

Nordfriesland

Niebüll-Dagebüll – 125 Jahre Kleinbahn

Kurze Strecke, gewaltiger Schritt: Mit der Verbindung Niebüll-Dagebüll eröffneten sich plötzlich ganz neue Möglichkeiten – nicht zuletzt für den Tourismus

Von Gerhard Nowe

NIEBÜLL/DAGEBÜLL Im Sprachschatz der Nordfriesen wird der Begriff „Kleinbahn“ für die Bahn zwischen Niebüll und Dagebüll wohl immer fest verankert sein. Doch das Unternehmen hat sich mit dem Wandel zur Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH“ (neg) zu einem modernen Verkehrsunternehmen entwickelt, das mit zeitgemäßer Technologie arbeitet und in Zeiten des Klimawandels Lösungen für Verkehrsprobleme anbietet. Am 13. Juli lag die erste Fahrt der Kleinbahn 125 Jahre zurück.

Sylt-Urlauber hatten es besser: Nachdem die Marschbahn Tondern 1887 erreicht hatte, verlegte die Bahn noch ein Gleis nach Hoyerschleuse zum Dampfer, mit dem die Feriengäste bequem nach Munkmarsch auf Sylt übersetzen konnten.

Nach Föhr dagegen kamen die Urlauber zunächst mit dem Zug nur nach Niebüll. Dort war dann die Welt zu Ende. Weiter ging es in unbequemen Kutschen nach Dagebüll – oder zu Fuß. Unzumutbar, meinten die damaligen Touristiker auf Föhr. Sie forderten gleiches Recht für Föhr und verlangten einen Bahnanschluss von Niebüll nach Dagebüll. Doch die königliche Eisenbahndirektion Altona ließ die Insulaner abblitzen.

Im Frühjahr 1891 gründete sich ein Komitee zum Bau der Bahn nach Dagebüll. Jahrelang drehten sich die Diskussionen im Kreis, das Engagement ließ nach. Da gelang es den Initiatoren einer Bahn, sich einheimischen Sachverständigen zu sichern: den des Ingenieurs Emil Hyronimus Kuhrt. Der „norddeutsche Eisenbahnkönig“ legte in kurzer Zeit die fertigen Pläne vor. Die Stadt Wyk und die Gemeinde Niebüll gründeten am 22. Januar 1895 die „Kleinbahn-Gesellschaft Niebüll-Wyk auf Föhr OHG“. Ebenfalls in dem Monat vergab die Gesellschaft die Aufträge. Für die knapp 14 Kilometer lange Strecke waren Ausgaben von rund 23.000 Goldmark (etwa eine Viertelmillion Euro) veranschlagt. Aus Kostengründen wurde eine Spurweite von einem Meter gewählt, also eine Schmalspurbahn. Jetzt wurde Dampf gemacht: Die Arbeitszeit war von vier Uhr morgens bis 21 Uhr festgelegt. Das brachte das Projekt zügig voran: Schon im April waren die Erdarbeiten erledigt. Anfang Juni 1895 trafen die Fahrzeuge in Niebüll ein. Als Eröffnungstermin war der 20. Juni angepeilt, weil um die Zeit der Kaiser-Wilhelm-Kanal (heute: Nord-Ostsee-Kanal) eröffnet werden sollte und sich Föhr und Amrum einen Anteil vom



Grund zum Feiern: In Dagebüll war durch den Deich hindurch eine Zufahrt für die Bahn auf die Mole geschaffen worden. FOTOS: EX-NVAG.

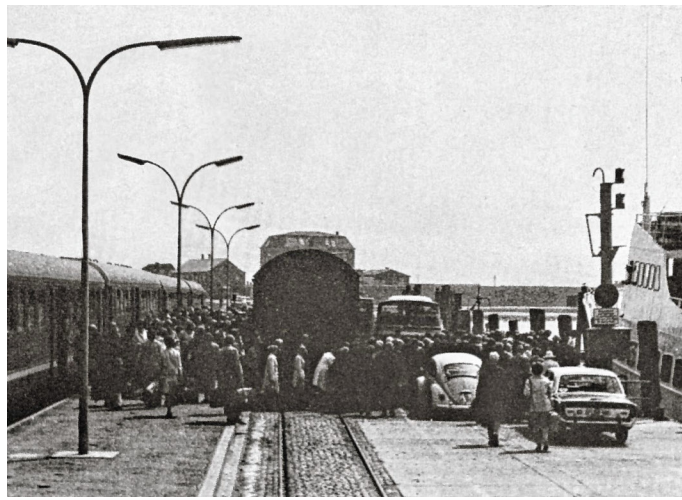
Fremdenverkehr versprechen. So ganz klappte es mit dem Termin nicht. Am 13. Juli 1895 wurde die Kleinbahn Niebüll-Dagebüll festlich eröffnet.

Die Geschäfte der Bahn liefen so gut wie ihre Züge. Die beiden Direktoren Dr. Petersen und Kuhrt hatten es verstanden, das Unternehmen auf eine solide Grundlage zu stellen. Mit der Bahnanbindung kam wirtschaftliche Belebung in die Region. Auch andere Orte versprachen sich eine positive wirtschaftliche Entwicklung und drängten ebenfalls auf den Bau einer Eisenbahn. Drei Jahre nach Eröffnung der Strecke Niebüll-Dagebüll kam der Gedanke auf, diese Strecke zu erweitern: von Tondern, Rosenkranz, Horsbüll, Emmelsbüll, Niebüll, Klixbüll, Karlum, Ladelund, Bramstedt, Weseby, Medelby, Osterby, Ellund nach Harsilee und sogar bis Flensburg.

Wie richtig der Bau der Bahn Niebüll-Dagebüll gewesen war, zeigte die Entwicklung der Passagierzahlen: Im Jahr der Eröffnung waren es rund 30.000, im Jahr 1912 bereits 92.000 Fahrgäste. Im Güterverkehr stieg die beförderte Menge von 1.000 auf 60.000 Tonnen. Um mit dieser Entwicklung Schritt zu halten,



Ihre große Zeit erlebte die Kleinbahn in den 1930er Jahren. Komplette Reisezüge wurden nach Dagebüll gefahren. Um die schweren Lasten zu bewältigen, mussten zwei Dampflokomotiven angespannt werden.



Hochbetrieb auf der Dagebüll-Mole in den 1960er Jahren.

musste die Kleinbahn neue Fahrzeuge anschaffen.

Ein neues Gesetz brachte 1911 das Ende der Kleinbahn-Gesellschaft OHG. Niebüll und Wyk gründeten nun den Zweckverband mit der Bezeichnung „Kleinbahnverband Niebüll-Wyk“. Sitz war Niebüll.

Im Ersten Weltkrieg wurde die Bahn auf Verschleiß gefahren, sodass eine komplette Überarbeitung der Trasse notwendig war. Die Verantwortlichen trafen eine weit-sichtige Entscheidung. Die Schmalspurbahn sollte auf die übliche Spurweite der deutschen Eisenbahnen (1435 mm) umgebaut werden. