



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

9/1992
September

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Schienen durchs Watt	4
Die Zugförderung auf der Marschbahn	
Die MaK-Prototypen DE 1024 (Baureihe 240)	8
65 Jahre Hindenburgdamm – ein stilles Jubiläum	10
Lok 2000	12
Die Baureihe 460 der SBB	
Die preußische T 5² bei der Eutin-Lübecker Eisenbahn	18
»Zweitkarriere« mit neuer Technik	24
Die Baureihen 229 und 234	
Grenzgänger	30
Erinnerungen an eine Nebenbahn im Erzgebirge	
Bei der Furka-Bergstrecke geht's aufwärts	36
Eine Kriegsbeute der Roten Armee?	40

Modellbahn-Journal

Modelle der SBB-Lokomotive 2000	17
Zwischen Lyon und Marseille (Teil 6)	60
Der Bahnhof Frasdorf im Modell	66
47 Ein kleiner Endbahnhof ...	70
...im Maßstab 1:160	
Die fahrbare bayerische Schwellen-Imprägnierstation	74
Der »Kneipp-Expreß«	78
Der Lokalbahn-Gütertriebwagen ET 194.11	
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	82
Mit Roco, Trix und einigen Tricks zur G 4/5 H	
Platzsparende Spezialitäten	88
Segment- und Wagendreh scheiben	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	42
Typenblatt: 36^{0-6, 12}, preuß. P 4²	51
Typenblatt: 90⁰⁻², preuß. T 9¹	53
Fachhändler-Adressen	56
Impressum	58
Bücherecke	59
Schaufenster der Neuheiten	90
Mini-Markt	98
Sonderfahrten und Veranstaltungen	103



Die von der Schweizer Lokomotivindustrie entwickelte "Lok 2000" (SBB-Baureihe 460) – Design Pininfarina – leistet maximal 6100 kW (Dauerleistung 4800 kW). Über Entwicklung und Erprobung des neuen Triebfahrzeugs berichten wir ab Seite 12. Foto: B. Hitz



Entlang der Bourne führt diesmal die Fahrt zwischen Lyon und Marseille (Seite 60). Auch in diesem sechsten Beitrag demonstriert unser Leser Wolfgang Müller wieder perfekten Modellbau mit zahlreichen gekonnt gestalteten Motiven. Foto: W. Müller

Titelbild: Die von der Deutschen Reichsbahn vermietete BoBo-Lokomotive 143 922 am 15.05.1992 während des Einsatzes auf der Strecke Wädenswil – Einsiedeln der Schweizerischen Südostbahn (SOB). Im Hintergrund der Zürichsee. Foto: B. Studer

Schienen durchs Watt



Die Zugförderung auf der Marschbahn

Ihre stolzeste Zeit erlebte die Marschbahn ohne Zweifel, als die 600-t-Schnellzüge zwischen Hamburg-Altona und Westerland mit den eleganten und gleichzeitig mächtigen Dampfloks der Baureihe 01¹⁰ Öl befördert wurden. Was war das für ein Anblick, als diese Züge in den Jahren von 1967 bis 1972 mit 120 km/h über den Hindenburgdamm donnerten! Aber auch die Nachkriegszeit sowie der heutige Betriebsablauf bieten Interessantes.

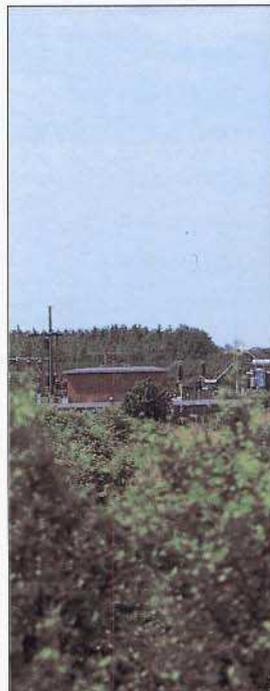
In den ersten Jahren nach dem Krieg und während der Frühzeit der Bundesbahn liegt die Hauptlast der Zugförderung beim Groß-Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona mit seinem Rundschuppen und der Doppeldrehscheibe. Dampfloks der Baureihen 03 und 38 sind zwischen Altona und der Nordseeinsel Sylt unterwegs. Das Bw Hamburg-Eidelstedt setzt 41er und 50er vor Güterzügen ein. Lokomotiven der Baureihe 41 bespannen bis Mitte der fünfziger Jahre sogar planmäßig Schnell- und Eilzüge zwischen Elbe und Nordsee.

Da der Hindenburgdamm, abgesehen von Fährverbindungen, die einzige Verbindung Sylts zum Festland ist, gibt es auch in der Nachkriegszeit schon Autotransportzüge zwischen Westerland

Bild 1 (oben): Seit Jahren dominiert auf der Marschbahn die Baureihe 218 – hier in Doppeltraktion auf dem Hindenburgdamm (13. Juni 1992).

