

VOR 40 JAHREN: IM GRENZLAND-EXPRESS ENTLANG DER INNERDEUTSCHEN GRENZE

Im Jahre 1980, vor aktuell genau vier Jahrzehnten also, war die Grenze, die Deutschland bis 1990 von Nord nach Süd durchlief und in zwei Staaten trennte, noch eine Selbstverständlichkeit und das Verschwinden dieser Grenze ein utopischer Wunschtraum ferner Sphären. Östlich dieser Grenze, in der DDR, war das Gebiet entlang dieser von DDR-Seite her streng abgeriegelten und scharf bewachten Grenze kaum zugänglich. Auf westlicher Seite dieser Grenze in der alten Bundesrepublik waren die Gebiete entlang ihres Verlaufes frei zugänglich, wengleich auch diese hier als "Zonenrandgebiet" eingestuftten Regionen aufgrund ihrer seinerzeitigen Randlage im äussersten Osten der alten Bundesrepublik als sehr strukturschwach und dünn besiedelt angesehen werden mussten. Die gleich nach dem 2. Weltkrieg durch Deutschland von der Ostsee bis nach Oberfranken bzw. Thüringen gezogene Grenze trennte und zerschnitt auch zahlreiche Straßen und Eisenbahnstrecken. Wodurch bahnmäßige Schienenstrecken-Reste entstanden, die schon bald das Interesse der an der Eisenbahn interessierten und hobbymäßig mit ihr verbundenen Menschen weckte. Das vor allem auch ab den 1960er Jahren, als die innerdeutsche Grenze noch undurchdringlicher geworden war. Östlich von ihr in der DDR waren die interessanten Bahnanlagen, die durch die Westgrenze dieses sowjetbeaufsichtigten Staates entstanden war, kaum erkundbar. Auch nicht für die eigenen Bürger; denn diese durften in das 5 km breite Sperrgebiet entlang der "DDR Staatsgrenze West" kaum hineinfahren bzw. einreisen.

Mit dem Gebiet westlich dieser Grenze in der alten Bundesrepublik verhielt es sich völlig anders. In die dortigen "Zonenrandgebiete" hinein und in diesen konnte man sich frei bewegen - wengleich es auch hier wenig bekannte Einschränkungen gab. So musste man im "Zonenrandgebiet" seinen Personalausweis mit sich führen. Tat man das nicht, konnte man ohne Einschränkung zumindest vorläufig kurzzeitig festgesetzt werden, was aber äusserst selten vorkam.

Für Eisenbahnfreunde in der alten Bundesrepublik übte das gesamte Zonenrandgebiet wegen seiner bahnmäßigen Besonderheiten einen ständigen Reiz aus. Bei Bahnfans jenseits der Grenze in der DDR war dies zumindest in Einzelfällen sicher auch der Fall; hier aber kaum erlebbar, weil Besuche des DDR-Grenzsperrgebietes auch für DDR-Bürger kaum möglich waren, schon gar nicht für Erkundungen eisenbahnmäßige Art.

Ganz anders im Westen in der alten Bundesrepublik: Hier führten Eisenbahnstrecken mit uneingeschränkt öffentlichem Betrieb und Verkehr in die Zonenrandgebiete hinein - teils bis an die Grenze, an der es ja auch noch einige durchgehende, die beiden deutschen Staaten grenzüberschreitend auf der Schiene verbindende Bahnlinien gab.

Ab den 1960er Jahren fuhren für Eisenbahnfreunde auch immer mal wieder Sonderzüge in die Zonenrandgebiete der alten Bundesrepublik, zumal auch mehrere Bahnlinien in diesen Gebieten inzwischen ihren Personenverkehr verloren. Im Norden der damaligen Bundesrepublik gehörten die Vereine FdE und VVM in Hamburg sowie die Eisenbahnfreunde Hannover zu den Gruppierungen, die ab Ende der 1960er Jahre und in den 1970er Jahren mit Sonderzügen auch mal immer wieder die o.a. Bahnlinien und Gebiete an der DDR-Grenze besuchten.

Diese Züge bewegten sich überwiegend mit Dieseltraktion, teilweise aber auch von Dampflokomotiven gezogen, zumal die Deutsche Bundesbahn gerade auch auf ihren Strecken in den Zonenrandgebieten bis 1975 vereinzelt Dampfzüge einsetzte - zuletzt planmäßig aber nur noch vor Güterzügen.

Auf den Bahnlinien, die in der DDR bis an die innerdeutsche Grenze heran reichten, überwog der dortige Dampflokeinsatz der Deutschen Reichsbahn bei weitem - nur konnten Interessenten diesen Einsatz kaum erleben, weil die o.a. Bahnlinien in gesperrtem, kaum zugänglichem Gebiet lagen. Auch auf Anlagen für den Dampfbetrieb traf das teilweise zu: Man denke nur an die Bahnbetriebswerke Oebisfelde und Probstzella mit ihren interessanten Maschinenbeständen. Selbst auf den durchweg mit Dampflokomotiven betriebenen Schmalspurbahnstrecken im DDR-Teil vom Harz rollten die Züge abschnittsweise durch gesperrte Gebiete - an Fahrten auf den Brocken war überhaupt nicht zu denken.

Die Hansestadt Lübeck bildete die einzige Großstadt an der innerdeutschen Grenze, was sogar für beide Seiten dieser Grenze galt. Lübeck lag dabei allerdings auf westlicher Seite dieser Grenze im bundesdeutschen Land Schleswig-Holstein und die sich am Travestrom erstreckende und bis zur Ostseeküste reichende Stadt bildete sogar den nördlichsten Punkt der innerdeutschen Grenze. Sie prägte zu einem nicht geringen Teil auch den umfangreichen Eisenbahnverkehr in und um Lübeck, wo 1960 auch der nördlichste Eisenbahn-Grenzübergang zwischen der alten Bundesrepublik und der DDR entstand. Dessen Verkehr und Betrieb faszinierte und interessierte auch die nach 1960 nach und nach zahlreicher werdenden Eisenbahnfreunde in und um Lübeck. Der "Interzonenzug"-Verkehr an dieser Stelle nahm einen recht breiten Raum im Hobby-Programm Lübecker Eisenbahn-Enthusiasten ein. Kein Wunder: Schickte die Deutsche Reichsbahn der DDR bis zum Herbst 1968 noch täglich Dampflokomotiven nach Lübeck und danach nicht uninteressante Diesellokomotiven. Durch die 1973 geschaffene Möglichkeit für Tagesbesuche in grenznahen Kreisen konnten Eisenbahnfreunde mit Lübecker Wohnsitz auch seither tageweise in die angrenzenden DDR-Regionen mit Ausnahme der Grenzsperr-Gebiete reisen. Immerhin konnten dadurch aber Städte wie Schwerin und Wismar besucht und der interessante Bahnbetrieb dort erlebt werden. Auch Besuche in den zugänglichen Gebieten des DDR-Harzes und Fahrt auf den dampfbetriebenen Schmalspurbahnen außerhalb des Harzer Grenzsperrgebietes. Und ebenso der Besuch des Regelspur-Dampflokschwerpunktes Saalfeld in Thüringen.

In Lübeck selbst gründete sich im November 1975, vor fast genau 45 Jahren also, der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) für Freunde und Interessenten linien- und routenbezogener Mobilität mit Schwerpunkt Schienenverkehr und ÖPNV. Zu den Aufgaben und Zielen des neuen Vereins gehörte auch die Pflege Lübecker Eisenbahnhistorie, in der ebenfalls der innerdeutsche Grenzverkehr seinen Platz hatte. Ab 1977 führte der VLV auch nostalgische und eisenbahnfreunde-bezogene Sonderzugfahrten von Lübeck aus durch. In die an Lübeck direkt angrenzende DDR konnten die zu Zeiten des noch abgeriegelten deutschen Zweitstaates noch nicht führen, obwohl der VLV es versuchte, auch hierfür Genehmigungen zu erhalten. Leider erfolglos. Nicht wenige der insgesamt 213 VLV-Sonderzüge, die bis zur Vereinsauflösung im Jahre 2012 auf die Reise gingen, hatten aber auch Bahnlinien, Orte und Landstriche in den Zonenrandgebieten der alten Bundesrepublik zum Ziel.

Die erste derartiger Sonderzugfahrten veranstaltete der VLV im Jahre 1980 - genau am Samstag, den 1. November 1980. Es war die bis dahin neunte VLV-Sonderzugfahrt.

