

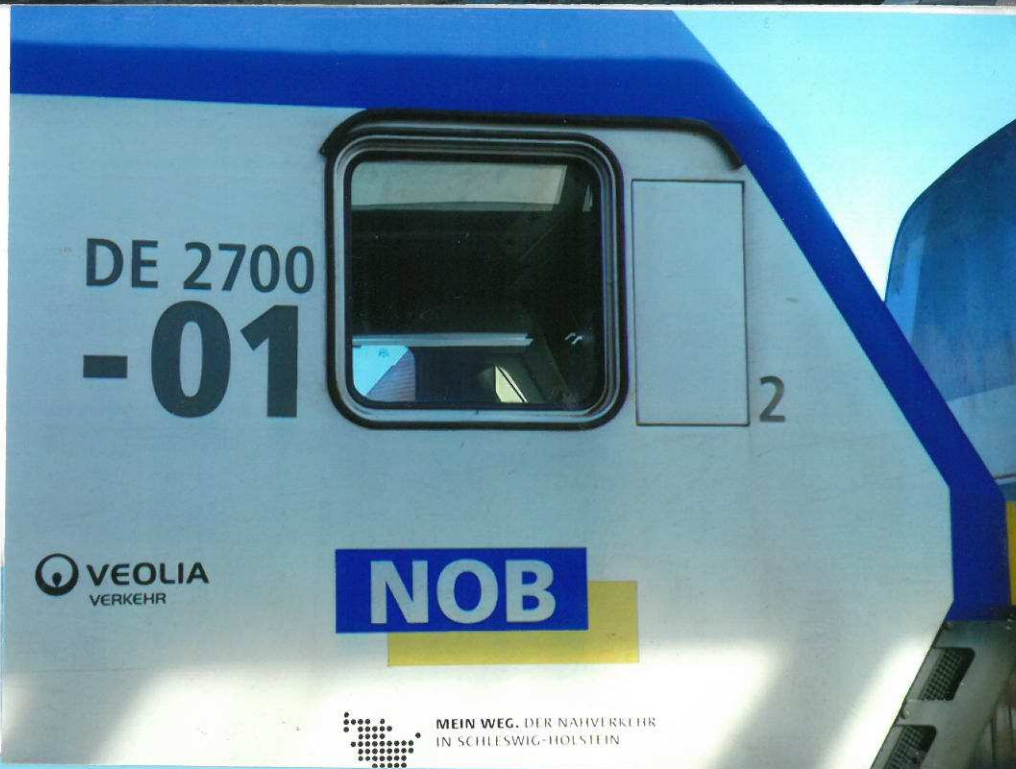
'SUPER-DIESEL-
LOKOMOTIVEN' IM BHF:
VON HEIDE/HOLSTEIN

So präsentieren sich die NOB-Regionalzüge der 'Marschbahn' Hambg. - Westerland heute im Bhf. von Heide/Holst.: Lokmäßig mit den neuen 245.2-Diesellokomotiven in ihrer ebenfalls neuen Farbgebung des Unternehmens NAH.SH. und wagenmäßig mit den Wendezugeinheiten des 'Married-Pair'-Systems. Die sollen nach und nach auch die neue grüne Farbgeb. von NAH.SH erhalten. NOB-Züge von Hamburg nach Westerland und umgek. begegnen sich jeweils im genannten Bhf. Am 9.12.2015 waren es unter anderem derartige Züge mit den Neubau-Lokomotiven 245 208 u. 245 206 (links Zug nach Westerl. mit 208, rechts Zug n.Hmb-Altona m. 206).

So stellte sich die o. a. Zugbegegnung im Bhf. von Heide noch am 4.11.2015 dar, als die NOB-Durchg.-Züge noch von Dieselmotoren der Typen ER 20 u. ME 26 (DE 2700) befördert wurden: Links Zug nach Westerland mit ER 20 011, rechts Zug n. nach Hambg.-Altona mit DE 2700.01 - Lok-Power, das nun leider aus Heide verschwunden ist.

So konnte man mit Super-Diesellok noch in der ersten Hälfte d. 1970er Jahre noch nach Heide in Holstein auf d.'Marschbahn' reisen: Am 13.8.1971 hat der superstarke Diesellok-Einzelgänger 230 001 d.Deutschen Bundesb. (der damals im Bw Hmb-Altona beheimatet war) mit Schnellzg. D 533 (Köln-Westerl./Sylt) im Bhf. von Heide kurzen Aufenthalt. Diese interessante Lok ist LEIDER längst verschrottet.