Bild 3 (rechts): Vor hochwertigen Reisezügen sind auch die MaK-Prototypen DE 1024 (Baureihe 240) anzutreffen.

Fotos 1 und 3: B. Vatteroth



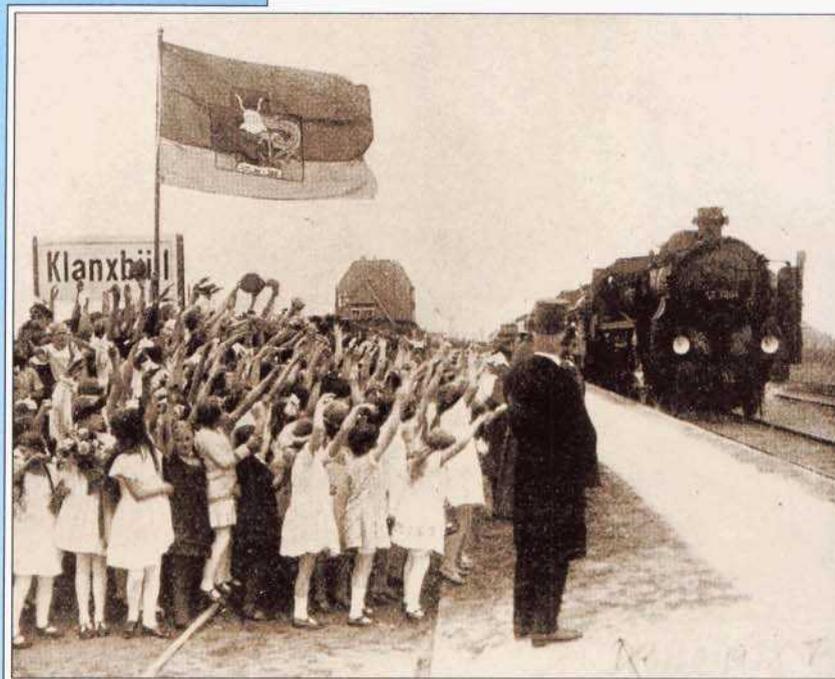


Bild 2: Am 1. Juni 1927 wurde die Strecke über den Hindenburgdamm eröffnet.
Foto: VM Nürnberg, Sammlung Fricke

und Niebüll, die mit Lokomotiven der Baureihe 38 und 50 des Bw Husum bespannt sind. Neben diesen Allerweltsloks setzt Husum um 1950 im nördlichen Teil der Marschbahn auch 57er ein, die nach und nach ganz von der Baureihe 50 verdrängt werden.

Das Bw Heide fährt mit seinen Loks im Nahverkehr wahrscheinlich auch auf der Marschbahn. Im Herbst 1952 wird das Bw geschlossen; die 24er gehen nach Neumünster und erreichen von hier aus Heide. Einsätze auf der Marschbahn sind allerdings nicht dokumentiert.

Die 38er und 57er des einstigen Bw Itzehoe kommen bis zum Oktober 1959 nach Husum; danach wird dieses Bahnbetriebswerk geschlossen. Schon vorher, im Mai 1954, hat Altona sechs Maschinen der Baureihe 03¹⁰ zugewiesen bekommen, die allerdings nicht bis Westerland dampfen; denn der hochwertige Reisezugverkehr auf der Marschbahn ist weiter fest in der Hand der Altonaer 03er, die seit 1955 alle Schnell- und Eilzüge zu befördern haben. An dieser Situation ändert sich zunächst





Bild 4: Mit IC 135 "Emil Nolde" passiert eine 218-Doppeltraktion den Schrankenposten bei Langenhorn (30. Juli 1991). **Foto: B. Vatteroth**

auch im September 1956 nichts, als Altona mit der V 200 006 den ersten roten Diesel-Giganten erhält. Aber schon im Sommerfahrplan 1957 tauchen die ersten V 200 aus Altona in Westerland auf – der Strukturwandel in der Zugförderung hat begonnen.

Zu Beginn der sechziger Jahre fahren die V 200 weiterhin Westerland an. Im Laufplan ab 1. Oktober 1961 taucht jedoch mit der Bespannung von D 133 und E 868 nur eine einzige Hin- und Rückleistung auf. Noch dominiert hier der Dampf. Ab 1961 werden mit V 160 001 bis 009 weitere Dieselloks in Altona beheimatet, die allerdings nicht planmäßig über die Marschbahn rollen. 1964 werden die V 160 dann nach Lübeck abgegeben.

Trotzdem nimmt die Präsenz der Diesellok auf der Marschbahn zu: Der Umlaufplan der Altonaer V 200 ab September 1963 enthält neben der bereits erwähnten Leistung 133/868 mit 863/134 und 575/576 nun schon zwei weitere Hin- und Rückleistungen auf die Nordseeinsel. Die VT 12 aus Altona übrigens sind im gleichen Zeitraum nicht planmäßig in Westerland zu sehen; sie berühren die Marschbahn, aus Kiel

kommend, nur in Husum mit dem Zugpaar E 2285/E 2286.

