

UND ES WAR NICHT DAS ERSTE MAL

Als im Herbst 2014 die an anderer Stelle dieser Veröffentlichung beschriebenen HEL-Sonderzüge jeweils von Lübeck nach Feldberg/Meckl. (4.10.2014) und Hameln (29.11.2014) rollten, waren das nicht die ersten Sonderzüge dieser Art, die mit historischen Fahrzeugen von der Trave aus zu den genannten Zielen im Südosten von Mecklenburg und an der Oberweser rollten.

Ähnliche Sonderzüge von Lübeck hatten Feldberg und Hameln auch bereits in der Vergangenheit zum Ziel - doch dieses ist schon einige Jahre her. Damals führte von Lübeck aus nicht nur der Verein Historische Eisenbahnfahrzeuge Lübeck e. V. (HEL) Sonderzugfahrten mit historischem Rollmaterial durch, sondern ebenfalls der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV), der diese Tradition lange vor der HEL-Gründung bereits im Jahre 1977 begründet hatte und danach bis 2011 insges. 213 Sonderzugfahrten durchführte. Die meisten davon ab Lübeck und den größten Teil dieser Fahrten wagenmäßig mit dem Doppelstockwagen Nr. 8 der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE), den der leider 2012 aufgelöste VLV von 1978 bis 2010 sowohl betriebsfähig als auch museal erhielt.

Mit diesem historischen Doppeldecker, der heute seinen Platz im DB Museum in Nürnberg hat, veranstaltete der VLV am Anfang des vergangenen Jahrzehnts jeweils öffentliche Sonderzugfahrten von Lübeck nach Feldberg/Meckl. und nach Hameln. Feldberg wurde am 8. April 2000 besucht, Hameln folgte am 30. November 2002, wobei letztere Exkursion ebenfalls als Adventsfahrt stattfand.

Dabei kam vor dem Sonderzug 'VLV-FELDBERG-EXPRESS' am 8.4.2000 als Lok sogar durchgehend eine Maschine der Dampftraktion zum Einsatz. Die Fahrt dieses Sonderzuges, der seinerzeit den 149. von letztlich insgesamt 213 VLV-Sonderzügen bildete, wird gleich im Anschluss an diese Zeilen beschrieben, wobei es sich beim genannten Bericht um den Rückblick zur o. a. Fahrt handelt, so wie er im Jahre 2000 in der am 15.4.2000 erschienenen Ausgabe Nr. 206 der damaligen VLV-Vereinspublikation 'VLV AKTUELL' abgedruckt war.

Die Fahrtroute des damaligen Sonderzuges von Lübeck nach Feldberg und zurück ähnelte jener des 'HEL-FELDBERG-EXPRESS' am 4.10.2014, wenngleich es doch Abweichungen gab und auch die Fahrzeugzusammensetzung beider o. a. Sonderzüge völlig verschieden war - sich aber auch andererseits wieder durch die aussch. jeweilige Verwendung historischer Fahrzeuge anglich.

Derartige Rollmaterial wurde ebenfalls vom VLV für seine Advents-Sonderfahrt im Jahr 2002 verwendet, die damals den Weihnachtsmarkt in Hameln als Ziel besaß; wie es 2014 ja auch bei der Adventstour des HEL-Vereins der Fall war. Der Sonderzug, den der VLV am 30. November 2002 von Lübeck nach Hameln und zurück auf die Reise schickte, benutzte teilweise die Strecken, auf denen sein HEL-Nachfolger am 29. November 2014 von der Trave an die Weser und zurück rollte. Aber es bestanden auch in den Fahrtrouten beider genannten Züge insgesamt Unterschiede - wie sie auch für die Sonderzüge 'VLV-FELDBERG-EXPRESS' und 'HEL-FELDBERG-EXPRESS' jeweils am 8. April 2000 und am 4. Oktober 2014 zu registrieren waren.

Um von Minden im Mittelweserbereich nach Rinteln und nach Hameln in der dort ausgehenden Oberweserregion zu gelangen, fuhr der VLV-Sonderzug nach Hameln am 30.11.2002 auf dem Weg über Stadthagen und das dort beginnende Gleis der einstigen 'Rinteln-Stadthagener Eisenbahn' (RStE), während der HEL-Sonderzug mit gleichem Ziel hier am 29.11.2014 auf dem Weg über Löhne und dem Gleis der sich hier anschließenden 'Weserbahn' über Vlotho geführt wurde. Der VLV-Sonderzug am 30.11.2000 reiste auf seiner Fahrt auch noch über Hameln hinaus ein Stück weiter entlang der Oberweser bis ins durch den 'Lügenbaron' Münchhausen weltberühmt gewordene Weser-Städtchen Bodenwerder, wohin man heute nicht mehr per Zug gelangt - Sonderzüge eingeschlossen. 2000 war das schon schwierig, obwohl der Bodenwerder-Besuch des o. a. VLV-Sonderzuges keine Münchhausen-Geschichte darstellte, sondern tatsächlich stattfand. Erst danach rollten die Fahrzeuge dieses Sonderzuges nach Hameln für eine längere Pause zum Weihnachtsmarkt-Besuch, über den sogar in der Zeitung berichtet wurde.