Hatten die Sonderzüge anderer norddeutscher Eisenbahnfreunde-Vereine bis dahin im Zonenrandgebiet nur Einzelstrecken zum Ziel, so wollte der VLV mit seinem ersten derartigen Sonderzug gleich auf einer ganzen Reihe von Bahnlinien fahren, die zwischen Lübeck und Helmstedt in unmittelbarer Nähe des Nordbereiches der damaligen "Zonengrenze", wie die DDR-Grenze in der alten Bundesrepublik 1980 noch immer recht oft betitelt wurde, verliefen. Deshalb trug der 9. VLV-Sonderzug auch den Namen "Grenzland-Express".

Als Wagen dieses Sonderzuges fungierte der Doppelstockwagen Nr. 8 der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE), den der VLV seit der Übernahme von der Deutschen Bundesbahn im Juli 1978 in Lübeck sowohl museal als auch betriebsfähig erhielt. Im Sommer des Jahres 1980 hatten VLV-Mitglieder diesen historischen, zweiachsigen Eisenbahn-Personenwagen mit einem neuen Außenanstrich versehen. Dieser Wagen verfügte danach wieder über seine grau-gelbe Farbgebung, die er auch beim Einsatz durch die 1938 verstaatlichte LBE trug. Seine Fahrt im VLV-Sonderzug „Grenzland-Express“ am 1.11.1980 war dann der erste Einsatz des historischen LBE-Doppeldeckers Nr. 8 in seiner wieder erlangten grau-gelben Farbgebung mit einstigen seitlichen LBE-Schriftzügen. Auch in dieser Beziehung präsentierte sich die o.a. Sonderzugfahrt als Premiere.

Die Museums-Diesellok V 200 007 gab es als Lok mit historischem Status 1980 in Lübeck noch nicht. Maschine 220 007, die 1984 zur DB-Museums-Lok V 200 007 mutierte, befand sich 1980 noch im Regeleinsatz beim Bw Lübeck, wo seinerzeit der 220-Betrieb mehr und mehr Auslauf-Status erhielt. Der VLV bemühte sich deshalb damals stets um die weitgehende Bespannung seiner Sonderzüge mit einer der immer weniger werdenden 220-Maschinen. Für die Beförderung des VLV-Sonderzuges "Grenzland-Express" war das aber nicht möglich, weil der auch eine Strecke befuhr, auf der ein 220-Einsatz aus techn. Gründen nicht möglich war. So mußte der VLV bei diesem doch recht besonderen Sonderzug auf eine V-200-Bespannung verzichten. Als Ersatz fungierte eine der 212-Lokomotiven des Bw Lübeck, die hier 1980 noch Selbstverständlichkeit waren und noch knapp 20 Jahre Einsatz an dieser Stelle vor sich hatten. Für die Fahrt vor dem VLV-Sonderzug "Grenzland-Express" stellte das in dieser Hinsicht immer sehr verständnisvolle und hilfsbereite Bw Lübeck eine seiner Ende 1980 besonderen 212-Maschinen zur Verfügung: Die Lok 212 027, die kurz zuvor die erste dieser Maschinen im Bw Lübeck war, die eine Neulackierung in der damals bei der Deutschen Bundesbahn aktuell gewordenen beige-blauen Farbgebung erhalten hatte. Die 212-Lokomotiven im Bw Lübeck erreichte diese 1974 begonnene Colorierungs-Flut erst recht spät: Die erste 212 in "beige-blau" (wobei bei den 212 ja der blaue Farbgebung-Anteil ganz deutlich überwog) war hier Lok 212 027 im September 1979. Es folgte als zweite 212 kurze Zeit später, im März 1980, die Maschine 212 032.

Ende 1980 besaßen 212 027 und 212 032 in ihrem damaligen Bw Lübeck also noch eine gewisse Sonderstellung, wenngleich dann auch im weiteren Verlauf der 1980er Jahre noch viele weitere Lübecker 212 (wenngleich auch nicht alle) beige-blaue Neulackierung erhielten.

Aber 1980 selbst bedeuteten 212 in beige-blau in Lübeck doch noch eine Besonderheit, die der VLV durch Lok 212 027 dann auch am 1.11.1980 vor seinem Sonderzug "Grenzland-Express" präsentierte. In ihrem noch sehr frischen Outfit passte diese Lok in ihrem exzellenten Farbzustand auch gut zum VLV-Doppeldecker in seinem ebenfalls zum Fahrtzeitpunkt ganz neuen und frischen Farbkleid.

Der VLV-Sonderzug "Grenzland-Express" mit seiner Zuglok 212 027 und dem VLV-Doppelstockwagen begann seine Fahrt am Morgen des 1. November 1980 um 7.05 Uhr im Lübecker Hauptbahnhof. Den ganzen Tag über begleitete klares, aber zugleich kühles Herbstwetter die Fahrt des o.a. Sonderzuges. Auch die Sonne nahm an einem schönen Herbsttag breiten Raum ein.

Der "Grenzland-Express" vom VLV startete seine insges. 670 km umfassende Fahrt an einem themenbezogenen zu diesem Sonderzug passenden Ort: Lübeck lag wie schon erwähnt direkt an der innerdeutschen Grenze und bildete auch bahnmäßig einen Grenzübergang zur benachbarten DDR, in die aber Eisenbahnfreunde-Sonderzüge aus alter BRD noch kaum durften. Deshalb rollte der "Grenzland-Express" des VLV's entlang der Grenze, mit der sich der deutsche Zweitstaat nach Westen hin abriegelte. Weshalb sich der o.a. Sonderzug zunächst auf der Bahnlinie Lübeck - Büchen - Lüneburg bewegte, die in ihrem Nordteil bis Ratzeburg in unmittelbarer Nähe der DDR-Grenze verlief und bei Pogeetz nur durch den Ratzeburger See von der an dieser Stelle sehr nahen DDR getrennt war. Südlich von Ratzeburg führte die o.a. Bahnlinie bei Mölln durch eine nicht mehr so nahe Geographie zur DDR-Grenze, erreichte diese aber wieder in der Ortschaft Büchen, die ebenfalls in unmittelbarer Nachbarschaft zur DDR-Grenze ihren Platz hatte und über einen bedeutenden Eisenbahn-Grenzübergang in die DDR verfügte, den auch die von Hamburg nach West-Berlin und umgekehrt fahrenden Transit-Züge in Anspruch nahmen. Am Schnittpunkt der Bahnverbindungen Lübeck - Lüneburg und Hamburg - Berlin war Büchen für den Eisenbahnverkehr von Beginn an bedeutungsvoll, was durch die Funktion als Grenzstation an der innerdeutschen Grenze noch gesteigert wurde. Ab hier führte der von Lübeck nach Lüneburg verlaufende Schienenstrang bis in die benachbarte Elbestadt Lauenburg erneut in der hier nicht weit entfernten, aber an dieser Stelle von diesem Schienenstrang aus nicht sichtbaren DDR-Grenze. Jenseits der Elbe, die der o.a. Schienenstrang in Lauenburg überwand (und heute noch überwindet) war das nicht mehr der Fall und um wieder an die Grenze heranzukommen, benutzte der "Grenzland-Express" am 1.11.1980 ab Lüneburg die durch schöne Landschaft und quer durch den Naturpark Elbufer Drawehn verlaufende Bahnlinie nach Dannenberg. Deren vorherrschender Streckenzustand erlaubte keinen 220-Einsatz vor dem VLV-Sonderzug "Grenzland-Express". Im Planbetrieb beherrschten hier damals 212-Lokomotiven und Schienenbusse das Geschehen und in strukturschwachem Gebiet gelegen, drohte der Bahnlinie Lüneburg - Dannenberg 1980 die (später dann glücklicherweise doch nicht verwirklichte) Stilllegung.

Die Streckenfortsetzung von Dannenberg aus nach Osten hin nach Dömitz und Salzwedel waren durch die innerdeutsche Grenze zerschnitten worden. Die nach 1945 im Zonenrandgebiet gelegene Stadt Dannenberg hatte einen Schienenanschluss ans übrige deutsche Streckennetz dadurch außer auf dem Weg von Lüneburg her nur durch die Strecke von Uelzen, die der "Grenzland-Express" ab Dannenberg befuhr. Im Gegensatz zur Bahnlinie Lüneburg - Dannenberg gab es auf der Strecke Dannenberg - Uelzen 1980 keinen planmäßigen Personenverkehr mehr.

