

**FAST SCHON EINE MEHRTAGESFAHRT:
MIT DEM "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" IM SÜDHARZ UNTERWEGS -
ODER:**

WIE AUS FÜNF MINUTEN VERSPÄTUNG 172 MINUTEN WURDEN

Mit den meisten seiner Fahrten in den Harz hatte der VLV bislang Pech: Eine war von Dauerregen begleitet, eine andere konnte wegen Hochwasserschäden erst gar nicht stattfinden. Und dann war da noch die, für die die Schnellfahr-Dampflok 18 201 auf geheimnisvolle Weise ganz plötzlich kaputt ging. Und die, auf deren An- und Abreise "Gefrierfleischorden" ausgegeben werden mußten.

Trotzdem läßt sich der VLV von der Faszination dieses nördlichsten deutschen Mittelgebirges immer wieder einfangen und versucht problemfreie Exkursionen zum und durch den Harz zu bringen. Das gelang immerhin mit der Fahrt zum 25-jährigen Jubiläum des VLV-Reisedienstes, dem letzten offiziellen V-200-Besuch in Bad Harzburg und einer wunderschönen Schmalspurbahn-Fahrt durchs Selketal.

Im Bewußtsein dieser "Highlights" und Erfolge versuchte der VLV-Reisedienst im Juli dieses Jahres eine erneute Harztour und hatte - wieder Pech!

Das Unheil begann eigentlich an ganz anderer Stelle - weit vom Harz entfernt: In Schwedt an der Oder. Dort wollte der VLV im Juni 2004 die Werkbahn der bekannten PCK-Raffinerie besuchen. Ein Projekt, das eigentlich ganz erfolgversprechend begann und für das im VLV schon viel organisatorische Vorarbeit geleistet worden war. Umso enttäuschender war eine kurzfristige Absage des Unternehmens PCK, dessen Zurückhaltung für die Bereisung privater Sonderzüge auf seinen Werkbahngleisen in Schwedt aber bekannt ist.

Der VLV mußte sich nun für seine Frühsommer-Exkursion ein neues Ziel suchen, wobei sich mit gutem Grund der südliche Harz anbot. Hier wird am Ende des Jahres 2004 die Bahnlinie von Scharzfeld nach Bad Lauterberg als letzter Rest der ehemaligen Durchgangsstrecke nach St. Andreasberg stillgelegt.

Also war der "VLV-PETROL-EXPRESS" an die Oder schnell vergessen und die Arbeit wurde nun auf den "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" in den Harz konzentriert. Der sollte am Samstag, d. 3. Juli 2004 auf die Reise gehen und auch interessante und reizvolle Bahnlinien am westlichen und südlichen Harzrand befahren. Ebenso wurden ein Besuch der Stadt Nordhausen und die Bereisung der dortigen Güter-Anschlußbahn vorgesehen.

Für dieses an sich schon interessante Programm gelang es, die historische Dampflok 41 096 als Zuglok auf den Harzstrecken zu engagieren.

Diese interessante Maschine wurde 1939 unter der Fabrik-Nr. 1918 bei der Lokfabrik Krupp in Essen gebaut und am 21.06.1939 an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert. 1949 gelangte die o. a. Dampflok zur Deutschen Bundesbahn, die sie vom 05.08. bis zum 04.10.1960 von Kohle- auf Ölfeuerung umbaute.

Am 17. Oktober 1977 wurde die Lok 41 096, die seit 1968 die EDV-gerechte Betriebsnummer 042 096-8 trug, als eine der letzten Dampflokomotiven von der DB ausgemustert.

Vor der DB-Ausmusterung gelang dem Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e. V. (VBV) noch am 15. und 16.10.1977 eine Abschiedsfahrt mit der Lok 41 096 auf der sogenannten Innerstetalbahn von Langelsheim nach Altenau im Harz. Diese Bahnlinie wurde damals schon nicht mehr von Zügen befahren und verlor bald darauf ihr Gleis.

In der folgenden Zeit war die o. a. Lok lange Jahre abgestellt. Sie wurde schon bald nach ihrer Ausmusterung von Eisenbahnfreunden aus Braunschweig und Umgebung gekauft, die schließlich die Dampflokom-Gemeinschaft 41 096 e. V. gründeten und die Lok 41 096 ab 1981 im Bahnhof Klein Mahner an der ebenfalls nicht mehr befahrenen, aber noch benutzbaren Strecke Wolfenbüttel - Salzgitter abstellten.

Auf dieser auch als Warnetalbahn bekannten Strecke begann der genannte Verein einen Museumsbahnbetrieb mit einer kleineren, ehemaligen Werkbahn-Dampflokom.

Zwischen dem 22.04. und dem 16.08.1996 gelang im bekannten Ausbesserungswerk Meiningen die betriebsfähige Wiederherrichtung der Lok 41 096. Danach erhielt sie einen Standplatz im ehemaligen DB-Ausbesserungswerk Braunschweig und kam von hier aus vor zahlreichen Sonderzügen auf dem DB-Netz zum Einsatz. Durch derartige Einsätze besuchte 41 096 unter anderem ebenfalls Hamburg und auch der VLV bemühte sich um einen Einsatz dieser interessanten, formschönen Lok vor einem seiner Sonderzüge. Leider zunächst völlig erfolglos. Von der Dampflokom-Gemeinschaft 41 096 e. V. als immer noch fungierendem Betreiber der beschriebenen Maschine erhielt er nicht mal eine andeutungsweise Antwort auf sein Ersuchen.

Das änderte sich erst mit einem völligen personellen Wechsel im Vorstand des o. a. Vereins. Nun wurde sich der VLV mit ihm über einen Einsatz der Lok 41 096 vor einem VLV-Sonderzug schnell einig. Dabei drängte die Zeit; denn es stand fest, daß die Lok 41 096 ab dem 16.08.2004 nicht mehr einsatzfähig sein würde. An diesem Tag lief die Frist für die Kessel-Hauptuntersuchung dieser Lok ab und es hatte danach hierfür eine neue Revision Fälligkeit. Für deren Durchführung fehlen der Dampflokom-Gemeinschaft 41 096 e. V. aber momentan die finanziellen Mittel, so daß die Lok, die diesem Verein ihren Namen gegeben hat, erstmal wieder nicht betriebsfähig abgestellt werden mußte.

Was lag für den VLV also näher, als die Lok 41 096 vorher noch vor seinem Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" einzusetzen, dessen Fahrtroute ziemlich in der Nähe der Braunschweiger Heimat dieser Lok verlief.

Genau sollte sie den o. a. Sonderzug von Salzgitter-Ringelheim nach Nordhausen und von dort nach Kreiensen befördern. Nordhausen hatte die Dampflokom 41 096 erst im April 2004 mit einem Sonderzug von Vienenburg und Goslar besucht - in einer VLV-Fahrt dorthin mit derselben Lok vermuteten weder der VLV noch die Dampflokom-Gemeinschaft 41 096 e. V. irgendwelche Hindernisse.