Wagenmäßig bestand dieser Sonderzug, der wegen seiner dem Hameln-Besuch vorangegangenen Bodenwerder-Visite den Namen 'HEL-MÜNCHHAUSEN-EXPRESS' trug, aus dem VLV-Doppeldecker. Als Zuglok wurde außer auf der Strecke Stadthagen-Rinteln wie bei der HEL-Hamel-Fahrt am 29.11.2014 eine Dieselmotorschlepper mit der Ordnungs-Nr. '007' verwendet. Allerdings handelte es sich nicht um die Lok V 200 007, die nach 1995 leider nicht mehr zusammen mit dem VLV-Wagen zum Einsatz kam. Für die Hameln-Fahrt des VLV's zwölf Jahre zuvor fungierte die kleinere Schwester 212 007 als Triebfahrzeug, die damals wie heute zum historischen Rollmaterial d. Deutschen Gesellschaft für Eisenbahn Geschichte e. V. (DGEG) gehörte und gehört u. sich im Eisenb.-Museum Bochum-Dahlhausen befindet.

Der Ablauf der genannten Fahrt am Samstag vor dem 1. Advent des Jahres 2002 wurde in der Ausgabe Nr. 224 der 2012 mit VLV-Auflösung eingestellten Publikation VLV AKTUELL beschrieben. Dieser Bericht findet nun, so wie er damals erschienen ist, auch noch einmal in dieser Veröffentlichung seinen Platz und erinnert daran, daß ebenfalls der darin beschriebene Sonderzug 'VLV-MÜNCHHAUSEN-EXPRESS' ein Dutzend Jahre später sein zumindest teilweises Déjà-vu-Erlebnis im 'HEL-HAMELN-EXPRESS' besaß.

Es folgt nun der Rückblick-Bericht zum Ablauf der Fahrt des Sonderzuges 'VLV-FELDBERG-EXPRESS' am 8.4.2000, so wie dieser Bericht seinerzeit in der am 15.4.2000 erschienenen Ausgabe Nr. 206 der Publikation VLV AKTUELL veröffentlicht wurde:

DAS WAR DER "VLV-FELDBERG-EXPRESS"

Die erste Eisenbahn-Sonderzugfahrt des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. fand in diesem Jahr am Samstag, den 8. April 2000 statt. Ihr Ziel waren der Landkreis Mecklenburg-Strelitz, die zur Stilllegung vorgesehene Bahnlinie Neustrelitz - Feldberg sowie das interessante Gleis der Neustrelitzer Hafenbahn. Eigentlich sollte diese Fahrt bereits am 01.04.2000 durchgeführt werden. Verschiedene Probleme mit dem Einsatz einer geeigneten Diesellok verhinderten jedoch die Verwirklichung der o. a. Exkursion am ersten Apriltag des Jahres 2000. Sie musste um eine Woche verschoben werden und statt mit einer Diesellok wurde sie nun durchgehend mit einer Dampflokomotive veranstaltet. Oft ist es ja in der Vergangenheit vorgekommen, dass vor Eisenbahnfreunde-Sonderzügen Diesellokomotiven als Ersatzmaschinen für ausgefallene Dampftraktoren fungieren mussten. Sehr selten ist es umgekehrt gewesen. Beim Sonderzug der ersten "grossen" VLV-Eisenbahnfahrt im Jahr 2000 war dieses aber der Fall. Zugleich war es der erste Langstrecken-Sonderzug des VLV mit ausschliesslicher Dampflokbeförderung!

Seinem Ziel entsprechend hiess dieser Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS". Gezogen wurde er durchgehend von der historischen Dampflokomotive 52 8029 der Röbel/Müritz-Eisenbahn GmbH bzw. des Vereins "Hei na Ganzlin e. V.", Röbel/Müritz. Sie ist die einzige betriebsfähige Regelspur-Dampflokomotive im gesamten Land Mecklenburg-Vorpommern und im VLV keine unbekannte Lok, nachdem sie bereits in der Vergangenheit mehrere Sonderzüge unseres Vereins befördert hat.

