

Udo Kandler

Schleswig- Holstein

Eisenbahn zwischen
den Meeren

Deutschland € 12,50

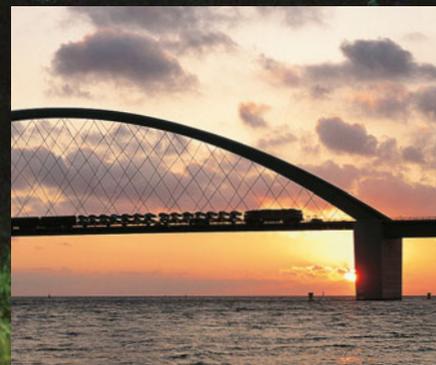
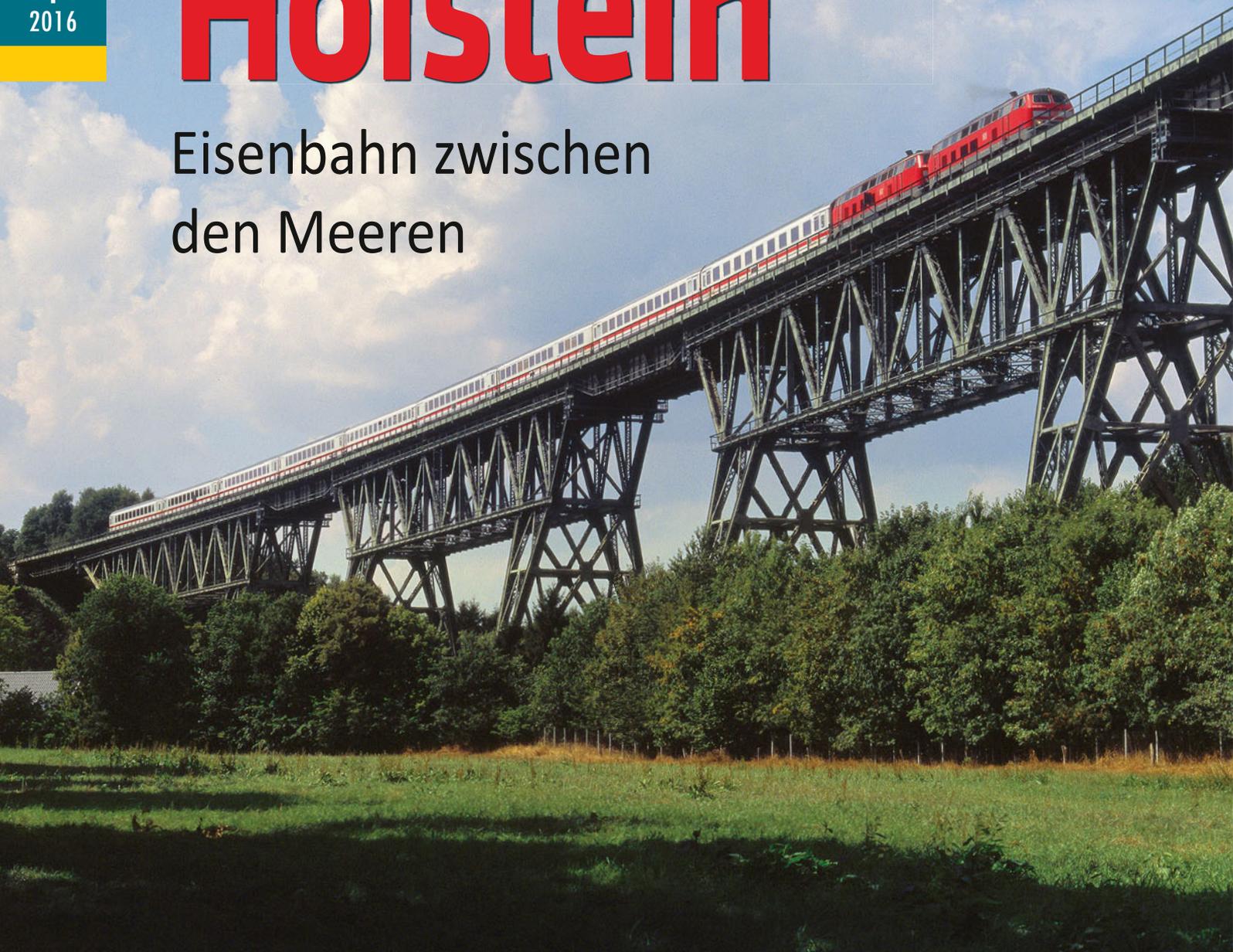
Österreich € 13,75 – Schweiz sFr. 25,00

