

# WAS SONST NOCH SO GESCHAH

NEUE IC-  
DOPPELDECKER MIT  
SCHAUKEL-EFFEKT  
\*\*\*\*\*

Mit mehrjähriger Verspätung nahmen zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 die ersten der insges. 27 neuen Doppelstock-Wendenzug-Einheiten der DB Fernverkehr AG den planmäßigen Betrieb auf. Die erste Strecke, auf der diese neuen Zuggarnituren zum Regaleinsatz kommen, ist die der von Norddeich Mole über Norden, Emden, Leer/Ostfriesl., Oldenburg/O.,



Eröffnungszug für die neuen Doppelstockwagen der DB Fernverkehr AG mit Lok 146 561 am 13.12.2015 im Hbf von Hannover. Foto: Reinhard Schwager.

Bremen, Hannover, Braunschweig, Magdeburg und Halle/Saale nach Leipzig und umgek. führenden Intercity-Linie 56. Mit der Inbetriebnahme von weiteren dieser Garnituren werden bald auch die IC-Linien 55 (Köln-Hannover-Leipzig-Dresden) und 35 (Norddeich Mole-Münster/Westf.-Köln-Koblenz) auf die neuen doppelstöckigen IC-Wendzüge umgestellt. Auf allen drei genannten IC-Linien lösen diese Züge bislang hier eingesetzte ältere Wendzüge mit Eindeckwagen aus früheren Bundesbahn-Fahrzeugbeständen an.

Die neuen, von der DB Fernverkehr AG auch als Züge der Bauart 'IC 2' bezeichneten Doppelstock-Einheiten bestehen aus einem 1./2.-Kl.-Wagen, drei 2.-Kl.-Wagen sowie einem Steuerwagen, der ebenfalls 2.-Kl.-Sitzplätze enthält. Befördert werden diese neuen zweistöckigen Fernverkehrs-Doppeldecker von ebenfalls neuen Elektrolokomotiven der Bauart 'Traxx P 160 AC', von denen für diese Aufgabe 27 Maschinen zur Verfügung stehen (Betriebsnummern 146 551-577). Diese Lokomotiven sind jeweils ständig mit ihren Doppelstock-Wageneinheiten verbunden. Die beschriebenen Wageneinheiten vom Typ 'Twindex-Vario' wurden bei den Bombardier-Werken in Görlitz gebaut. Die DB-Beheimatung und Wartung der IC-2-Zugeneinheiten erfolgt im DB-Werk in

Leipzig. Jede dieser Einheiten kann mit ihren jew. fünf Wagen max. 414 Fahrgäste in der 2. Wagenklasse und 70 Fahrgäste in der 1. Wagenklasse befördern. Für die Zusammenstellung der 27 o. a. Doppeldecker-Wendenzug-einheiten vom Typ 'IC 2' wurden insgesamt 108 Mittelwagen und 27 Steuerwagen gefertigt. Nach vollständiger Ausstattung der IC-Linien 35, 55 und 56 werden 22 dieser Einheiten für den Regelbetrieb benötigt.

Mit den neuen IC-Doppelstockwagen kommen erstmals, abgesehen von einigen (inzwischen bereits wieder ausgemusterten) Fahrzeugen für den Nachtzugverk., zweistöckige Reisezugwagen im deutschen Fernverkehr zum Einsatz. Nicht zuletzt inspiriert durch den erfolgreichen Einsatz von derartigen Fahrzeugen im Nahverkehr durch die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) ab 1936 plante die Deutsche Reichsbahn den Bau und Einsatz von Doppelstockwagen für den Fern-Personenverkehr der 1940er Jahre. Der 2. Weltkrieg ließ es dazu nicht kommen.

Die Deutsche Bundesbahn experimentierte Anfang der 1950er Jahre mit wenigen Neubau-Doppeldeckern auf Fernzug-Strecken im Personenverkehr, beließ es aber bei Versuchen und verwendete hierfür weiterhin Eindeck-Wagen (bald solche neuer und erfolgreicher 26,4-m-Bauart). Einzig die Deutsche Reichsbahn in der DDR stellte in den 1950er und 1960er Jahren mehrteilige Doppelstock-Wageneinheiten mit wenig Komfort in Dienst, die in Fern-Reisezugkursen Verwendung fanden. Dies bis in die 1970er Jahre hinein bevorzugt in solchen des Urlauberverkehrs an die Ostsee und ins Erzgebirge. Dann war jedoch auch dort Schluss mit dem Doppeldecker-Einsatz in Schnellzügen.