Drei Tage vor der Fahrt des Sonderzuges "VLV-FELDBERG-EXPRESS" war zwar der Einsatz einer geeigneten DB-Diesellok vor diesem Sonderzug doch noch ermöglicht worden - da war es aber für eine Rückumstellung auf Dieseltraktion bei der nun unmittelbar bevorstehenden VLV-Fahrt zu spät. Die fand wie im zweiten Anlauf festgelegt, ausschliesslich mit Dampflokbeförderung statt. Allerdings brachte die ausschliessliche Dampftraktion eine frühe Abfahrtszeit des Sonderzuges "VLV-FELDBERG-EXPRESS" mit sich, was einige Stamm-Fahrgäste der VLV-Fahrten alles andere als optimal empfanden und deshalb von vornherein auf eine Mitfahrt in diesem Zug verzichteten. Andere Teilnehmer sahen in seiner frühen Abfahrt überhaupt kein entscheidendes Manko und am Ende war der Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS" sogar ausverkauft!

Seine Zuglok, die historische Maschine 52 8029, kam am Freitag, den 7. April 2000 von ihrem Heimatstandort Röbel aus nach Lübeck. Damit sie hier richtig herum für die Beförderung des VLV-Sonderzuges am nächsten Tag stand, musste die Überführungsfahrt von Röbel über Ganzlin, Karow, Parchim, Ludwigslust, Schwerin, Bad Kleinen nach Lübeck durchgeführt werden. Nach dieser Fahrt traf 52 8029 pünktlich in Lübeck ein.

Im Schlepp hatte sie zwei zweiachsige offene Kohlentransportwagen und einen vierachsigen ehemaligen DR-Reisezugwagen, der heute der Lokmannschaft von 52 8029 bei "Auswärts-Gastspielen" als Übernachtungsfahrzeug dient.

Die Kohlewagen mussten mitgeführt werden, weil die Lok bei einer Fernfahrt, wie sie die Beförderung des Sonderzuges "VLV-FELDBERG-EXPRESS" darstellte, ihre Kohlevorräte bei sich haben muss. Und die passen nun mal nicht alle auf den Tender der Lok. Während der eigentlichen VLV-Sonderzugfahrt nach Feldberg verblieb einer der beiden Kohlewagen, die 52 8029 nach Lübeck mitgebracht hatte, in der Hansestadt - der andere wurde im Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS" mitgeführt, da ein Teil der auf ihm geladenen Kohlen für die Ergänzung der Kohlevorräte auf dieser Lok im Verlauf der Sonderzugfahrt benötigt wurde. Der Kohlewagen, der im Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS" mitlief, trug die Betriebsnummer 40 50 DR 941 3004 - 5.

Zusätzlich waren an diesem Wagen Hoheitszeichen der ehemaligen Sowjetunion angebracht und eine sowjetische Betriebsnummer 356-012. Diese merkwürdigen Zeichen und Ziffern stammten nun keinesfalls aus einer Zeit, in der der "Kohlen-Bulli" in Zügen zur UdSSR unterwegs gewesen war, sondern sie waren am beschriebenen Fahrzeug zu finden, weil es unlängst an Filmaufnahmen beteiligt war, die in Berlin für eine Filmproduktion über die Stalingrad-Schlacht gedreht wurden. Auch die Lok 52 8029 war an diesen Aufnahmen beteiligt, wies aber keine Spuren davon mehr auf.

Nachdem die Lok am 07.04. in Lübeck eingetroffen war, fuhr sie hier sofort in den Bereich der Hafenbahn bis zu deren Werkstatt unterhalb der Marienbrücke. Ganz in der Nähe davon stand im Hafenbahn-Betriebsbhf. "Otm" am Lübecker Hauptbahnhof bereits der VLV-Doppelstockwagen, der am Vormittag des 07.04. von seinem Standgleis 42 im ex-Gbf hierher auf das Gleis 74 gebracht worden war und an den hier der schon erwähnte Kohlewagen gehängt wurde.

Auf dem Gleis 74 erfolgte am frühen Morgen des 08.04.2000 auch die endgültige fahrzeugmässige Bildung des Sonderzuges "VLV-FELDBERG-EXPRESS". Die Dampflok 52 8029 war am Vortag mit dem Tender voran in Lübeck angekommen und stand deshalb nun richtig herum mit der Rauchkammer voran vor diesem Sonderzug. Hinter der Lok befand sich der von der Arbeitsgruppe Doppelstockwagen bestens vorbereitete VLV-Doppeldecker, dem als Zugschluss der Kohlenwagen folgte. Eine sehenswerte Zugkomposition, in der auch die sehr gut gepflegte und optimal hergerichtete Dampflok 52 8029 einen ganz besonderen Blickfang bot.