Fotos: Oben = Rolf Brehmer,
Mitte = Michael Hecht.
Unten = Sammlg.M. Hecht.



BAHNHOF HEIDE/HOLST.
IM WANDEL DER ZEIT

Der Bahnhof der westholsteinischen Stadt Heide ist eine der wichtigsten Unterwegs-Stationen im Verlauf der von Hamburg nach Sylt führenden Marschbahn. Lange war diese Station ein sogen. 'Inselbahnhof' zwischen dieser Bahnverbindung und der von West- nach Mittel-Holstein verlaufenden Strecke Büsum-Heide-Neumünster.

Als sich der Bahnhof in Heide noch in der eben beschriebenen Form darbot, entstand das obige Foto am 7. Juli 1973. Damals hatte hier ein aus fünf alten Eilzugwagen der Vorkriegsbauart (Gattung ye, 'Achttürer') gebildeter und von Hamburg-Altona nach Westerland/Sylt fahrender Entlastungs-Schnellzug seinen kurzen Aufenthalt, nachdem er von Hamburg bis hierher ohne Verkehrshalt 'non stop' gefahren war. Dieser 'DVz' zum Hauptzug D 533 (Köln-Westerland) wurde von der Bundesbahn-Diesellok 216 006 befördert. Sie gehörte zu den neun Vorserien-216 der DB, die auch als 'Lollo'-Lokomotiven bekannt wurden und von Juni 1969 bis Mai 1973 im Bw Hamburg-Altona stationiert waren. Danach wurden drei der 'Lollos' ins Ruhrgebiet und nach Kassel umbeheimatet. Die noch bis zum Herbst 1973 im Bw Hamburg-Altona verbleibenden Vorserien-216 verfügten hier nun über keine festen Einsatzpläne mehr. Mit Zugbeförderungen wie der des oben abgebildeten Entlastungs-Zuges verdienten sich die letzten Altonaer 'Lollos' ihr Hamburger Gadenbrot, bis auch sie hier verschwanden. Im Herbst 1973 wurden alle Vorserien-216 für ausschl. Güterzugdienste im Ruhrgebiet konzentriert. Hier wurde 216 006 im Jahre 1978 abgestellt und vier Jahre später von der DB nach Italien verkauft, wo diese 'Lollo' bei versch. Privatbahnen im Einsatz war und heute noch vorhanden ist.

Der Bahnhof in Heide veränderte am Anfang dieses Jahrhunderts sein Gesicht und blieb nicht länger die oben beschriebene 'Inselstation'. Alle seine Gleis- u. Bahnsteiganlagen wurden mit völligen Neubauten im Marschbahn-Bereich des o.a. Bahnhofes zusammengefaßt. Hier entstand auch ein neuer Straßenzugang zum/vom Stadt-

zentrum und ein Neubau-Vorplatz. An dem hier neu errichteten Bahnsteig steht auf dem unteren Bild am 4. November 2015 ein NOB-Regionalzug von Westerland nach Hamburg-Altona, der von der NOB-Maschine DE 2700.01 in Wendezug-Schiebefahrt befördert wurde. Links ist auf dem unteren Bild ein Anschlusszug der Strecke Büsum-Heide-Neumünster erkennbar, auf der Dieseltriebwagen der Firma Nordbahn zum Einsatz kommen. Zum Zeitpunkt der oberen Aufnahme, 42 Jahre vorher, liefen auf dieser holsteinischen 'Querstrecke' noch Bundesbahn-Akkutriebwagen der Baur. 515. Man beachte auf dem oberen Bild auch die 1973 im Bhf. von Heide noch selbstverständliche Gepäck-Karre. Bahnhof Heide/Holstein im Wandel der Zeit

Fotos: Michael Hecht.



628/928 WIEDER
IM WESTLICHEN
SCHLESWIG-
HOLSTEIN
IM EINSATZ

Auf dem Hindenburgdamm und d. sich anschließenden Insel Sylt kommen im aktuellen Fahrplan 2015/2016 erstmals DB-Dieseltriebzüge der Baur. 628/928 zum Einsatz. Dieses allerdings in zieml. merkwürdig anmutender Form; denn die hier verwendeten VT/VS-Einheiten genannter Baureihen rollen sämtlich angehängt in Autotransportzügen des



Im neuen Farbgewand und für neue, veränderte Aufgaben sind die 628/928-Dieseltriebzüge in den Westen von Schleswig-Holstein zurück gekehrt und erreichen hier nun als 'Sylt Shuttle Plus' sogar die größte deutsche Nordseeinsel, in deren Hauptstadt Westerland das obige Bild von 628 509 in neuer Lackierung am 4.11.2015 entstand.
Foto: Michael Hecht.