Erste Schwierigkeiten in den Vorbereitungen zur Fahrt des o. a. Sonderzuges tauchten dann auf, als die DB Netz AG mitteilte, daß die Dampflok 41 096 nicht nach Nordhausen fahren dürfte. Dort, wo diese Maschine noch im April durch das Harzrandgebiet gedampft war, durfte sie sich nun plötzlich nicht mehr bewegen. Exakt war damit der Streckenabschnitt Herzberg - Nordhausen der sogenannten Südharzstrecke gemeint, wo seit vielen Jahren Senkstellen bei Bad Sachsa und Walkenried betriebliche Behinderungen im Zugverkehr dieser insgesamt von Northeim über Herzberg, Scharzfeld, Walkenried und Ellrich nach Nordhausen verlaufenden Bahnlinie verursachen.

Für diese Senkstellen sorgt der sehr weiche Untergrund, auf dem die Gleise der Südharzstrecke bei Bad Sachsa und Walkenried verlegt sind. Sie verlaufen hier auf dem sogenannten Zechsteingürtel, der sich mit karstartigen Gesteinsformationen am Südharzrand erstreckt und hier einen äußerst labilen Untergrund entstehen ließ. Für die Südharzstrecke führte er zur Einrichtung größerer Langsamfahrstellen und nun auch zum Verbot des Einsatzes schwerer Lokomotiven - einschließlich aller Dampfzöcher.

Das bedeutete für den VLV natürlich einen ziemlichen Schlag; denn die Südharzstrecke mußte er mit seinem Sonderzug am 03.07.2004 unbedingt befahren, um Bad Lauterberg zu erreichen. Und der dortige Besuch durfte nicht ausfallen, weil man diese Südharz-Stadt ja schon bald auf der Schiene nicht mehr erreichen kann.

Zwangsläufig mußte deshalb für diesen Besuch der Dampflokeneinsatz stark eingeschränkt werden. Die Lok 41 096 konnte den Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" nur noch von Salzgitter-Ringelheim bis Herzberg und von Northeim bis Kreiensen ziehen. In den übrigen Streckenabschnitten seiner Fahrroute mußte dieser Sonderzug von der Dieseltraktion befördert werden.

Was überwiegend mit der Maschine 212 054-1 der Firma Alstom Lokomotiven Service GmbH geschehen sollte.

Diese Lokomotive wurde 1963 unter der Fabrik-Nr. 1000190 bei der Maschinenbau GmbH Kiel (MaK) für die Deutsche Bundesbahn gebaut. Die DB nahm diese Maschine unter der Betriebsnummer V 100 2054 am 20.09.1963 in Betrieb und stationierte sie zunächst im Bahnbetriebswerk Lübeck. Im Oktober 1965 kam die beschriebene Lok ins Bahnbetriebswerk Hamburg-Harburg. Ab dem 01.01.1968 lief sie bei der DB unter der neuen, EDV-gerechten Betriebsnummer 212 054-1. Mit Beginn des Winterfahrplanes 1968 wurde das Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona ihre neue Heimat.

Als dieses Bahnbetriebswerk 1983 aufgegeben wurde, verschlug es die Lok 212 054-1 in den hohen Norden, denn nun gehörte sie zum Fahrzeugbestand des Bahnbetriebswerks Flensburg. Durch die Einführung des RSB-Betriebes in Schleswig-Holstein unter weitgehendem 628-Einsatz mußte für die o. a. Lok 1989 eine neue Bleibe gefunden werden, die damals mit dem Bahnbetriebswerk Darmstadt gefunden wurde.

Ab dem 01.01.1994 gehörte die Lok 212 054-1 zum Fahrzeugbestand der damals neu gegründeten Deutschen Bahn AG. Die beheimatete diese Lok in ihrem Werk Gießen, wo sie am 31.05.2002 aus dem DB-Fahrzeug-Bestand des Regelbetriebes herausgenommen und dem damals noch der DB gehörenden, aus dem dortigen Reichsbahn-Ausbesserungswerk hervorgegangenen Schienen-Fahrzeug-Zentrum (SFZ) in Stendal übergeben wurde, das diese nach wie vor betriebsfähige Lok nun fallweise an Eisenbahn- und Bauunternehmen vermietete.

Im November 2002 ging das SFZ Stendal auf die Firma Alstom über. Die machte aus diesem SFZ die Alstom Lokomotiven Service GmbH, der auch die Lok 212 054-1 gehört. Weiterhin wird sie an Eisenbahnunternehmen und Gleisbaufirmen vermietet. Meistens für den Einsatz vor Bau- und Arbeitszügen im gesamten Deutschland.

Am 03.07.2004 wurde die beschriebene Lok jedoch von der Firma Alstom auch für die für diese Lok inzwischen seltene Beförderung eines Reisezuges zur Verfügung gestellt. Wobei es sich um den Sonderzug „VLV-LAUTERBERG-EXPRESS“ handelte.

Für diesen Mieteinsatz wurde die Lok 212 054-1 zunächst am 02.07.2004 (Fr) vom Betriebssitz der o. a. Firma, dem ehemaligen Ausbesserungswerk Stendal über Salzwedel, Uelzen, Lüneburg und Büchen nach Lübeck überführt, wo sie pünktlich eintraf und sofort vor den VLV-Doppelstockwagen gehängt wurde.

Zu erwähnen ist noch, daß die Lok 212 054-1 zu den wenigen Maschinen ihrer Baureihe gehört, die noch einen Anstrich in der aktuellsten DB-Farbgebung erhalten haben, was diese Lok recht fotogen macht.

Am frühen Morgen des 03.07.2004 rangierte sie den VLV-Doppeldecker rechtzeitig vom Gleis 42 zum Lübecker Hauptbahnhof, wo der Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRSS" pünktlich um 5.56 Uhr seine Abfahrt begann.

In Hamburg konnte dieser Sonderzug zum Einstieg nicht im Hauptbahnhof halten. Verschiedene Bauarbeiten westlich von Hamburg-Rahlstedt verhinderten dies und ließen den o. a. Sonderzug über die Güterumgehungsbahn und die südliche Oberhafenbrücke direkt nach Hamburg-Harburg rollen. Soweit die Hamburger Sonderzug-Fahrgäste nicht schon in Ahrensburg, Hamburg-Rahlstedt und Wandsbek Ost zur Harzreise in den VLV-Doppeldecker eingestiegen waren, erreichten sie ihn nun hier am südlichen Rand der Elbmetropole.