Nach der Zugbildung erfolgte die rechtzeitige Bereitstellung des Sonderzuges "VLV-FELDBERG-EXPRESS" auf Gleis 2 des Lübecker Hauptbahnhofes.

Hier warteten schon die meisten Sonderzug-Fahrgäste. Viele von ihnen waren bereits mit den DB-Zügen IR 2900 und RE 35 120 von Hamburg her nach Lübeck gekommen.

Schnell hatte jeder Fahrgast seinen Platz gefunden und die letzten Begleitutensilien für die bevorstehende, insgesamt 478 km umfassende Fahrt des Sonderzuges "VLV-FELDBERG-EXPRESS" verstaut.

Der verliess Lübeck Hbf pünktlich, musste aber gleich in Herrnburg einige Minuten länger als geplant warten, weil hier niemand etwas von seiner Existenz wusste. Doch ein Telefonat mit der zuständigen DB-Betriebsleitung klärte den Irrtum schnell auf und die Fahrt konnte mit geringer Verspätung fortgesetzt werden.

In Bad Kleinen stiegen weitere Fahrgäste zu, die ebenfalls von Hamburg hierher gekommen waren und bei hochnebelartiger Bewölkung folgte die Fahrt über die Bahnlinie Bad Kleinen - Rostock, die am 13. Mai 150 Jahre alt wird.

In Bützow verliess der Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS" die Jubiläumsstrecke und fuhr von hier aus zunächst nach Güstrow, wo eigentlich ein längerer Halt zur Ergänzung der Wasservorräte für die Dampflok 52 8029 erfolgen sollte. Kurz vor der Fahrt am 08.04.2000 war aber festgestellt worden, dass eine derartige Wasseraufnahme in Güstrow gar nicht mehr stattfinden kann. Wohl war sie aber im nahen Lalendorf möglich, wohin der Sonderzug von Güstrow sofort weiterfuhr, zumal der Bahnhof Lalendorf im Bereich seiner Fahrtroute lag.

Im Sonderzug selbst war inzwischen das Restaurations- und Gesellschaftsabteil des VLV-Doppeldeckers gut besucht und hier lief trotz noch früher Stunde nicht nur Wasser.

Mit dem wurde 52 8029 dann im Bahnhof Lalendorf versorgt, wo die Sonderzugsgäste zur allgemeinen Freude die Atmosphäre und den Betrieb einer Dampflok pur erleben konnten.

Inzwischen fand für einen Sonderzug-Fahrgast, der in Güstrow einsteigen wollte, den Zug wegen der Durchfahrt dort aber verpasst hatte, ein Schienenersatz-Verkehr mit einem Taxi von Güstrow nach Lalendorf statt.

Einige Sonderzug-Fahrgäste betrachteten sich auch in Ruhe das interessante Lalendorfer Bahnhofsgebäude mit einer fehlenden Balkontür oder besichtigten den heute völlig leer stehenden Bahnhof der ehemaligen "Lloyd-Bahn". Interessant gestaltete sich ebenfalls der planmässige Betrieb, der in Lalendorf während des Sonderzug-Aufenthaltes zu beobachten war. Triebwagen der Ostmecklenburgischen Eisenbahn GmbH (OME) waren hier genauso zu sehen wie Rostocker 218.

Mit etwa zehn Minuten Verspätung verliess der Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS" den Bahnhof Lalendorf und fuhr hier nun auf die Bahnverbindung Rostock - Plaaz - Laage - Waren - Neustrelitz - Berlin, die in DDR-Zeiten auch als "Magistrale" bekannt war. Damals fuhren die Güterzüge hier im Blockabstand. Heute begegnet man in einigen Abschnitten der früheren Magistrale überhaupt keinem Zug - so still ist es hier geworden.

Auf der Hinfahrt des Sonderzuges "VLV-FELDBERG-EXPRESS" war entlang der „Magistrale“ aber einiges los. In Vollrathruhe standen im Gleisanschluss des dortigen (erst nach der DDR-Wende entstandenen) Baustoffwerkes ex-sowjetische Diesellokomotiven der Prignitzer Eisenbahn-Betriebsgesellschaft GmbH (PEG) und der Eisenbahn-Betriebsgesellschaft mbH (EBG), die hier Baustoff-Transportzüge der Firma Schaufele übernahmen, um sie auf die Grossbaustellen nach Berlin zu bringen.

Zwischen Waren und Neustrelitz berührte der Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS" bei Kratzeburg das Operationsgebiet einer am Vortag des 08.04. durchgeführten Katastrophenübung mit Schwerpunkt Waldbrandbekämpfung. Hieran waren Feuerwehr, Polizei, Bundeswehr, THW, Katastrophenschutz, Jagdbehörden und dergleichen beteiligt und entlang der Bahnverbindung Rostock - Berlin waren im Bereich von Kratzeburg alle möglichen Spezialfahrzeuge zu finden. Ausserdem viel Einsatz- und Hilfspersonal.