Belgien, Luxemburg € 14,40 – Niederlande € 15,85

Italien, Spanien € 16,25 – Portugal (con.) € 16,40

B 10533 F – ISBN 978-3-89610-666-7 – Best.-Nr. 53 16 01

www.eisenbahn-journal.de



01

4 198013 112509

Schlesische Gebirgsbahn im Modell



Die Nebenstrecke von Hirschberg ins Riesengebirge ist als Vorbild und Modell-Präsentation das Thema der neuen MEB-Spezial-Ausgabe. Nach einem Exkurs in die Geschichte der „Zackenbahn“, wie die Nebenstrecke unter Eisenbahnfreunden besser bekannt ist, wird auch die 1945 unterbrochene und heute wieder durchgängig befahrbare Verbindung nach Tschechien beleuchtet. Der Schwerpunkt ist aber die Vorstellung einer bemerkenswerten H0-Anlage mit den beiden originalgetreu nachgebildeten Bahnhöfen Josephinenhütte und Jacobsthal.

84 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD „Altbau-Eloks in Deutschland“ (Laufzeit ca. 85 Minuten)

Best.-Nr. 941502 | € 12,50



Bahnparadies Erzgebirge

eine Reise durch die Zeit:
Vom Müglitz- zum Zschopautal
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 200 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-DVD. „Schmalspurwunder im Erzgebirge“ mit 60 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941501 | € 12,50



Bahn & Hafen

Modell und Vorbild:
Güterumschlag Schiene/Wasser
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-DVD. „Hamburger Dampfriesen – Vollldampf an der Waterkant“ mit 48 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 9414021 | € 12,50



Insel Rügen

Der Rasende Roland:
Mit Tempo 30 über die Insel
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, Klebebindung

Bestell-Nr. 941401 | € 10,-



Ganzzüge

Massengüter auf Schienen
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-DVD mit 55 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941301 | € 12,50

NACH NORDEN UND DANN IMMER GERADEAUS

Nein, hier soll nicht etwa für einen ehemals bekannten Kümmelschnaps aus Deutschlands hohem Norden geworben werden. Aber sehr wohl für die Eisenbahn in einer vom herben Charme des Nordens geprägten Landschaft, wie man sie eben nur in Schleswig-Holstein antrifft.

Beschäftigt man sich mit der Eisenbahn in unserem nördlichsten Bundesland, wird man das Gefühl nicht ganz los, als würde die Region in der Fachpresse eher stiefmütterlich behandelt, ihr keine übermäßige Aufmerksamkeit zuteil. Dies mag unter anderem damit zusammenhängen, dass dem Norden unserer Republik schlicht die Berge fehlen, die anderswo per se für das Quäntchen mehr Motivation sorgen, die Eisenbahn attraktiv in Szene zu setzen. Das Land hat zwar keine Berge, dafür aber die Küsten von Nord- und Ostsee sowie wunderschöne Landschaften und Städte. Und eine Eisenbahn mit vielen technischen Eigenheiten. Gleich vier markante Hochbrücken führen über die Ende des 19. Jahrhun-

derts künstlich geschaffene Wasserstraße, die Nord- und Ostsee verbindet. Allen voran sei das imposante Bauwerk in Rendsburg genannt, das alleine schon einen Besuch in Deutschlands Norden rechtfertigt. Hervorhebenswert ist auch die Hochbrücke Hochdonn im Verlauf der Marschbahn Hamburg-Altona–Westerland (Sylt). So mancher Eisenbahn-Enthusiast wird beim Stichwort „Marschbahn“ unweigerlich an die hier bis 1972 im hochwertigen Schnellzugverkehr durch die Marschniederungen donnernden Altonaer Öl-01¹⁰ erinnert. Der die Insel Sylt mit dem Festland verbindende Hindenburgdamm und der untrennbar damit verbundene Autotransport mit der Bahn sind weitere Alleinstellungsmerkmale, die die Eisenbahn zwischen den Meeren unverwechselbar machen.