Für den Sommer 1964 dokumentiert der Umlauf der 38er vom Bw Husum, daß das Haupteinsatzgebiet der legendären P 8 die Marschbahn ist. In Westerland wird innerhalb des neuntägigen Dienstplanes viermal gewendet, wobei sich mit den Personenzügen 2715 und 2716 zwei Durchläufe Altona – Westerland und zurück ergeben. Aber auch das Brummen von Schienenbussen kann man am Hindenburgdamm hören: Die Husumer VT 98 bringen in der Hochsaison vom 14. Juni bis zum 18. September mit den Personenzügen 2761/2766 Fahrgäste auf das Eiland bzw. nach Niebüll.

Im Herbst 1964 verliert Altona sieben seiner schönen 03er an das Bw Husum (bis 1967), so daß diese Dampfloks nun auch von hier auf der Marschbahn eingesetzt werden und im modifizierten 38er-Umlauf unterwegs sind. Da der Husumer 03er-Umlauf ab September 1964 sieben Plantage umfaßt, kann angenommen werden, daß teilweise auch noch 38er im Umlauf aushelfen müssen.

Ab 1965 werden auch die ersten V 200.1 in

Altona stationiert; die Maschinen kommen jedoch zunächst nicht über den Hindenburgdamm bis Westerland, da sie Fernschnellzüge bis Osnabrück bespannen und in Schleswig-Holstein nur nach Flensburg laufen. Interessant ist auch, daß die Husumer 03er im Winterfahrplan 1966/67 Westerland nicht mehr erreichen. Dafür kann man immer noch Altonaer 03er auf Sylt erleben, die mit dem Zug 1775 um 18.19 Uhr in Westerland einlaufen und um 20.17 Uhr mit dem 2748 nach Niebüll dampfen.

Eine weitere große Ära bricht an, als das Bw Hamburg-Altona ab März 1967 die ersten 01¹⁰ Öl aus Kassel bekommt. Die Marschbahn wird zur großen Paradestrecke dieser kraftvollen Pazifik-Loks. Zwischenzeitlich soll festgehalten werden, daß die 50er aus Husum weiterhin Güterzüge zwischen Hamburg-Eidelstedt und dem Heimatbahnhof ziehen.

Die V 100.10 des Bw Flensburg wenden inzwischen mit den Zügen 2733/2714 in Westerland. V 200.0 aus Altona sind sowohl mit Güter- als auch mit Personenzügen auf der Marschbahn unterwegs (womit sie die 03er verdrängt haben), und schließlich fahren die VT 98 aus Husum einige Personenzüge auf dem nördlichen Teil der Marschbahn.

Doch zurück zur 01¹⁰ Öl, die seit 1968 im neuen computergerechten Nummernschema 012 heißt. Als der Fahrdrat zum Winterfahrplan 1968/69 von Osnabrück über Bremen Hamburg erreicht, kommen weitere 012er aus Osnabrück Hbf nach Hamburg-Altona; 21 Loks haben sich hier jetzt versammelt. Mit Gültigkeit vom 4. November 1968 wird ein Umlaufplan mit sieben Tagen aufgestellt, der die 012er zu den "Stars" der Marschbahn macht. Außer Abstechern nach Neumünster und Kiel werden die Dampfloks nur auf der Marschbahn eingesetzt. Folgende Züge werden werktags von der Reihe 012 bespannt: D 133, D 134, D 139 (Fr), E 575, E 576, E 1771, E 1772, E 1774, E 1775, E 1776, E 1781, E 1786, P 2750 sowie einige Güter- und Lr-Züge. Damit werden alle schnelfahrenden