Die genannte Bahnverbindung war in die Übung ebenfalls eingebunden. Hier war am Vormittag des 08.04. zwischen Waren und Neustrelitz zeitweise der Fahrstrom des elektrischen Betriebes abgeschaltet. Die Züge IR 2278 und IR 2275 (Chemnitz - Rostock bzw. Rostock - Chemnitz) fuhren deshalb von Neustrelitz bis Rostock und umgekehrt mit Diesellokvorspann (232), einige Güterzüge wurden in Rostock und Neustrelitz zurückgehalten und verkehrten mit veränderten Fahrzeiten.

Ausser den Zügen IR 2278 und IR 2275 fuhr hier während der Katastrophenübung, die bei Kratzeburg an der Bahnverbindung Rostock - Berlin stattfand, nur der Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS" in deren Abschnitt Waren - Neustrelitz. Und der war mit seiner Dampflok fahrdrahtunabhängig.

Am Bahnhof Kratzeburg selbst passierte dieser Sonderzug noch den "Abenteuerzug Mecklenburg" der hier auf einem Nebengleis steht und aus einer ehemaligen Diesellok der Baureihe 232 sowie einigen ex-Bauzugwagen der DR besteht. In allen diesen Fahrzeugen befinden sich heute hotelmässige Übernachtungsmöglichkeiten. Einschliesslich der Lok, die hierfür völlig entkernt wurde.

Schliesslich erreichte der Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS" Neustrelitz. Im dortigen Hauptbahnhof verliess ihn 52 8029 zunächst und wurde am alten Schuppen des ex-Bw's auf der noch vorhandenen Scheibe gedreht.

Inzwischen konnten im Neustrelitzer Hauptbahnhof die Fahrgäste des Sonderzuges "VLV-FELDBERG-EXPRESS" begrüsst werden, die von Berlin und Hannover hierher gekommen waren und nun als letzte Passagiere in diesen Sonderzug einstiegen.

Der wurde, nachdem er wieder über seine Zuglok verfügte, in den benachbarten Südbahnhof von Neustrelitz umrangierte, von wo aus er seine Fahrt über die Bahnlinie nach Feldberg begann.

Auf dieser Bahnlinie fahren heute im Planbetrieb nur noch die dreiteiligen Neubau-Dieseltriebzüge der OME und deshalb wurde der Sonderzug hier von OME-Personal begleitet. Dieses auch, weil er zwischen Neustrelitz und Feldberg sowie umgekehrt gleichzeitig die OME-Planzüge RB 81069 und RB 81068 ersetzte, in deren Fahrplan er die Bahnlinie nach Feldberg befuhr.

Ausser den Sonderzug-Fahrgästen befanden sich daher nun auch einige wenige "Normal-Fahrgäste" des OME-Planbetriebes im VLV-Doppelstockwagen, die sich natürlich über diese besondere Art der Beförderung nicht schlecht wunderten.

Durch sehr schöne Landschaft hindurch, die teilweise vom Rand des östlichen Müritz-Nationalparks geprägt wird, dampfte der Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS" über das Gleis der o.a. Bahnlinie, die mit Ablauf des 27.05.2000 ihren Zugverkehr verliert. Nach neunzig Jahren zieht sich die Eisenbahn damit aus einem der schönsten Teile von Mecklenburg wieder zurück.

Dampflokomotiven der Baureihe 52 sind auf der Bahnlinie Neustrelitz - Feldberg übrigens nicht unbekannt. Sie kamen hier von der Nachkriegszeit bis zum Sommer 1968 zum Einsatz und wurden damals schliesslich von DR-Diesellokomotiven der Baureihe V 100 abgelöst, wobei die Feldberger Strecke im Sommer 1968 gleichzeitig völlig dampflokfrei wurde. "Reichsbahn- V 100" prägten den Betrieb hier dann in den folgenden 30 Jahren, bis schliesslich die OME-Triebwagen am 23.05.1998 den Zugverkehr nach/von Feldberg übernahmen.

Lokbespannte Zugeinheiten sind hier seither eine Rarität und schon deshalb stellte der VLV-Sonderzug im Bahnhof Feldberg eine Besonderheit dar. Spannend gestaltete sich hier der Lokumlauf für 52 8029, da das Ausziehgleis am östlichen Feldberger Bahnhofsende gerade so eben Platz für eine Schlepptender-Dampflok bietet. Aber es war vor der Fahrt des VLV-Sonderzuges nach Feldberg noch einmal genau nachgemessen worden und es passte!