Sylt-Verkehrs von Niebüll nach Westerland und umgek. mit. Die 628/928 dienen in diesen Zügen als 'Alibi'-Fahrzeuge, die der DB die Verfügung über zusätzl. Trassen für Autotransportzüge auf dem Hindenburgdamm sichern, wo sich die DB inzwischen in einem Konkurrenzkampf mit dem neuen Zusatzanbieter in diesem Segment, dem amerikanischen Unternehmen RDC behaupten muß. Zusätzliche Fahrplantrassen konnte sich 'Platz'- (besser 'Damm-') Hirsch DB nur durch die Mitführung von Personenzug-Fahrzeugen in einigen Antozügen sichern. Dafür hielt die DB 628/928-Triebzüge am besten geeignet. Gem. Auflage müssen genannte Fahrzeuge über den Laufweg der Autozüge hinaus ab/bis Niebüll weiter fahren. Die zwischen Westerland und Niebüll sowie umgek. an diese Züge angehängten 628/928-Einheiten fahren daher von Niebüll aus noch weiter alleine bis ins benachbarten, knapp 22 km von Niebüll entfernte Bredstedt und umgek.; um so ein Mindestmaß der o. a. Auflagen zu erfüllen. Gem. diesen Auflagen können die 628/928 dabei genauso wie von Niebüll nach Westerland und umgek. von Fahrgästen benutzt werden. Da die DB-Fahrten der Autozüge auf dem Hindenburgdamm von der DB Fernverkehr AG durchgeführt werden, gilt für die Fahrgastbenutzung der beschriebenen 628/928-Kurse in Nordfriesland auch nur der teure Tarif des genannten DB-Unternehmens und nicht das weitaus günstigere Preisgefüge des Schleswig-Holstein-Tarifs.

Da die Fahrpläne der o. a. 628/928-Kurse auch kaum veröffentlicht sind, fahren die hier eingesetzten 628/928-Kurse fast weitgehend ohne Fahrgäste. Für die ist die Nutzung der NOB-Regionalzüge auch deshalb günstiger, weil sich die 628-Benutzung zeitaufwändig gestaltet. Dieses vor allem durch die Rangierarbeiten beim An- und Abkuppeln der jew. G28/928-Einheit an die Autozüge od. von denen außerhalb der Bahnsteige in den Bahnhöfen von Westerland/Sylt und Niebüll. Dadurch dauert eine Fahrt in einer solchen Einheit für den Fahrgast von Niebüll nach Westerland 58 Minuten und umgekehrt sogar 74 Minuten. Zum Vergleich: Die NOB-Regionalzüge bewältigen die gleiche Strecke in rd. 35 Minuten, die IC-Züge der DB Fernverkehr AG in 33 Minuten.

Da die 628/928 die letzten Triebzug-Einheiten der DB mit Schraubenkupplungen und Puffern bilden, eignen sie sich für die Zusammenfügung mit den DB-Autozügen des Sylt-Verkehrs besonders gut.

Der Triebwageneinsatz für die beschriebenen 'Alibi'-Fahrten spart die Verwendung eigener Rangierlokomotiven bei den erläuterten An- und Abkuppel- manövern und Streckenlokomotiven für den Bahnlinien-Bereich südlich von Niebüll. Aus diesen Gründen hat die DB Fernverkehr AG beim Schwester- unternehmen DB Regio AG aus dessen Fahrzeug-Abstellungsbestand ('Still- stand-Management') die VT/VS-Garnituren 628/928 495, 501, 502, 503, 507, 509, 512, 521, 532 und 535 erworben. Diese Triebzug-Einheiten wurden für ihre neue Aufgabe im Sylt-Zugverkehr eigens umgestaltet, was sich aber vor allem auf das Außenbild der o. a. VT/VS beschränkte. Neben einer neuen Farbgebung erhielten diese Triebzüge an den Längsseiten den Namens-Schrift- zug 'Sylt Shuttle Plus'. Unter diesem neuen Markennamen betreibt die DB Fernverkehr AG seit dem 13.12.2015 ihren nach wie vor sehr intensiven Autozugverkehr zwischen dem nordfriesischen Festland und der benachbarten Insel Sylt sowie umgekehrt.