Es folgte die Fahrt über Maschen, Buchholz und Tostedt in eine ziemlich verregnete Nordheide und weiter über Rotenburg/Wümme, Verden/Aller und Nienburg/Weser nach Wunstorf, wobei der Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" unterwegs nicht selten früher als im vorgesehenen Fahrplan fuhr.

In Hannover wollte die DB Netz AG diesen Sonderzug auf seiner Hinfahrt ebenfalls nicht im Hauptbahnhof sehen und führte ihn deshalb zur Strecke Hannover - Göttingen über die Gleise der planmäßig nur von Güterzügen benutzten Bahnverbindung Seelze - Laatzen.

Dabei ließ man den o. a. Sonderzug vor dem Stellwerk Seelze Rbf Sof im Rangierbahnhof Seelze 25 Minuten vor einem geschlossenen Signal stehen. Der Fahrdienstleiter des genannten Stellwerkes hielt den Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" für einen Arbeitszug und gab zwei Güterzügen Vorrang, bis er endlich merkte, daß es sich bei dem wartenden Zug um einen solchen mit Reisenden handelte.

Geradezu flehentliche Bitten des VLV-Reisedienstes für die deutliche Kennzeichnung seiner Züge in den DB-Betriebsfahrplänen als REISEZÜGE werden von der zuständigen DB Netz AG ignoriert und bei Sichtkontakt von Stellwerken aus identifizieren ihre Mitarbeiter vor Ort VLV-Sonderzüge gerne als Bau- und Arbeitszüge, weil der VLV-Doppeldecker teilweise die gelbe Farbgebung von Fahrzeugen derartiger Züge besitzt.

Durch diese Unterlassungen und Irrtümer können dann schon durchaus Situationen wie die am Morgen des 03.07.2004 im Rangierbahnhof Seelze entstehen, die dem Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" seine ersten 25 Minuten Verspätung brachten.

Trotzdem hielt er natürlich wie vorgesehen im Bahnhof Hannover Messe/Laatzen, wo noch viele Fahrgäste in den VLV-Doppeldecker einstiegen, der nun gut gefüllt war. Die Lok 212 054-1 schleppte ihn anschließend über Hildesheim ins nordwestliche Vorland des Harzes hinein, wo auf den erst vor fünf Jahren erneuerten Gleisen heute die Neigezüge der Baureihe 612 als "Harz-Express" zwischen Hannover und Halle pendeln, wenn sie denn mal problemfrei fahren.

Der Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" konnte auch ohne Neige-Technik einen großen Teil seiner Verspätung bewältigen und seine Passagiere konnten dabei bereits das Harzmassiv betrachten, über dessen Gebirgskette sich eine schwarze Wetterwand aufbaute, die eher einen Besuch der Walpurgisnacht vermuten ließ.

Den Bahnhof Salzgitter-Ringelheim erreichte der o. a. Sonderzug aber noch bei weitgehend trockenem Wetter. Hier mußten für ihn verschiedene Rangierarbeiten durchgeführt werden, in deren Verlauf auch die Dampflok 41 096 die weitere Führung dieses Sonderzuges übernahm.

Die genannte Lok traf kurz nach dem Sonderzug von Lübeck aus Richtung Salzgitter Bad im Bahnhof Salzgitter-Ringelheim ein. Hinter ihr hing der zu ihr gehörende Werkstattwagen Nr. 60 80 99-26262-8, ein dreiachsiger Umbauwagen aus Bundesbahn-Zeiten. Außerdem der Eilzugwagen WTB 2271 der Dampflok-Gemeinschaft 41 096 e. V., bei dem es sich um einen stilechten achttürigen Wagen der Gattung B 4 y handelt. Ein historisch interessantes Fahrzeug, das aber ähnlich wie der VLV-Doppelstockwagen an einigen Stellen des Wagenkastens auf seine dringende Aufarbeitung wartet.

Im Wagen 2271 nahmen einige Mitglieder des o. a. Vereins an der weiteren VLV-Sonderzugfahrt nach Bad Lauterberg und Nordhausen teil.

Während die aus Braunschweig, Salzgitter Bad und Klein Mahner eingetroffenen Fahrzeuge mit denen von Lübeck auf Gleis 5 des Bahnhofes Salzgitter-Ringelheim zu einem Gesamtzug vereinigt wurden, ging in diesem Bahnhof ein heftiger Regenguß nieder, den die schon erwähnten dunklen Wolken ins Vorharzland hinüber geschickt hatten.

Trotz des Unwetters verliefen die o. a. Zugbildungsarbeiten recht zügig, so daß der neu gebildete Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" nur fünf Minuten nach der planmäßigen Abfahrtszeit am Bahnsteig bereitstand und losfahren konnte.

Dieser Sonderzug bestand nun aus der Dampflok 41 096, deren Werkstattwagen, dem B 4 y-Wagen WTB 2271, dem VLV-Doppeldecker und der Diesellok 212 054-1 am Zugschluß und sollte sich in dieser Fahrzeugreihenfolge von Salzgitter-Ringelheim aus über Seesen und Osterode nach Herzberg bewegen.

Dabei lag bis Neuekrug-Hahausen ein 14,5 Kilometer langer eingleisiger Streckenabschnitt vor dem Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS". Bei einer Abfahrtszeit mit sechs Minuten Verspätung um 12.04 Uhr hätte er den Bahnhof Neuekrug-Hahausen um 12.16 Uhr erreicht und hier mit dem planmäßigen DB-Zug RB 24 886 kreuzen können, der dann Salzgitter-Ringelheim immer noch pünktlich erreicht hätte.

Das sah der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Salzgitter-Ringelheim ganz anders. Er ließ den abfahrtsbereit stehenden Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" wieder ins bahnsteiglose Gleis 5 zurück drücken und fertigte erst mal diverse planmäßige Züge ab, darunter auch den aus einer modernisierten 614-Einheit bestehenden RB-Zug 24 886. Für den o. a. Sonderzug bedeutete das eine weitgehende und unnötige Verzögerung.

Wenigstens konnte diese Wartezeit für eine Betrachtung des interessanten Bahnhofes Salzgitter-Ringelheim und einige weitere Fotos und Filmszenen in diesem Bahnhof genutzt werden. Zumal inzwischen wieder mal die Sonne schien und den stetigen Wechsel von Starkregen und Intensivsonne an diesem eher an den April erinnernden "Sommertag" fortsetzte.

Der Bahnhof Salzgitter-Ringelheim bildet noch heute in eher ländlicher Umgebung einen wichtigen Umsteigepunkt an den Schienensträngen von Hannover nach Goslar und von Braunschweig sowie Salzgitter nach Kreiensen. Letztere Strecke war einst auch als Braunschweigische Südbahn bekannt und besitzt noch viel regionalen Personenverkehr, während zwischen Hannover und Goslar umfangreicher RE-Verkehr abgewickelt wird, zu dem auch der schon erwähnte "Harz-Express" gehört.