So konnte problemlos die Rückfahrt von Feldberg angetreten werden. Wieder zuckelte der VLV-Sonderzug gemütlich über die Strecke, deren Gleis durch so schöne Landschaft verläuft. Meistens in Kiesbettung und teilweise mit Oberbau- und Schwellenschäden, die in einem Streckenabschnitt nur noch eine Geschwindigkeit von 10 Km/h zulassen.

Die Strecke Neustrelitz - Feldberg gehört übrigens trotz des ausschliesslichen OME-Zugverkehrs noch immer der DB. Ihre Aufarbeitung müsste aber das Land Mecklenburg-Vorpommern bezahlen, dass hierzu aber wegen der geringen Fahrgastzahlen in den Zügen nach/von Feldberg nicht bereit ist und deshalb bei der OME keine Zugleistungen mehr hierher für die Zeit nach dem 27.05.2000 bestellt hat. Deshalb werden die Züge durch Busse ersetzt.

Diese Tatsache rief auch bei den Fahrgästen des Sonderzuges "VLV-FELDBERG-EXPRESS" Wehmut hervor. Trotzdem war es im Bar-Abteil des VLV-Doppeldeckers inzwischen wieder randvoll. Im benachbarten Kopfabteil hatte die OME-Zugbetreuerin Frau Kähding inzwischen alle Hände mit dem Verkauf von begehrten OME-Souvenirartikeln zu tun. Postkarten, Kalender, Aufkleber, Abzeichen und Krawattenklemmen fanden hier reissenden Absatz.

Längst war auch das Wetter schön geworden, so dass die Fahrt durch die reizvolle Landschaft von Mecklenburg-Strelitz so richtig genossen werden konnte.

Nach Rückkunft des Sonderzuges "VLV-FELDBERG-EXPRESS" im Bahnhof Neustrelitz Süd konnten hier einige Mitglieder des Vereins Hafenbahn Neustrelitz i. Gr. begrüsst werden, allen voran der Vorsitzende dieses noch sehr jungen, erst am 04.02.2000 gegründeten Vereins, Frank Brechler.

Der genannte Verein setzt sich für die Erhaltung der Hafenbahn in Neustrelitz ein, deren interessantes Gleis der Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS" am Mittag und Nachmittag des 08.04. mit der historischen Dampflokomotive 52 8029 befuhr.

Auf reizvoller Strecke ging es dabei durch das Waldgebiet der Neustrelitzer Bürgerhorst hindurch bis zur Useriner Strasse, wo das Hafengleis in Strassenbahnart verläuft. Ein ähnlicher Streckenabschnitt folgte, bis der sogenannte "Penzliner Bahnhof" erreicht war. Auf der Dampflokomotive fungierte Gerhard Korth als Lotse, der im neuen Verein Hafenbahn Neustrelitz dessen Vorsitzenden Frank Brechler eng zur Seite steht und wie er ein langjähriger Eisenbahnpraktiker ist.

Der längste und schönste Teil der Neustrelitzer Hafenbahn wird planmässig von Zügen nicht mehr befahren; seine Stilllegung droht. Die will der o.a. Verein verhindern. Hierzu veranstaltet er hier zahlreiche eigene Sonderzugfahrten, fördert und unterstützt aber zugleich auch den Besuch "fremder" Sonderzüge auf dem Neustrelitzer Hafengleis, das der DB gehört. Derartige Sonderzüge rollten seit 1995 schon recht oft über dieses Gleis. Der Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS" war aber der erste Zug dieser Art, der die Hafenbahn in Neustrelitz im Schlepp einer Dampflokomotive befuhr.

Vom Penzliner Bahnhof gelangte er dabei zurück zur Insel Helgoland. Gemeint ist natürlich nicht die in der Nordsee, sondern deren gleichnamige Kollegin im Zierker See in Neustrelitz gleich neben dem dortigen Hafen. Dieses Mini-Eiland entstand um 1900 durch Aufschüttungsarbeiten in diesem Hafen. Skandinavische Wassersportler, die sich seinerzeit in Neustrelitz aufhielten, gaben der kleinen Kunstinsel den Namen Helgoland. 1911 entstand hier eine Gaststätte mit Brücke zum "Festland". Diese Gaststätte, die ebenfalls den Namen Helgoland erhielt, entwickelte sich schnell zum beliebten Treffpunkt und Ausflugsziel der Neustrelitzer Bevölkerung und sie ist es heute noch. Der Hafen daneben ist jetzt ungenutzt, seit der DDR-Zeit legen hier keine Kähne und Schiffe mehr an. Über den Zierker See gelangten sie zum 1833 eröffneten Kammerkanal und von dort in die Havel. Vorbei - wie es im Neustrelitzer Hafengebiet ohnehin still geworden ist. Viele Betriebe schlossen hier nach der DDR-Wende, andere stellten von Bahn- auf LKW-Verladung um. Ein Anschliesser nach dem anderen fiel dadurch im Bereich der Neustrelitzer Hafenbahn weg. Ab 1993 wurde sie auch nicht mehr von der früheren Sowjetarmee genutzt, die in Neustrelitz umfangreiche Anlagen unterhielt und auch die Hafenbahn oft in Anspruch nahm. Heute findet auf dem Anfangsteil dieser Bahn vor allem noch Hausmüllverladung statt - diese aber noch sehr intensiv.