Erst die Deutsche Bahn AG als Nachfolgerin von alter Bundes- und Reichsbahn wagte sich Jahrzehnte später wieder an die Beschaffung von doppelstöckigen Personenwagen für den Fern-Reisezugverkehr. Was aber mehr aus der Not heraus geboren wurde; denn die DB Fernverkehr AG benötigte dringend und schnell Ersatz für einstöckige IC-Altbau-Wagen aus der Bundesbahn-Zeit, die für eine Modernisierung nicht mehr geeignet waren. Um hier beschleunigt Abhilfe zu schaffen rief die DB bei der Waggonbau-Industrie freie Kontingente und Produktions-Optionen für die Fertigung von Doppelstockwagen für den Regional- und Nahverkehr ab. Diese Fahrzeuge wurden einfach an die Erfordernisse des Fernverkehrs angepaßt und in Wagen für den IC-Verkehr 'umkonstruiert'. In dieser Version bestellte die DB Fernverkehr AG beim Waggonhersteller Bombardier 2011 insgesamt 135 Doppelstockwagen des o. a. Umbaukonzeptes. Diese Fahrzeuge sollten im Dezember 2013 den Betrieb aufnehmen. Bau- und Abnahme-Verzögerungen ließen es aber erst im Herbst 2015 zur Inbetriebnahme der ersten IC-Doppeldecker kommen, deren Regelbetrieb dann im Dezember 2015 zunächst zwischen Norddeich und Leipzig begann.

Mit welchem Erfolg der Einsatz der neuen Zweietagen-Fahrzeuge im DB-Fernreisezugverkehr überhaupt stattfinden wird, bleibt abzuwarten. Immerhin vereinigen diese neuen Fahrzeuge noch viele Komponenten des Regional- und Nahverkehrs in sich, für den sie ja auch ursprünglich gebaut werden sollten: Einrichtungen für Kleiderablage sind nur unzureichend vorhanden und größeres Gepäck muß separiert vom Sitzplatz in Sammelablägen deponiert werden. Stationäre Bistro- od. Gastronomie-Einrichtungen gibt es in den neuen IC-Doppeldeckern auch nicht. Mit Getränken und Snacks erfolgt aber immerhin eine Bedienung am Platz und die elektronischen Informationssysteme in diesen neuen Fahrzeugen sind auch gut.

Zumindest zweifelhaft ist aber noch deren Laufverhalten; denn Reisende, die im Anfangsbetrieb in ihnen gefahren sind, beklagen sich in nicht wenigem Umfang über ein geradezu 'beängstigendes' Schaukeln im Oberdeck der IC-Doppelstockwagen. Ein derartiges Schaukeln ist im oberen Teil von zweietagigen Fahrzeugen (insbesondere solchen älterer Bauart) aber ja gar nicht mal fremd, Bei ihren Neubau-Kollegen des Fernverkehrs können diese nicht immer überaus angenehmen Begleiterscheinungen u. -bewegungen EVTL. aber mit dem Einbau zusätzlicher Federn zusammenhängen, die eigens installiert wurden, um die Doppeldecker-Laufruhe für den Einsatz im Fernverkehr zu erhöhen. EVTL. hat man damit genau das Gegenteil erreicht.

Eine ganz genaue Erklärung für die Ursache der übermäßigen Schaukelbewegungen in den Oberdeck-Bereichen der neuen IC-2-Wagen gibt es noch nicht. Man hofft und glaubt aber, dieses Problem durch eine geringfügige Änderung der Radsatzprofile an diesen Wagen zumindest mildern zu können. Hierfür sollen die Radsätze der o. a. Doppeldecker sobald als möglich auf den hierfür geeigneten Drehbänken bearbeitet und verändert werden-

Ein weiterer Kritikpunkt von Fahrgästen die in diesen Wagen bereits gereist sind, besteht in zu steilen Rückenlehnen der Sitzplätze. Außerdem funktionieren die WLAN-Einrichtungen hier nicht mal in den 1.-Klasse-Bereichen.