Schnittstelle der beschriebenen Zugverbindungen ist der Bahnhof Salzgitter-Ringelheim, über den man auch schnell von Hannover in den Südharz gelangt. Der Umsteigeverkehr ist hier wichtig und vom DB-Personal so geachtet, daß man schon mal völlig unbegründet einen Sonderzug stehen läßt und nach Abgang aller Regionalzüge mit und ohne Wackeleffekt völlig frei von allen Ängsten der Regressforderungen der allmächtigen Landes-Nahverkehrsgesellschaft Niedersachsen

(LNVG) mit mehr als 30 Minuten Verspätung endlich weiterfahren lässt. Ist ja nur ein Privatzug.

Der fuhr nun mit Volldampf am immer dichter an das Bahngleis herantretenden Harzgebirge entlang nach Seesen weiter, wo sich an den Bahnanlagen gegenüber früheren Zeiten kaum etwas geändert hat. Nur die Anlagen des Bahnbetriebswerkes sind verschwunden. Aber die längst nicht mehr benutzten Gleise des einstigen Rangierbahnhofes liegen noch völlig überwuchert an der Ostseite dieses Bahnhofes.

Bis Münchhof ging die Fahrt nun auf Y-Schwellen weiter. Die Bahnlinie Seesen - Osterode - Herzberg, die der Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" nun benutzte, ist in diesem Streckenabschnitt wegen des großen Kalkwerkes in Münchhof bereits aufgearbeitet.

Bis hierher fahren auch noch Güterzüge, die Kalk transportieren und sowohl von Diesellokomotiven der Railion Deutschland AG (ehemals DB Cargo AG) als auch der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH (VPS) gezogen werden.

Südöstlich von Münchhof beginnt im Verlauf der Strecke Seesen - Herzberg dann aber "Opas alte Eisenbahn", die so in völligem Kontrast steht zur benachbarten vierspurigen und autobahnmäßig ausgebauten Bundesstraße 243, die dem Harzbesucher eine schnelle Verbindung von der A 7 aus bietet - mit dem Auto natürlich.

Doch immerhin - ganz ließ sich die Eisenbahn vom Westrand des Harzes noch nicht verbannen und in den kommenden Wochen und Monaten soll nun endlich die lange geplante Erneuerung ihrer Anlagen und ihres Gleises zwischen Münchhof und Herzberg erfolgen.

Dann werden auch hier Telegrafmasten, Nebengleise und letzte Stellwerke verschwinden und ein "schlanker Betrieb" für umfangreiche Rationalisierung sorgen. Aber die Züge von Seesen nach Herzberg bleiben. Durch die Welt von Opas Eisenbahn werden sie nicht mehr rollen, zumal auch völlig neue Dieseltriebwagen der Baureihe 648.25 die Aufgaben der hier bislang noch eingesetzten 614, 628 und 634 übernehmen werden.

So wirkte es schon fast wie eine Abschiedsfahrt, als 41 096 mit dem Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" über das Gleis einer Strecke dampfte, die es in der bisherigen Form nicht mehr lange geben wird.

Die Fahrt über diese Strecke wurde unterbrochen von einem weitere Verspätungen verursachenden Kreuzungshalt im Bahnhof Osterode/Harz, in dessen Verlauf sich wieder Wolkenbruch und Sonnenschein ablösten und das wechselhafte Wetter wirklich jede Spurensuche nach Überbleibseln der früheren Schmalspurbahn nach Kreiensen verhinderte. Es gibt diese Überbleibsel hier in Osterode aber genauso wenig wie Reste der einstigen Kleinbahn nach Bad Grund im benachbarten Bahnhof Gittelde.

Das waren Bahnen, die vor mehr als 35 Jahren die Ziele für Eisenbahnfreunde - Exkursionen darstellten. Die, die sie damals organisierten, waren seinerzeit junge Leute und haben die Organisationsarbeit längst abgegeben.

Das gesamte Harz- und Vorharzland um Seesen und Herzberg wurde vor 30 Jahren von zahlreichen Eisenbahnfreunde-Sonderzügen erreicht, die hier unter anderem mit 24 009 und 24 083 sowie mit anderen Dampfzügen rollten. Das war damals noch billig und einfach. Von Derneburg direkt nach Seesen, nervenschonend und mit schönen Fotohalten. Heute, da die Arbeit der Fahrtenorganisatoren vom besorgten Blick auf die Uhr diktiert wird, gar nicht mehr dran zu denken. Und mit diesem Blick wurde auch endlich Herzberg erreicht, wo der Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" eigentlich schon längst in Richtung seines namensgebenden Zieles verschwunden sein sollte.

Mit großer Verspätung begannen nun im Herzberger Bahnhof erneute Rangierarbeiten, um die Fahrzeugkette des o. a. Sonderzuges wieder "auseinanderzupflücken". Die Dampflok durfte ab hier auf "allerhöchste Weisung" ja nicht weiterfahren. Also mußten sie und ihr begleitender Werkstattwagen vom Zug und 212 054-1 an seine Spitze, um die weitere Beförderung des B-4-y-Wagens 2271 und des VLV-Doppeldeckers zu übernehmen.

Dampflok 41 096 und der B-3-y-g-Wagen rollten inzwischen auf ein Gleis des ehemaligen Herzberger Rangierbahnhofes, dessen Gleise ähnlich wie die des ex-Rbf's in Seesen noch liegen, aber nicht mehr benutzt werden und vom Gras überwuchert sind.

Vorbei die Zeiten der deutschen Teilung als der Bahnhof Herzberg noch als Grenzstation an der innerdeutschen Grenze für die den Grenzübergang Ellrich benutzenden Güterzüge fungierte. Hier wechselten sich vor diesen Zügen Dampflokomotiven der Baureihen 44 mit solchen der Baureihe 50 ab. Die Bundesbahn fuhr mit ihren Dampfzügen in den DDR-Grenzbahnhof Ellrich, der im grenzüberschreitenden Verkehr nur dem Güterverkehr diente. Sein bundesdeutsches Gegenstück war Herzberg, wo auf den Gleisen, die heute im Dornröschenschlaf liegen, jede Menge los war.

Das Bahnbetriebswerk ist abgerissen, hat einem Busbahnhof Platz gemacht - genauso wie das Gleis, auf dem der VLV-Doppelstockwagen am 10. und 11.09.1983 an einer gut besuchten Bundesbahn-Fahrzeugausstellung teilnahm.

Am 03.07.2004 besuchte er den inzwischen stark reduzierten Herzberger Bahnhof nur kurz. Im Gegensatz zur Dampflok 41 096 durfte er von hier nun in die Richtung weiterfahren, die ihm 1983 noch verwehrt war: Nach Osten.