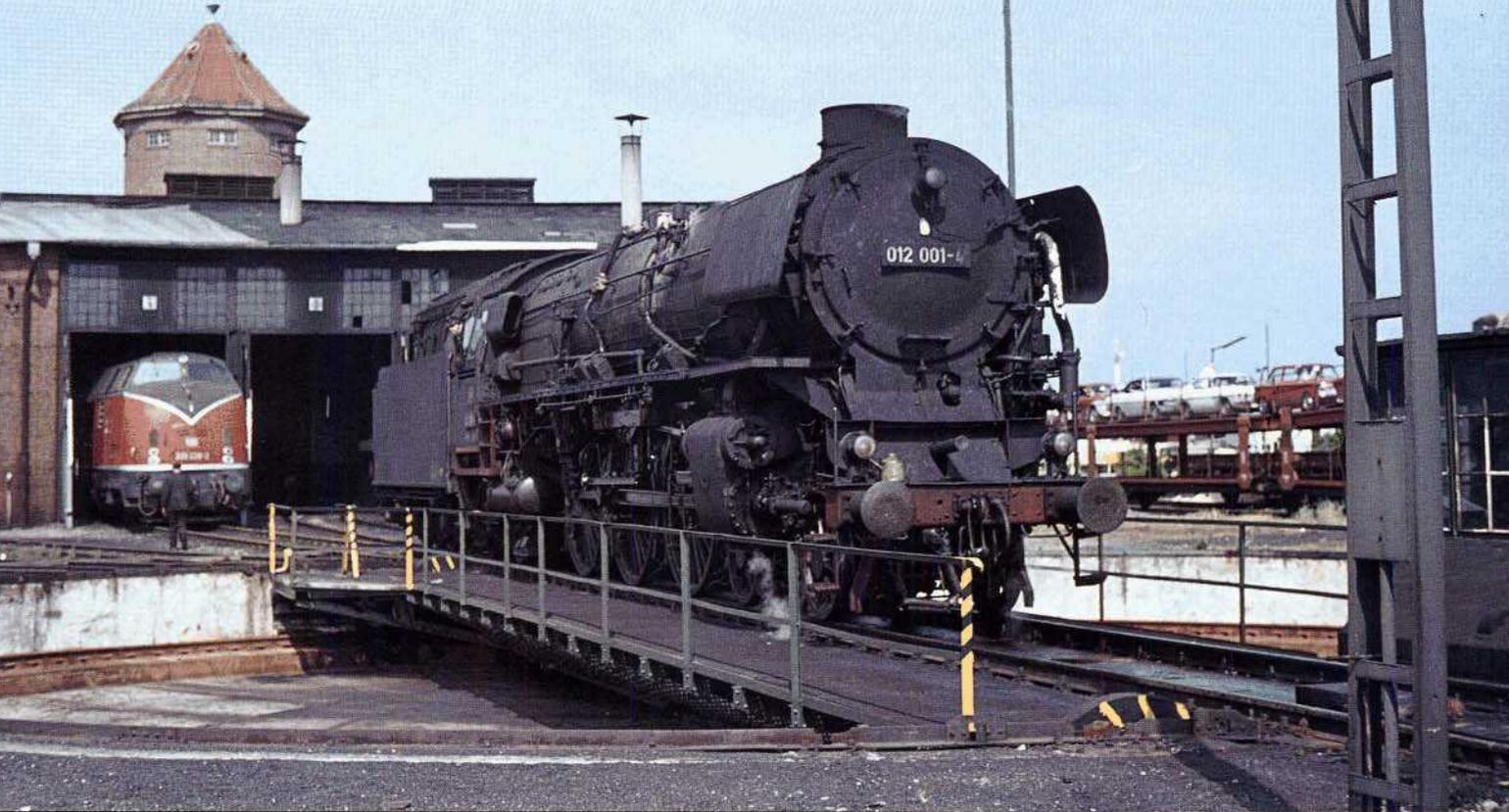


Bild 6: 012 001 auf der Drehscheibe in Westerland. Im Lokschuppen wartet eine 220 auf den nächsten Einsatz (27. Juli 1971). Foto: G. Neumann

Reisezüge zwischen Altona und Westerland von den 012ern befördert: Eine Dampflok hat die Großdiesellok vorerst noch verdrängt.

Aber die Diesellokomotive ist natürlich nicht von der Marschbahn verschwunden. Loks der Baureihe 212 des Bw Hamburg-Altona bewältigen den Nahverkehr und kommen somit auch bis Westerland. Die Autozüge zwischen Sylt und dem Festland werden von 212ern aus Altona und Flensburg gezogen, und die Altonaer 216er müssen sich mit Güterzügen zwischen Hamburg und Husum begnügen. Als Ausnahme wird der 2706 zwischen Heide und Altona bespannt, und den E 1776 zieht zwischen Husum und Itzehoe eine 216 als Schlußblok – Zuglok ist aber die 012.

Zum Sommer 1969 wird der 012-Plan sogar auf zehn Tage ausgedehnt; die Saisonzüge D 132, D 135, D 177, D 178, D 475 und D 476 werden von den Schnellzugloks standesgemäß befördert. Ein kleiner Wermutstropfen in dieser Zeit ist, daß am 14. Oktober 1969 mit der 003 262 die letzte Lok dieser Baureihe aus Altona nach Ulm abgegeben wird. Und ebensowenig schön ist für den Dampflokfreund, daß zum Winter

1969/70 der D 133/134 auf der Marschbahn von 220 aus Altona befördert wird. Diese Züge dienen als Zubringer aus Hamburg, da die 220 nun Autozüge und Personenzüge im hohen Norden zu bespannen hat.