Der war hier 1975 eingestellt worden. Es rollten aber noch Güterzüge und das in jedem Herbst zur Zeit der Rübenkampagne besonders stark. Dann rollten auf dem Gleis der Bahnlinie Dannenberg - Uelzen nicht wenige Rübentransportzüge zur Zuckerfabrik in Uelzen. Allerdings verlief auch die Bahnlinie Dannenberg - Uelzen in recht weiträumlicher Trennung von der DDR-Grenze. Einen direkten Schienenweg von Dannenberg über Lüchow und Wustrow bis Salzwedel im einstigen Sachsen-Anhalt hatte diese Grenze gleich an mehreren Stellen zerschnitten und im westlichen Teil zum Torso werden lassen.

Was auch für den östlichen Teil der alten "Amerika"-Linie Berlin - Bremen galt, die als einstige Hauptbahn nach 1945 durch Grenzziehung unterbrochen wurde und zwischen Uelzen und der Grenze in absolutem Zonenrandgebiet zur unbedeutenden Nebenbahn wurde. Der "Grenzland-Express" benutzte ab Uelzen bis ins benachbarte Wieren einen kleinen Teil dieses "Amerika"-Linien-Überbleibels und rollte dann auf der Bahnlinie nach Braunschweig über Wittingen und Gifhorn weiter. Die hatte ihren Platz zwischen Wieren und Wittingen in unmittelbarer Nähe zur DDR-Grenze. Ab Wittingen führte eine Kleinbahnstrecke ursprünglich bis nach Oebisfelde, die dann im unweit von Wolfsburg gelegenen Rühren ebenfalls durch diese Grenze unterbrochen wurde. Von Wittingen nach Süden hin verlief westlich der Grenze und der Kleinbahn Wittingen - Oebisfelde das Gleis der Strecke Wieren - Braunschweig, das in Isenbüttel-Gifhorn mit der Hauptbahn Hannover - Lehrte - Berlin kreuzte. Diese Hauptbahn hatte die DDR-Grenze nicht zerschnitten. Sie führte grenzüberschreitend mit einem Grenzübergang beim DDR-Grenzort Oebisfelde in die DDR hinein. Oebisfelde war auch für die Beheimatung von Dampflokomotiven bekannt, aber als Grenzort nicht besuchbar. Auf westlicher Seite bildete der nahe der VW-Stadt Wolfsburg gelegene Ort Vorsfelde die westdeutsche Station des zur alten "Lehrter Bahn" gehörenden Eisenbahn-Grenzüberganges, der nicht weit von Isenbüttel-Gifhorn entfernt lag.

Der VLV-Sonderzug "Grenzland-Express" fuhr ab hier aber auf der Bahnverbindung Uelzen - Wieren - Wittingen - Gifhorn - Braunschweig weiter. Auf der rollten 1980 auch noch die seinerzeit von Hamburg und Schleswig-Holstein zum Harz und umgekehrt verkehrenden Fern-Eilzüge, die ein wenig Fern-Reisezug-Gepräge in die Zonenrandgebiete zwischen Lübeck und Bad Harzburg brachten. Diese Eilzüge wurden 1980 sämtlich von 220-Lokomotiven des Bahnbetriebswerkes Lübeck und Oldenburg/O. befördert. Der VLV-Sonderzug "Grenzland-Express" folgte dem Weg dieser Eilzüge von Lübeck bis Lüneburg und von Uelzen bis Braunschweig.

Das der o.a. Sonderzug sich ab Wittingen vorübergehend nicht auf Strecken parallel zur DDR-Grenze bewegte, lag daran, daß diese durch den Verlauf dieser Grenze in diesem Bereich nicht mehr durchgehend befahrbar waren, hatte aber auch noch einen anderen, gleich noch näher zu erläuternden Grund. Auch ab Isenbüttel-Gifhorn folgte der VLV-Sonderzug "Grenzland-Express" weiter dem Weg der Bahnverbindung Uelzen - Wittingen - Braunschweig. Im Plan-Personenverkehr fuhren hier schon 1980 nur noch die bereits erwähnten Fern-Eilzüge als lokbespannte Züge, alle anderen Personenzüge bestanden schon damals aus Triebwagen (Baur. 515, 614, 634 und 798).

Auf der in ihrem südlichen Bereich immerhin rd. 20 km von der innerdeutschen Grenze entfernten und auch als "Mühlenbahn" bezeichneten Bahnverbindung

Uelzen - Braunschweig erreichte der an dieser Stelle nicht mehr ganz seinem Namen gerecht werdende VLV-Sonderzug "Grenzland-Express" am Mittag des 1.11.1980 um 13.05 Uhr den Hauptbahnhof Braunschweig, der an diesem ersten November-Samstag des Jahres 1980 genau 20 Jahre und 1 Monat alt wurde (eröffnet am 1.10.1960). Von hier aus fuhr dieser Sonderzug sogar noch ein weiteres Stück nach Westen und entfernte sich damit noch weiter vom westlichen Umfeld der innerdeutschen Grenze als seinem Namensgeber.

Auf dem hier gemeinsam verlaufenden Schienenweg der Hauptbahnstrecken Braunschweig - Hannover und Braunschweig - Hildesheim rollten die DB-Diesellok 212 027 und der VLV-Doppelstockwagen weiter von Braunschweig bis ins benachbarte Groß Gleidingen, um hier auf das Gütergleis abzuzweigen, das den benachbarten Bahnhof Salzgitter-Beddingen in Groß Gleidingen an die o.a. Hauptbahnstrecken anschloß. Der genannte Bahnhof bildete auch 1980 eine ausschl. Betriebsstation an der Trennstelle der Gleisnetze von der DB und den Verkehrsbetrieben Peine-Salzgitter GmbH (VPS).

Die VPS betrieben 1980 ein umfangreiches Eisenbahn-Gleisnetz mit einer Streckenlänge von 77 km und einer Gleislänge von 166 km. Dieses Netz erschloss bahnmäßig die vielen Betriebe und Werke im weitläufigen Industriegebiet der Städte Salzgitter und Peine, die vor allem der Stahlerzeugung und Metallverarbeitung dienten und sich sehr umfangreich des Bahntransportes bedienten. Für den waren hier die VPS zuständig, die sich aber 1980 nur noch dem Güter- und Werkbahnverkehr widmeten. Planmäßiger Personenverkehr fand auf dem VPS-Netz seit dem März 1976 nicht mehr statt. In Salzgitter-Beddingen, Salzgitter-Bad, Peine und Broistedt besaß das VPS-Gleisnetz Anbindungen an das Gleisnetz der DB.

Inmitten des Einzugsbereiches hatte in der Stadt Salzgitter seit 1950 auch das Eisenbahn-Fahrzeugherstellungswerk der Firma Linke-Hofmann-Busch (LHB) seinen Sitz. Die hatten sich nach Kriegsende von Breslau nach hierher verlagert und setzte in Salzgitter erfolgreich und umfangreich die Konstruktion, die Entwicklung und den Bau von Schienenfahrzeugen aller Art fort. Nicht zuletzt an die Tradition des in Breslau getätigten Baues von bemerkenswerten Reisezugwagen-Typen und namenhaften Loktypen knüpften die LHB-Werke an, als sie bei Werkserweiterungen in Salzgitter im Stadtteil Immendorf am Beginn der 1960er Jahre ein eigenes Firmen- und Werksmuseum schufen, in dem künftig einige historische und interessante von LHB gebaute Schienenfahrzeuge museal erhalten und ausgestellt wurden. Dieses LHB-Werksmuseum in Salzgitter bildete auch eines der Ziele der Sonderzugfahrt, die der VLV am 1.11.1980 mit seinem „Grenzland-Express“ durchführte. Das genannte Museum war zwar der Öffentlichkeit nicht zugänglich und eine werksinterne Einrichtung zur Pflege der Tradition und Firmengeschichte. Den Passagieren des o.a. VLV-Sonderzuges wurde aber ausnahmsweise der Besuch des LHB-Museums in Salzgitter am 1.11.1980 ermöglicht.

Was nicht zuletzt an der Tatsache lag, daß der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V. (VLV) 1978 die museale Pflege des Doppelstockwagen Nr. 8 der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) übernommen hatte. Dieser Wagen wurde 1937 bei den LHB-Werken in Breslau gebaut.

Ebenso wie 1936/37 sieben weitere gleichartige doppelstöckige Wagen als Zwillingseinheiten mit gemeinsamem Mittel-Drehgestell der Jacobs-Bauart. Bei ihrem Bau die ersten Doppelstock-Reisezugwagen moderner Fertigungsart mit vielen richtungsweisenden, von der Fachwelt international eindrucksvoll betrachteten Einrichtungen. Sieben dieser Wagen kamen 1949 zur Deutschen Bundesbahn. Nach dortiger Ausmusterung übernahmen einen von ihnen der VLV und einen zweiten die LHB-Werke zur weiteren Erhaltung auf musealer Basis.