Erneut 212 054-1 schleppte ihn auf der sogenannten, von Northeim nach Nordhausen verlaufenden "Südharzstrecke" zunächst von Herzberg bis ins benachbarte Scharzfeld, wo die Bahnlinie nach Bad Lauterberg abzweigt. Die wird im Planbetrieb nur noch von Triebwagen benutzt, weshalb Möglichkeiten für einen Lokumlauf im Bahnhof der Südharzstadt Bad Lauterberg nicht mehr vorhanden sind.

Deshalb sollte nach ursprünglicher Planung der VLV-Sonderzug, der den Namen dieser Stadt trug, am 03.07.2004 von der Dampflok 41 096 zum einen und der Diesellok 212 054-1 am anderen Zugende nach/von Bad Lauterberg befördert werden. Das plötzliche Verbot für den Einsatz der Dampflok 41 096 machte aus dieser Planung Makulatur. Schnell mußte eine andere Maschine als Zweitlok für die Fahrt über die Strecke Scharzfeld - Bad Lauterberg gefunden werden.

Dies gelang einmal mehr durch die Hilfe der PBSV Verkehrs GmbH, die für diesen Zweck die von ihrer Erfurter Niederlassung in Nordhausen stationierte Lok zur Verfügung stellte.

Bei dieser Lok handelt es sich um eine ehemalige Reichsbahn-Dieselmachine, die 1976 bei LEW unter der Fabrik-Nr. 15 160 gebaut und von der DR am 15.07.1976 unter der Betriebs-Nr. 105 037-6 in Dienst gestellt wurde. 1992 erhielt diese Lok die Betriebs-Nr. 345 037-6 und 1994 kam sie zur DB, wo sie 1998 noch eine aktuelle Cargo-Lackierung erhielt. Anfang 2003 musterte die DB die o. a. Lok aus und verkaufte sie anschließend an die PBSV Verkehrs GmbH, die sie am 19.09.2003 in Betrieb nahm. Dabei behielt sie erst mal ihren DB-Anstrich und zeigt auch noch immer ihre DB-Betriebsnummer. Bei der PBSV Verkehrs GmbH trägt sie die Betriebsnummer 13.

Die beschriebene Lok, die heute von der PBSV Verkehrs GmbH eingesetzt wird, kam am 03.07.2004 leer von Nordhausen nach Scharzfeld und setzte sich hier nach seiner Ankunft an das Ende des Sonderzuges "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS". Dieser Sonderzug besaß nun wieder zwei Lokomotiven wie schon von Salzgitter-Ringelheim bis Herzberg.

Und wie schon in Salzgitter-Ringelheim, als dem o. a. Sonderzug zum ersten Mal ein "Lok-Twin" verpaßt wurde, gab es auch beim zweiten Mal einer derartigen Kombination in Scharzfeld Probleme mit der Fortsetzung seiner ohnehin schon verspäteten Fahrt.

Diesmal allerdings berechtigt; denn auf der kurzen Bahnlinie Scharzfeld - Bad Lauterberg, die nun befahren werden sollte, darf sich nur jeweils eine Zuginheit bewegen und aufhalten. Und da hatte die aus einem Dieseltriebzug der Baureihe 628/928 bestehende Einheit der planmäßigen Züge RB 24 891 und RB 24 890 Vorrang vor der Einheit des genannten Sonderzuges.

Der mußte also erst mal in Scharzfeld warten, bis die 628-Garnitur des Zuges RB 24 891 von Scharzfeld nach Bad Lauterberg gefahren und von dort nach kurzer Wendung als Zug RB 24 890 nach Scharzfeld zurückgekehrt war. Was dem Sonderzug natürlich weitere Verspätung brachte.

Wenigstens ließ sich die unfreiwillige, verlängerte Pause im Bahnhof Scharzfeld bei Sonnenschein und bestem Wetter genießen; denn die dunklen Wolken hatten sich für mehrere Stunden verzogen.

Im übrigen konnte man sich aber nur von der Tristesse des Scharzfelder Bahnhofes einfangen lassen. Das Bahnhofsgelände steht leer und ist zugemauert, nachdem es zuletzt noch einen Betrieb des "Rotlichtmilieus" beherbergte, in dem es sogar mal eine ziemlich wilde Schießerei gab.

Gegenüber auf den Gleisen der Harzer Dolomitwerke war es auch still. Gar nicht mal selten trifft man hier sonst Züge, mit denen Dolomit aus dem genannten Werk in verschiedene Teile Deutschlands transportiert wird. Sie alle werden von Diesellokomotiven gezogen, die nicht zum Bereich der DB gehören und sind auch die einzig verbliebenen Güterzüge der Südharzstrecke. Durch sie kommen unter anderem Lokomotiven der Regio Bahn Bitterfeld GmbH (RBB), der Osthavelländischen Eisenbahn GmbH (OHE) und der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH (VPS) nach Scharzfeld.

Leider hielt sich dort eine derartige Lok nicht am 03.07.2004 auf, so daß sich das Interesse der Fotografen auf die beiden Lokomotiven des Sonderzuges "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" (212 054-1 und 345 037-6) konzentrieren mußte, die dann nach Ankunft des Zuges RB 24 890 endlich den VLV-Doppeldecker und den WTB-Wagen 2271 von Scharzfeld nach Bad Lauterberg bringen konnten.

Das Gleis ist hier von Gras zugewachsen und Schienenstöße bestimmen den Rhythmus der Fahrgeräusche auf der 4,1 Kilometer langen Bahnlinie Scharzfeld - Bad Lauterberg.

Sie bildet den letzten Rest einer 1884 in Betrieb genommenen Strecke nach St. Andreasberg, die zunächst bis Odertal und dann bis Bad Lauterberg zurückgezogen wurde. Am 11.12.2004 endet nun auch hier der Bahnbetrieb, nachdem der Güterzugverkehr bereits im August 2003 eingestellt wurde.

Verblieben sind danach noch einzig die alle zwei Stunden von Braunschweig über Salzgitter, Seesen, Herzberg und Scharzfeld nach Bad Lauterberg sowie umgekehrt fahrenden RB-Züge, die aus DB-Dieseltriebwagen der Baureihen 614, 628 und 634 bestehen. Sie werden ab 12.12.2004 nur noch zwischen Braunschweig und Herzberg pendeln. Die Bahnlinie Scharzfeld - Bad Lauterberg wird dann Straßenneubauten am Südharzrand weichen und Busse werden endgültig die Aufgaben der jetzt noch auf dieser Bahnlinie verkehrenden Züge übernehmen.

