

VOR 45 JAHREN: MIT DEM HÜTTENFLITZER DURCH'S NIEDERSÄCHSISCHE RUHRGEBIET

Im Herbst des Jahres 1975, vor aktuell also 4-1/2 Jahrzehnten, führten die Eisenbahnfreunde Hannover e.V. (EFH) eine interessante Sonderzugfahrt auf Strecken und Gleisen der großen stahlerzeugenden und metallverarbeitenden Werke und Betriebe in und um Salzgitter und Peine durch. Genau war das am Samstag, d. 4. Oktober 1975 und für die Durchführung dieser Fahrt wurde ein sehr interessantes und zu ihrer Thematik passendes Fahrzeug eingesetzt: Der "Hüttenflitzer" der Salzgitter Eisenbahn. Bei diesem Fahrzeug handelte es sich um einen zweiteiligen Dieseltriebwagen, der zwischen 1955 und 1957 von den Linke-Hofmann-Busch-Werken (LHB) in Salzgitter-Watenstedt konstruiert und gebaut worden war. Dieser sechsachsige Triebwagen besaß einen Fahrzeugaufbau in Nirosta-Leichtmetall-Bauweise, was für die damalige Zeit als sehr zukunftsorientiert angesehen werden musste. Zwar beschäftigte sich die Deutsche Bundesbahn zur gleichen Zeit auch bereits konkret mit dem Konzept für einen vierachsigen Reisezugwagen-Typ in Nirosta-Bauart, doch hierbei handelte es sich um ein antriebsloses Fahrzeug zur Verwendung in lokbespannten Zügen des Personenverkehrs - vorzugsweise solchen des Nahverkehrs. Die Nirosta-Fahrzeug-Konzeption von LHB ging noch weiter als die der DB; denn LHB entwickelte ein Personenverkehrs-Fahrzeug, das sich mit eigener Kraft bewegen konnte - also einen Triebwagen.

LHB war in seinen Überlegungen für ein derartiges Fahrzeug durch den Bau von zwei Dieseltriebzügen in absoluter Leichtbauweise für die DB im Jahre 1953 inspiriert worden. Diese Triebzüge, die in zwei Exemplaren als VT 10 in derartiger Weise gebaut wurden und dann auch als VT 11 in gleicher Weise eine weitaus erfolgreichere Fortsetzung fanden, waren aber sämtlich für den Fern-Reisezugverkehr konzipiert. LHB wollte die Leichtbauweise nun auch auf einen Dieseltriebzug für den Personen-Nahverkehr übertragen und einen solchen mit völlig rostfreiem Edelstahl (=Nirosta) konstruieren. Was dann 1955 im LHB-Werk in Salzgitter-Watenstedt auch tatsächlich begann.

LHB beschränkte sich bei der Konstruktion und beim Bau eines Nahverkehrs-Dieseltriebzuges in Nirosta-Leichtbauweise zunächst auf ein Exemplar. Das entstand als Doppeltriebwagen, dessen beide Teile in der Mitte auf einem gemeinsamen Drehgestell der Jacobs-Bauart ruhte. Mit derartiger Konstruktion hatten die LHB-Werke bereits 1936/37 beim Bau der von ihnen hergestellten berühmten, allerdings ohne eigenen Antrieb versehenen Doppelstockzüge für die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) gute Erfahrungen gesammelt. Von diesen Doppelstockzügen übernahm man bei der Innenraumgestaltung des neuen Nirosta-Dieseltriebzuges auch die schwenkbaren Rückenlehnen für die Kunstleder-Sitzbänke. Die hatte die DB auch schon in den von ihr seit Beginn des 1950er Jahre erfolgreich beschafften Schienenbusse einbauen lassen. Der zweiteilige Triebwagen-Neubau bei LHB erhielt auch zwei der gleichen Büssing-V-10-Motoren, mit denen die DB-Schienenbusse angetrieben wurden. Die Hg. des genannten insgesamt 270 PS starken Neubaus entsprach mit 95 km/h auch der der DB Schienenbusse.

Die Wagenkästen dieses Neubaus bestanden allerdings aus nicht rostendem V2A-Edelstahl (Chromnickelstahl).

Der beschriebene Leichtbau-Dieseltriebzug in Nirosta-Stahlbauweise wurde von LHB 1957 fertiggestellt. Er stellte damals das erste deutsche Eisenbahnfahrzeug dar, das vollständig aus rostfreiem Stahl gefertigt worden war! Dieser Triebzug erhielt von LHB die dem damaligen DB-Betriebsnummern-Schema entsprechende Bezeichnung "VT 40 901". Zur eingehenden Erprobung und zum Betriebseinsatz wurde dieses Fahrzeug von der Salzgitter Eisenbahn GmbH übernommen, die ihm in ihrem Fahrzeugpark aber die Betr.-Nr. VT 1 gaben. Es war auch tatsächlich der erste Triebwagen im Rollmaterial der 1955 entstandenen Salzgitter Eisenbahn GmbH. Sie setzte ihn im öffentlichen Personenverkehr ihres weitverzweigten, immerhin 44 Strecken-Km und 109 Gleis-Km umfassenden Schienennetzes ein. 21 Km davon wurden auch von öffentl. Personenzügen benutzt, die aber vorwiegend dem Werksverkehr dienten, jedoch täglich fuhren.

In seiner silberfarbigen Nirosta-Gestaltung und in seinem geradezu utopischen Außenbild fiel der neue LHB-Triebwagen der Salzgitter Eisenbahn natürlich sofort überall in Salzgitter auf. Das Netz dieser Eisenbahn erstreckte sich durch diese gesamte, sehr weitläufige Stadt, die Mitte der 1970er Jahre über ein Gesamtgebiet von 213 qkm, 31 in sich jeweils abgeschlossene Stadtteile und 120.000 Einwohner verfügte. Das alles auf Deutschland's größtem Eisenerzlager (2,5 Milliarden Tonnen).

Hier rollte nun ab 1957 der neue LHB-Dieseltriebzug in seinem "Silber-Outfit", der sich bei der Bevölkerung im Ruhrgebiet von Niedersachsen und seinen Fahrgästen schnell großer Beliebtheit erfreute. Die Salzgitter Eisenbahn veranstaltete deshalb ein Preisausschreiben, in dem ein Name für ihr nun so bekanntes und beliebtes Fahrzeug gesucht wurde. Hieraus ging die Bezeichnung "Hüttenflitzer" als Sieger hervor, die der o.a. Nirosta-Dieseltriebzug künftig an den Längsseiten seiner Edelstahl-Wagenkästen als Namen zeigte.

Außerhalb von Salzgitter zeigte man in der Eisenbahn-Fachwelt an diesem Dieseltriebzug allerdings nur wenig Interesse. Bei der Deutschen Bundesbahn konzentrierten sich die Prioritäten hinsichtlich der Entwicklung von Personenverkehrs-Fahrzeugen in Leichtmetall-Bauweise unter Verwendung von Nirosta-Edelstahl auf motorlose Vierachs-Wagen, die dann ab 1959 auch in sehr großen Stückzahlen gebaut und in Dienst gestellt wurden. Diese Wagen erlangten als "Silberlinge" Berühmtheit und allerletzte Exemplare von ihnen sind in umgebauter und modernisierter Form noch heute im Einsatz.

Auch Auslands-Bahnverwaltungen beobachteten den "Hüttenflitzer" nur wenig und den deutschen Privatbahnen erschien er wohl als etwas zu utopisch und überdimensioniert, zumal bei vielen nichtbundeseigenen Bahnen langsam eine Entwicklung eintrat, die eine überwiegende Stilllegung des Personenverkehrs auf der Schiene zur Folge hatte. Bei der DB genoss zudem im Personen-Nahverkehr noch der lokbespannte Zug Priorität. Der Nirosta-Dieseltriebwagen VT 40 901 der Salzgitter Eisenbahn blieb dadurch ein absolutes Einzelstück auf eigenen Gleisen dieser Bahn.