1970 tauchen zwar die ersten 215er in Flensburg auf, von Regeleinsätzen auf der Marschbahn ist aber nichts bekannt. Hier rauschen die 012er nach wie vor mit 600 t schweren Schnellzügen und Höchstgeschwindigkeit 135 km/h durch die Gegend – wie das legendäre Buchfahrplanheft Hmb 7a belegt. Der 012-Umlauf enthält jetzt sogar 13 Plantage. Bis auf die erwähnten Abstecher nach Neumünster und Kiel/Flensburg bleibt Westerland der Haupt-Wendebahnhof. Montags, mittwochs und freitags kommen sogar noch einige Saison- und Reisebürozüge hinzu; mittwochs wird Westerland viermal zusätzlich angefahren. Die 220er aus Altona pendeln in einem viertägigen Umlauf weiter zwischen Westerland und Niebüll/Husum; außerdem werden auf der Marschbahn die Züge 1794/2100 und 2109 bespannt.

Zum Winter 1970/71 wird der Umlauf der Baureihe 012 naturgemäß dünner. In sechs Tagen

wird hauptsächlich in Westerland gedreht. Und neue Konkurrenz taucht auf: Die Züge E 2104/2109 fahren mit der Baureihe 230. Auch die Loks der Reihe 215 aus Flensburg sind inzwischen auf dem Hindenburgdamm zu sehen, und zwar am Wochenende mit dem Zugpaar 2141/2148. Zwischen 1971 und 1973 kommen dann die Lokomotiven der Baureihe 218 nach Flensburg. Auch Altona erhält ab 1972 aus Neuanlieferungen 218er. Bis April 1972 verlassen dafür alle 220er Altona.

So viele rote Dieselloks gehen natürlich auch an der Reihe 012 nicht spurlos vorbei. Im Sommer 1971 gibt es aber immer noch neun Plantage und vier Sonderloks; Westerland ist nach wie vor das Hauptziel. Die Züge 2105 und 533 werden von der 230 001, 821 und 2108 von 220ern bespannt, der große Rest geht immer noch auf das Konto der Dampfloks.

Der große Einbruch für die Dampftraktion auf der Marschbahn kommt dann im Winter 1971/72. Keine einzige Altonaer 012er gelangt mehr planmäßig nach Westerland. Im viertägigen Plan sind Kiel, Flensburg und Neumünster die Wendebahnhöfe. Nur an einzelnen Tagen wie

(weiter auf Seite 9)

Bild 5 (linke Seite unten): "Gruppenfoto" der Dammbauer mit Baubahn, die damals an dieser Stelle gleich vier Gleise in Betrieb hatte (um 1925). Foto: Archiv Sylt, Sammlung Fricke

Bild 7: Bestens restauriert steht die 64 446 (vom 28. Januar 1960 bis 29. Mai 1965 beim Bw Hamburg-Eidelstedt) heute im Bahnhof Glückstadt. Foto: Dr. R. Dohrendorf





Bild 8 (oben): Überzeugend in Technik und Design: MaK-DE 1024 (Baureihe 240) – im Vorbild (Kiel Hbf) und...
Foto: W. Kleemann
Bild 9 (links): ...als neu aufgelegtes Modell von Arnold (siehe Modellbahn-Neuheiten).
Foto: D. Schubert

Die MaK-Prototypen DE 1024 (Baureihe 240)

Für eine nicht nur technisch interessante Abwechslung in der heutigen Zugförderung auf der Strecke von Hamburg nach Westerland sorgt seit nunmehr gut zwei Jahren der Versuchsbetrieb mit den drei MaK-Diesellok-Prototypen DE 1024, die – angemietet von der DB und eingereiht als Baureihe 240 – zum Bw Hamburg 4 (Wilhelmsburg) gehören. Mit einem ansprechenden Farbdesign in den schleswig-holsteinischen Landesfarben Blau-Weiß-Rot bringen die wuchtigen Sechssächer obendrein noch Farbe in den Betriebsalltag.