Der vom VLV übernommene ehem. LBE-Doppelstockwagen Nr. 8 wurde von seinem neuen Besitzer nicht nur museal, sondern auch betriebsfähig für Sondereinsätze und Sonderzugfahrten erhalten. Im Sommer 1980 versah der VLV diesen Wagen äußerlich mit der grau-gelben Farbgebung, in der er auch bei der LBE und anschließend bis 1951 nach LBE-Verstaatlichung im Jahre 1938 zum Einsatz kam. Der Neuanstrich des VLV-Wagens in dieser historischen Farbgebung wurde im Spätsommer 1980 abgeschlossen und so lag es nahe, den ersten Einsatz dieses Fahrzeuges in seiner wieder entstandenen Ursprungs-Farbgebung mit einem Besuch des Museums vom Wagenerbauer, den LHB-Werken, zu verbinden. Die stimmten diesem Besuch auch sofort zu. Sie selbst versahen zur Zeit des VLV-Besuches in Salzgitter den von ihr erworbenen Doppelstockwagen Nr. 5 der LBE mit der einstigen grau-gelben Farbgebung. Das allerdings nur in einer Fahrzeughälfte, denn nur die sollte aus Platzgründen ins LHB-Museum gelangen. Soweit war es aber im Herbst 1980 noch nicht. Der VLV wollte dennoch zu diesem Zeitpunkt das LHB-Museum mit seinem Doppelstockwagen besuchen und band diesen Besuch in das Programm der Fahrt seines Sonderzuges „Grenzland-Express“ ein.

Der wechselte hierfür in Salzgitter-Beddingen von den Gleisen der DB auf die Gleise der VPS über, was gleichzeitig mit einem ersten Lokwechsel für diesen Sonderzug verbunden war. Die DB-Diesellok 212 027 verließ ihn hier und seine Weiterbeförderung auf VPS-Gleisen wurde von der VPS-Diesellok 1103 übernommen; einer 1967 bei den LHB gebauten vierachsigen Drehgestell-Maschine, die einen Maybach-Motor von dem Typ besaß, wie er teilweise auch in V-200- bzw. 220-Maschinen zur Verwendung kam. Mit dieser interessanten LHB-Lok (einer der 1980 wenigen Maschinen in Drehgestell-Bauart und einer Motorenleistung von über 1.000 PS) rollte der VLV-Doppeldecker am Mittag des 1.11.1980 von Salzgitter-Beddingen aus auf VPS-Gleisen über die Betriebsstation „Salzgitter Walzwerk“ bis nach Salzgitter-Immendorf direkt vor das LHB-Museum und seine gläsernen, lichtdurchfluteten Hallen, die an diesem schönen, sonnigen Herbst-Samstag von 1980 noch mehr Glanz als üblich ausstrahlten. Sichtlich beeindruckt schauten sich die Passagiere des VLV-Sonderzuges, der am 1.11.1980 zum LHB-Museum gerollt war, dessen bestens gepflegte und ausgestellte Exponate an; darunter je eine Dampflok der preuß. Typen P 8 und P 10, den Salonwagen aus dem Hofzug der Kaiserin Auguste Victoria, einen Dieseltriebzug der Bauart „SVT Köln“ und einen Berliner Strassenbahnwagen vom Typ TM 36.

Neben den Hallen des Werkmuseums hatten die LHB-Werke am 1.11.1980 auch die zur Aufnahme in diesem Museum vorgesehene Wagenhälfte des 1978 von LHB übernommenen ex-LBE-Doppeldeckers aufgestellt. Sehr kurz vor dem VLV-Besuch des o.a. Museums waren die farblichen Grundierungs-Arbeiten für die weitere museale Erhaltung dieser Fahrzeughälfte abgeschlossen und wenigstens in diesem Stadium war den VLV-Besuchern im LHB-Werksmuseum am 1.11.1980 ein Blick auf diesen zweiten LBE-Museums-Doppeldecker möglich.

Mit Abfahrt um kurz nach 15.00 Uhr in Salzgitter-Immendorf verließ der beschriebene VLV-Sonderzug dann wieder das LHB-Museum und das LHB-Werksgelände. Die LHB-Diesellok 1103 beförderte ihn auf dem gleichen Weg, auf dem dieser Sonderzug von Salzgitter-Beddingen hierher gelangt war, umgekehrt erneut auf VPS-Gleis nach dort zurück. Die interessante Fahrt führte dabei nochmals an den eindrucksvollen Werk- und Industrieanlagen der Stadt Salzgitter und Niedersachsen's „Ruhrgebiet“ vorüber. Der Hauptorganisator der VLV-Sonderzugfahrt am 1.11.1980 war zur Durchführung dieser Fahrt nicht nur durch seine Arbeit in der Erhaltung des VLV-Doppeldeckers` inspiriert worden, sondern auch durch seine Teilnahme an einer Sonderzugfahrt, die die Eisenbahnfreunde Hannover e. V. (EFH) am 4.10.1975 auf dem VPS-Gleisnetz durchführten und die auch an anderer Stelle im „LBE-Express“ beschrieben ist. Die EFH setzten für ihre Fahrt auf den VPS-Netz fünf Jahre vor der in diesem Rückblick beschriebenen VLV-Exkursion auf gleichem Netz den legendären „Hüttenflitzer“ ein, einen zweiteiligen Dieseltriebzug in Leichtbauweise in Nirosta-Stahl, der auch einige technische Elemente in sich trug, die schon beim LHB-Bau der Lübeck-Büchener Doppelstockwagen verwendet wurden. Nach Stilllegung des VPS-Personenverkehrs im März 1976 wurde der „Hüttenflitzer“ 1979 nach Italien verkauft und im Sommer 1980 ins italienische Turin überführt. Als der VLV mit seinem Sonderzug am 1.11.1980 Salzgitter und das VPS-Netz besuchte, war der Dieseltriebzug „Hüttenflitzer“ hier nicht mehr vorhanden. Anders als der VLV-Sonderzug besuchte der EFH-Sonderzug fünf Jahre vorher auch nicht das LHB-Werksmuseum, dafür aber das VPS-Betriebswerk, was beim VLV-Nachfolger nicht der Fall war.

Der wechselte in Salzgitter-Beddingen von den VPS-Gleisen auf DB-Gleise zurück, was auch mit dem dritten Lokwechsel am VLV-Sonderzug „Grenzland-Express“ verbunden war. Die VPS-Diesellok 1103, die ihn auf dem VPS-Netz befördert hatte verließ ihn hier wieder und seine Weiterbeförderung übernahm erneut eine DB-Diesellok. Genau handelte es sich bei ihr um die zum Fahrtzeitpunkt im Bw Braunschweig beheimatete Maschine 216 093, die sich damals in klassischem Rotfarbton noch vieler Bundesbahn-Diesellokomotiven im DB-Rollmaterial des Jahres 1980 präsentierte. Das Bw Braunschweig bildete hier damals einen der größten 216-Stützpunkte. Von den insges. 216-Maschinen der DB war hier im Herbst von 1980 eine Flotte von 55 Lokomotiven beheimatet.

Nachdem der o.a. Lokwechsel im Bhf. Salzgitter-Beddingen stattgefunden hatte, schleppte die DB-Lok 216 093 den VLV-Doppeldecker bei anhaltend schönem Herbstwetter zunächst zurück über Groß Gleidingen nach Braunschweig Hbf. Von hier aus rollte der VLV-Sonderzug „Grenzland-Express“ mit der o.a. DB-Lok weiter nach Osten, um nun wieder seinem Namen gerecht zu werden. Er fuhr am Nachmittag des 1.11.1980 also erneut in das bundesdeutsche Grenzland der innerdeutschen Grenze und benutzte hierfür nun ab Braunschweig die DB-Hauptstrecke über Königslutter nach Helmstedt, die an der Nordseite des Höhenzuges „Elm“ entlang führt. Die genannte Hauptbahnstrecke ist seit dem Herbst 1976 mit elektrischem Fahrbetrieb versehen. Zum Zeitpunkt der Fahrt des VLV-Sonderzuges „Grenzland-Express“ wurde dieser Betrieb hier also erst vier Jahre lang praktiziert. Dieser Sonderzug fuhr von Braunschweig nach Helmstedt aber ohnehin im Diesellok-Schlepp mit DB-Maschine 216 093. In Helmstedt hatte er dann wieder „Zonenrandgebiet“ erreicht. Die 1980 knapp 27.000 Einwohner große Stadt lag von 1945 bis 1990 wie Lübeck genau an der innerdeutschen Grenze.