Unabhängig davon geht der Bau von Fernverkehrs-Doppelstockwagen für die DB Fernverkehr AG aber unvermindert weiter. Nach den ersten 135 Fahrzeugen dieser Bauart befinden sich weitere 85 IC-Doppeldecker im Bau, die das genannte DB-Unternehmen im Herbst 2013 ebenfalls bei der Firma Bombardier Transportation in Auftrag gegeben hat und die bis 2017 ausgeliefert werden sollen. Diese Wagen der Zweitserie von IC-2-Fahrzeugen sollen nach Inbetriebnahme mit Neubau-Elektrolokomotiven der Baureihe 147 ebenfalls im Wendezugbetrieb befördert werden. Die neuen 147-Lokomotiven werden in neuartiger Kastenbauform gefertigt. Es entstehen ebenfalls 17 Lokomotiven (147 551-567). Diese IC-2-Fahrzeugeinheiten der Zweitserie werden auf den IC-Linien 60 (Karlsruhe-Stuttgart-München) u. 61 (Nürnberg-Stuttgart-Zürich) zum Einsatz kommen. Wegen ihrer Verwendung auf der bis in die Schweiz hinein führenden IC-Linie 61 werden die o. a. Doppelstockwagen der IC-2-Zweitserie so gebaut, daß sie im Profil der schweizerischen Eisenbahnstrecken zum Einsatz kommen können. Dieses Profil (4.500 mm Höhe = Profil O1) ist gegenüber dem Normalprofil der deutschen Bahnlinien (4.650 mm Höhe = Profil G2) leicht verändert, was vor allem die Höhenabmessungen betrifft.

In der deutschen Ur-Heimat der doppelstöckigen Eisenbahn-Personenwagen, also in Lübeck, wo im April 1936 der Regeinsatz derartiger Fahrzeuge begann, wird man auf den Einsatz der neuen IC-2-Wagen zunächst noch warten müssen. Ihre Verwendung in den wenigen Lübeck noch berührenden IC-Zügen lokbespannter Form (IC-Züge 'FEHMARN' + 'LÜBECKER BUCHT') ist zumindest erstmal nicht vorgesehen. In diesen IC's rollen in der näheren Zukunft weiter die einstöckigen Wagen der DB Fernverkehr AG.

Deren neue Doppeldecker-Züge können auf der IC-Linie 56 zwischen Bremen und Norddeich sowie umgekehrt übrigens zuschlagfrei mit Fahrkarten des Nah- und Regionalverkehrs benutzt werden.

Mit Inbetriebnahme der 2013 bestellten IC-2-Wagen werden der DB Fernverk. AG insgesamt 44 Einheiten mit derartigen Wagen zur Verfügung stehen. Sie repräsentieren einen Gesamt-Beschaffungswert von immerhin 375,6 Mio. Euro. Mit den Bombardier-Werken in Görlitz für den Bau dieser jeweils 160 km/h schnellen Fahrzeuge wurde von der DB Fernverkehr AG ein Hersteller gewählt, der in der Fertigung von doppelstöckigen Eisenbahn-Fahrzeugen über eine lange Erfahrung verfügt. Die Waggonbauwerke in Görlitz waren bereits Mitte der 1930er Jahre am Bau der ersten modernen Wagen dieses Fahrzeugtyps beteiligt. Diese wurden seinerzeit wie schon an anderer Stelle erwähnt von der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) in Dienst gestellt. Nach dem 2. Weltkrieg wurden in den o. a. Waggonbauwerken zu DDR-Zeit viele Doppelstockwagen versch. Typen für die Deutsche Reichsbahn und andere Bahnverwaltungen im damaligen Ostblockgebiet gebaut. Nach der Einheit Deutschlands wurde dieser Bau in Görlitz fortgesetzt. Nun im Eigentum des Unternehmens Bombardier Transportation fertigen die Waggonbauwerke in Görlitz seit über 25 Jahren nach wie vor doppelstöckige Eisenbahn-Personenwagen - und das anhaltend. Bislang waren es aber mehr Fahrzeuge für den Nah- und Regionalverkehr. Mit den IC-2-Doppeldeckern entstehen in den o. a. Görlitzer Werken auch erstmals Zweietagen-Personenwagen für den Fern-Reisezugverkehr seit der Zeit d. 1960er Jahre.

Mit Inbetriebnahme der 2013 bestellten IC-2-Wagen werden der DB Fernverk. AG insges. 44 Einheiten mit derartigen Wagen zur Verfügung stehen. Bis 2030 will dieses Unternehmen durch weitere Neubauten u. Neuschaffungen insges. 120 Doppelstock-Zugeinheiten in ihrem Fahrzeugbestand haben. Dann wird wohl auch Lübeck von derartigen Fahrzeug-Garnituren erreicht werden.

Am 16. März 1990 begegneten sich im Bhf. von Stralsund Vertreter der frühen Generationen von doppelstöckigen Eisenb.-Wagen für den Personenverkehr. Auf dem nebenstehenden Bild ist links der DW 8 der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) zu sehen, der 1937 bei den Linke-Hofmann-Werken in Breslau unter Beteiligung der Görlitzer Waggonbau-Industrie gebaut wurde.