Eventuell wird ein neuer Haltepunkt unter der Bezeichnung Bad Lauterberg - Barbis im Verlauf der Südharzstrecke errichtet. Der liegt dann aber weit von der Kurstadt Bad Lauterberg entfernt und im Falle seiner Verwirklichung soll der Bahnhof in Scharzfeld geschlossen werden, wogegen sich die dortige Bevölkerung wehrt.

Über einen direkten Bahnanschluß wird Bad Lauterberg ab dem 12.12.2004 aber nicht mehr verfügen und die Tage des Zugverkehrs im Tal des Oderflusses, durch das die Eisenbahnstrecke nach Bad Lauterberg verläuft, sind gezählt. Hier stehen schon die Brücken, auf der die Bundesstraße 27 günstiger als bisher ins Odertal geführt werden soll. Wofür die Bahnlinie in diesem (nicht mit dem der großen Oder zu verwechselnden) Tal ein Hindernis ist, das nun bald verschwindet.

Der Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" war einer der letzten lokbespannten Züge auf dieser Bahnlinie und auch einer der letzten außerplanmäßigen Züge an dieser Stelle - wenn nicht vielleicht sogar der letzte. Nach 120 Jahren endet das Eisenbahnzeitalter in Bad Lauterberg. Die Gleise dieses Bahnhofes erinnern noch an lebhaftere Zeiten mit viel Güterverkehr, werden aber nicht mehr benutzt. Dem verbliebenen Triebwagenverkehr genügt ein einziges Restgleis. Das Bahnhofsgebäude steht auch hier leer, ist aber gut gepflegt. Es kam 1884 beim Bahnbau im Odertal übrigens von Hildesheim hierher, wo es schon 1846 entstanden war und schließlich durch einen neuen Hauptbahnhofs-Bau ersetzt wurde. Stein für Stein wurde es in Bad Lauterberg wieder aufgebaut.

Nichts zu sehen ist dagegen mehr von der schmalspurigen Werkbahn, mit der in Bad Lauterberg von 1901 bis 1969 Baryt transportiert wurde und die wegen ihrer Dampflokomotiven auch oft das Ziel von Eisenbahnfreunden war.

Sie werden nach dem völligen Rückzug der Eisenbahn aus Bad Lauterberg noch seltener hierher kommen und auch der VLV-Sonderzug, der den Namen dieser Harzstadt trug, konnte sich hier wegen seiner Verspätung leider nur kurz aufhalten.

Die Lok 345 037-6 zog ihn durchs Odertal zurück nach Scharzfeld, wo er um 15.38 Uhr mit einer Gesamtverspätung von 90 Minuten eintraf. Verständlicher Grund für die ersten Sonderzugfahrgäste, die Fahrt an dieser Stelle bereits abzubrechen und mit planmäßigen DB-Zügen nach Hamburg und Lübeck zurückzufahren.

Der Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" setzte trotz seiner nicht geringen Verspätung seine Fahrt auf vorgesehener Route fort, die ihn nun auf der Südharzstrecke von Scharzfeld nach Nordhausen brachte.

Die Sonne schien weiterhin, als wiederum 212 054-1 den VLV-Doppeldecker, den WTB-Wagen 2271 und die 345 037-6 über diese interessante und landschaftlich reizvolle Strecke beförderte. Dabei ging es auch durch den Tunnel in Walkenried und über die beiden großen Senkstellen, die den Zugverkehr zwischen Northeim und Nordhausen empfindlich behindern und östlich von Scharzfeld nur noch den Einsatz leichter Diesellokomotiven und Triebwagen zulassen (siehe Seite 9).

Die Züge des Dolomittransportes von Scharzfeld können die Südharzstrecke dadurch nur über Herzberg verlassen, ihr gesamter Personenverkehr wird mit Dieseltriebzügen der Baureihen 628 und 642 abgewickelt.

Immerhin sollen die umfangreichen Langsamfahrstellen im Bereich der Südharzstrecke zwischen Walkenried und Bad Sachsa in allernächster Zeit nach langer Diskussion und Planung beseitigt und diese Strecke auch an dieser Stelle modernisiert werden. Ihr Betrieb wird sich dann problemfreier und schneller durchführen lassen.

Der Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" erreichte den südlichen Endpunkt der o. a. Strecke, den Bahnhof von Nordhausen, um 16.57 Uhr mit 99 Minuten Verspätung. Auch hier verabschiedeten sich einige seiner Fahrgäste, um bereits von Nordhausen aus in Planzügen die Heimreise anzutreten. Einige gingen aber auch ins

nahe Stadtzentrum, während die meisten im Sonderzug blieben, um dessen bevorstehende Fahrt über die Gleise der zu den Stadtwerken Nordhausen GmbH gehörenden Güteranschlußbahn anzutreten. Sie verfügt über ein sechs Kilometer umfassendes, regelspuriges Gleisnetz, das sich im Süden der Stadt Nordhausen erstreckt.

Diese Bahn ging aus einer Vorkriegs-Anschlußbahn zum damaligen Flugplatz in Nordhausen hervor. Nach dem 2. Weltkrieg wurde in der DDR daraus die Anschlussbahn zum VEB Hochbaukombinat Nordhausen, das sie auch betrieb.

Nach der DDR-Wende und der Deutschen Einheit ging die beschriebene Anschlußbahn auf ein Privatunternehmen über, das in Nordhausen auch als Spedition tätig war. 1995 übernahmen schließlich die Stadtwerke Nordhausen GmbH diese Anschlußbahn.

Sie hat ihren Ausgangspunkt an der Südseite des DB-Güterbahnhofes in Nordhausen und auf ihren Gleisen werden noch zu folgenden Firmen und Unternehmen Güterwagen gebracht bzw. hier abgeholt: Schachtbau Nordhausen GmbH, Raiffeisen (Getreidelager), Müller GmbH und ein Schrotthandel. Gefahren wird hier immerhin montags bis freitags von 7 Uhr morgens bis zum Abend.

Für den Betrieb ihrer Güter-Anschlußbahn verfügen die Stadtwerke Nordhausen GmbH über zwei Diesellokomotiven. Eine ist eine Maschine des DDR-Loktyps V 15, die andere eine Maschine des DDR-Loktyps V 22. Beide Lokomotiven sind aus der Zeit übriggeblieben, als diese Bahn noch dem VEB Hochbaukombinat Nordhausen gehörte. Eine dritte Lok, die auch dem Typ V 22 entspricht, ist nicht betriebsfähig und dient als Ersatzteilspender. Der Lokschuppen befindet sich in Nordhausen an der Robert-Blum-Straße.