Seit dem o. a. Zeitpunkt verkehren die DB-Autozüge zwischen Niebüll und Westerland sowie umgekehrt im Halbstunden-Takt. Nicht alle dieser Züge führen bislang eine angehängte 628/928-Einheit mit, was nach Berichten einer Sylter Zeitung auch damit zusammenhängen soll, daß für die Bedienung der 628/928 des 'Sylt Shuttle Plus' noch nicht genügend viel hierfür ausge- bildete Triebfahrzeugführer zur Verfügung stehen. Bislang (Stand Febr. 2016) nehmen sechs Autozüge 628/928-Garnituren von Westerland nach Niebüll mit, wobei diese VT/VS-Garnituren dann von Niebüll nach Bredstedt alleine wei- terfahren. In der Gegenrichtung wird das in acht Verbindungen genau umge- kehrt gehandhabt.

Es wird aber seitens der DB Fernverkehr AG angestrebt, daß alle ihre Auto- züge des 'Sylt Shuttle Plus' von Niebüll nach Westerland und umgekehrt angehängte 628/928-Einheiten mitführen. Dieses auch, weil wegen dieser Triebzug-Anhängsel keine Sitz- und Motorradtransportwagen mehr in den genannten Autozügen mitfahren. Diese Wagen waren solche der Gattung Boms 277 und durch den Umbau von Halbgepäckwagen der Gattung BDms 276 entstanden. Für die o. a. Züge gab es fünf derartige Wagen, die inzwischen alle in Mukran auf Rügen abgestellt wurden. Motorräder werden in den Auto- zügen des Sylt-Shuttles nun auf Flachwagen mitgeführt. Die Biker müssen während der Fahrt nach/von Sylt in den in diesen Zügen mitlaufenden 628/928 Platz nehmen. In den Zügen, die noch keine VT/VS enthalten, behilft man sich für die Biker-Beförderung mit einem Kleinbus, der Huckepack wie die anderen Kfz. über den Hindenburgdamm befördert wird und in dem die Motorrad- fahrer dann sitzen.

Einer der als 'Sylt Shuttle Plus' eingesetzten 628/928-Triebzüge fährt auch täglich über den gesamten Verlauf der 'Marschbahn' von Westerland/ Sylt bis Hamburg-Altona und zurück. Dieses aber zu überwiegend 'nacht- schlafener' Zeit, denn die jeweilige 628/928-Einheit fährt um 21.13 Uhr in Westerland auf Sylt ab und trifft gegen 1 Uhr morgens in Hamburg-Altona ein. Von hier fährt diese Einheit dann um 4.00 Uhr los und kommt nach dreieinhalb Stunden Fahrt nach Westerland auf Sylt zurück.

Alle der o. a. 628/928-Triebzüge verkehren in ihrer selbstständigen Fahrt gattungsmäßig als Schnellzüge (D) ! Auch hier gilt der Tarif der DB Fernverkehr AG - dieses sogar mit IC-Zuschlag ! Deshalb kostet eine Fahrt von Hamburg-Altona nach Westerland/Sylt im 628/928 im Normal- tarif ohne Bahncard 50 Euro ! Im NOB-Regionalzug zahlt man für die Fahrt auf gleicher Strecke 30,20 Euro. Bei den auf der 'Marschbahn' eingesetzten 628/928 der DB Fernverkehr AG handelt es sich wohlgemerkt auch um Fahrzeuge des Regionalverkehrs. Fährt man in diesen VT/VS- Einheiten von Niebüll nach Westerland mit, so kostet dieses 9,50 Euro. Im zeitlich schnelleren NOB-Regionalzug kostet die Mitfahrt auf gleicher Strecke 8,20 Euro - alle genannten Preise beziehen sich auf den jeweiligen Normaltarif und die Fahrt in der 2.Klasse.

Ob unter den geschilderten Umständen ist es fraglich, ob das 628/928- Angebot auf der 'Marschbahn' von mitfahrenden Bahnkunden annähernd ange- nommen wird. Ein Sprecher der Deutschen Bahn AG äußerte sich hierzu mit der Aussage: 'Das wird der Sommer zeigen'.

Durch den neuen 'Sylt Shuttle Plus' kehrten die Triebzüge der DB-Baur. 628/928 nach rd. zehn Jahren in den Westen von Schleswig-Holstein zurück. Bis in die Mitte des vergangenen Jahrzehnts waren derartige Triebzüge auf der 'Marschbahn' auf deren Streckenabschnitt Itzehoe - Heide im Einsatz. Das allerdings als ausschl. Regionalzüge und im Betrieb der zur DB Regio AG gehörenden 'Regionalbahn Schleswig-Holstein' (RBSH). Später kamen RBSH-628/928 noch nach Husum - das aber ausschl. von Kiel aus, wo sie schließl. 2010 von neuen 648-Triebwagen abgelöst wurden. Nördlich von Husum kamen 628/928 allerdings planmäßig nicht zum Einsatz. Nun befahren derartige Triebzüge die 'Marschbahn' sogar in voller Streckenlänge und das sogar als 'Schnelltriebwagen'.