Zum Zeitpunkt der Aufnahme befand sich der DW 8 der ehem. LBE im Eigentum und Betrieb des (2012 aufgelösten) Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) und hielt sich in Stralsund kurz während einer VLV-Sonderzugfahrt von Lübeck über Stralsund u. Sassnitz nach Südschweden auf, was auch den ersten Besuch eines Lübeck-Büchener Doppeldeckers in der DDR bildete. In Stralsund traf dieser 'Zweietagen-Veteran' (der heute seinen Platz im DB Museum in Nürnberg hat) einen auf dem obigen Bild rechts zu sehenden und in den 1960er Jahren bei den Waggonbauwerken in Görlitz gebauten Doppelstock-Gliederzug der Deutschen Reichsbahn (DR). Diese Doppeldecker-Züge kamen bis in die 1970er Jahre hinein auch im Fern-Reisezugverkehr zum Einsatz. Danach dann aber auch nur noch im Nahverkehr. Obwohl es sich beim LBE-DW 8 von der Bauart und Ausstattung her um ein aussch. Fahrzeug für den Nah- und Regionalverkehr handelte, nutzte der VLV diesen Doppelstockwagen in seiner alten LBE-Original-Farbgebung auch für ausgesprochene Ferntouren und Langstrecken-Reisen, die den genannten LBE-Doppeldecker sogar nach Dänemark, Schweden, Österreich, Luxemburg und in die Niederlande rollen ließen.

Im deutschen Nacht-Reisezugverkehr setzte das hierfür zuständige DB-Unternehmen bis 2014 ebenfalls doppelstöckige Fahrzeuge ein - damals die einzigen Zweietagen-Wagen im Fern-Reisezugverkehr. Diese Schlafw. mit zwei Etagen wurden aber inzwischen aus dem Betrieb genommen. Nach wie vor erreichen aber noch Doppelstock-Schlafwagen der österr. ÖBB das deutsche Eisenb.-Streckennetz und rollen auf diesem sogar bis Hambg.-



Altona, wo im dortigen Bhf. ein ÖBB-Schlaf-Doppeldecker am 4.11.2015 bei Ankn. im City-Night-Liner (NCL) von Wien her zu sehen ist. Der abgebildete Doppeldecker war der einzige Zweietagen-Wagen in diesem im übrigen nur aus Eindeckern bestehenden Nacht-Reisezug, der von der ÖBB-Ellok 1016.002 (Typ 'TAURUS') befördert wurde.

Fotos: Michael Hecht.

# NEUE LOK-POWER AUF DER MARSCH- BAHN

\*\*\*\*\*

In dem von Hambg. nach Westerland auf Sylt durchgehenden und z. Zt. noch von der Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB) durchgeführten Regionalzugverkehr gab es zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 eine wichtige Änderung im Lokeinsatz für die auf der o.a. Bahnverbindung verkehrenden NOB-Durchgangszüge. Diese werden nicht mehr von den bis zum Dez. 2015 hierfür verwendeten Diesellokomotiven der Typen ME 26 u. ER 20 befördert, sondern von Neubau-Diesellokomotiven des Typs Traxx P 160 DE ME. Von diesem Loktyp beschaffte die Firma 'Paribus DIF-Netz-West-Waggon GmbH & Co. KG' im Auftrag und unter Finanzierg. der Landesnahverkehrsgesellschaft Schleswig-Holst. (NAH.SH) bei den Bombardier-Werken 15 Maschinen zur Beförderung der Regional-Durchgangszüge Hamburg-Westerl. und umgek. Wagenmäßig bestehen diese Züge wie bisher aus den einstöckigen Wendezug-Einheiten des 'Married-Pair-Systems'.

Fotos:  
Michael Hecht.



Die durchgehenden Regionalzüge von Hamburg nach Sylt und zurück werden jetzt von Neubau-Diesellokomotiven der Baureihe 245.2 befördert. Oben ist eine von ihnen, die Lok 245 208, am 4.11.2015 mit derartigen Zügen in den Bahnhöfen von Hamburg-Altona (Oben + Mitte) und Westerland zu sehen.