Die Daten der o. a. Diesellokomotiven lauten:

Hersteller = Alle LKM (Lokomotivbau "Karl Marx", Babelsberg)

Fabrik-Nr. 261521, Baujahr 1967, Typ V 15, neu geliefert an VEB Hochbaukombinat Nordhausen, 1995 an Stadtwerke Nordhausen GmbH

Fabrik-Nr. 262182, Baujahr 1969, Typ V 22, neu geliefert an das Betonwerk Heringen, 1995 an Stadtwerke Nordhausen GmbH, heute nicht mehr betriebsfähig und Ersatzteilspender

Fabrik-Nr. 262211, Baujahr 1969, Typ V 22, neu geliefert an VEB Hochbaukombinat Nordhausen, 1995 an Stadtwerke Nordhausen GmbH

Alle o. a. Lokomotiven sind zweiachsig und besitzen mechanische Kraftübertragung.

Die Güter-Anschlußbahn der Stadtwerke Nordhausen GmbH ist unter Schienenfreunden recht unbekannt. Wesentlich berühmter ist dieses Unternehmen durch seinen meterspurigen Straßenbahnbetrieb, der seit Mai dieses Jahres sogar

über neue Kombi-Fahrzeuge verfügt, die auch eine Teilstrecke der Harzer Schmalspurbahnen am Stadtrand von Nordhausen befahren.

Die VLV-Reiseplaner hatten im Vorfeld der VLV-Sonderfahrt am 03.07.2004 zunächst an die Durchführung einer Straßenbahn-Sonderfahrt in Nordhausen gedacht, entschlossen sich dann aber doch dazu auf der Normalspur zu bleiben und statt der Straßenbahn in Nordhausen, die dortige Güteranschlußbahn zu bereisen, zumal über ihre Gleise noch keine Reisezüge gerollt waren.

Entsprechend aufwändig und langwierig war der Weg der behördlichen Genehmigungen für eine derartige Fahrt. Technisch waren noch mehrere Sicherheitsvorkehrungen notwendig, um die Fahrt des Sonderzuges "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" über die Gleise der Güteranschlußbahn der Stadtwerke Nordhausen GmbH zu ermöglichen.

Und wegen dieses großen Aufwandes wollte der VLV-Reisedienst diese Fahrt trotz der großen Verspätung des o. a. Sonderzuges nicht ausfallen lassen. Ein zweiter Fall Frontenhausen wie auf der diesjährigen VLV-Mehrtagesfahrt sollte diesmal nicht entstehen.

Wie vorgesehen wurde deshalb die Lok 345 037-6 vom Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" im Personenbahnhof Nordhausen abgehängt und 212 054-1 brachte seine beiden Wagen durch den benachbarten Rangier- und Güterbahnhof hindurch zur Übergabestelle der beschriebenen Güteranschlußbahn. Dabei war festzustellen, dass der Rangier- und Güterbahnhof in Nordhausen noch immer eine große Ausdehnung besitzt und hier viele Gleise auch noch nach wie vor benutzt werden. Immerhin verfügt die Railion Deutschland AG über zwei Rangier-Diesellokomotiven der Baureihe 298 in Nordhausen und man kann hier noch etliche Güterzüge beobachten, die über die elektrifizierte Hauptbahnstrecke Eichenberg - Halle nach Nordhausen kommen. Auch Güterzug-Streckenlokomotiven pausieren hier - unter anderem solche der Baureihe 140.

Als der Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" durch die Anlagen des dortigen Rangierbahnhofes bewegt wurde, begann es nach längerer Zeit wieder einmal stark zu regnen und im Regenguß übernahmen auch die beiden Diesellokomotiven der Stadtwerke Nordhausen GmbH diesen Sonderzug an der schon genannten Übergabestelle. Eine setzte sich an die Zugspitze, die andere ans Zugende und mit einer neu gebildeten Fahrzeugkette rollte der o. a. Sonderzug nun über die meisten Gleise der Güter-Anschlußbahn in Nordhausen. Bald schien hier auch schon wieder die Sonne und diesmal blieb sie auch am Himmel. Die Fahrt ging nun durch Gewerbegebiete hindurch und auch am Betriebshof vorbei, in dem die Straßenfahrzeuge der Stadtwerke Nordhausen GmbH untergebracht sind - einschließlich der Busse, zu denen auch einige ältere Standardbusse von Daimler-Benz gehören. Das Depot für die Straßenbahnwagen in Nordhausen befindet sich an anderer Stelle und ebenso der Lokschuppen für die Diesellokomotiven der Stadtwerke Nordhausen GmbH. Zu diesem Schuppen fuhr auch noch der Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" und hier erhielt er auch wieder 212 054-1 als Zuglok, die ihn zunächst in den Personenbahnhof zurückbrachte, wo wieder die noch anwesenden

Fahrgäste einstiegen, die nicht an der interessanten Fahrt auf den Gleisen der Güteranschlußbahn teilgenommen hatten.

Leider hatte auch sie etwas länger als vorgesehen gedauert, so dass der Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" den Bahnhof in Nordhausen zur Rückfahrt nach Hannover, Hamburg und Lübeck um 19.30 Uhr mit nunmehr insgesamt 160 Minuten Verspätung verließ.

In Ellrich wurde dieser Sonderzug noch vom RE 16 114 nach Northeim überholt, was abermals einige Fahrgäste zur Gelegenheit nahmen, vom Sonderzug in den genannten RB-Zug umzusteigen, um die Heimfahrt auch mit DB-Zügen zu absolvieren.

Die meisten Fahrgäste blieben aber an Bord des Sonderzuges "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS", in dem die Stimmung trotz der Verspätung alles andere als schlecht war. Über die Südharzstrecke gelangte er in bestem Abendsonnenschein zurück nach Herzberg, wo weiterhin brav die Dampflok 41 096 wartete, um sich mit ihrem Begleitwagen an den Schluß des o. a. Sonderzuges zu hängen.

Der verfügte nun über seine siebente Zugbildung an diesem Tag und rollte von Herzberg bei untergehender Sonne am nördlichen Rand des Eichsfeldes nach Northeim, wo er die Fahrtrichtung wechselte und zur Strecke Göttingen - Hannover umgesetzt wurde.

Auf der beförderte ihn nun die Dampflok 41 096 durchs abendliche Leinetal hindurch ins benachbarte Kreiensen. Eine schöne und stimmungsvolle Fahrt - denn mit kräftigen Auspuffschlägen und imposantem Fahrgeräusch zeigte 41 096, was trotz fälliger Hauptuntersuchung noch in ihr steckt und einmal mehr, wie gut die gattungsmäßig eigentlich Güterzugmaschinen darstellenden Dampftröser der Baureihe 41 auch im Reisezugverkehr verwendbar waren und sind.