Unabhängig davon vermittelte der "Hüttenflitzer" seinem Hersteller LHB wichtige Erfahrungen und Erkenntnisse für die Konstruktion und den Bau von weiteren Schienenfahrzeugen in Leichtbauweise mit Nirosta-Stahl.

Auf dieser Grundlage entstanden z.B. in derartiger Bauweise bei LHB größere Serien an U-Bahn-Zügen für die Hamburger Hochbahn AG (HHA) und später auch für die U-Bahn in Amsterdam. Und ab Mitte der 1970er Jahre baute LHB dann zweiteilige Eisenbahn-Dieseltriebwagen für die Eisenbahn-Aktiengesellschaft Altona - Kaltenkirchen - Neumünster (AKN) und andere Privatbahnen in der Bundesrepublik sowie auch in Österreich.

Zu dieser Zeit war es um den "Hüttenflitzer" in Salzgitter bereits schon wieder recht still geworden. Die Konkurrenz des privaten PKW's machte sich auch im Personenverkehr der Salzgitter Eisenbahn GmbH immer mehr bemerkbar. Als Folge dieser Entwicklung trennte sich dieses Unternehmen am Ende der 1960er Jahre völlig von den lokbespannten Zügen und kaufte sich bei der DB 1968 und 1969 zwei gebrauchte Schienenbusse der Baureihe 795, mit denen künftig der Hauptteil des Schienen-Personenverkehrs dieses Unternehmens abgewickelt wurde. Seinen Dampflokeneinsatz hatte es zwischen 1960 und 1965 bereits völlig aufgegeben. Für den umfangreichen Güterverkehr standen nun insges. 70, fast alle bei LHB gebaute Diesellokomotiven zur Verfügung und im (vor allem werksbezogenen) Güterverkehr waren 1.000 Wagen vorhanden.

Am 1.10.1971 wurde die Salzgitter Eisenbahn GmbH mit der benachbarten Peine-Ilseder Eisenbahn (PIE) zu den künftigen Verkehrsbetrieben Peine-Salzgitter GmbH (VPS) zusammengelegt. Ins VPS-Rollmaterial gelangte durch diese Fusion auch der aus Tagen des 1969 aufgegebenen PIE-Personenverkehrs übriggebliebene MAN-Schienenbus VT 1, der seine Betriebsnummer behielt, so daß es bei den VPS gleich zwei Dieseltriebwagen mit der Nr. VT 1 gab: Den MAN-Schienenbus der ehem. PIE und den "Hüttenflitzer" der ehem. Salzgitter Eisenbahn. Beide Triebwagen kamen aber nur noch selten zum Einsatz. Der VPS-Personenverkehr beschränkte sich auf die alten Strecken d. Salzgitter Eisenbahn und wurde vorwiegend bei immer spärlicher werdenden Fahrgastzahlen mit den beiden von der Salzgitter Eisenbahn übernommenen ex-DB-Schienenbussen abgewickelt.

Am 21.3.1976 gaben die VPS dann auch den Schienen-Personenverkehr in Salzgitter auf. Die beiden ehem. DB-Schienenbusse wurden danach verschrottet und der legendäre "Hüttenflitzer" 1979 nach Italien verkauft. Den MAN-Schienenbus aus alten PIE-Bestand übernahm 1986 die Museumsbahn im nicht weit von Salzgitter entfernten Klein Mahner in ihre Fahrzeugsammlung. Auf den Privatbahnstrecken in Salzgitter und Peine rollten nach dem März 1976 planmäßig nur noch Güterzüge; wenngleich die auch in großem Umfang.

Als nun die Eisenbahnfreunde Hannover e. V. am 4.10.1975 weite Bereiche der o.a. Strecken in Sonderzugfahrt bereisten, fuhren hier in Salzgitter immer noch wenige Personenzüge, für deren Fahrt der „Hüttenflitzer“ aber nur noch wenig verwendet wurde. So stand er denn auch problemlos für die o.a. Exkursion zur Verfügung. Die hatte ihren Ausgangspunkt im VPS-Bahnhof Salzgitter-Finkenkuhle, der seinen Platz in unmittelbarer Nähe des an der DB-Strecke Braunschweig – Salzgitter=Ringelheim gelegenen Bahnhofes Salzgitter Bad hatte. Im o.a. VPS-Bhf. begann der gut besetzte „Hüttenflitzer“ die EFH-Sonderzugfahrt um 9.50 Uhr und brummte von hier auf interessanten VPS-Gleisen über Salzgitter-Gebhardshagen, Salzgitter-Watenstedt und Salzgitter-Drütte bis nach Salzgitter-Bedingen, wobei man unterwegs gute und umfangreiche Eindrücke von den riesigen Werksanlagen in Salzgitter mit ihren weitverzweigten Gleisanschlüssen vermittelt bekam.

Auch Plan-Personenzügen wurde hier begegnet; lange sollten sie nicht mehr rollen. In Salzgitter-Beddingen verließ der „Hüttenflitzer“ zur Fortsetzung der beschriebenen EFH-Sonderzugfahrt das VPS-Streckennetz und setzte diese bis ins benachbarte Peine auf der DB-Bahnverbindung Braunschweig – Hannover fort, die sich zum Fahrtzeitpunkt in ihrer Umstellung auf elektrischen Fahrbetrieb befand. Die Fahrt mit dem VPS-Dieseltriebzug „Hüttenflitzer“ von Salzgitter-Beddingen nach Peine auf DB-Gleisen bedeutete zweifellos einen Höhepunkt der EFH-Sonderzugfahrt am 4.10.1975. Auf derartigen Gleisen kam dieses Fahrzeug kaum mal zum Einsatz, wie ja zum Fahrtzeitpunkt die Fahrt von nicht zur DB gehörenden Triebfahrzeugen auf DB-Gleisen anders als heute eine Besonderheit darstellte. In unseren Tagen wird ein sehr großer Teil des Personenverkehrs der DB-Bahnverbindung Braunschweig – Hannover planmäßig mit Fahrzeugen bewältigt, die nicht zur DB gehören. Vor 45 Jahren wagte man an so etwas aber noch nicht mal ansatzweise zu denken und genoß entsprechend das absolute „Highlight“ über DB-Kurs im VPS-Triebwagen „Hüttenflitzer“ von Salzgitter nach Peine zu brummen.

In Peine wechselte dieser Triebwagen dann wieder auf VPS-Gleise zurück und befuhr die alte Strecke Peine – Ilseder Eisenbahn, die ihre Bedeutung vor allem durch die große Ilseder Stahlhütte erhalten hatte und zeitweilig sogar über ein zweites Gleis verfügte. Der Güterzugverkehr war hier zuweilen so stark, daß er keinen Platz für Personenzüge ließ. Die verschwanden dann aber zwischen Peine und Ilsede ohnehin im Planbetrieb 1969, so daß der „Hüttenflitzer“ hier schon deshalb am 4.10.1975 eine Besonderheit darstellte, als er im Rahmen der EFH-Sonderfahrt an den ebenfalls großen Werks- und Hüttenanlagen in Ilsede vorbei rollte. Weiter ging es von hier aus auf VPS-Gleis weiter nach Süden und durch den Ort Lengede hindurch, der 1963 weltweite Schlagzeilen durch ein tragisches Grubenunglück machte. Im benachbarten Broistedt überquerte der „Hüttenflitzer“ das Gleis der DB-Strecke Braunschweig – Hildesheim und erreichte wenig später in Engelnstedt das Netz der alten Salzgitter Eisenbahn, das an dieser Stelle mit dem ehemaligen PIE-Netz verbunden war. Von Engelnstedt brummte der „Hüttenflitzer“ dann noch über Salzgitter-Salder und Salzgitter-Calbrecht nach Salzgitter-Finkenkuhle, wo die beschriebene, bei bestem Herbstwetter durchgeführte Sonderzugfahrt der Eisenbahnfreunde Hannover quer durch Niedersachsens Ruhrgebiet hindurch am Nachmittag des 4.10.1975 ihr gelungenes Ende fand.