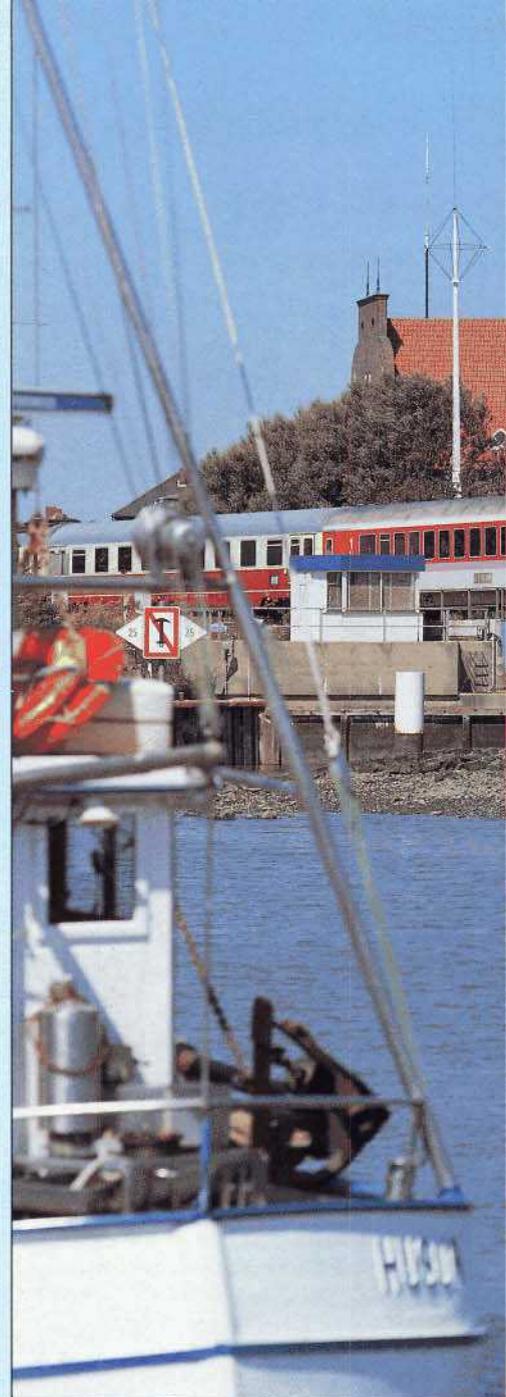
Groß war die Euphorie nach dem Roll-out der ersten Maschine, 240 001, im Herbst 1989 über die nach Minimalvorgaben des BZA München von der Firma Krupp/MaK (heute Krupp Verkehrstechnik) in Eigeninitiative entwickelte Großdiesellok, waren doch seit der Ablieferung der letzten Lokomotive der Baureihe 218 im Jahre 1979 fast zehn Jahre vergangen, ohne daß sich auf dem Sektor der schweren Diesellokförderung etwas Neues getan hätte. Das Bestreben der BD Hamburg, die 2650 kW (3600 PS) starken dieselelektrischen Lokomotiven nach vielversprechenden Zulassungs-, Meß- und Präsentationsfahrten (unter anderem auf Reichsbahn-Schienen und in Norwegen) gemäß den ersten Zielen des Erprobungsprogramms möglichst rasch in die 218-Doppeltraktionsumläufe zu integrieren, erwies sich aber zunächst als schwierig.

Die nach den ersten Einsätzen im regulären Betrieb in Schleswig-Holstein Ende 1990 und im Laufe des letzten Jahres vermehrt aufgetretenen "Kinderkrankheiten" der Baureihe 240 bekamen die MaK-Techniker jedoch relativ bald in Griff. Die aufgedeckten Schwachstellen und Mängel, zum Beispiel im Fühlersystem für die Abgastemperatur und die bisweilen "unsanfte" Laufkultur bei einer Geschwindigkeit von 140 km/h und darüber, hatten teils konstruktive, teils fertigungstechnische Ursachen, betrafen aber in keinem Fall das

Gesamtsystem. Angesichts der Tatsache, daß bei den drei Prototypen viele innovative Merkmale – Drehstromleistungsübertragung mit GTO-Thyristoren, Zugenergieversorgung über statische Umrichter, Mikroprozessorsteuerung für die Lokomotive mit Fahrzeugbus und leistungsgesteigerter MaK-Dieselmotor 12 M 282 – erstmals bei einer Diesellok Konstruktion in dieser Leistungsklasse verwirklicht worden waren, konnte relativ schnell eine hohe Verfügbarkeit und somit ein verlässlicher Ersatz von 218-Doppeltraktionen im hochwertigen Reisezugdienst erzielt werden.

Mittlerweile erreichen die drei Loks sogar ebenso hohe Verfügbarkeitsgrade wie die in großen Stückzahlen laufenden Maschinen der Reihe 218. Aus den aktuellen 218-Plänen wurde daher auch ein neuer zweitägiger Umlauf herausgezogen, der neben der Bespannung von IC-/EC- und Schnellzügen auf der Marschbahn auch 240-Leistungen auf der Strecke Hamburg – Lübeck beinhaltet. Obwohl aufgrund dieser nunmehr weitgehend störungsfreien Laufeleistungen auch von zuständiger Stelle des bislang in Sachen DE 1024 eher zurückhaltend reagierenden BZA München betont wird, daß die drei Prototyp-Dieselloks die in sie gesetzten traktionstechnischen Anforderungen voll erfüllen, erhalten die von Anfang an ins Gespräch gebrachten Spekulationen um eine Serienbeschaffung der Baureihe 240 immer weniger Nahrung.