Im Bahnhof Kreiensen fuhr der Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" zunächst auf die Braunschweiger Bahnhofsseite. Hier wurden die Dampflok 41 096, ihr Begleitwagen und der WTB-Wagen 2271 abgehängt. An die eigentlich für den Abend des 03.07.2004 vorgesehene Rückfahrt dieser Fahrzeuge von Kreiensen nach Salzgitter und Braunschweig war wegen inzwischen eingetretener Nacht-Streckenruhe auf der Braunschweigischen Südbahn nicht mehr zu denken. Die o. a. Fahrzeuge mußten einschließlich der Dampflok bis zum nächsten Tag in Kreiensen bleiben. Für seine Mitglieder, die im WTB-Wagen 2271 mitgefahren waren, organisierte die Dampflok-Gemeinschaft 41 096 e. V. schnell einen Heimfahrt-Transfer von Kreiensen mit privaten Autos anderer Mitglieder.

Für die Fahrgäste des Sonderzuges "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" stand hingegen noch eine längere Weiter-Rückfahrt auf Schienen bevor. Er bestand nun wieder alleine aus der Diesellok 212 054-1 und dem VLV-Doppeldecker und verließ nach Rückkehr auf die hannoversche Seite den Bahnhof Kreiensen um 22.40 Uhr mit nunmehr 177 Minuten Verspätung.

Auf seiner Rückfahrt durfte der o. a. Sonderzug in den Hauptbahnhof von Hannover, wo er um 23.30 Uhr mit 167 Minuten Verspätung (also knapp drei Stunden) zum Ausstieg hielt.

Inzwischen wurde versucht, den Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" wegen seiner Verspätung auch in Hamburg anders als geplant in den Hauptbahnhof einfahren zu lassen; denn bei Ausstieg in Hamburg-Harburg waren seine Fahrgäste auf die Nachtbusse angewiesen, um auf die andere Elbseite zu gelangen. S-Bahnen fuhren zu dieser nächtlichen Zeit nicht mehr.

Der Hamburger Hauptbahnhof war zwar in der Nacht vom 03. zum 04.07.2004 von Bauarbeiten auf der Verbindungsbahn nach Hamburg-Altona betroffen; aber hierhin wollte der beschriebene VLV-Sonderzug ja gar nicht und als Kopfbahnhof stand Hamburg Hbf trotz der o. a. Bauarbeiten betrieblich zur Verfügung.

Das begriffen die DB-Mitarbeiter in der zuständigen Betriebsleitung in Hannover wohl nicht; denn sie bestanden darauf, dass der "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" nicht den Hamburger Hauptbahnhof benutzt.

Erst als er auf dem umgekehrten Weg seiner Hinfahrt Hamburg-Harburg erreicht hatte, kam die DB-Nachricht, dieser Sonderzug könne nun doch den Hamburger Hauptbahnhof benutzen. Die Hamburger Fahrgäste standen schon zum Ausstieg bereit. Nun wurden sie vom VLV doch noch nach Hamburg Hbf gebracht, wo der "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" um 2.05 Uhr eintraf.

Grund dafür, daß er nun doch den Hamburger Hauptbahnhof benutzen durfte, war nicht etwa eine plötzliche Großzügigkeit der DB, sondern die Tatsache, dass auf der Güterumgehungsbahn die Ellok eines anderen Zuges in einen stromlosen Abschnitt gefahren war und bis zu ihrer Freischleppung hier erst mal alles blockierte. Da konnte man den VLV-Sonderzug nun gar nicht gebrauchen.

Und als er schließlich in Hamburg Hbf zum letzten Mal seine Fahrtrichtung wechselte, war hier beim besten Willen kein Grund dafür zu erkennen, warum ihm die Benutzung des Bahnhofes zunächst verweigert worden war.

Seine Restfahrt nach Lübeck verlief dann unspektakulär und mit exakt 172 Minuten (2 Stunden und 52 Minuten) Verspätung traf der Sonderzug "VLV-LAUTERBERG-EXPRESS" am frühen Morgen des 04.07.2004 um 3.13 Uhr auf Gleis 1 des Lübecker Hauptbahnhofes ein, wo seine Fahrt endgültig endete.

Michael Hecht.

- 15 -



NR. 234



Aktuell

10. NOVEMBER 2004



Neues vom Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V.

Der
Sonderzug
'VLV-
LAUTERBERG-
EXPRESS'
am
3.7.2004
im Bhf.
Salzgitter-
Ringelheim
(Oben + Mitte)
sowie im
Bhf.
Herzberg/
Harz (unten).

Fotos:
Michael Hecht



Die Diesellok
212 054 gehört
heute u. aktuell
(2018) der
Eisenbahn-Ges.
Potsdam GmbH
(EGP), die
diese Lok vom
EGP-Betriebs-
zentrum in
Wittenberge
aus einsetzt.
Bei der EGP
trägt die o.a.
ehem. DB-Diesel-
lok einen
dunkelblauen
Anstrich.





Der Sonderzug
'VLV-LAUTERBERG-
EXPRESS' am
3.7.2004 im
Bhf. Scharzfeld



... und an seinem
Ziel in Bad Lauter-
berg,



Das dortige Bahnhofs-
Gebäude stand einst
in Hildesheim.

Fotos:
Michael Hecht



Am zweiten Ziel
des o. a. Sonder-
zuges, im Bhf.
Nordhausen, sind
auch viele Durch-
gangs-Güterzüge des
Fernverkehrs zu
sehen, die nicht
selten von Privat-
Lokomotiven beför-
dert werden, wie
dieser Zug am
20.9.2004 von zwei
Maschinen der
Firma RAIL 4 CHEM.
Foto: Peter Hamann

Der Sonderzug
'VLV-LAUTERBERG-EXPRESS'
begab sich am 3.7.2004
in Nordhausen auf die
Spuren der kleinen
Güterzüge und bereiste
hier die Gleise der
Güter-Anschlußbahn der
Stadtwerke Nordhausen,
deren beide Diesel-
lokomotiven hier die
Wagen dieses Sonder-
zuges beförderten.



Fotos:

G.Müller (Nordhausen) =
Oben

Michael Hecht = Unten



Nachbarschaften
in Strom, Dampf u.
Diesel pflegte
die Alstom-Lok
und ehem. DB-
Maschine 212 054-1
im Zusammenhang
mit ihrer Fahrt
vor den Sonder-
zügen 'VLV-
LAUTERBERG-EXPR.'
und 'VLV-OSNA-
BRÜCK-EXPRESS':

Am 3.7.2004 mit
Metronom-Ellok
ME 146-06 in
Hamburg-Harburg.

Am selben Tag mit
Dampflok 41 096
in Herzberg/Harz.

Fotos:
Michael Hecht



Und ebenfalls
am 3.7.2004 mit
DB-Diesel-
triebwagen
642 524-3 in
Ellrich.

Foto:
Wolfgang Wedig

Sowie am 3.9.2004 vor der
Überführung nach Lübeck
im heimischen Alstom-
Werksgelände in Stendal
mit der ehem. 'Ost-
Kollegin 202 390.

Foto: Rainer Semm