Die Neubau-Diesellokomotiven der Firma Paribus DIF-Netz-West-Waggon GmbH & Co. KG wurden im Herbst 2015 ausgeliefert. Sie tragen die Betriebsnummern 245 201 - 215 und besitzen die grüne Farbgebung, mit der das Land Schlesw.-Holstein neuerdings auf sein Erscheinungsbild und seine Produkte auch werbemäßig aufmerksam macht. 2016 werden die neuen 245.2-Maschinen der NAH.SH noch durch die NOB eingesetzt. Im Dezember 2016 geht diese Aufgabe auf den RBSH-Betrieb der DB Regio AG über, dem ab diesem Zeitpunkt der Regionalzugverkehr auf der auch als 'Marschbahn' bekannten Strecke Hamburg-Westerland/Sylt obliegt. Die in diesem Regionalzugverkehr eingesetzten Wendezugseinheiten gehen dann auch in den RBSH-Betrieb über. Ihre Wartung erfolgt dann genau wie die der neuen 245.2-Lokomotiven durch das Paribus-Unternehmen im ehem. NOB-Betriebswerk in Husum. Nach und nach sollen auch die 'Married-Pair'-Wagen unter gleichzeitiger Innen-Modernisierung die grüne Farbgebung der 245.2-Lokomotiven erhalten. Diese haben die bisherigen NOB-Lokomotiven im beschriebenen Regionalzugverkehr der 'Marschbahn' überflüssig gemacht. Die ME-26-Maschinen der NOB (ehem. Norwegen-Lokomotiven) werden künftig zumindest teilweise im neuen RDC-Autozugverkehr des Hindenburgdamms eingesetzt. Die ER-20-Lokomotiven wurden teilweise für neue Aufgaben nach Sachsen umbeheimatet.

Vor 45 Jahren fuhr man per Bahn noch schwarz von Hamburg nach Westerland auf Sylt und nicht wie heute grün. Was selbstverständlich auf die Lokomotiven der entsprechenden Züge bezogen ist. Denn die präsentierten sich damals noch oft als schwarze Dampffröscher zur Marschbahn-Reise von der Elbe an die nordfriesische Nordseeküste. Die ölgefeuerten Schnellzug-Maschinen der Baur. 012 zogen hier viele d. Durchgangs-Reisezüge und am 7.8.1971 hatte der Fotograf der neben stehenden Aufnahmen sogar d. Glück im Schnellzug D 574 (Basel-Westerland/Sylt) gleich von zwei dieser Riesen nach Sylt gebracht zu werden. 012 074 fungierte dabei als Vorspann vor einer Schwester-Maschine, wobei dieses insges. knapp 5.000 PS starke 'Öler'-Gespann auf dem oberen Bild mit D 574 kurz vor Abfahrt im Bhf. Hmb-Altona zu sehen ist. Hinter dem 012er-Duo lief ein DSG-Schlafwg. Basel SBB-Westerland. Auf dem Foto darunter ist dieses Lok-Duo mit D 574 im DB-Bhf. von Westerland eingetroffen. Nebenan im Inselbhf. warteten früher d. Anschluss-Züge der SVG-Schmalspurbahn nach Hörnum u. List, die aus Borgward-Sattelschlepper-Schienenbussen u. dazugehörigen Beiwagen bestanden. Dort, wo sich bis 1971 in Westerl. der Inselbahnhof mit seinen Meter-spurgleisen befand, hat heute ein Busterminal (ZOB) seinen Platz, auf dem die SVG-Anschluss-Busse in den Süden u. Norden von Sylt warten. Das untere Bild entstand 1969, als man noch auf der Schiene nach Hörnum und List weiter reisen konnte.

Fotos: Michael Hecht.



ZUGANKUNFT  
IN WESTERLAND  
JETZT + EINST

... ist und war stets ein interessanter Augenblick. Voller Vorfreude auf den Sylt-Aufenthalt geht und ging man an den PS-starken Lokomotiven vorbei, die einen von Hamburg her entlang von Schleswig-Holsteins Westküste und über den Hindenburgdamm in die Sylter Insel-Hauptstadt gebracht haben bzw.

gebracht hatten, wo die Gleise unweit des Meeres enden. Heute sind diese Lokomotiven neben 218ern der DB die neuen, vom Land Schleswig-Holstein und seiner Gesellschaft NAH.SH finanzierten 245.2-Maschinen, die den 'echten Norden' nun auch auf von starker Diesel-Motor-kraft angetriebene Räder gebracht haben. Zu diesen NOB-Neubau-Lokomotiven gehört auch die auf

dem obigen Bild zu sehende Lok 245 208, die am 4.11.2015 einen NOB-Regionalzug von Hamburg nach Westerland brachte.