Weder die zukunftssträchtige Technik der Lokomotiven noch die gegenüber einer 218-Doppeltraktion hohe Kraftstoffersparnis von durchschnittlich 25% und ebensowenig die positive Beurteilung seitens der Triebfahrzeugführer scheinen gegenwärtig die – auch nach Ansicht von DB-Fachleuten – bereits dringend notwendigen Planungen für die Beschaffung einer Nachfolgebaureihe für die 218 ins Gang zu bringen. Verwiesen wird stattdessen auf weitere Elektrifizierungen, die den – von gewissen DB-Kreisen schon immer gerne angezweifelt – Bedarf an Hochleistungs-Dieselloks weiter reduzieren werden, sowie auf die grundsätzliche Ablehnung neuer sechssächiger Loks.



Daß beide Argumente nicht über die tatsächliche Notwendigkeit einer neuen Generation von universal einsetzbaren Großdieselloks hinwegtäuschen können, beweist ein Blick auf das Streckennetz von Bundes- und Reichsbahn sowie die gegenwärtig im Umbruch befindlichen Strukturen beider Bahnverwaltungen. Schon heute steht zum einen fest, daß wichtige Diesel-Magistralen wie eben die Marschbahn im Norden, die Allgäubahn München – Lindau im Süden oder Hauptstrecken in Nordostbayern aufgrund der anderweitigen Bindung von Bundesbahnmitteln und -Kapazitäten wohl auch dann noch nicht elektrifiziert sein werden, wenn die Nutzungsgrenze der hier (noch) dominierenden Baureihe 218 längst überschritten ist.

Nicht umhin kommt man andererseits mittlerweile auch im BZA, der Ansicht der MaK-Konstrukteure zumindest ansatzweise zuzustimmen, daß eine Großdiesellok in der Leistungskategorie der DE 1024 mit den Komponenten modernster Drehstrom-Antriebstechnik nicht vierachsig ausgeführt



Bild 10: Die Baureihe 240 ist nicht nur in der Lage, 218-Doppeltraktionen zu ersetzen, sondern bietet auch etwas fürs Auge: 240 001 mit IC 827 bei Husum (29. Juli 1991). **Foto: B. Vatteroth**

werden kann. Mit zu dieser relativierenden Einsicht beigetragen haben nach Einschätzung von Fachleuten auch die Erfahrungen mit den vierachsigen Grenzleistungs-Universal-E-Loks der Baureihe 120.

Ob die MaK-Prototypen doch noch den Anstoß für die Definition einer neuen Diesellokgeneration geben können und als Weiterentwicklung in Serie gebaut werden, wird letztlich davon abhängen, inwieweit die Konstruktion der DE 1024 aufgrund bisheriger Betriebserfahrungen optimiert werden kann. Unbestritten ist jedenfalls, daß die Lokomotive in der Lage ist, unwirtschaftliche 218-Doppeltraktionen überzeugend zu ersetzen, wenngleich die 2650 kW einer 240 gegenüber den maximal 4120 kW von zwei Loks der Baureihe 218.4 als nüchternen Wert (und bei einem Gesamtgewicht von 117 t mit Zwei-Drittel-Vorräten) nicht überwältigend erscheinen. Eine künftige Universal Diesellok sollte im optimalen Fall wohl eine Leistung von annähernd 3000 kW besitzen, um sowohl dem immer höhere Traktionsanforderungen stellenden hochwertigen Reisezugverkehr als auch dem schweren Güterzugdienst auf lange Sicht gerecht werden zu können. **Gerhard Zimmermann**

(Fortsetzung von Seite 7)

dem 24. Dezember 1971, dem 29. April und 20. Mai 1972 kann man die Pazifik noch auf der Drehscheibe in Westerland erleben. Die 230 001 fährt jetzt das D-Zug-Paar 820/821, 220er das Paar 532/533. Entscheidend jedoch ist der neue Dienstplan 16 des Bw Flensburg, gültig ab 26. September 1971: In vier Tagen übernehmen die 218er alle restlichen 012-Leistungen zwischen Altona und Sylt. Aber die gute alte 01¹⁰ Öl hat noch eine letzte Frist: Im Sommer 1972 geht es an drei Tagen zum letzten Mal auf die Marschbahn. Folgende Züge werden in dieser Reihenfolge bespannt: 820, 2109, 2112, 532, 533, 821, 1222 und 1223. Mit Saison- und Reisebüroleistungen ergeben sich fünf weitere Wendungen auf Sylt. Dann ist Schluß: Am 30. September 1972 fährt die 012 102 ein letztes Mal auf der Marschbahn. Seither ist die Strecke verdieselt – bis auf die Dampflok-Sonderfahrten im Sommer sowie die früheren 515-Einsätze im Nahverkehr. Und

sogar der ehemalige TEE-Triebwagen 601 taucht in den siebziger Jahren als Ferien-Expreß auf der Strecke auf. 1977/78 gibt das Bw Hamburg-Altona die 218er ab; Flensburg obliegt nun die gesamte Zugförderung. Das Bw Flensburg hat seit dem 31. Mai 1992 einen 218-Umlauf mit 53 Tagen aufgestellt, in dem auch die Leistungen auf der Marschbahn enthalten sind. Zusätzlich existiert ein Zweitage-Plan mit den Leistungen 822/823/827 und 831 (alles Doppeltraktion). Erstmals kommen im Sommer 1992 auch 218er des Bw Lübeck planmäßig nach Sylt. In Itzehoe trifft man im Übergabedienst noch auf Loks der Baureihe 212 des Bw Lübeck, und Heide wird aus Richtung Neumünster von Schienenbussen des Bw Flensburg berührt. Und dann darf man Glückstadt nicht vergessen: Hier steht die 64 446 bestens restauriert im Bahnhof. Eine aufgearbeitete 012 102 an dieser Stelle wäre aber auch nicht schlecht. **Dr. Rüdiger Dohrendorf**