Es gab hier in dieser Zeit in Helmstedt einen Eisenbahn-Grenzübergang zur DDR, der vor allem auch intensiv für den Transitverkehr zwischen der alten Bundesrepublik und West-Berlin genutzt wurde. Auf dem Transit-Schienenweg zwischen Helmstedt und West-Berlin rollten auch alle Militärzüge für die alliierten Schutzmächte in West-Berlin durch die DDR hindurch. Aber auch Zugverkehr von der Bundesrepublik in die DDR und umgekehrt wurde über den Grenzübergang Helmstedt abgewickelt. Die Lokomotiven der DDR-Reichsbahn waren hier tägliche und häufige Gäste und DB-seitig gehörte Helmstedt zu den drei der insgesamt acht Eisenbahn-Grenzübergänge zur DDR, die vom elektrifizierten DB-Streckennetz erreicht wurden. Die Reichsbahn ihrerseits schickte bis zum Beginn der 1970er Jahre noch Dampflokomotiven in den DB-Bhf. Helmstedt. Ab 1965 aber ebenfalls schon erste DR-Diesellokomotiven hierher und die dann ab dem Beginn der 1970er Jahre nur noch, während die DB ab Herbst 1976 auch mit Elektrolokomotiven nach Helmstedt kam. Ihr Dampflokbetrieb war hier schon 1970 beendet worden. Bis 1976 bestimmten DB-seitig nur noch Dieseltriebfahrzeuge das Bild des Bahnhofes Helmstedt, den im „Kleinen Grenzverkehr“ grenzüberschreitend sogar DR-Schienenbusse („Ferkeltaxen“) erreichten.

Der Aufenthalt eines ehem. Lübeck-Büchener Doppelstockwagens in Form des VLV-Doppeldeckers als Wagen vom VLV-Sonderzug „Grenzland-Express“ am Nachmittag des 1.11.1980 im o.a. Bahnhof bedeutete trotz der vielen interessanten Planfahrzeuge in diesem Bahnhof zweifellos eine Besonderheit. Ursprünglich sollte dieser Sonderzug von hier aus auf der nur noch dem Güterzugverkehr vorbehaltenen Bahnlinie entlang des Höhenzuges „Lappwald“ und zugleich entlang der DDR-Grenze bis nach Grasleben nordöstlich von Helmstedt weiterfahren. Bis 1945 gab es einen durchgehend einen Schienenweg von Helmstedt über Grasleben bis in das im preußischen Sachsen (heute Sachsen-Anhalt) gelegene Oebisfelde an der Hauptbahn Hannover – Berlin bei Magdeburg. Der eingleisige Schienenstrang, der in Oebisfelde von dieser Hauptbahn nach Helmstedt abzweigte, wurde 1945 durch die innerdeutsche Grenze zwischen den Ortschaften Grasleben in Niedersachsen und Weferlingen in Sachsen-Anhalt getrennt. In der späteren alten Bundesrepublik und bei deren Deutscher Bundesbahn verblieb nur das 16 km lange Streckenstück Helmstedt – Grasleben, das aber intensiv für Kalitransporte von Grasleben genutzt wurde. Bis zum 31.5.1959 fand auf diesem Streckenstück auch noch Personenverkehr statt, der in strukturschwachem Zonenrandgebiet dann aber eingestellt wurde. Danach diente das Gleis der „Zonenrandbahn“ von Helmstedt nach Grasleben nur noch dem Güterverkehr. Ein Reisezug sollte hier seltenerweise mal wieder durch die Fahrt des Sonderzuges „Grenzland-Express“ verkehren, der am 1.11.1980 eigentlich auch Grasleben und die o.a. Strecke dorthin besuchen sollte. Das allerdings erst am Nachmittag dieses Herbst-Samstages. Die Zeit davor war im Programm der Fahrt des o.a. Sonderzuges mit dem schon beschriebenen Besuch des LHB-Werkmuseums in Salzgitter ausgefüllt, der sich zeitlich auch nicht anders einrichten ließ. Für den anschließenden Besuch in Grasleben blieb nur der Nachmittag übrig, wobei aber immerhin die Hinfahrt nach Grasleben noch bei Tageslicht erfolgen sollte, was wichtig war für im Sonderzug mitfahrende Fans der Bereisung selten und planmäßig nur von Güterzügen benutzter Bahnlinien.

Die auch als „Lappwaldbahn“ bekannte Strecke nach Grasleben gehörte zu diesen Bahnlinien. Ihr Endbahnhof lag in Grasleben haarscharf neben der DDR-Grenze. Genau an dieser Stelle ereignete sich kurz vor dem Termin der beschriebenen VLV-Sonderzugfahrt ein Grenz-Zwischenfall, in den Bundesbahn-Mitarbeiter verwickelt

waren, die damals von DDR-Grenzsoldaten festgenommen wurden. Die Bundesbahndirektion Hannover ordnete daraufhin danach sofort an, daß eine Fahrt von Zügen von/nach Grasleben nur noch bei vollem Tageslicht erfolgen durfte.

Das betraf vor allem die Kali-Transportzüge der „Lappwaldbahn“ mit umfangreichen Rangierbewegungen im Bhf. Grasleben; aber auch alle anderen Züge auf der Strecke Helmstedt – Grasleben, der hier am 1.11.1980 bei rapide schwindendem Tageslicht und hereinbrechender Dunkelheit gerollt wäre. Auch mit einer Maßgabe, daß Sonderzug-Passagiere den VLV-Sonderzug „Grenzland-Express“ in Grasleben nicht verlassen durften, war die Fahrt dieses Zuges hierher nicht möglich. Man hatte zuviel Sorge um die Eisenbahner, die für den notwendigen Lokumlauf und den damit verbundenen Rangierbewegungen den Sonderzug in fahlstem Tageslicht und erster Dunkelheit auf jeden Fall hätten verlassen müssen. Ein Sonderzug mit entsprechender Hintergrund-Thematik wurde also ganz hautnah konfrontiert mit der Wirklichkeit und Brisanz der innerdeutschen Grenze im Jahre 1980.

Eine Programm-Umkehr mit Grasleben-Besuch am Morgen bei Voll-Tageslicht und Salzgitter-Besuch am Nachmittag war wie schon erwähnt aus betrieblichen, allgemeinen und terminlichen Gründen für die Fahrt des VLV-Sonderzuges „Grenzland-Express“ nicht möglich. In dieser Situation suchte der VLV für die Fahrt seines Sonderzuges „Grenzland-Express“ im zweiten Teil dieser Fahrt eine Ersatzlösung und fand die, indem er diesen Zug von Helmstedt aus weiter nach Süden rollen ließ. Das auf einem Schienenstrang, der von Helmstedt aus ebenfalls zumindest weitgehend in unmittelbarer Nähe der DDR-Grenze verlief, hier aber nicht über so brisante Stellen und Nachbarschaften verfügte, wie die nördlich von Helmstedt aus am Lappwald entlang führende Zonenrandbahn nach Grasleben. Exakt rollte der VLV-Sonderzug „Grenzland-Express“ auf der eingleisigen Nebenbahnstrecke von Helmstedt über Schöningen bis Jerxheim, die sich hier in zwei Streckenäste verzweigte, die die jeweils an der Bahnverbindung von Braunschweig nach Bad Harzburg führenden Bahnhöfe von Wolfenbüttel und Börßum zum Ziel hatten. Der Schienenweg von Wolfenbüttel nach Jerxheim entstand bereits 1843 und schloss die Lücke einer nun durchgehenden ersten Bahnverbindung von Braunschweig bis Magdeburg. Ab 1847 gehörte die zu einem ersten deutschen Schienenweg, der immerhin damals schon von Köln bis Berlin führte. Für die Bahnreise vom Rhein bis an die Spree benötigte man damals mit mehrmaligem Umstieg allerdings noch 22 Stunden. Eine Direkt-Strecke von Magdeburg bis Berlin verkürzte diese Reisezeit aber im Jahre 1851 auf 16 Stunden und im Folgejahr wurden erstmals durchgehende und umsteigefreie Wagenläufe von Köln nach Berlin und umgekehrt eingerichtet.