45 Jahre vorher rollte man noch im Dampflok-Schlepp hierher und ging nach Ankunft fasziniert u. respektvoll zugleich an einer 012-Dampflok der Deutschen Bundesbahn vorbei. So wie am 6.9.1970 an Maschine 012 080, die einen 'Verwaltungs-Sonderzug' von Hamburg-Altona nach Westerland befördert hatte. Die Verwaltungs-Sonderzüge der DB waren öffentl. Sonderzüge für den Tages-Touristikverkehr zu stark ermäßigten Fahrkarten-Preisen. Auf der 'Marschbahn' waren diese Züge Vorläufer der späteren unter dem Namen 'Schimmelreiter' verkehrenden Touristik-Sonderzüge. Schnellzug-Dampflok 012 080 sorgte am 6.9.1970 auch für die Rückfahrt des abgebildeten 'Verwaltungs-Sonderzuges' von Westerland nach Hamburg. Ähnliche Sonderzüge gab es in 1970er Jahren ebenfalls von Lübeck nach Westerland und zurück, die aber auch in der Zeit, in der noch Dampflokomotiven auf die Insel Sylt gelangten (also bis zum Herbst 1972), bereits mit Diesellokomotiven hierher fuhren.

In Zukunft wird die Führung von Sonderzügen auf die Insel Sylt wegen der merklich erhöhten Zahl von Autozug-Fahrplantrassen sehr schwierig oder sogar unmöglich werden.

Fotos: Michael Hecht.



## BAHN-RÜCKFAHRT VON WESTERLAND

.... fand bis in den Herbst 1972 hinein auch oft hinter einer ölgefeuerten DB-Schnellzug-Dampflok der Baureihe 012 statt. So wie am 6.8.1972 mit Maschine 012 071 z. B. vor dem seinerzeit von Westerland nach Hamburg-Altona verkehrenden Schnellzug D 821, der auf dem obigen Bild abfahrbereit im Bhf. von Westerl. steht. Gleich hinter der Lok läuft ein Gepäckwagen; denn Gepäcktransport war in den Reisezügen nach/von Sylt in der o. a. Zeit noch ungemein wichtig. Für d. Dampflokomotiven dieser Züge fanden hier umfangreiche Behandlg.-Maßnahmen mit Drehscheiben-Wendung und Wasserversorgung zwischen den einzelnen Zugbeförderungen von und nach Hamburg statt.



Heute längst Geschichte. Die NOB-Regionalzüge Hamburg nach Westerland, die inzwischen einen großen Teil des Durchgangs-Reisezugverkehrs auf der Marschbahn bewältigen, haben im Bhf. Westerland bis zu ihrer Rückfahrt nach Hamburg nur einen jeweils kurzen Bahnsteigaufenthalt. Sie fahren als Wendezüge gleich wieder an die Elbe zurück. Lokdrehungen usw. sind nicht notwendig. Die Lokomotiven müssen nicht mal mehr vom Zug weg. Auf der 'Südtour' nach Hamburg wird der Zug vom Bpmbdfa-Steuerwagen aus bewegt. Bei dem unten abgebildeten NOB-Zug nach Hamburg, der am 4.11.2015 ebenfalls abfahrbereit im o. a. Bahnhof steht, geschah das vom NOB-Steuerwagen 75 001 aus, der im Vordergrund d. unteren Abbildung zu sehen ist.

Übrigens: Gepäckwagen od. Halbgepäckwagen sucht man in allen Reisezügen nach/von Sylt schon seit langer Zeit vergebens. Und Dampflokomotiven verirrten sich hierher nach dem Herbst 1972 nur noch selten und vereinzelt mit Sonderzügen. Wie auch auf den obigen Bilder erkennbar ist, gab es die Überdachung des Nord-Bahnsteiges vom DB-Bahnhof in Westerland/Sylt 1972 noch nicht. Auf dem Süd-Bahnsteig ist sie heute noch nicht vorhanden.

Fotos: Michael Hecht.