65 Jahre Hindenburgdamm – ein stilles Jubiläum

Sommer, Sonne, Strand – nicht nur im Süden: Alljährlich zieht es Zehntausende von Erholungssuchenden auch des heilsamen Klimas wegen nach Sylt, die Ferieninsel Nummer 1 in der Nordsee. Auf der Marschbahn Hamburg – Niebüll – Westerland (KBS 130) ist eine problemlose Anreise, ob mit oder ohne Auto, seit nunmehr 65 Jahren selbstverständlich. Doch dies war nicht immer so!

Von der Mitte des 19. Jahrhunderts an waren die Kurgäste jahrzehntelang auf Fährverbindungen angewiesen, ehe in den zwanziger Jahren mit dem Bau des Hindenburgdamms ein Schienenweg vom Festland auf die Insel geschaffen wurde, der am 1. Juni 1927 eröffnet werden konnte.

Erste Pläne für einen Verbindungsdamm gehen bereits auf das Jahr 1856 zurück. Trotz stetig steigender Gästezahlen wurden zunächst aber weitere Fährverbindungen sowie eine 1000-mm-Schmalspurbahn als Verkehrsmittel auf der Insel selbst geschaffen. 1914 brachte der Ausbruch des Ersten Weltkriegs das Vorhaben aber erst einmal zum Erliegen.

Als nach Kriegsende in der preußischen Provinz Schleswig nach einer Volksabstimmung

der nördliche Teil der Region wieder Dänemark zugesprochen worden und damit der Fährhafen Hoyer von deutschem Reichsgebiet aus nur noch über einen "Korridor" erreichbar war, wurden die Rufe nach einem Verbindungsbauwerk zwischen Klanxbüll und Sylt wieder laut. Die Befürworter des Dammprojekts setzten sich letztlich auch durch, so daß im Mai 1923 im Rahmen eines Arbeitsbeschaffungsprogramms mit dem Bau begonnen werden konnte.

Die Trasse des Damms wurde an der schmalsten und am höchsten liegenden Stelle des Watts zwischen Nösse auf Sylt und dem Festland angelegt. Das Bauwerk wurde als 11 km langer sogenannter zweiseitiger Seedeich ausgeführt. Die Höhe war auf 6,30 m über Grund festgelegt (2 m über der damals höchsten Sturmflutmarke), die Fußbreite auf über 50 m und die der Dammkrone auf 11 m. Diese relativ große Breite der Krone war sowohl zum Schutz des Gleiskörpers vor Spritzwasser als auch – in weiser Voraussicht – im Hinblick auf ein zweites Gleis gewählt worden. Am 1. Juni 1927 wurde der Damm eingeweiht und die Bahnstrecke von Klanxbüll nach Westerland eröffnet. Gleichzeitig erhielt das Bauwerk an die-

sem Tag seinen Namen Hindenburgdamm. Nach dem rauschenden Fest kam der graue Alltag. Das wirtschaftliche Wunder, das man sich auf Sylt von der Festlandsanbindung per Bahn erhofft hatte, blieb zunächst aus, weshalb der aufkommende Nationalsozialismus auf der Insel rasch Fuß faßte. Die Reichsbahn tat ein übriges, die Stimmung der Sylter zu trüben. Für die Fahrt über den Damm mußte man den Tarif für 50 km berappen, obwohl es von Morsum, der letzten Inselstation vor dem Damm, bis Klanxbüll nur 18 km sind. So kostete die Zugfahrt auf Sylt selbst 60 Reichspfennig für die 8 km von Westerland bis Morsum, während anschließend bis Klanxbüll für nur wenig mehr als die doppelte Streckenlänge fast das Achtfache (4,50 Reichsmark) verlangt wurde.

Nach dem Ende des braunen Spuks verhalf der nach der Währungsreform 1948 wieder auflebende Inseltourismus der jungen DB hier schon im aufkommenden Wirtschaftswunder der fünfziger Jahre zu einem einträglichen Geschäft. Von 60 000 Pkw im Jahr 1956 über knapp 440 000 im Jahr 1976 hat sich die Zahl der jährlich per Schiene nach Sylt beförderten Autos bis heute auf über 900 000 erhöht, eine