Einmalig war auch die Lübeck-Büchener Eisenbahn. Ausgerechnet ein kleines Privatbahnunternehmen war es, das in Deutschland den Wendezugbetrieb mit stromlinienverkleideten Dampfloks und völlig neuartigen Doppeldeckwagen 1936

einführte. Das technische Equipment des zwischen Hamburg und Lübeck durchgeführten Städteschnellverkehrs ließ die Fachwelt seinerzeit aufhorchen und die große Deutsche Reichsbahn fast ein wenig alt aussehen. Eine faszinierende Eisenbahnzeit, bis der Zweite Weltkrieg ausbrach und alles zunichtemachte.

Nach dem Krieg strebte die junge Bundesrepublik nach Anerkennung. Die Eröffnung der Vogelfluglinie im Jahre 1963 mit dem Fähranleger in Puttgarden für den internationalen Fährverkehr nach Rødby auf der dänischen Insel Lolland war ein Meilenstein in der deutschen Verkehrsgeschichte. Ein Prestigeprojekt, in deren Aura sich die Politik damals nur allzu gerne sonnte. Da der Fahrdrat erst sehr viel später den Weg nach Schleswig-Holstein finden sollte, bot die Bundesbahn für die Vogelfluglinie das Modernste auf, was sie dereinst auf dem Dieselsektor zu bieten hatte: Sie beschaffte die 2700 PS starken Dieselloks der Baureihe V 200¹. Die neue Vogelfluglinie trat an die Stelle des ab 1951 aus bescheidenen Anfängen aufgebauten internationalen Fährbetriebs zwischen Großenbrode Kai und Gedser. Auch die lokale Eisenbahnfähre über den Fehmarnsund zur Insel Fehmarn war nun überflüssig.

Mit der Abkehr vom Dampfbetrieb entwickelte sich Schleswig-Holstein zu einer Hochburg der Dieseltraktion, lange dominiert von den bei den Bahnbetriebswerken Flensburg und Lübeck stationierten Maschinen der Baureihe 218. Nach der Elektrifizierung wichtiger Hauptstrecken konnte die DB auf beide Dieselhochburgen verzichten.

Die vorliegende Sonderausgabe möge Retrospektive und Anregung zugleich sein, sich mit der Eisenbahn in Schleswig-Holstein mit ihrer wechselvollen Geschichte zu beschäftigen. Lohnende Ziele gibt es zur Genüge, die sich für eine Bahnreise in Deutschlands hohen Norden empfehlen.