Die Werkanlagen der Firma Linke-Hofmann-Busch (LHB) in Salzgitter-Watenstedt sowie das hier befindliche, damals noch ziemlich junge und nicht öffentl. LHB Werksmuseum an dieser Stelle mit seinen histor. Schienenfahrzeugen wurde im Verlauf der o.a. Fahrt nicht besucht. Dafür aber das große VPS-Betriebswerk in Salzgitter-Hallendorf, in dem es interessante Diesellokomotiven zu sehen gab.

Eisenbahnfreunde-Sonderzüge bereisten und besuchten das VPS-Gleis- und Streckennetz auch nach der beschriebenen, am 4.10.1975 durchgeführten EFH-Fahrt immer mal wieder. Es handelte sich dabei um Sonderzüge verschiedenster Veranstalter.

Der in Lübeck ansässige Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V. (VLV) ließ gleich mehrere Sonderzüge von Lübeck aus (1980, 1991 und 2007) nach Salzgitter und auf das VPS-Netz rollen.

Teilweise erreichten dabei auch der bis 2011 vom VLV erhaltene hist. LBE-Doppelstockwagen Nr. 8 und die einst in Lübeck gepflegte DB-Museums-Diesellok V 200 007 dieses Netz, wo im Rahmen der VLV-Sonderzug-Gastspiele auch immer mal wieder das LHB-Werksmuseum besucht wurde. Die aktuell bislang letzte Sonderzug-Exkursion auf VPS-Gleisen veranstaltete am 9.11.2019 die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte (DGEG), die hierfür einen historischen Esslinger Dieseltriebwagen aus Braunschweig einsetzte. Eines hatten die Eisenbahnfreunde-Sonderzug-Exkursionen auf dem VPS-Netz nach dem 4.10.1975 alle gemeinsam: Der Dieseltriebwagen „Hüttenflitzer“ kam (leider) niemals wieder für eine derartige Exkursion zum Einsatz !!!

Nachdem die VPS am 21.3.1976 den Personenverkehr auf der Schiene aufgegeben hatten, verkauften sie den o.a. Dieseltriebwagen 1979 an den italienischen Fahrzeughändler Bulfoni in Udine (Italien). Der veräußerte diesen Triebwagen dann an die Regionalbahn-Gesellschaft „SA Torinese Travi Intercomunal“ (SATTI) im nord-italienischen Turin. Schon im Febr. 1981 war der vorherige VPS-„Hüttenflitzer“ in versch. Güterzügen von Salzgitter nach Italien überführt worden. Bevor das Fahrzeug hier ab 1983 in dem auf d. Turiner Vorortbahn-Verkehr konzentrierten SATTI-Betrieb zum Einsatz kam, wurden an ihm verschiedene Umbauten für diesen Betrieb durchgeführt. So verlor der einstige „Hüttenflitzer“ 28 Sitzplätze, da seine Führerstandbereiche vergrößert wurden. Außerdem verschwand seine bisherige „silberne“ Nirosta-Außenhaut im Dachbereich unter einer elfenbeinfarbenen Neulackierung. Die Fahrzeugschürze erhielt einen roten Anstrich, während im Rest die Nirosta-Optik erhalten blieb. Derart verändert setzte SATTI den ex-Hüttenflitzer unter der Betriebsnr. D 51 ein. Dieses auf der Bahnlinie Turin – Rivarolo. Ab 1992 kam der SATTI-Triebwagen D 51 aber nur noch gelegentlich zum Einsatz und 2004 wurde er vollständig abgestellt. Dieses in Pont-Canavese, wo ihn schließlich auch VPS-Mitarbeiter wieder entdeckten. Der ehemalige „Hüttenflitzer“ befand sich zu diesem Zeitpunkt in keinem guten Zustand. In dieser Situation kauften die VPS ihren ehemaligen Zweiteiler-Triebwagen aus Italien zurück. Am 19.10.2011 wurden seine beiden Fahrzeughälften mit zwei Schwertransportern auf dem Straßenweg von Italien nach Salzgitter zurück gebracht.

Hier schloss sich bei LHB in Salzgitter-Watenstedt eine gründliche Aufarbeitung und Außen-Restaurierung des einstigen VT 40 901 an. Er wurde äußerlich wieder völlig in den Zustand seiner Indienststellung im Jahre 1957 zurück versetzt. Eine betriebsfähige Wiederherrichtung dieses Triebwagens, der nun wieder äußerlich der einstige „Hüttenflitzer“ war, unterblieb aus Kostengründen leider. Immerhin äußerlich wieder hergestellt erhielt der „Hüttenflitzer“ nach seiner Aufarbeitung 2016 seinen Platz auf einem Gleisstück hinter dem VPS-Verwaltungsgebäude in Salzgitter-Hallendorf und erinnert dort seither als Museums-Standfahrzeug an die Zeit des Personenverkehrs bei der „Salzgitter Eisenbahn“.

Sehr schade ist, daß dieser interessante Triebwagen nicht wieder zum betriebsfähigen Fahrzeug wurde. Für Sonderfahrten wäre sein Einsatz sicher sehr interessant geworden und wahrscheinlich auch oft genutzt. Und bemerkenswert ist es ebenfalls, daß der „Hüttenflitzer“ als Museumsfahrzeug von den VPS erhalten wird und nicht vom Erbauer und Konstrukteur dieses Triebwagens in dessen Werksmuseum in Salzgitter-Immendorf.

Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Bau des „Hüttenflitzer`s“ zogen und verwendeten LHB-Werke in Salzgitter immer wieder. Auch noch für die Fertigung von Dieseltriebzügen in nunmehr sehr großen Stückzahlen in den 2000er Jahren. Fahrzeuge nach Art und mit den Konstruktions-Merkmalen des „Hüttenflitzer`s“ wurden durch die veränderten Gegebenheiten im deutschen Eisenbahn-Personenverkehr plötzlich in großer Zahl rasch benötigt. LHB entwickelte in dieser Situation seinen äußerst erfolgreichen Dieseltriebzug vom Typ LINT und fertigte ihn in sehr großen Stückzahlen. Das bis heute. Der „Hüttenflitzer“ bildet zweifellos einen konstruktionsmäßigen „Urahn“ der LINT-Züge. LHB schwebte ein weitreichender Einsatz derartiger Züge bereits 1955 vor. Die Zeit war damals dafür aber noch zu früh. Es mußte noch lange bei Visionen und den „Hüttenflitzer“ als Unikat bleiben.