# UBER DIE WESTERLANDER PRELLBOCK-INNENSEITEN GESCHAUT

... hat und hatte man im Bhf. von Sylt's Insel-Hauptstadt so manche Sicht auf interessante Eisenbahnfahrzeuge, die teils täglich, teils nur selten an diesen heute absolut nördlichsten Punkt von Deutschlands Schienennetz kamen und noch kommen. Die DB-Diesellokomotiven der Baur. 218 sind seit 1971 ununterbrochen und auch aktuell weiterhin tägl. Lokbesucher dieses 'deutschen Eisenbahn-Nordpols'. Auch am 4.11.2015 kam eine von ihnen durch Maschine 218 381 hierher und ist auf d. obersten Bild links zu sehen. Daneben steht die Diesellok-Kollegin ER 20 012. Diese Maschinen von Typ 'Euro Runner' kommen seit dem Dez. 2015 zumindest planmäßig nicht mehr an die abgebildete Stelle. Einige der bislang auf der Marschbahn eingesetzten ER-20-Lokomotiven rollen seitdem bis an die Prellböcke des Leipziger Hbf's, weil sie jetzt im RE-Zugverkehr der Strecke Leipzig-Chemnitz fahren. In ihren langjährigen Reisezugfahrten auf d. Insel Sylt wurden die 'Euro Runner' durch neue Traxx-Diesellokomotiven der Baur. 245.2 abgelöst, die nun ein neues Lokgesicht an allemördlichsten Ende der deutschen Schienenstränge bilden. Zu den sehr seltenen Fahrzeuggästen an dieser Stelle gehörte auch am 4.11.2015 eine Lokrarität in Westerl. auf Sylt - nämlich eine Ellok !! Es war genau die Vectron-Lok 193 606, die hierher wg. fehlenden Fahrdrabtes natürl. nicht mit eigener Kraft gelangen konnte. Einen der o.a. seltenen Gäste an Westerländer Endprellböcken bildete auch d. Doppelstockwagen Nr. 8 d. ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE). Als Fahrzeug des 2012 aufgelösten VLV's kam dieser Doppelstockwg. in den 1980er Jahren aber immer mal wieder in Sonderzugfahrten auf die Insel Sylt. So auch am 27.10.1984 mit Museums-Diesellok V 200 007 als VLV-SdZg. 'ZWEI-KÜSTEN-KURIER' von Lübeck, d. auf dem untersten Bild z. Rückfahrt von d. Nordsee an d. Ostsee im Bhf. von Westerl. bereit steht.

Fotos: Michael Hecht.



LOK-GIGANTEN  
IM PERSONENBHF.  
VON WESTERLAND  
AUF SYLT

\*\*\*\*\*

PS-starke Groß-Lokomotiven brachten stets die langen Reisezüge von Hamburg her auf die Insel Sylt und bis auf die Bahnsteiggleise des DB-Personenbahnhofes der Insel-Hauptstadt Westerland und hier bis an die Prellböcke der Endgleise dieser in Nordseenähe gelegenen Kopf-



station. Bis zum Dezember 2015 wurden viele der Durchgangs-Reisezüge, die von der Elbe her auf die Insel Sylt rollten und rollen, von den NOB-Diesellokomotiven d.Typs ME 26 gezogen. Zwölf Maschinen dieses Typs wurden 1995 bei den damaligen MaK-Werken in Kiel für die Norwegischen Staatsbahnen (NSB) gebaut. Bei denen kamen diese dieselelektrischen, jew. 2.650 kW starken unter der Typen- und Baureihenbezeichnung Di.6 zum Einsatz, bewährten sich dabei aber überhaupt nicht. Die NSB gaben die o. a., sämtlich jew. sechsachsigen Di.6-Lokomotiven daher 1999 und 2000 nach Deutschland zurück, wo sie unter der Typenbezeichnung DE 2700 zunächst von der Siemens Dispolok GmbH für Lokvermietungen übernommen und verwendet wurden. Im November 2003 gingen die beschriebenen Lokomotiven in den Fahrzeugbestand der MaK-Nachfolgefirma Vossloh über. Ende 2005 übernahmen neun von ihnen die Beförderung von Durchgangs-Reisezügen für die Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB) auf der Bahnverbindung Hamburg-Westerland. Eine Aufgabe, die die jew. 140 km/h schnellen ME-26-Maschinen zehn Jahre lang bis zum Dezember 2015 wahrnahmen. Dann wurden sie darin von neuen Traxx-Diesellokomotiven der Baureihe 245.2 abgelöst. Als Folge dieser Ablösung werden die vom EBA im NVR (National Vehicle Register) mit der Baureihenbezeichnung 251 versehenen 'Norweger-Lokomotiven' künftig nur noch die RDC-Autotransportzüge zwischen Niebüll u. Westerland sowie umgek. befördern. Der Insel Sylt bleiben diese interessanten und imposanten Diesellokomotiven dadurch weiterhin verbunden. Im Verlauf der 'Marschbahn' befahren sie aber 'nur' noch deren Streckenabschnitt Niebüll-Westerland. DE 2700.01, der nummernmäßige Erstling der o. a. ME-26-Flotte ist auf dem oberen Bild im Bhf. Westerland/Sylt am 4.11.2015 mit NOB-Zug von Hamburg zu sehen.

Genauso interessant und imposant gestaltete sich auf der Bahnverbindung Hamburg-Westerland vom Herbst 1968 bis zum Herbst 1972 der Einsatz der ölgefeuerten Bundesbahn-Dampflokomotiven der Baureihe 012 vor den Durchgangs-Reisezügen dieser Bahnverbindung (damals sämtlich Schnell- und Eilzüge). Auf dem neben stehenden Bild ist Lok 012 104 als eine dieser jew. 2.470 PS starken Schnellzug-Maschinen am 5.8.1972 mit D 672 (Frankfurt/M.-Westerland) im Pbf von Westerland eingetroffen und steht hier an gleicher Stelle, wie auf dem obigen Bild 43 Jahre später die NOB-Diesellok DE 2700.01. Die Dampflokomotive 012 104, die vor 1968 als Masch. 01 1104 fuhr, ist heute noch vorhanden.