Abzweigend von der auf braunschweigischen Gebiet verlaufenden Bahnlinie Wolfenbüttel - Jerxheim, die in ihrer östlichen Fortsetzung von hier bis in die benachbarte Preußen-Provinz „Sachsen“ an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn heran führte, wurde 1858 eine Stichstrecke von Jerxheim über Schöningen bis nach Helmstedt eröffnet. Helmstedt erhielt durch diese Strecke seinen ersten Bahnanschluss und war gleichzeitig (wenn auch erstmal nur auf dem Umweg über Wolfenbüttel, Jerxheim und Schöningen) mit der westlichen Nachbarstadt Braunschweig auf der Schiene verbunden. 1872 wurde dann die direkte, an der Nordseite vom Elm entlang führende Bahnlinie von Braunschweig über Königslutter nach Helmstedt eröffnet.

Die Strecke von hier über Schöningen zu dem inzwischen zu einem regelrechten Bahnknoten ausgewachsenen Bahnhof von Jerxheim hatte danach zwar nur noch überwiegend lokale und regionale Bedeutung, blieb aber dennoch wichtig. Was sich nach 1945 schlagartig änderte. Die Bahnlinie Helmstedt – Schöningen – Jerxheim lag nun wie auch alle anderen den Bahnhof Jerxheim noch berührenden Bahnlinien und dieser Bhf. selbst im neu entstandenen Zonenrandgebiet.

Die beiden Bahnlinien, die vom bisherigen Knotenpunkt Jerxheim aus nach Osten hin verliefen, waren durch die neue innerdeutsche Grenze unterbrochen und Jerxheim nur noch auf den Strecken von Wolfenbüttel, Börßum und Helmstedt aus erreichbar. Diese Strecken gelangten 1949 ins Netz der Deutschen Bundesbahn (DB) und verloren danach wegen ihres weitgehenden Verlaufes im „Zonenrandgebiet“ mehr und mehr an Bedeutung. Als Folge dieser Entwicklung legte die DB 1976 den Streckenabschnitt Jerxheim – Mattiervoll im Verlauf der Bahnlinie Jerxheim – Börßum still, so daß Jerxheim jetzt nur noch von Wolfenbüttel und Helmstedt aus erreichbar war. Immerhin blieb dadurch der zweite von Braunschweig nach Helmstedt an der Südseite vom Elm entlang verlaufende Schienenweg erstmal noch erhalten. Das aber vor allem im Personenverkehr mit ausschließlich regionaler und lokaler Bedeutung, wengleich es auch hier durchgehende Personenzüge von Braunschweig über Wolfenbüttel und Jerxheim nach Helmstedt und zurück gab. Im Güterverkehr hatte diese Strecke Bedeutung für den Braunkohlen-Tagebau, der zwischen Helmstedt und Schöningen bei Büddenstedt in großem Umfang stattfand. Zwischen Helmstedt und der südlichen Nachbarstadt Schöningen verlief die DB-Bahnlinie Helmstedt – Jerxheim – Wolfenbüttel in unmittelbarer Nähe zur DDR-Grenze und auch im Bereich von Jerxheim war dieses der Fall.

Von Helmstedt bis nach Jerxheim befuhr auch der VLV-Sonderzug „Grenzland-Express“ am Nachmittag des 1.11.1980 die o.a. Bahnverbindung. Hierfür mußte dieser Sonderzug im Bhf. Helmstedt seine Fahrtrichtung wechseln, weshalb seine Lok 216 093 hier einen Lokumlauf tätigte. Danach setzte der genannte Sonderzug seine Reise fort und rollte nun erneut durch direktes „Zonenrandgebiet“. Zwischen Helmstedt und Schöningen erfolgte dieses in unmittelbarer Nähe zur DDR-Grenze. In diesem Bereich führte die Bahnlinie Helmstedt – Jerxheim – Wolfenbüttel auch durch das Gebiet zwischen zwei großen Braunkohle-Tagebauten: Der Braunkohle-Grube „Büddenstedt“ im Westen und der Braunkohle-Grube „Harbke“ im Osten. Beide genannten Braunkohle-Gruben wurden nicht nur durch die Bahnlinie Helmstedt – Jerxheim – Wolfenbüttel getrennt, sondern auch durch die innerdeutsche Grenze, die ebenfalls an dieser Stelle über einen äußerst sensiblen Verlauf verfügte; denn teilweise kamen beide o.a. Braunkohle-Gebiete in fast unmittelbare Nähe. Durch dieses interessante Areal hindurch erreichte auch der beschriebene VLV-Sonderzug die am Südrand der Braunkohle-Gruben Büddenstedt und Harbke im niedersächsischen Kreis Helmstedt gelegene Stadt Schöningen, deren Bhf. einst außer von der Bahnlinie Helmstedt – Jerxheim auch von einer von Schöningen über Offleben nach Eilsleben führenden Strecke sowie einer Kleinbahnstrecke von Braunschweig her erreicht wurde. Die Strecke nach Eilsleben wurde teilweise Opfer der Zonengrenzziehung. Ein in der Bundesrepublik verbliebener Restteil (bis Offleben) später stillgelegt, was auch für die Kleinbahnstrecke von Braunschweig galt.

Zwischen Schöningen und dem benachbarten Jerxheim verlief die Bahnlinie Helmstedt – Jerxheim – Wolfenbüttel nicht in unmittelbarer Nähe der innerdeutschen Grenze, erreichte diese aber wieder im Bhf. Jerxheim, der auch den südlichsten Punkt in der Fahrtroute des VLV-Sonderzuges „Grenzland-Express“ bildete.

Wie schon an anderer Stelle berichtet, bildete der Bhf. Jerxheim einst einen nicht unbedeutenden Knotenpunkt, den auch Schnellzüge auf ihrer Reise erreichten. Das war mit Ziehung der nahen Zonen- und DDR-Grenze vorbei. Der Bhf. Jerxheim genoss fortan nur noch lokale und regionale Bedeutung, die im Laufe der Zeit auch immer mehr schwand. Von der einstigen Bedeutung und vom einstigen Glanz des Jerxheimer Bahnhofes zeugten aber noch seine umfangreichen Anlagen, die aus alter Glanzzeit übrig geblieben waren. Hierzu gehörten unter anderem mehrere Bahnsteige, ein stattliches Bahnhofsgebäude und mehrere Gleise für den Güterzugverkehr. Zeitweise gab es in Jerxheim sogar ein eigenes Betriebswerk zur Lokomotivbeheimatung.

Der Niedergang der Eisenbahn im einst so bedeutenden Schienenverkehrs-Knotenpunkt Jerxheim begann mit dem Ende des 2. Weltkrieges, in dessen Folge die Gemeinde Jerxheim plötzlich an einer abgeriegelten Grenze lag, die alle Verkehrswege von hier in östliche Richtung zerschnitt und unbenutzbar machte. Dazu gehörten auch die Bahnlinien von Jerxheim nach Oschersleben und Nienhagen (Sachsen-Anhalt). Der Restbetrieb auf den hier verbliebenen Eisenbahnstrecken entwickelte sich in Zonenrandlage immer rückläufiger und ließ ab 1976 nur noch die Verbindung von Wolfenbüttel über Jerxheim nach Helmstedt übrig. Deren insgesamt ab/bis Braunschweig fahrende Personenzüge hielten nicht mal mehr alle im Bhf. Jerxheim, der weitab der dazugehörigen Ortschaft lag. Das dieser Bhf. so grosse Anlagen erhalten hatte, lag an der Tatsache, daß er bis 1945 wichtige Knotenpunkt-Funktion am Treffpunkt von fünf Eisenbahnstrecken besaß. Das war vorbei- aber die großzügigen Anlagen im Bhf. Jerxheim verblieben und der nun überdimensioniert wirkende Bahnhof mit mehreren Bahnsteigen versank zunehmend in eine Station im Dornröschenschlaf. Von altem, einstigen Schnellzug- und Fern-Reisezug-Glanz verblieb in Jerxheim bis in die 1970er Jahre noch der für die US-Truppen in West-Berlin verkehrende Militär-Schnellzug Berlin-Lichterfelde – Frankfurt/Main und zurück, und der französische Militär-Schnellzug Berlin-Tegel – Paris und zurück die von Helmstedt bis Kreiensen und umgekehrt in jener Zeit über Jerxheim und Seesen geführt wurden. Es waren allerdings nicht öffentliche Züge und sie hielten in Jerxheim auch nicht. Wie ja auch einige der hier noch nach/von Helmstedt verkehrenden Lokal-Personenzüge der DB. Die bestanden im Herbst 1980 aus DB-Dieseltriebzügen der Baureihen 613 und 614. Einige wenige Kurse auch aus lokbespannten Einheiten mit 216-Maschinen. Bis zum Beginn des Sommerfahrplans 1980 kamen auf der Verbindung Braunschweig – Wolfenbüttel – Jerxheim – Helmstedt auch noch die von Oktober 1974 bis zum Mai 1980 im Bw Braunschweig beheimateten Dieseltriebwagen der Baureihe 627 und 628.0 zum Einsatz. Bis 1978 ebenfalls MAN-Schienenbusse der Verkehrsbetriebe Hornburg (VH) in DB-Auftragsfahrten. Auch Einzelkurse mit DB-Schienenbussen gab es.