Seit 1998 gehören die LHB-Werke in den Salzgitter-Stadtteilen Watenstedt und Immendorf zum französischen Alstom-Konzern und firmieren aktuell als „LHB-Alstom GmbH“. Dieses Unternehmen ist immer noch ein führender und bedeutender Hersteller von Eisenbahn-Fahrzeugen. An die bis ins Jahr 1839 zurück reichende LHB-Geschichte erinnert immer noch das LHB-Werksmuseum, das ab dem Beginn der 1960er Jahre am Firmensitz in Salzgitter-Watenstedt entstand. Es beherbergt in seinen gläsernen Hallen insgesamt 13 verschiedene Schienenfahrzeuge aller Art und verschiedenster Baujahre, die alle von LHB-Werken in Breslau (bis 1945) und Salzgitter (ab 1950) gebaut wurden = Lokomotiven, Triebwagen und Wagen der Eisenbahn (einschl. Salonwagen und der Hälfte eines der legendären LBE-Doppeldecker!) sowie Straßenbahnwagen (aus Berlin und Hamburg), S-Bahn-Wagen und Spezialfahrzeuge. Als LHB von Alstom übernommen wurde, hörte man häufig und immer wieder von einer völligen Schließung des LHB-Werksmuseums und Auflösung seiner Fahrzeugsammlung, die dann aber glücklicherweise doch nicht realisiert wurde. Allerdings ist dieses Museum der Öffentlichkeit nach wie vor leider nicht zugänglich.

Salzgitter und Peine bilden heute nach wie vor bedeutende Standorte zur Herstellung von High-Tech-Edelstahl in höchster Qualität. Die dazu gehörenden Betriebe werden weiterhin von einem engmaschigen Eisenbahn-Gleisnetz erreicht, das auch in unseren Tagen nicht zum DB-Netz gehört, sondern zum Unternehmen "VPS Infrastruktur GmbH" (VPSI). Das entstand 2005, als die Verkehrsbetriebe Peine - Salzgitter (VPS) ihre Strecken und Anlagen in eine eigene Gesellschaft, eben die VPSI ausgliederten und künftig "nur" noch als EVU-Betrieb tätig blieben. Das VPSI-Netz umfaßt aktuell 84 Strecken-Km und 155 Gleis-Km und reicht vom Südosten der Stadt Salzgitter bis nach Peine im Nordwesten. Planmäßiger Personenverkehr findet auf den Strecken und Gleisen d. VPSI weiterhin nicht statt.

Diese Strecken und Gleise sind in Salzgitter-Beddingen, Salzgitter-Vosspass, Peine und Broistedt mit dem Netz der DB Netz AG verbunden.

Auf deren Strecken und Gleisen vollzieht sich auch der heutige Schienen-Personenverkehr im Gebiet der Stadt Salzgitter.

Die Verkehrsbetriebe Peine - Salzgitter GmbH (VPS) sind wie schon erwähnt heute ausschl. EVU-Betrieb und verfügen aktuell über rd. 60 Lokomotiven, von denen bis auf 2 Elektrolokomotiven, alle Dieselmotoren sind.

Von denen sind rd. 50 Lokomotiven solche für den überwiegenden Rangiereinsatz und Werkbahnzwecke in Salzgitter und Peine.

Nachdem bis in die 1970er Jahre hinein die LHB-Werke als dominanter Diesellok-Lieferant für die VPS fungierte, kamen in den 1980er Jahren auch Krauss-Maffei-Maschinen hinzu. Zwischen 1992 und 2000 lieferte die Firma Gmeinder acht größere Drehgestell-Diesellokomotiven an die VPS, die schließlich noch um vier Vossloh-Maschinen des Typs G 1700 ergänzt wurden. Ab 2011 wurden hier 40 neue Lokomotiven des Typs G 6 von Vossloh fabrikneu als Ersatz für die veralteten LHB- und Krauss-Maffei-Maschinen in Dienst gestellt.

Die VPS-Diesellokomotiven von Gmeinder sowie vom Vossloh-Typ G 1700 befördern ebenfalls die Stahl-Transportzüge, die zwischen Salzgitter und Ilsenburg im benachbarten Harzrand-Gebiet pendeln und dabei auch DB-Gleise benutzen. Die einst auf DDR-Gebiet gelegene Stahlhütte in Ilsenburg wurde nach 1990 vom Salzgitter-Konzern übernommen und bald fuhren hierher danach auch die o.a. Stahl-Pendelzüge. Dadurch bewegen sich VPS-Diesellokomotiven auch auf DB-Gleisen, was ebenfalls für die beiden VPS-Elektromaschinen der Baur. 185 gilt. Die VPSI-Gleise sind nicht für elektrischen Betrieb eingerichtet und der größte Teil des VPS-Lokeinsatzes konzentriert sich auf diese Gleise. Außer über Lokomotiven verfügen die VPS auch über rd. 1.600 Güterwagen. In Salzgitter-Hallendorf existiert nach wie vor eine große VPS-Betriebswerkstatt und auf dem VPSI-Gleisen vollzieht sich nach wie vor umfangreicher Werkbahnverkehr.

Der ist hier heute noch genauso interessant wie vor 45 Jahren, als man ihn im Rahmen und Verlauf der beschriebenen EFH-Sonderzugfahrt am 4.10.1975 erleben konnte. Damals sogar noch im legendären "Hüttenflitzer".

Der Berichterstatter nahm an dieser schönen und unvergessenen Fahrt vor 4 1/2 Jahrzehnten teil und um damals von Lübeck nach Salzgitter zu gelangen, benutzte er am 4.10.1975 die folgenden Plan-Reisezüge der Deutschen Bundesbahn:

Abfahrt	Zug Nr.	Gesamt Zuglauf	Benutzte Strecke	Tfz. auf dieser Strecke	Bw
05.08	E 3001	Lübeck Hbf - Hamburg Hbf	Lübeck Hbf - Hamburg Hbf	220 050	Lübeck
06.05	D 283	Hamburg - Mittenwald	Hamburg Hbf - Celle	103 186	HH-Eidelst.
07.51	E 2075	Celle - Frankft./Main	Celle - Hildesheim Hbf	110 464	HH-Eidelst.
08.20	Nt 5679	Hildesheim - Goslar	Hildesh. Hbf - Salzg.-Ringelh.	515 566	Hildesh.
09.03	Nt 6015	Sz Ringelh-Salzgitter Bad	wie Ges. Zuglauf	VT 11	Hornbg.

Beim Triebwagen, der im Kurs des Nt 6015 von Salzgitter-Ringelheim nach Salzgitter Bad fuhr, handelte es sich um den MAN-Schienenbus VT 11 der Verkehrsbetriebe Hornburg (VH). Deren Triebwagen (sämtlich MAN-Schienenbusse) absolvierten damals Auftragsfahrten für die DB. Das unter anderem auch im Pendelzug-Betrieb zwischen Salzgitter-Ringelheim - Salzgitter Bad, den es in damaliger Form heute nicht mehr gibt. Genauso wenig wie die VH.

Heute fahren durch Salzgitter hindurch im planmäßigen Eisenbahn-Personenverkehr nur noch die Dieseltriebzüge der DB Regio im RE-Gesamt-Zuglauf Braunschweig - Salzgitter - Herzberg/Harz und umgekehrt sowie nach Salzgitter-Lebenstedt. Salzgitter-Ringelheim wird darüber hinaus von den Dieseltriebzügen der Firma Erixx berührt, die von Hannover zum Harz und umgekehrt fahren. Alle Dieseltriebzüge, die durch Salzgitter rollen, sind solche, die beim dortigen LHB-Werk gebaut wurden und konstruktionsmäßig auch Ursprungselemente vom LHB-"Hüttenflitzer" in sich tragen.