UDO KANDLER

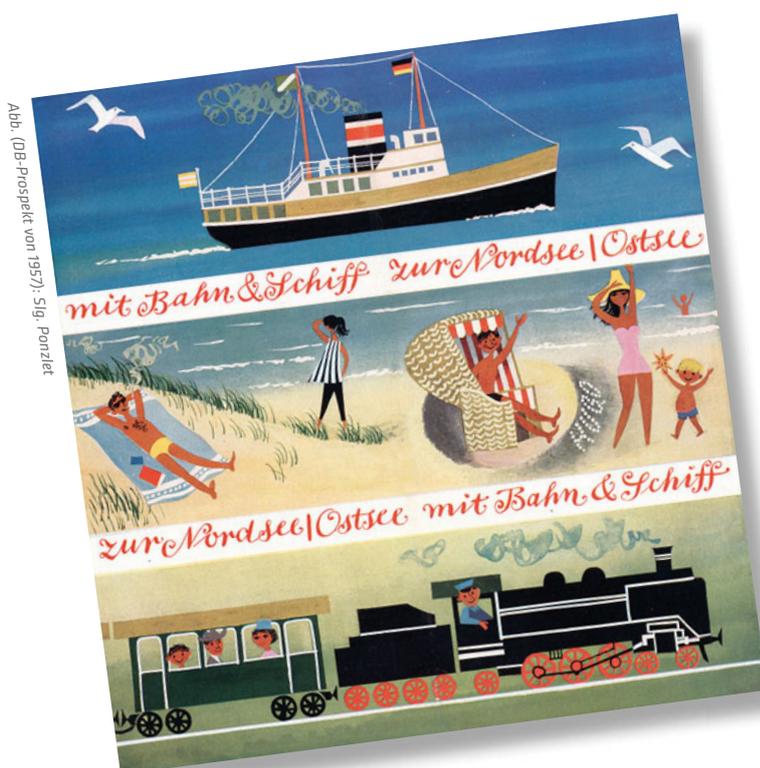


Abb. (DB-Prospekt von 1957): Sig. Ponzlet



Mitten durchs Wattenmeer

Der gut elf Kilometer lange Hindenburgdamm ist einmalig im deutschen Eisenbahnnetz. Er verbindet seit 1927 Sylt mit dem Festland. Urlaubern ermöglicht er eine bequeme und schnelle Anreise zur beliebten Ferieninsel Sylt.

Später Start der Elektrotraktion

Während der Dampflokära gab es in fast jedem Bahnknotenpunkt ein Bahnbetriebswerk für den Einsatz und die Wartung der Loks. Bis zur Elektrifizierung wichtiger Hauptlinien verfügten die Bw Flensburg und Lübeck über beachtlich große Diesellokbestände.

Kühne Brücken

Ausgerechnet in der flachen Landschaft Schleswig-Holsteins trifft man auf zwei der längsten deutschen Eisenbahnbrücken. Die über zwei Kilometer langen Hochbrücken in Rendsburg und Hochdomm überspannen den Nord-Ostsee-Kanal.





Die Bahn sticht in See

1951 richtete man für den Skandinavienverkehr eine Fährlinie von Großenbrode ins dänische Gedser ein, die 1963 von der heute noch bestehenden Fährverbindung Puttgarden–Rødby abgelöst wurde.



Das Streckennetz schrumpft

Zwischen 1954 und 1988 stellte die DB den Reisezugverkehr auf vielen Strecken in Schleswig-Holstein ein, insgesamt auf einer Länge von mehr als 400 Kilometer. Meist wurden die Gleise später abgebaut, doch es gibt Ausnahmen.



TITEL: Hochbrücke Hochdonn.

Foto (2014): A. Ritz

KLEINE FOTOS: O. Bergmeier,

J. Nelkenbrecher,

H. Säuberlich

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:

O. Bergmeier (2), R. Palm,

B. Ludwig, H. Lewin



INHALT

Editorial

NACH NORDEN UND DANN IMMER
GERADEAUS 3

Galerie

6

Entwicklung

ALTONA UND KIEL SCHREITEN VORAN 14

Lübeck

TOR ZUR OSTSEE 28

Hochbrücken

KÜHNE BRÜCKEN MIT GRANDIOSER
AUSSICHT 34

Bewegliche Brücken

44

Kleinbahnen

IN REGIONALER VERANTWORTUNG 46

Hindenburgdamm

MITTEN DURCHS WATTENMEER 50

Vogelfluglinie

DIE BAHN STICHT IN SEE 58

DB-Nebenbahnen

DAS STRECKENNETZ SCHRUMPFT 68

Betriebsmaschinendienst

SPÄTER START DER ELEKTROTRAKTION 72

Fachhändler-Adressen

88

Quellenverzeichnis

89

Impressum & Vorschau

90

Klassiker-Treffen in Plön

Die 220 051 vom Bw Lübeck fährt im August 1980 in den Bahnhof ein, ein Triebwagen der Baureihe 612 wartet auf die Weiterfahrt nach Kiel - Flensburg.





Foto: A. Ritz



Fehmarnsundbrücke

Sie verbindet seit 1963 das Festland mit der Insel Fehmarn und ist das Herzstück der Vogelfluglinie. Die Fährüberfahrt von Puttgarden auf Fehmarn nach Rødby in Dänemark dauert heute zwar nur noch 45 Minuten, trotzdem soll ab 2025 der Eisenbahnverkehr durch einen neuen 17,6 km langen Tunnel geführt werden (Diesellok Baureihe 232 mit Güterzug; 1995).



Neumünster – Heide

Bis Anfang der 1990er Jahre war der Fortbestand dieser Bahnlinie stark gefährdet, die DB hätte sie gerne stillgelegt. Heute wird ein Zwei-Stunden-Takt angeboten, selbstverständlich auch am Wochenende (bei Aukrug, 2007).