Die 628/928 des 'Sylt Shuttle Plus' haben sogar teilweise zusätzlich zu ihren Betriebsnummern Namen erhalten. Dabei tragen die folgenden 628/928 der DB Fernverkehr AG die folgenden Namen

628/928 495	TINNUM	628/928 509	WESTERLAND
628/928 501	HÖRNUM	628/928 512	KAMPEN
628/928 502	KEITUM	628/928 521	ARCHSUM
628/928 503	MORSUM	628/928 532	MUNKMARSCH
628/928 507	LIST	628/928 535	WENNIGSTEDT-BRADERUP

Die o. a. 628/928 tragen also Namen von Städten und Ortschaften im nördlichen Nordfriesland - vorzugsweise solche von Gemeinwesen auf der Insel Sylt. Dabei auch teilweise von Orten, die hier von Zügen der DB nie erreicht wurden, wohl aber von Zügen der schmalspurigen Sylter Inselbahn, die 1970 stillgelegt und danach (LEIDER) abgebaut wurde.

Mit der Umgestaltung der 628/928 für den 'Sylt Shuttle Plus' war teilweise auch das DB-Erhaltungs- und Reparaturwerk in Wittenberge beschäftigt. Die Wartung dieser Fahrzeuge obliegt der zur Norddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH (NEG) gehörenden Werkstatt in Niebüll. Die Inbetriebnahme der o. a. 628/928 erfolgte nach deren Umgestaltung durch die DB Fernverkehr AG zwischen dem 17. September und dem 7. Dezember 2015. Es ist das erste Mal, daß dieses DB-Unternehmen derartige Triebzüge besitzt und einsetzt !

Der Vollständigkeit halber darf noch erwähnt werden, daß die Firma Railroad Development Corporation Deutschland (RDCD) ihren Autotransport-Zugverkehr zwischen Niebüll und Westerland/Sylt sowie umgekehrt über den Hindenburgdamm sobald als möglich ebenfalls aufnehmen möchte. Dieses unter dem RDCD-Markennamen 'Autozug Sylt', wobei zehn Abfahrten ab Westerland nach Niebüll und sieben Abfahrten umgekehrt ab Niebüll nach Westerland vorgesehen sind. Dieses aber teilweise nicht täglich. Die RDCD-Autozüge auf dem Hindenburgdamm werden aus einstöckigen Transportwagen bestehen und von den ME-26-Diesellokomotiven befördert, die bis zum Dez. 2015 von der NOB im Regionalzugverkehr von Hamburg nach Sylt und umgek. eingesetzt wurden. Die RDCD-Autozüge nach/von Westerland werden auch jeweils einen Generatorwagen enthalten. Dieser dient der Druckluft- und Energieversorgung der genannten Autozüge und verfügt auch über einen Aufenthaltsraum für das Zugbegleitpersonal. Bei den RDCD-Generatorwagen handelt es sich um Energieversorgungs-Fahrzeuge, die einst zu Hilfszügen der DR gehörten. Die Autotransportwagen werden vom RDCD-Unternehmen bei der Firma European Rail Rent angemietet. Sie sollen in zwei bis drei Jahren durch 85 neu entwickelte Doppelstock-Autotransp.-Wagen mit Scheibenbremsen ersetzt werden.

Kein Zweifel: Im Autotransport-Zugverkehr auf dem Hindenburgdamm hat sich vieles verändert und wird sich noch verändern !!! Mit entsprechenden Auswirkungen auf den übrigen Zugverkehr auf dem nun noch stärker als bisher in Anspruch genommenen Streckenabschnitt Niebüll-Westerland der Gesamt-'Marschbahn': Hamburg - Elmshorn - Westerland.

TRIEBWAGEN
AUF DER
INSEL SYLT I

Mit den 628/928-
Gamituren des neu-
en 'Sylt Shuttle +'
kommen auf der Insel
Sylt zum ersten Mal
seit längerer Zeit
plannmäßig wieder
Dieseltriebwagen zum
Einsatz, wenngleich
sich die meisten von
ihnen hier mit
eigener Kraft nur
in Rangierfahrt im
Bhf. der Insel-Haupt-
stadt Westerland be-
wegen. Vom Festland
aus kommen die o. a.
Gamituren ja in den
meisten Fällen ange-
hängt an lokbespannte
Autozüge bzw. verlassen
Deutschland's größte
Nordseeinsel auch am
Schluß derartiger Züge
wieder so. Die VT/VS-
Einh. 628/928 509 war
eine der ersten für d.
'Sylt Shuttle Plus'
hergerichteten Fahrzeug-
Gamituren und ist auf
dem obigen Bild am
4.11.2015 im Bhf. von
Westerl./Sylt zu sehen.