In den sich im überwiegendem Dornröschenschlaf befindlichen Bahnhof Jerxheim gelangte am späten Nachmittag des 1.11.1980 der VLV-Sonderzug „Grenzland-Express“. Im letzten Tageslicht des ersten Novembertages von 1980 präsentierte sich dieser Bahnhof menschenleer und bot in allerletzten Strahlen einer

untergehenden Herbstsonne den verblichenen Glanz dieses einstigen Knotenpunktes seinen Sonderzug-Besuchern in deutlicher Form. Eigentlich hätte der „Grenzland-Express“ des VLVs von hier über Schöppenstedt und Wolfenbüttel nach Braunschweig zum dortigen Erreichen seiner Haupt-Rückfahrt-Route fahren können. In den Bahnhöfen zwischen Jerxheim und Wolfenbüttel herrschte allerdings zum Fahrtzeitpunkt eine Samstag-Nachmittag-Betriebsruhe, so daß der o.a. Sonderzug von Jerxheim aus auf dem Weg zurück fahren mußte, auf dem er auch hierher gelangt war- also über Schöningen, Helmstedt und Königslutter.

Da es nun auch dunkel wurde, war das auch für „Streckenfans“ unter den Sonderzug-Fahrgästen „verschmerzbar“, zumal ja auch die Bahnlinie Jerxheim – Wolfenbüttel zum Fahrtzeitpunkt ebenfalls immer noch im planmäßigen Personenverkehr befahrbar war.

Jerxheim bildete den südlichsten Punkt in der Fahrtroute des beschriebenen VLV-Sonderzuges und von hier fuhr er getreu seinem Namen nochmal entlang der innerdeutschen Grenze zurück bis Helmstedt, wo seine Zuglok 216 093 wegen erneuten Fahrtrichtungswechsels abermals einen Lokumlauf tätigte. Westlich von Helmstedt verabschiedete sich der „Grenzland-Express“ erstmal vom Zonenrandgebiet. Ein großer Teil seiner Rückfahrt verlief in größerer Entfernung von diesem Gebiet, wobei im Hauptbahnhof von Braunschweig nochmal ein Lokwechsel für diesen Sonderzug stattfand. Ab hier übernahm wieder die Lübecker DB-Diesellok 212 027 seine Beförderung. Sie hatte den „Grenzland-Express“ ja auch schon am Morgen und Vormittag des 1.11.1980 von Lübeck bis nach Salzgitter-Beddingen befördert. Nach einer Pause im Bw Braunschweig sollte 212 027 den „Grenzland-Express“ und damit den VLV-Doppelstockwagen von Braunschweig nach Lübeck zurück schleppen.

Das geschah mit mehreren Ausstieghalten unterwegs auf Hauptbahngleisen und dem Weg über Peine, Lehrte, Celle, Uelzen, Lüneburg und Büchen. Von Helmstedt bis Lüneburg fuhr der o.a. Sonderzug dabei per Diesel unterm Fahrdraht und bei Lauenburg/Elbe erreichte er auch nochmal Zonenrandgebiet, durch das er nun bis zu seinem Endpunkt Lübeck rollte. Immerhin hatte sich der „Grenzland-Express“ vom VLV in einem Bereich von 400 Km seiner Fahrtroute entlang der innerdeutschen Grenze oder ihrer unmittelbaren Nähe bewegt. Gemäß dieser Thematik und wegen der seltenen Besuchsmöglichkeit des LHB-Werksmuseums war dieser VLV-Sonderzug auch restlos ausverkauft.

Um 21.10 Uhr traf der VLV-Sonderzug "Grenzland-Express" am Abend des 1. November 1980 an seinen Ausgangspunkt, der zum Fahrtzeitpunkt auch noch im Grenzland gelegenen Hansestadt Lübeck, wieder ein. Eine schöne und interessante Herbst-Tagesreise hatte ihr gelungenes Ende gefunden. Nach dieser Fahrt rollten noch einige weitere VLV-Sonderzüge auf Bahnlinien des westdeutschen Zonenrandgebietes. Das sogar noch bis in die unmittelbare Zeit vor der DDR-Grenzöffnung, als ein derartiger Sonderzug noch im November 1989 (genau am 5.11.1989) die Bahnlinien zwischen Dannenberg und der DDR-Grenze besuchte. Und schon bald nach der o.a. Grenzöffnung begann der VLV damit, die durch die innerdeutsche Grenze getrennten Bahnlinien auch auf der nun ebenfalls zugänglichen Ostseite dieser Grenze mit Sonderzügen zu besuchen und setzte das auch nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten zur heutigen Bundesrepublik fort, als es die innerdeutsche Grenze endgültig nicht mehr gab.

Längst nicht alle von der ehem. DDR-Grenze getrennten Bahnlinien wurden nun wieder zusammengefügt und wieder durchgehend befahrbar gemacht. Wo das geschah, rollten aber auch bald VLV-Sonderzüge. Derartige Züge besuchten auch zweimal Grasleben, wohin der VLV-Sonderzug "Grenzland-Express" am 1.11.1980 ja nicht rollen konnte. Mit anderen VLV-Sonderzügen wurde das in den Jahren 1999 und 2010 nachgeholt. Zu diesem Zeitpunkt führten die Schienen von Grasleben aus auch wieder in das Gebiet, in dem sie durch die innerdeutsche Grenze einst lange getrennt wurden.

Von Grasleben aus hatte man in den 1990er Jahren wieder eine Gleisverbindung in das benachbarte, in Sachsen-Anhalt gelegene Weferlingen zur dortigen Bahnlinie nach Haldensleben geschaffen. Den nun wieder geschaffenen Durchgangsschienenweg von Helmstedt über Grasleben und Weferlingen nach Haldensleben befuhren 1999 und 2010 auch jeweils VLV-Sonderzüge, der im Jahre 1999 sogar mit der ehem. Reichsbahn-Dampflok 52 8184.

Und dort, wo der VLV-Sonderzug "Grenzland-Express" am 1.11.1980 für die damals entfallene Fahrt nach Grasleben ersatzweise rollte, sind die Gleise heute umgekehrt zum größten Teil verschwunden. Gemeint ist die Bahnlinie Helmstedt - Schöningen - Jerxheim - Schöppenstedt - Wolfenbüttel, die im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends größere Stilllegungs-Maßnahmen über sich ergehen lassen mußte. Die lagen nicht nur durch weiteren Fahrgast-Rückgang in den Personenzügen dieser Bahnlinie begründet, sondern vor allem durch die Ausweitung der Braunkohletagebaugebiete südlich von Helmstedt. Diese Gebiete dehnten sich hier nun nach Osten und Westen aus. Die einst durch die DDR-Grenze getrennten Braunkohle-Abbau-Areale in Büddenstedt und Harbke wuchsen zusammen und die o.a. Bahnlinie stand diesen Tagebau-Erweiterungen im wahrsten Sinne des Wortes im Wege. Bei ersten derartigen Erweiterungen am Ende der 1930er Jahre hatte man noch eine teilweise Verlegung der Bahnlinie Helmstedt - Jerxheim zwischen Helmstedt und Alversdorf (bei Schöningen) durchgeführt. Als die Braunkohle-Gruben bei Schöningen in den 1970er Jahren ausgeweitet wurden und hier der westliche Rest der einstigen, durch die Zonengrenze getrennte Bahnlinie Schöningen - Eilsleben in Form der Kursstrecke Schöningen - Offleben diese Ausweitung behinderte, wurde diese ohnehin verkehrsarme Strecke stillgelegt und ein Opfer des Braunkohle-Abbaus. Ähnlich sah es nun mit den erneuten Tagebauerweiterungen im Bereich der Bahnlinie Helmstedt - Jerxheim aus. Die geringe Besetzung ihrer Personenzüge rechtfertigte die Kosten ihrer abermaligen Verlegung diesmal nicht. Als Folge davon wurde im Bereich der 51 km langen DB-Strecke Helmstedt - Schöningen - Jerxheim - Schöppenstedt - Wolfenbüttel in deren 34 km langen Streckenstück Helmstedt - Jerxheim - Schöppenstedt im Dezember 2007 zunächst der Betrieb eingestellt. Am 15.11.2008 und 21.05.2009 erfolgte hier auch die formelle Stilllegung. Der 17 km lange Streckenabschnitt Wolfenbüttel - Schöppenstedt blieb im Verlauf der o.a. DB-Strecke in Betrieb. Hier pendeln seither im Stundentakt Regionalbahn-Züge, die von Braunschweig nach Schöppenstedt und umgekehrt fahren, was noch heute so ist. Aktuell mit 648-Diesellokomotiven der DB Regio AG. Das 9 km lange Streckenstück von Helmstedt bis Alversdorf (kurz vor Schöningen) wurde nach Stilllegung von der DB Netz AG an die Firma "EEW Energie from Waste" verkauft, die Teile davon für den Bau eines neuen, einfachen Anschlussgleises verwendete, das seit Anfang des vorigen Jahrzehnts eine Schienenzufahrt und Schienenverbindung vom Bahnhof Helmstedt aus zu den Braunkohletagebauten um Büddenstedt und zum benachbarten Kraftwerk