Ist es auch im Neustrelitzer Hafen und auf seiner Bahn sehr ruhig geworden, so hat die Inselgaststätte Helgoland keinen grossen Gästemangel. Dieses auch wegen ihrer rührigen Inhaberin Sabine Fichtelmann. In ihrem gemütlichen Insel-Gasthaus fand am 08.04. auch für die meisten Fahrgäste des Sonderzuges "VLV-FELDBERG-EXPRESS" ein Imbissessen statt. Es schmeckte nicht nur sehr gut, es klappte auch vom Ablauf her optimal. Deshalb war auch noch genug Zeit vorhanden, von der Strelitz-Insel Helgoland aus einen wunderschönen Blick auf den Zierker See zu geniessen.

Inzwischen wurde die Dampflokomotive 52 8029 auf dem Hafenbahngleis mit Wasser und Kohlen versorgt. Für die Kohleverladung war hier ein herrlich nostalgischer Bagger aus DDR-Produktion im Einsatz. Er holte das "schwarze Gold" aus dem Wagen, der eigens hierfür im Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS" mitgeführt wurde und transportierte es in den Tender 52 8029.

Einige Fahrgäste dieses Sonderzuges nahmen von der Insel Helgoland aus an einem organisierten Stadtrundgang teil. Herr Hellwig, Stadtführer der Stadt Neustrelitz, zeigte dabei die Sehenswürdigkeiten der ehemaligen Residenzstadt Neustrelitz, die in den vergangenen Jahren weitgehend das Aussehen zurückgewonnen hat, das sie vor dem 2. Weltkrieg zur "guten Stube Mecklenburgs" werden liess. Im Rahmen dieses Stadtrundgangs wurde auch der berühmte Neustrelitzer Schlosspark besucht.

Wer nicht daran teilnahm, fuhr im Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS" von Helgoland aus zurück zum Südbahnhof, von wo aus dieser Sonderzug in den benachbarten Hauptbahnhof umgesetzt wurde.

Hier wurde Abschied genommen von den Mitgliedern des Vereins Hafenbahn Neustrelitz, die dem VLV so umfangreich bei seinem Besuch in Neustrelitzer Hafen und dem dortigen Hafenbahngleis geholfen hatten. Der aufrichtige Wunsch für eine dauerhafte Erhaltung dieses Gleises fehlte dabei nicht. Ebenso nicht der aufrichtige und herzliche VLV-Dank für alle Hilfe.

In Neustrelitz Hbf wurden aber auch die Fahrgäste des Sonderzuges "VLV-FELDBERG-EXPRESS" verabschiedet, die von hier aus in Richtung Berlin und Hannover zurück fahren.

Zugleich wurde aber auch für dieses Mal Abschied von der Stadt Neustrelitz und ihren interessanten Bahnanlagen genommen. Nicht wenige dieser Anlagen wurden von der berühmten Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm Eisenbahn (MFWE) errichtet, die auch verschiedene der von Neustrelitz ausgehenden Eisenbahnstrecken baute - darunter ebenfalls die Bahnlinie nach Feldberg und die Neustrelitzer Hafenbahn. Die am 01.01.1941 verstaatlichte und damals von der Reichsbahn übernommene MFWE kann in gewisser Weise mit der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) verglichen werden. Deren Erbe und Tradition pflegt der VLV in Lübeck genauso wie es mit der MFWE beim Verein Hafenbahn Neustrelitz in Neustrelitz der Fall ist. Auch hier weht noch immer ein Hauch von MFWE über die Bahnanlagen - so, wie in Lübeck ein Hauch LBE.

Nach Lübeck fuhr der Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS" am Nachmittag des 08.04.2000 im Neustrelitzer Hauptbahnhof pünktlich um 16.45 Uhr ab. Bis Lalendorf Ost bewegte er sich wieder auf der einstigen DDR-Paradestrecke, die aber inzwischen auch in die Jahre gekommen ist und auf der das Verkehrsaufkommen erheblich gesunken ist. In Kargow legte der Sonderzug noch an einem für die "Magistrale" typischen Punkt einen Fotohalt mit Scheinanfahrt ein. Dann ging es über Waren weiter nach Güstrow.