In den 1960er Jahren
gab es auch einen
Personenzugkurs von
Heide/H. nach Wester-
land u. von dort zur.
nach Husum mit einer
798/998-Schienebus-
Einh. des Bw Husum.
Auf dem unteren Foto,
das 1968 od. 1969
ebenfalls im Bhf. von
Westerland entstand,
war beim o. a. 'Pto'-
Kurs d. 798-Motorwg.
ausgefallen u. für d.
Fortbewegung d. beiden
verbliebenen, antrieb-
losen 998-Fahrzeuge sorgte
eine 260-Diesellok als
Motorkraft. Statt mit
90 km/h konnte wegen des
Noteinsatzes einer Diesel-
Rangierlok nur mit 60 km/h
Hg. gefahren werden.



Am anderen Ende des
998-Pärchens ist noch
eine zweite 260-Lok er-
kennbar.

Weitaus umfangreicher gestaltete sich der Triebwagen-Einsatz auf der Insel Sylt in der Vergangenheit außerhalb d. DB-Gleise, als auf dieser Insel bis 1970 noch ein umfangreiches Schmalspurbahn-Streckennetz existierte, auf denen unter anderem auch interessante Sattelschlepper-Triebwagen zum Einsatz kamen, von denen einer auf dem unteren Bild am 6.9.1970 durch die Sylter Dünenlandschaft nach List dieselt. Wie heute d. regelspurigen 628/928-Kollegen d. 'Sylt Shuttle +' d. DB präsentierten sich auch die Inselbahn-VT auf Sylt in den Farben rot und weiss.

Fotos: Oben + Unten = Michael Hecht. Mitte = Sammlg. M. Hecht.

TRIEBWAGEN AUF DER INSEL SYLT II

Von 1952 bis 1970 waren Dieseltriebswagen auf der Insel Sylt fleißig und umfangreich im Einsatz. Das aber hier nicht auf den normalspurigen Gleisen der Deutschen Bundesbahn, sondern auf den Meterspur-Strecken der Sylter Inselbahn. Deren Schmalspurgleise verliefen vom Süden in den Norden der o. a. Insel und ihr Betriebsmittelpunkt bildete der Inselbahnhof in Westerland. Das Inselbahnnetz auf Sylt entstand in den Jahren 1888 bis 1908 und ging 1954 auf die heute noch als Busbetrieb bestehende 'Sylter Verkehrs-Gesellschaft mbH' (SVG) über. Die SVG musterte die letzten Inselbahn-Dampflokomotiven aus und kaufte für ihren Ersatz unter anderem gebrauchte Dieseltriebswagen von anderen Schmalspurbahnen an. In eigener SVG-Werkstatt entstanden aber zwischen 1952 und 1954 auch insges. fünf Sattelschlepper-Schienenbusse mit Borgward-Zugmaschinen, die zwar Schienenfahrzeuge darstellten, aber viele Komponenten von Straßenfahrzeugen und Straßenbussen in sich vereinigten. Diese Sattelschlepper-Triebwagen waren aber sehr leicht und wendig, was für die überwiegend in Dünen- und teilweise auch in engen Kurven verlaufenden Inselbahnstrecken auf Sylt sehr vorteilhaft und wichtig war. Die SVG bezeichnete diese urig wirkenden und aussehenden Fahrzeuge deshalb auch als 'Leicht-Triebwagen' und gab ihnen die Betriebsnummern LT 1 - LT 5. Passend zu diesen Vehikeln baute die SVG 1954 und 1955 zwei 'Anhänger' (Beiwagen) in eigener Werkstatt. Diese Beiwagen erhielten aber keine Betriebsnummern.