Buschhaus herstellt. Hier rollen auch noch Züge des Güterverkehrs. Die anderen Teile des Bahnlinienabschnittes von Helmstedt bis Alversdorf fielen teilweise schon 2009 dem Braunkohle-Abbau zum Opfer.

Südlich von Alversdorf wurde das Gleis zwischen hier und Schöppenstedt abgebaut. Seit Stilllegung des Betriebes auf diesem Streckenabschnitt im Dezember 2007 besitzen die Gemeinwesen Schöningen und Jerxheim keinen Schienen- und Eisenbahnanschluss mehr.

Als hier noch die Züge rollten, wurden die umfangreichen Anlagen des einst sehr großen Bahnhofes in Jerxheim bereits weitgehend beseitigt. Zuletzt gab es hier nur noch das Streckengleis an einer einzig verbliebenen Bahnsteigkante und die Station Jerxheim genoss keinen Bahnhofstatus mehr, sondern fungierte nur noch als simpler Haltepunkt. Aber auch das war im Dezember 2007 vorbei. Das stattliche Bahnhofsgebäude aus alten Knotenpunktzeiten ist in Jerxheim aber heute noch vorhanden und wird jetzt als Privathaus genutzt. Auch den Bahnhofsbau im benachbarten Schöningen gibt es noch- er steht heute leer.

Das alles war noch zeitlich weit entfernt, als am 1.11.1980 der VLV-Sonderzug "Grenzland-Express" von Helmstedt über Schöningen nach Jerxheim und zurück rollte und es war dann irgendwie vorausschauend, daß er hier fuhr. Jetzt wäre das nicht mehr möglich. Allerdings rollte dann auch noch ein zweiter VLV-Sonderzug von Helmstedt nach Jerxheim. Das war am 8.9.2007 kurz vor der Stilllegung des Bahnbetriebes an dieser Stelle und anders, als sich in Jerxheim knapp 27 Jahre zuvor der VLV-Sonderzug „Grenzland-Express“ aufhielt, waren die 1980 noch hier vorhandenen Bahnsteig- und Gleisanlagen längst verschwunden wie auch das Grenzland, in dem Jerxheim einst lag. Dennoch oder gerade deswegen legte der Sonderzug „VLV-Elm-EXPRESS“ am 8.9.2007 im nun nur noch einen Haltepunkt bildenden Bhf. Jerxheim einen Gedenkhalt ein und rollte dann anders als sein Grenzland-Vorgänger nach Schöppenstedt und Wolfenbüttel weiter und fuhr nicht nach Helmstedt zurück. Ein Lokumlauf wie 1980 wäre 2007 ohnehin in Jerxheim, wo es einst zeitweise sogar ein Bw gab, nicht mehr möglich gewesen.

Auch das Gleisnetz der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH (VPS) besuchten nach dem 1.11.1980 noch weitere VLV-Sonderzüge (1991, 1992 und 2008). Ebenso das LHB-Werksmuseum in Salzgitter. Das LHB-Eisenbahn-Fahrzeugbauwerk ist heute, wie auch an anderer Stelle in dieser Ausgabe vom „LBE-Express“ beschrieben, Teil des französischen Alstom-Konzerns. Das Werksmuseum ist hier heute noch vorhanden und enthält bereits seit vielen Jahren auch eine Hälfte des einstigen, von LHB gebauten LBE-Doppelstockwagens Nr. 5, die in den großzügigen Glashallen dieses Museums bestens restauriert ihren musealen Platz erhalten hat. Anders erging es dem Doppelstockwagen-Bruder Nr. 8, mit dem der VLV am 1.11.1980 das LHB-Werksmuseum in Salzgitter erstmals besuchte. Dieser ehem. LBE-Doppeldecker war damals (genau seit 1978) VLV-Fahrzeug und über seinen seinerzeit ebenfalls schon bestehenden Museumsstatus hinaus noch vollständig betriebsfähig. Das ist seit 2011 vorbei. Der ehem. LBE-Doppelstockwagen Nr. 8 ist heute ebenfalls nur noch museales Standfahrzeug. Das gehört nach VLV-Auflösung dem DB Museum und besitzt weiterhin anders als der in Salzgitter erhaltene LBE-Doppelstockwagen vollständig beide Fahrzeughälften. Während der halbe LBE-Doppeldecker im LHB-Museum wettergeschützt und sehr gut untergebracht in einer der Glashallen dieses Museums steht, hat der LBE-Doppelstockwagen beim

DB Museum in Nürnberg seinen Platz in dessen Freigelände gefunden, wo er vor Witterungs-Einflüssen völlig ungeschützt ist. Was diesem Museums-Fahrzeug alles andere als gut tut...

Die VPS-Diesellok 1103, die den VLV-Sonderzug „Grenzland-Express“ am 1.11.1980 in Salzgitter auf den dortigen Güter- und Werksbahngleisen beförderte, wurde in den 1990er Jahren ausgemustert. Die DB-Diesellok 216 093, die anschließend die Sonderzugbeförderung von Salzgitter bis Jerxheim und von dort zurück bis Braunschweig fortsetzte, wurde von der DB am 30.9.1999 ausgemustert und am 10.12.1999 bei der Firma IMM in Ebeleben verschrottet. Diese Lok wurde ursprüngl. 1966 bei den Henschel-Werken gebaut und war bei der DB im Bw Braunschweig vom 15.12.1976 bis zum 30.5.1992 beheimatet. Die Stationierung von 216-Maschinen endete in diesem Bw Ende Mai 2001. Heute sind dort nur noch Dieseltriebzüge der DB Regio AG beheimatet.

Die DB-Diesellok 212 027, die den o.a. VLV-Sonderzug von Lübeck nach Salzgitter und dann am Abend des 1.11.1980 von Braunschweig nach Lübeck wurde 1963 bei den MaK-Werken in Kiel gebaut und war anschl. rd. 20 Jahre lang im heute nicht mehr existierenden Bw Lübeck stationiert. In der Mitte der 1980er Jahre kam sie von hier ins Bw Giessen, danach ins Bw Osnabrück. Am 11.12.2001 wurde 212 027 bei der DB ausgemustert und 2003 an die französische Firma Fouchord & Renard verkauft, die sie unter der Nr. „AT 3 ATA 0623“ vor Bauzügen in Frankreich einsetzte. Ob sie dort heute noch existiert, ist an dieser Stelle nicht bekannt.

Die einst in Zonenrandnähe verlaufenden DB-Bahnlinien Lüneburg – Dannenberg und Wieren – Wittingen – Braunschweig sind heute nach wie vor DB-Strecken, werden aber nur noch von 648-Dieseltiebzügen der Firma „erixx“ befahren.

Die Bahnhöfe in Lübeck, Büchen und Helmstedt haben ihren Status als Grenzbahnhöfe 1990 verloren. Viel hat sich am Betrieb dieser Bahnhöfe inzwischen verändert. Die Vielfalt und die Betriebsabläufe einstigen Grenzzeiten sind auch hier längst Vergangenheit. Im VLV-Sonderzug „Grenzland-Express“ am 1.11.1980 war das noch absolute Utopie!

Michael Hecht





GRENZLAND-EXPRESS

- D 27071 Lübeck - Dannenberg -
Salzgitter -
E 26121 Salzgitter - Helmstedt -
Jerxheim
D 27070 Jerxheim - Braunschweig -
Lübeck

SONDERFAHRT

DES



VEREIN LÜBECKER VERKEHRSFREUNDE E. V

01.11.1980