Von dessen Sonderzugfahrt am 4.10.1975 kehrte der Berichterstatter mit den folgenden Bundesbahn-Planzügen nach Lübeck zurück:

<i>Abfahrt</i>	<i>Zug Nr.</i>	<i>Gesamt-Zuglauf</i>	<i>Benutzte Strecke</i>	<i>Tfz auf dieser Strecke</i>	<i>Bw</i>
16.40	Et 3545	Kreisensen - Braunschweig	Salzgitter Bad - Braunsch. Hbf	913 016	Braunschweig
18.25	E 3234	Kreiensen - Hamburg	Braunsch. Hbf - HmbHbf	220 019 bis Lbg. 103 004 ab Lbg.	Lübeck Hmb-Eidelst.
22.30	E 3092	Hamburg Lübeck	Hamburg Hbf - Lübeck Hbf	220 050	Lübeck

Von Salzgitter bis Braunschweig wurde dabei in einem 613/913-Dieseltriebzug gefahren und damit in einem ehem. Fernverkehrs-Fahrzeug (VT 08). Von Braunschweig bis Hamburg ging es dann im Fern-Eilzug E 3234, der bis Uelzen auf Nebenbahn-Weg durch die östl. Lüneburger Heide rollte und von ehem. Expresszug-Lokomotiven (V 200 bis Lüneburg, Vorserien E 03 ab dort) gezogen wurde. Heute gibt es keine umsteigefreien Zugverbindungen mehr von Braunschweig nach Hamburg.

Auf die beschriebene Weise waren auch schon An- und Abreise nach/von Salzgitter am 4.10.1975 reizvolle Erlebnisse und bemerkenswerte Exkursionen mit interessanten Fahrzeugen. Auch das ist unvergessen.

Michael Hecht

Vor dem Beginn d.
am 4.10.1975 (SA)
von den Eisen-
bahnfreunden Han-
nover e. V. (EFH)
veranstalteten
Fahrt auf dem
VPS-Gleisnetz,
deren Sonderzug
im VPS-Bhf.
Salzgitter Fin-
kenkuhle abfuhr,
konnte der Be-
richterstätter
u. Autor dies-
es Rückblickes
im benachbarteⁿ
DB-Bhf. Salzit-
ter Bad noch d.
dortigen Aufent-
halt vom DB-
Planzug E 2163
(Kreiensen -
Braunschweig)
erleben, der zum
Fahrzeitpunkt
4.10.1975 von
einer der da-
mals im Bw
Braunschweig
stationierten
DB-Dieselloko-
motiven der
Baur. 220 be-
fördert wurde.

Am genannten
Tag oblag diese
Aufgabe der Ma-
schine 220 078,
die auf den
neben stehenden
Bildern am
4.10.1975 mit

dem o. a. Zug im
Bhf. Salzgitter
Bad zu sehen ist.
Bei der Ausfahrt
aus diesem Bhf.
fuhr dieser Zug
mit seiner
'V200' an der
Zugeneinheit vorbei,
die seinerzeit vor
allem mo-fr im da-
maligen Pendel-
Personenzugdienst
Salzgitter Bad -
Salzg.-Ringelheim
u. im Personenzug-
dienst der Strecke

Salzgitter Bad -
Börßum eingesetzt
war.

Den Pendelzugbetrieb Salz-
gitter Bad-Salzg.-Ringel-
heim wurde in den 1980er
Jahren eingestellt.

Fotos: Michael Hecht.



Bei dieser Pendelzug-Einheit handelte es sich
um eine Fahrzeug-Garnitur, die aus einer DB-
Kleinlok der Baureihe 323 und zwei DB-Dreiach-
ser Umbauwagen bestand und die auf dem unte-
ren Bild in Abstellpause im Bhf. Salzgitter
Bad zu sehen ist. Die Wagen verfügten über
Ofenheizung, da eine Zugbeheizung durch die
befördernde Köf-Diesellok nicht möglich war.
Der Einsatz d. bschriebenen u. oben abgebilde-
ten Kleinlok-Kurzpersonenzuges in Salzgitter
und nach Börßum wurde bald nach Aufnahme des
o. a. Bildes, nämlich Anfang 1976, beendet.
Der ebenfalls E 2163 enthielt auch einen
Mittleinstiegs-Wagen, der sich bereits in d.
damals noch recht neuen beige-blauen Farbgeb,
präsentierte. Ab Salzgitter Bad befuhr dieser
Zug die Bahnlinie nach Salzgitter Drütte, die
erst im Juni 1956 eröffnet wurde und den
Schienenweg vom westl. Vorharz (von Herzberg,
Seesen u. Kreiensen) nach Braunschweig verkürzte.

Die Sonderfahrt,
die die Eisenbahn-
freunde Hannover
e. V. (EFH) auf VPS-
Gleisen am

4.10.1975 ab

Salzgitter durch-
führten, begann
(wie schon an ande-
rer Stelle erwähnt
im VPS-Bahnhof
Salzgitter Finken-
kuhle, der seinen
Platz in der Nähe
vom DB-Bhf. Salz-
gitter Bad besaß.
Im genannten VPS-
Bhf wartete am
Morgen des

4.10.1975 d. VPS-
Glieder-Diesel-
triebzug VT 1 auf
die Fahrgäste, die
er in Sonderzug-
fahrt über die
VPS-Gleise beör-
dern sollte. Die
beiden oberen der
neben stehenden
Bilder zeigen den
auch als 'Hütten-
flitzer' bekann-
ten u. bezeichne-
ten o. a. VPS-

Triebzug vor Be-
ginn der EFH-Fahrt
am Vormittag des
4.10.1975 im Bhf.
Salzgitter Finken-
kuhle. Nach dem
Ende des planm.
VPS-Personenver-
kehrs im März 1976
verschwanden die
Anlagen dieses
Bahnhofes. Der
VPS-Triebzug VT 1
zeigte seinen

Namen und den Ver-
lauf der Haupt-
strecke des VPS-
Personenverkehrs
in Salzgitter an
seinen äußeren
Nirostastahl-
Längsseiten, wie
es auch dem unte-
ren Bild zu sehen ist.



Fotos: Michael Hecht.



Von Salzgitter Finkenkuhle fuhr der EFH-Sonderzug am 4.10.1975 auf dem VPS-Gleisnetz zunächst bis in das Gelände der Linke-Hofmann-Busch-Werke (LHB) in Salzgitter-Watenstedt, wo das Fahrzeug dieses Sonderzuges, der Triebzug VT 1 der VPS zwischen 1955 und 1957 konzipiert und gebaut wurde. Die obigen Bilder zeigen den o. a. Sonderzug im Gelände des 'Hüttenflitzer'-Herstellerortes. Zur Zeit seines Aufenthaltes waren hier auch Reisezugwagen zu sehen, die bei den LHB-Werken für eine Eisenbahn in Übersee gebaut worden waren und auf ihre Auslieferung und ihren Transport zum künftigen Einsatzgebiet warteten.

Fotos: Michael Hecht.

Neben dem LHB-Werks-
gelände besuchte der
EFH-Sonderzug am
4.10.1975 in Salz-
gitter auch das
dortige VPS-Betr.-
Werk in Salzgitter-
Hallendorf, wo er
auf dem oberen der
obigen Bilder links
zu sehen ist. Außer
ihm hielten sich
dort in ihrer
Betriebs- und
Einsatzpause viele
VPS-Diesellokomo-
tiven auf, bei de-
nen es sich sämtl.
um bei den LüB-
Werken in Salz-
gitter gebaute
Maschinen handel-
te. Die sind hier
heute alle ver-
schwunden und
wurden durch neue
Maschinen des Fa-
brikates Vossloh
aus Kiel ersetzt.
Bei d. LHB-Werken
werden keine
Lokomotiven mehr
gebaut. Wohl aber
nach wie vor
Wagen und
Triebzüge.

