

Nach etwa anderthalb Stunden erreichte der Sonderzug die Endstation in Kreiensen. Kleines Schmankehl am Rande: Die Rückfahrt des ersten Zuges auf der Strecke musste in Oldershausen unterbrochen werden. Der Herr Erbmarschall von Oldershausen hatte die Festgäste zum Frühstück eingeladen. Auf langen Tafeln wurde direkt am Bahnhof aufgetischt. Nachmittags kam der Sonderzug wieder in Osterode a.H. an. Die Geschichte nahm ihren Lauf. (Alle Angaben ohne Gewähr, Quelle: <http://museum.busfahrplan.de>)

 [www.museum.busfahrplan.de](http://www.museum.busfahrplan.de)