Nach ihrer Ausmusterung bei der alten DB im Jahre 1974 wurde diese Lok im Folgejahr nach entsprechendem Verkauf von Deutschland aus zu einem britischen Museumsbahnbetrieb nach Camforth in England transportiert, wo der deutsche Dampflokomotive-Gigant im Steamtown Museum eine neue Heimat fand. Ein Einsatz von 012 104 auf dazugehörigen Gleisen war wegen des britischen Bahnstreckenprofils nur sehr eingeschränkt möglich. 1994 trennte sich das genannte Museum wieder von der ehem. DB-Lok 012 014, die daraufhin 1997 auf den Kontinent und nach Deutschland zurück gelangte, wo sie zunächst in den Eisenbahnmuseen in Nördlingen und Heilbronn ausgestellt wurde. 2010 begannen dann im ehem. Bw Crailsheim erste Arbeiten zur betriebsfähigen Wiederherstellung der o.a. Lok, die seit dem gleichen Jahr dem damals neu gegründeten Verein 'Faszination Dampf e.V.' gehört. Die erwähnten Arbeiten wurden von diesem Verein beständig und intensiv fortgesetzt und befinden sich aktuell weiterhin in der Ausführung. Der genannte Verein hofft aber, seine Dampflokomotive 012 104 im Jahr 2017 wieder in Betrieb nehmen und sie dann deutschlandweit auch vor Sonderzügen einsetzen zu können. Es ist zu hoffen, daß 012 104 dann auch im Rahmen dieser Einsätze einmal wieder auf die Insel Sylt zurückkehrt - an die Stelle, an der sie auf dem obigen Bild steht .....

Fotos: Michael Hecht.

## TRIEBFAHRZEUG- NACHBARSCHAFTEN IN WESTERLAND/SYLT

... bildete am 4.11.2015 die zum neuen 'Sylt Shuttle Plus' gehörende und aus den Fahrzeugen 628 und 928 509 bestehende VT/VS-Einheit mit der zur DB Fernverk. AG gehörenden Diesellok 218 321 die von Apr. bis Okt. mehr zu den drei Stammlokomotiven d. IC-Züge auf d. Insel Fehmarn (u. von dort) gehört (218 307, 321 + 322). Von Okt. bis März ziehen diese Lokomotiven aber fleißig IC- u. Autozüge nach/von Sylt.

Bis zum Herbst 1972 waren an derartigen Nachbarschaften aber noch umfangreich die ölgefeuerten Schnellzug-Dampflokomotiven d. Baur. 012 beteiligt, die zwischen 1968 und 1972 viele der Schnell- u. Eilzüge auf d. 'Marschbahn' von Hambg.-Altona nach Westerl. sowie ungek. beförderten. Zwischen den Zugbeförderungen hielten sich d. 012-'Öler' in der Bw-Außenstelle Westerland auf - gleich neben d. Stelle, an der das obige Bild mit 628/928 509 + 218 321 entstand. Im August 1970 pausierten hier 45 Jahre zuvor die 012-Maschinen 071 + 100, wobei 012 100 bereits für die Rückfahrt Richtg. Festland u. Hamburg auf der Drehscheibe der genannten Bw-Außenstelle gewendet worden war. Der planmäßige DB-Dampfbetrieb auf Sylt endete im Herbst 1972.

218-Dieselmotoren traten die Nachfolge der 012-Dampflokomotiven auf der 'Marschbahn' an. Ab 1971 lösten sie hier die 'Öler' ab, die auf der Bahnverbindung Hamburg-Westerland nur insges. 4 Jahre lang zum Einsatz kamen. Die 218-Nachfolgerinnen fahren hier nun schon 45 (!) Jahre lang und damit das über Zehnfache d. Zeit vom 012-Einsatz nach/von Sylt. Die 218 haben hier auch schon manch andere Diesellok-Baureihen u. Diesellok-Typen überlebt. Jüngst auch die 'Euro-Runner' des Typs ER 20, die im RE-Zugverk. der o.a. Bahnverbindung von den neuen 245.2-Maschinen abgelöst wurden. Deshalb ist die unten abgebildete Tzf.-Nachbarschaft im Pbf von Westerland inzwischen ebenfalls vorbei, wobei die 218 hier geblieben sind !!!

Fotos: Michael Hecht.