Die Wasservorräte der Dampflok 52 8029 brauchten auf der Rückfahrt des Sonderzuges "VLV-FELDBERG-EXPRESS" nicht ergänzt zu werden - die Lok war ausreichend mit Wasser versorgt. Der fahrplanmässig für diesen Sonderzug zur Wasseraufnahme vorgesehene Halt in Güstrow musste trotzdem durchgeführt werden. Er bot aber gute Gelegenheit für die Beobachtung des interessanten Zugverkehrs im jüngst frisch renovierten Güstrower Personenbahnhof.

Hier war unter anderem auch der Triebwagen T 12 der Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) zu sehen. Wie alle PEG-Triebwagen ist er ein ehemaliger Bundesbahn-Schienenbus. Diese Triebwagen wickeln den Personenverkehr zwischen Pritzwalk und Güstrow ab. Dieses noch bis zum 23.09.2000, dann werden die PEG-Triebwagen von Güstrow nach Meyenburg zurückgezogen, endet der Reisezugverkehr im mecklenburgischen Teil der Bahnlinie Pritzwalk - Karow - Güstrow. Diese Triebwagen werden übrigens alle mit Rapsöl betrieben!

Nach dem Aufenthalt in Güstrow, bei dem auch weitere Triebzüge der OME auf ihrer Stammstrecke nach Pasewalk zu sehen waren, begann für den Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS" die letzte Etappe seiner Rückfahrt. Die Sonderzug-Gastronomie erlebte nun noch einmal einen Gross-Ansturm.

Über Bützow und Bad Kleinen dampfte der Sonderzug "VLV-FELDBERG-EXPRESS" in einen klaren Abend mit silberner Mondsichel hinein. Und in dieser schönen Abendstimmung erreichte er geringfügig verspätet, aber ohne grössere Zwischenfälle oder Schwierigkeiten seinen Ausgangspunkt - den Lübecker Hauptbahnhof.

Hier ging nun eine schöne und erfolgreiche VLV-Sonderzugfahrt zu Ende. Einer der sehr vielen positiven Aspekte dieser Fahrt war der problemlose Langlauf-Einsatz der Dampflok 52 8029, der im Vorfeld der Fahrt doch so seine Skeptiker hatte. Grundlos, wie sich erwies. Die Lok lief wunderbar.

Die Dampflok 52 8029 fuhr mit den beiden Kohlenwagen und dem Lokführer-Begleitwagen am 09.04.2000 um 10.46 ab Lübeck Hbf zurück nach Röbel - und zwar auf dem selben Weg, auf dem sie hierher gelangt war. Bereits am folgenden Wochenende war sie an einer Plandampf-Veranstaltung in der Prignitz und in Süd-Mecklenburg beteiligt.

Soweit dieser Bericht über die Sonderzugfahrt Lübeck-Feldberg/Meckl. und zurück am 8.4.2000, so wie er in der am 15.4.2000 erschienenen Ausgabe Nr. 206 der Publikation 'VLV AKTUELL' veröffentlicht wurde. Hinsichtl. der 'Magistrale' Rostock-Berlin ist zu ergänzen, daß diese Strecke in ihren meisten Bereichen in den Jahren 2004-2014 umfangreich modernisiert und erneuert wurde, so daß sie nun in ihren allermeisten Bereichen mit 160 km/h Hg. befahrbar ist. Gleichzeitig wurde ihre Achslast durchgängig auf 25 t erhöht, was für den Güterzugverkehr nach/von Rostock von großer Bedeutung ist. Es fahren auf der Direktstrecke Berlin-Rostock auch wieder mehr Züge als im vergangenen Jahrzehnt und ihre jährl. Verkehrsleistung wurde durch ihren Ausbau von 790.000 auf rd. 950.000 Zug-Km pro Jahr gesteigert. Dieser Ausbau umfaßte insges. 198 km, wovon 168 km mit teilweisen Streckensperrungen in den Jahren 2012 u. 2013 verwirklicht wurden. Für die Gesamt-Modernisierung der Bahnverbindung Berlin-Rostock wurden im Rahmen der o. a. Maßnahmen 658 Mio. Euro investiert, wovon 167 Mio. Euro aus EU-Mitteln kamen. Bis einschl. 2021 werden nun noch Restmaßnahmen für den erläuterten Streckenausbau erfolgen. Diese beinhalten die Bahnhöfe in Oranienburg, Gransee, Fürstenberg, Neustrelitz und Waren sowie den 7 km langen Rest-Streckenabschnitt Oranienburg-Nassenheide.