Das mittlere Bild
zeigt den Innen-
raum der einen
Hälfte vom VPS-
'Hüttenflitzer'
während d. EFH-Sonderfahrt
am 4.10.1975. Die Sitzbänke ver-
fügten über schwenbare und um-
legbare Rückenlehnen, wie sie
auch die Sitzbänke der ebenfalls
bei d. LHB-Werken gebauten Doppel-
stockwagen der ehem. Lübeck-
Büchener Eisenbahn besaßen. Der
Innenraum von einem dieser Wagen
ist mit seinen Sitzbänken, auf-
genommen im Jahre 1974, auf dem
unteren Bild zu sehen.

Fotos: Michael Hecht.



Nach den Besuchen in Salzgitter-Watenstedt (LHB) u. S Salzgitter-Hallendorf (VPS-Betriebswerk)

kehrte d. EFH-Sdzg. am 4.10.1975 zum Bhf. Salzgitter Erzvorbereitung zurück, von dem aus er nach Salzgitter-Beddingen weiter rollte. Im Bhf. Salzgitter Erzvorbereitung legte der 'Hüttenflitzer' d. VPS vor

Fortsetzung seiner Sonderzugfahrt noch einen

Halt ein, was auch das obere der neben stehenden Bilder zeigt. Hier be-

gegnete der EFH-Sonderzug auch dem zum Fahrtzeitpunkt noch prakti-

zierten VPS-Plan-Personenverkehr, der damals mit ehem. DB-Schienen-

bussen (Baur. 795) durchgeführt wurde, von denen die VPS zwei Fahr-

zeuge besaßen. Eines von ihnen, den VT 2 d. VPS, zeigt d. mittlere Bild als Zug Nr. 35 nach Salzg. Finkenkuhle am 4.10.1975 im Bhf. Salzgitter Erzvorbereitung. Von hier aus be-

fuhren VPS-Personenzüge auch eine kurze Strecke auf VPS-Gleis bis nach Salzgitter-

Lebenstedt Nord. Auf d. pendelte am 4.10.1975 der 2. ex-DB-Schienenbus d. VPS (dortige Nr. VT 3) der auf dem unteren Bild im Hintergrund rechts zu sehen ist.



Der VPS-Personenverkehr auf der Schiene endete am 21.3.1976. Die Schienenbusse VT 2 + VT 3 d. VPS wurden danach ausgemustert und 1980 verschrottet.

Fotos: Michael Hecht.



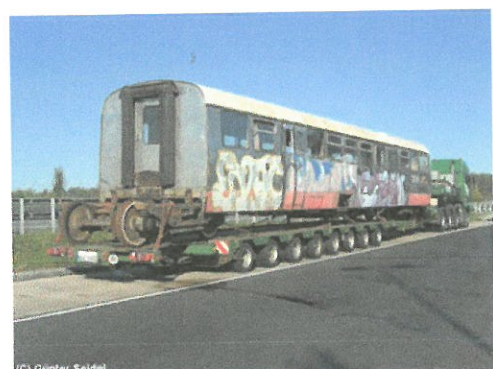
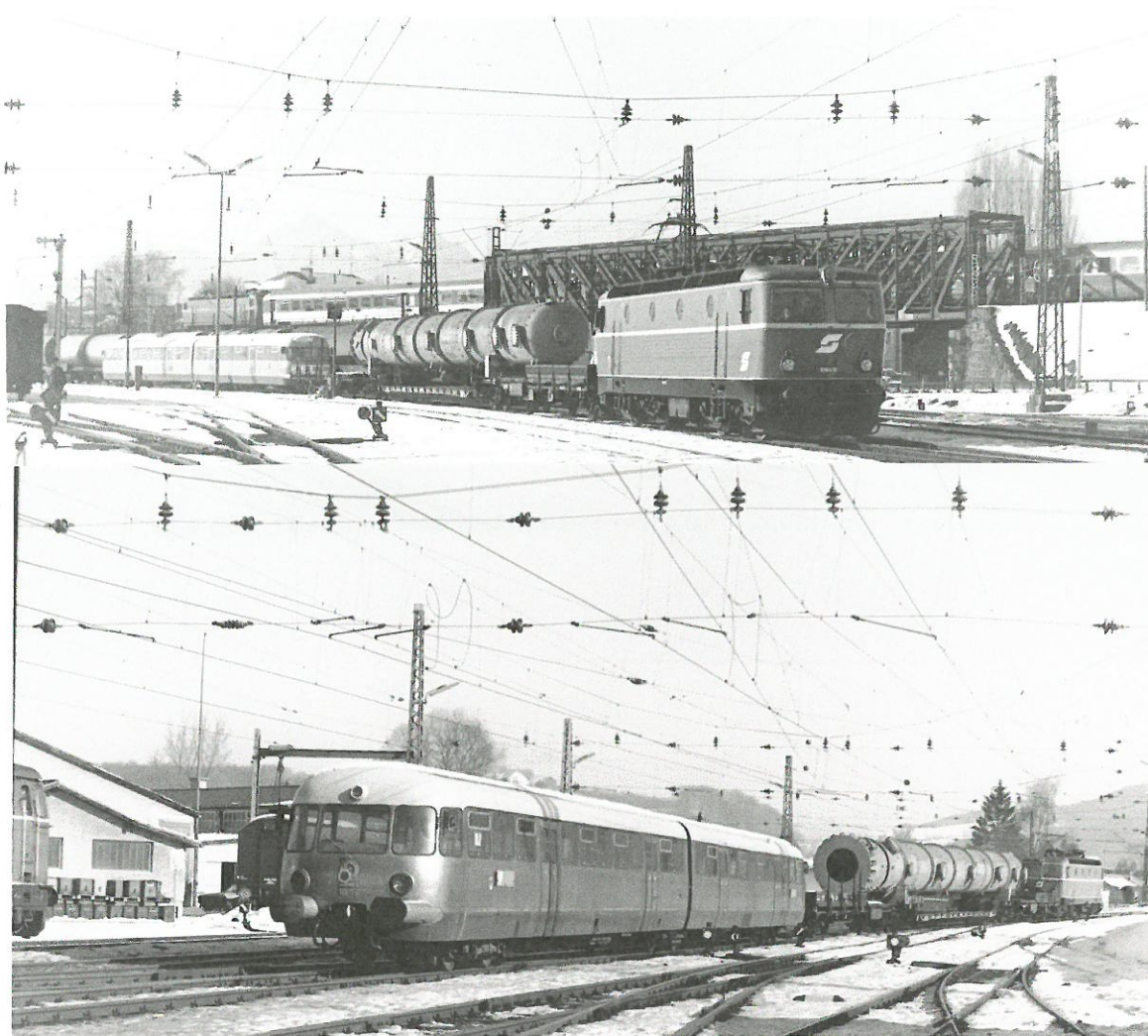
Das obere der obigen Bilder zeigt den VPS-Dieseltriebzug VT 1 im Verlauf der beschriebenen und abgebildeten EFH-Sonderzugfahrt am 4.10.1975 im DB-Bhf. Gr. Gleidingen, in dem sich nach bis hierher gemeinsamer Strecke vom nahen Braunschweig her die Bahnlinien Braunschweig-Hannover und Braunschweig-Hildesheim trennen. Der o.a. VPS-Triebzug bot in diesem Bhf. ein seltenes Bild, weil sich sein Einsatz sonst nur auf die heimischen VPS-Gleise im benachbarten Salzgitter beschränkte. Der Bhf. Gr. Gleidingen befand sich zum Aufnahmezeitpunkt in Umstellg. auf elektr. Fahrbetrieb, der von Lehrte und Hildesheim aus nach Braunschweig im Mai 1976 eröffnet wurde. Im Oktober 1975 beherrschte hier noch auch im Planverkehr die Dieseltraktion den Betrieb und links ist der Eilzug E 1838 (Braunschweig-Hildesheim-HGameln-Löhne-Herford) mit einer 216-Diesellok des Bw Braunschweig und Vierachser-Umbauwagen in Gr. Gleidingen zu sehen. Der EFH-Sonderzug fuhr von hier auf DB-Glößen bis ins benachbarte Peine weiter und wurde dabei unterwegs in Vechelde vom D 246 (Warschau-Paris) überholt, was das untere Bild zeigt. Den D 246 beförderte am 4.10.1975 von Helmstedt bis Hannover die DB-Diesellok 220 059 vom Bw Braunschweig. Der EFH-Sonderzug verließ in Peine wieder das DB-Streckenetz und kehrte auf VPS-Gleisen nach Salzgitter zurück. Fotos: Michael Hecht.