Ab 1957 wurde der gesamte SVG-Inselbahnverkehr, der sich inzwischen (abgesehen vom Gepäcktransport) nur noch auf den im Sommer stets sehr intensiven Personenverkehr konzentrierte, rechtlich als Straßenbahnbetrieb (!) durchgeführt, wodurch die Insel Sylt nun über die nördlichste Straßenbahn in Deutschland verfügte. Es kamen nun auch Tram-Bahn-Beiwagen von der stillgelegten Straßenbahn im westfälischen Herford zur SVG und zwei modernere DÜWAG-Tram-Tw aus Gebraucht-Ankauf sollten hier sogar auf Dieselbetrieb umgebaut werden, wozu es aber nie kam. Vielmehr trennte sich die SVG von ihrem Schienenverkehr. Am 29.11.1969 wurde zunächst die Inselbahn-Südstrecke von Westerland nach Hörnum stillgelegt. Am 29.12.1970 folgte die Nordstrecke nach List, womit der Insel- und Schmalspurbahnbetrieb auf Sylt Geschichte war. Straßenbusse übernahmen völlig seine Aufgaben. Das Inselbahn-Rollmaterial wurde größtenteils vor Ort im SVG-Betriebsgelände in Westerland verrschrottet. Wenige Fahrzeuge konnten von Museumsbahnen auf dem Festland gerettet werden. Die SVG-Gleise wurden sämtlich abgebaut. Die Trassen der einstigen Inselbahn auf Sylt dienen heute in weiten Bereichen als Rad- und Wanderweg.

Auch die meisten der interessanten SVG-Sattelschlepper-Triebwagen wanderten nach 1970 in den Schrott. Lediglich der LT 4 entging nach Ende des SVG-Bahnbetriebes diesem Schicksal u. kam ins Straßenbahn-Museum nach Welmigen bei Hannover, wo er aber leider zusehends verfiel. In nicht gutem Gesamtzustand wurde dieses Fahrzeug schließlich 2013 von der bei Aachen ansässigen Sefkant-Museumsbahn übernommen, die ihn nun mit viel Unterstützung der heutigen SVG in sehr mühevoller Arbeit wieder in den Originalzustand zurück versetzt und erneut betriebsfähig herrichtet. Nach Abschluss dieser umfangreichen und kostspieligen Arbeiten soll der ehem. SVG-LT 4 im Sefkant-Museumsbahnbetrieb zum Einsatz kommen. Auf Sylt ist dieses ja wegen d. hier seit 1971 fehlenden Schmalspurbahngleise nicht mehr möglich. Zehn bis fünfzehn Jahre nach dortiger Inselbahn-Stillegung hätten zumindest Teile von einer der beiden SVG-Bahnlinien als (heute sicher gut frequentierte und florierende) Museumsbahn überlebt.

Sattelschlepper-Triebwagen LT 3 d. SVG mit Beiwg. der SVG als Inselbahn-Zug v. Westerland am 6.9.1970 im Bhf. von List/Sylt; wo wenige Monate später die Gleise verschwanden. Die LT-Fahrzeuge wurden in List u. Hörnum auf Drehscheiben gewendet !

Foto:
Michael Hecht.





UNVERGESSENE SYLTER INSELBAHN: Etwas über ein halbes Jahr nach Stilllegung von Deutschlands seinerzeit nördlichster Schmalspurbahn standen im Sommer 1971 deren Fahrzeuge noch immer und inzwischen völlig ungenutzt im Inselbahnhof Nord in Westerland herum. Die von vorher bereits eingestellten Schmalspurbahnen in Schlesw.-Holstein übernommenen Diesellokomotiven (aus Rendsburg u. Schleswig), ebenso gebrauchte übernommene Diesellokomotiven, die Borgward-Sattelschlepper und ihre Beiwagen und auch die nie von den SVG in Betrieb genommenen DUWAG-Fahrzeuge von der Herforder Straßenbahn, mit denen man weitere Modernisierungen im SVG-Schienen-Fahrzeugbestand durchführen wollte. Dazu kam es nicht mehr und die noch relativ jungen DUWAG-Straßenbahnen aus Ost-Westfalen standen auf Sylt beschäftigungslos herum. In den Schilderkästen waren teilweise noch Ziele aus der Herforder Zeit zu sehen - wie z. B. bei dem in der Mitte links abgebildeten Fahrzeug 'Herford Kleinbf.'. Für den Ersatz ihres Schienenverkehrs mußte sich die SVG zunächst eine größere Anzahl von Gebrauch-Bussen beschaffen. Viele davon auch aus Hamburg; aber auch die unten rechts zu erkennenden Krauss-Maffei-Busse.
Fotos: Michael Hecht.