Nach Teilnahme an der EFH-Sonderzugfahrt auf dem VPS-Streckennetz fuhr der Berichterstatter von Salzgitter aus nach Schlesw.-Holst. zurück und benutzte ab Braunschweig den Eilzug E 3234 (Kreiensen-Hamburg mit Kurswagen nach Kiel), den am Tag dieser Sonderfahrt-Teilnahme, dem 4.10.1975, die Diesellok 220 019 (Bw Lübeck) bis Lüneburg und die Elektrolok 103 004 bis Hamburg zog, wobei Bilder von dieser Rücktour wegen der Herbst-Dunkelheit nicht gemacht werden konnten. Stellvertretend erscheinen neben stehend Bilder von dem auch zu Herbstzeiten bei vollem Tageslicht verkehrenden Gegenzug E 3235 (Hamburg-Kreiensen mit Kurswagen von Kiel), der in den 1970er Jahren umgekehrt auch mit einer Ellok der Baur. 103 (oft einer der vier Vorserien-103) bis Lünebg. und einer Diesellok d. Baur. 220 von dort bis Kreiensen fuhr. Auf dem oberen Bild hatte den E 3235 die 103-Vorserien-Maschine 103 002 am 14.8.1976 nach Lüneburg gebracht, wo er auf d.genannten Bild zu sehen ist, bevor ihn d. Diesellok 220 019 zur Weiterfahrt nach Kreiensen übernimmt. Fotos: Michael Hecht.



Am gleichen Lokwechsel in Lüneburg beim E 3235 waren am 1.1.1975 (dem Neujahrstag des Jahres 1975) die Ellok 103 002 und die Diesellok 220 019 beteiligt, was das mittlere Bild zeigt und am 7.5.1977 die Ellok 103 237 und die Diesellok 220 026 (alle genannten 103-Maschinen = Bw Hamburg-Eidelstedt) und alle genannten 220-Maschinen = Bw Lübeck). Der durchgehende Fern-Eilzugverkehr von Hamburg zum Harz mit Kurswagen von Schlesw.-Holstein und umgekehrt endete 1988. Heute muß auf dieser Verbindung mehrmals umgestiegen werden.

103 002 = Ausgem. 15.12.1986, heute nicht betriebsfähige Museumslok in Herrenried, 103 004 = Ausgemustert 30.8.1988, heute nicht betriebsfähige Museumslok in Lichtenfels, 103 237 = Ausgem. 14.1.2003, anschl. verschrottet, 220 013 = Ausgem. Juni 1984, heute nicht betriebsf. Museumslok in Altenbeken. 220 019 = Ausgem. 11.6.1981, im Aw Nürnberg. 1983 verschrottet, 220 026 = Ausgem. 30.11.1983, bei Firma Layritz 1986 verschrottet.



Der Nirostastahl-Dieseltriebzug VT 1, der auch als 'Hüttenflitzer' Berühmtheit erlangte, wurde 1979 nach Italien verkauft und im Februar 1981 in planmäßigen Güterzügen zu seinem künftigen Einsatzgebiet im italienischen Turin überführt. Die oberen Bilder zeigen den einstigen VPS-Trieبزug VT 1 bei seiner Überführung nach Italien am 1.2.1981 in Salzburg in einem planm. Güterzug, den die ÖBB-Ellok 1044.12 beförderte. Auf dem mittleren Bild ist der ex-Hüttenflitzer bei einem Einsatz im Vorortbahn-Verkehr von Turin zu sehen und auf den unteren Bildern, wie dieses Fahrzeug im Okt. 2011 per Straßentiefelader zurück von Italien nach Salzgitter transportiert wurde, wobei beide Triebzug-Hälften getrennt transportiert wurden. Fotos: Bano.



Am 19.11.2019 wurde das VPS-Gleisnetz von einem Sonderzug d. Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft e. V. (DGEG) befahren, der aus einem Esslinger Dieseltriebwagen aus Braunschweig bestand und auch am Gelände und Gebäude der VPS-Betriebsleitg. und VPS-Betriebsverwaltg. vorbei fuhr. Dort war von diesem Sonderzug aus auch der VPS- 'Hüttenflitzer' zu sehen war der 2011 aus Italien von d. VPS von Italien nach Salzgitter zurück geholt wurde. Dort erhielt er eine gründliche Aufarbeitung und Restaurierung im LHB-Werk und wurde anschließend 2016 vor dem VPS-Betriebsleitungs-Gebäude in Salzgitter-Hallendorf als museales Standfahrzeug zur Erinnerung an den einstigen Personenverkehr von Salzgitter Eisenbahn und VPS aufgestellt. Die Rahmenkulisse für den 'Hüttenflitzer' bilden auf dem obigen Bild, das aus dem erwähnten DGEG-Sonderzug heraus aufgenommen wurde. die bei den MaK-Werken in Kiel Ende d.2000er Jahre gebauten Diesellokomotiven 1701 u. 1702 der VPS, Die zum MaK-Loktyp G 1700 gehören.

Foto: Jens Krause.

Salzgitter Verkehrsbetriebe GmbH Salzgitter-Hallendorf										206 h Salz-Walzwerk – Salz-Finkenkuhle und zurück										Alle Züge nur 2. Klasse und ob	
31	35		37		39	53		km	Zug Nr	Zug Nr	30		32	36		38	52				
...	6.15	...	14.15	...	h 16.40	22.15	...	0	ab Salz-Walzwerk	an	5.30	...	h 7.30	13.30	...	h 16.19	21.30				
...	6.17	...	14.17	...	h 16.42	22.17	...	1	ab Salz-Hochstraße	an	5.29	...	h 7.29	13.29	...	h 16.18	21.29				
...	6.20	...	14.20	...	h 16.45	22.20	...	2	ab Salz-Watenstedt Nord	an	5.26	...	h 7.26	13.26	...	h 16.15	21.26				
...	6.22	...	14.22	...	h 16.47	22.22	...	3	ab Salz-Stahlwerk	an	5.24	...	h 7.24	13.24	...	h 16.13	21.24				
...	6.25	...	14.25	...	h 16.50	22.25	...	4	ab Salz-Erzvorbereitung	an	5.21	...	h 7.21	13.21	...	h 16.10	21.21				
...	6.36	...	14.36	...	h 17.02	22.38	...		an Salz-Lebenstedt Nord	ab	5.10	...	h 7.05	13.10	...	h 16.09	21.20				
...	6.26	12.27	...	14.26	...	h 16.51	22.26	...	4	ab Salz-Erzvorbereitung	an	5.20	...	h 7.20	13.20	...	h 16.09	21.20			
...	6.29	12.30	...	14.29	...	h 16.54	22.29	...	5	ab Salz-Hütte Süd	an	5.17	...	h 7.17	13.17	...	h 16.06	21.17			
...	6.35	12.36	...	14.35	...	h 17.00	22.35	...	9	ab Salz-Gebhardshagen	an	5.12	...	h 7.12	13.12	...	h 16.01	21.12			
...	6.38	12.39	...	14.38	...	h 17.03	22.38	...	10	ab Salz-Calbecht	an	5.09	...	h 7.09	13.09	...	h 15.58	21.09			
...	6.47	12.48	...	14.47	...	h 17.12	22.47	...	16	an Salz-Finkenkuhle	ab	5.00	...	h 7.00	13.00	...	h 15.49	21.00			

a = X außer Sa h = X außer vor †

Der Fahrplan für den öffentl. Schienen-Personenverkehr d. Salzgitter Verkehrsbetriebe GmbH, wie er sich vor 50 Jahren, 1970, im damaligen DB-Kursbuch präsentierte. Auch in späterer VPS-Zeit (ab 1971) änderte sich an diesem Fahrplan kaum etwas. Am 14.3.1976 stellten d.VPS den Personenverkehr dann ein. Busse übernahmen die Aufgaben der zuletzt noch mit Triebwagen gefahrenen Schienenkurse. Im Linienbetrieb auf parallelen Strassen kamen danach Busse privater Unternehmer in VPS-Auftragsfahrten zum Einsatz.



In Salzgitter-Hallendorf befand sich das zentrale Betriebswerk für die Fahrzeuge der 1955 gegründeten Salzgitter Eisenbahn, die 1971 in den Verkehrsbetrieben Peine-Salzgitter GmbH aufging. Das Bw in Salzgitter-Hallendorf wurde vom neuen Unternehmen VPS übernommen und blieb als VPS-Betriebswerk bestehen. Es ist heute noch zentrales VPS-Betriebswerk. Auf dem oberen der obigen Bilder präsentiert es sich um 1960, als hier noch Dampflokomotiven von der Salzgitter Eisenbahn dominierten. Zwischen Tender-Maschinen, die für die Salzgitter Eisenbahn sämtl. bei den LHB-Werken in Salzgitter gebaut wurden, steht der mals einzige Dieseltriebwagen der Salzgitter Eisenbahn, der 1956/57 auch bei den LHB-Werken in Nirosta-Stahlbauweise gefertigte VT 1, der auch als 'Hüttenflitzer' bekannt war und im Personenverkehr der Salzgitter Eisenbahn zum Einsatz kam. Das untere Bild zeigt das Bw Salzgitter-Hallendorf bereits in VPS-Zeiten im Jahre 1975. Der Dampflok-Betrieb war hier damals schon 10 Jahre lang Geschichte. An die Stelle der Dampftrösler waren ebenfalls bei LHB gefertigte Diesellokomotiven getreten, die auf dem genannten Bild im Bereich der Bw-Gleise zu sehen sind. Ganz links steht auch auf diesem Bild der 1 'Hüttenflitzer'-Triebzug. Die LHB-Diesellokomotiven d. VPS wurden inzwischen durch moderne Maschinen des Fabrikates Vossloh/MaK ersetzt. Fotos: Oben = Sammlg. Schrader
Unten = Michael Hecht

Die unten stehende Fahrplāntabelle aus dem DB-Kursb. des Sommerfahrpl. 1973 enthält auch alle der damals von Salzgitter Bad nach Salzgitter-Ringelheim u. zur. verkehrenden Pendel-Personenzüge. Teilweise kam für sie eine 323-Kleinlok mit zwei dreiachsigen Umbauwagen zum Einsatz. Der o. a. Pendelzugdienst wurde Anfang der 1980er Jahre auf Busfahrten umgestellt. Heute fahren von Braunschw. RE-Züge im Stundentakt über Salzgitter Bad nach Salzgitter-Ringelheim und umgekehrt.

237 Salzgitter-Ringelheim – Salzgitter Bad – BorBum (– Braunschweig) und zurück

Seesen – Salzgitter Bad und zurück 2350

Hannover Hbf.		Hildesheim Hbf.		Goslar 240		Kreiensen		Seesen		BD Hannover		Zug Nr.		0 Salz-Ringelheim 240		4 Salzgitter Bad 235		9 Klein Mahner		13 Giedle		16 Werlaburgdorf		19 BorBum 233, 235, 236		Braunschweig Hbf 235	
240	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
240	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
240	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
235	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
235	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
235	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...
...

a = X außer Sa
b = toglich außer Sa
c = Sa und +
e = X nach +
k = X außer nach +
⊕ 1. Klasse
⊖ 2. Klasse
⊕/⊖ Sa 1. Klasse
⊕/⊖ Sa und 2. Klasse
⊖ Sa 2. Klasse
⊕ über Salzgitter-Dritte
⊖ nicht 10. VL
⊕ 1) + ohne Gepäck- und Fahrradbeforderung
⊕ 2) Sa ohne Gepäck- und Fahrradbeforderung
⊕ 3) Sa und + ohne Gepäck- und Fahrradbeforderung

NOSTALGIE-
SONDERZÜGE
IM BAHNHOF
SALZGITTER
BAD

Immer wieder
mal wurde d.
DB-Bahnhof
Salzgitter
Bad von
Sonderzügen
des Personen-
verkehrs be-
sucht, die
aus nostal-
gischen und
historischen
Fahrzeugen
bestanden.



Das z.B. am Wochenende
5./6.12.1987, als die
Dampflok-Gemeinschaft
41 096 e. V. öffentl.
Sonderzugfahrten durch-
führte, die mit Nikolaus-
Zügen vom o. a. Bhf. aus
auf dem benachbarten
Gleisnetz der Verkehrsbe-
triebe Peine-Salzgitter
GmbH (VPS) bis nach
Salzgitter Hütte Süd und
umgek. veranstaltet wur-
den. Diese Züge wurden
von der dem o. a. Verein
gehörenden Dampflok 37
(gebaut 1949 bei den
Krauss-Maffei-Werken,
bis 1982 Fahrzeug der
Saarbergwerke) gezogen,
auf dem oberen der neben-
stehenden Bilder am
6.12.1987 mit einem der
genannten Züge im DB-Bhf.
Bhf. Salzgitter Bad zu
sehen ist. Die VPS ver-
fügten 1987 über keinen
Personenbhf, im Salzgit-
ter-Stadtteil Bad mehr.
Dampflok-Einsatz bedeu-
tete damals eine große
Seltenheit auf dem VPS-
Netz. Heute finden hier
derartige Fahrten nicht
mehr statt.



Das untere der genannten Bilder zeigt den
Sonderzug des Bundesverbandes Deutscher
Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF), der am
13.5.1988 von Braunschweig nach Herzberg/Harz
verkehrte. im Bhf. Salzgitter Bad. Dieser Sdzg.
wurde von der damals in Lübeck beheimateten
DB-Museums-Diesellok V 200 007 befördert. Hin-
ter dieser (heute nicht mehr betriebsfähigen u.
in Neumünster abgestellten) Maschine lief der
zum Fahrtzeitpkt. dem Eisenbahn-Kurier gehörende
und von ihm betriebene 'Kronprinzenwagen' aus
preußischer Hofzug-Ara. Heute gehört dieser
hist. Salonwg.d. DB und ist (nunmehr als Stand-
fahrzeug) Bestandteil des 'Kaiserbahnhofes' in
Potsdam, der heute eine akademische Schulungs-
Einrichtg. der DB enthält.

Die oben abgebildete Dampflok 37 ist ebenfalls
nicht mehr betriebsfähig und im Museumsbahnge-
lände in Klein Mahner bei Salzgitter abge-
stellt.

Fotos: Oben = BDJB, Unten = Michael Hecht.