UNVERGESSENE

SYLTER INSELBAHN:

1972 begann im Inselbhf. Nord in Westerland, der auch einst das Betriebszentrum d. SVG-Schienenverkehrs bildete, die Verschrottung der SVG-Schmalspurbahn-Fahrzeuge, zu denen bis zuletzt auch noch einige Güterwagen für den Gepäcktransport gehörten. Die Zerlegung dieser Fahrzeuge dauerte bis in das Jahr 1973 hinein. Da hatte sich der noch heute bestehende SVG-Busbetrieb längst fest etabliert. Zum Kinderheim 'Klappholtal' mußte wg. der Inselbahn-Stillegung extra eine Straße gebaut werden! Das war bis Ende 1970 nur mit den SVG-Zügen erreichbar. Mit Stillegung der Sylter Inselbahn beendete die letzte Schmalspurbahn in Schleswig-Holstein ihren Betrieb. Nur sehr wenige ihrer Fahrzeuge überlebten diese Stillegung. So z. B. einer der Straßenbahn-Tw aus Herford, den das Straßenbahnmuseum in Wehmingen bei Hannover übernahm u. der hierhin im Sommer 1972 auf dem Normalspurnetz d. Eisenbahn transportiert wurde wie oben abgebildet. Die, die sie noch erleben durften, werden Deutschland's nördlichste Schmalspurbahn mit ihren bunten, stets Werbung tragenden Fahrzeugen nicht vergessen. In unserer Zeit hätten zumindest Teile von ihr als Museums- u. Touristenbahn überlebt. Fotos: Oben = Harald Tschiner. Unten = Michael Hecht.



628-RÜCKKEHR NACH
ITZEHOE

Nach längjähriger
Pause kommen 628/
928-Dieseltrieb-
züge wieder hier-
her: In den Bhf.
der Steinburg-
Kreisstadt Itze-
hoe, von dem aus
sie bis 2005
nach Heide im
regionalen und
lokalen Personen-
verkehr auf der
'Marschbahn'

brummten. Heute
rollt täglich
ein derartiger
628/928 in ein-
samer Fahrt zu
nächtlicher Zeit
über den Gesamt-
verlauf dieser
Bahnverbindung
und hält dabei
auch im o. a.
Bahnhof. Gattg.-
Gattungsmäßig
ein 'Dt'

(Schnelltrieb-
wagen !) und
tarifmäßig so-

gar ein IC-Zug ! 'Sylt-Shuttle Plus' macht's möglich. Vergleichsweise bescheiden hielt sich auf den beiden obigen Bildern die VT/VS-Garnitur 628/928 212 d. RBSH-Betriebs der DB Regio AG am 28.11.2009 im Bhf. von Itzehoe als VLV-Sonderzug von Lübeck nach Lägerdorf und Flensburg auf. Die diesem Sonderzug hier seinerzeit begegnenden NOB-Regionalzüge nach Hamburg (oberes Bild) und Westerland (unteres Bild) sind heute in der abgebildeten Form im genannten Bahnhof und auf der 'Marschbahn' nicht mehr so zu sehen. Die diese Züge befördernden Lokomotiven vom Typ ER 20 (ER 20 014 oberes Foto) und ME 26 (DE 2700.12 unteres Bild) wurden zum Jahresende 2015 von neuen Traxx-Diesellokomotiven d. Baureihe 245.2 abgelöst. Die befördern jetzt die Wendezugeneinheiten mit 'Married-Pair'-Wagen, mit denen die ER 20 und ME 26 noch bis zum Herbst 2015 durch Schleswig-Holstein's Westen brummten. Der auf dem oberen Bild links zu erkennende u. aus DB-Nahverkehrswagen der Gattung 'n' (ehem. Silberlinge) und eine E-Lok der Baur. 143 Zug ist im Bhf. von Itzehoe ebenfalls bereits Vergangenheit. Er gehörte zum Aufnahmezeitpunkt zu den Wendezügen, die bis zum Dezember 2014 in der eben beschriebenen Zugbildung zwischen Itzehoe und Pinneberg als RB-Züge pendelten. Lokomotiven und Wagen hierfür stellte d. RBSH-Betrieb d.DB, bis diese lokbespannten Wendezüge schließlich im genannten RB-Pendelverkehr am Ende von 2014 durch Neubau-Elektrotriebzüge der Nordbahn-Gesellschaft abgelöst werden, die nun sogar von Itzehoe bis Hamburg und umgekehrt fahren. n-Wagen und 143-Lokomotiven kommen dadurch nicht mehr nach Itzehoe. Vom abgebildeten Fahrzeugmaterial sind im Bhf. dieser am Stör-Fluss liegenden Stadt heute nur noch die 'Married-Pair'-Wagen und ein einmal am Tag hier auf Hin- und Rückfahrt haltender 628/928-Triebzug geblieben. Nun ein solcher der DB Fernverkehr AG. Von Westerland nach Hambg.-Altona u. zur.

Fotos: Michael Hecht.

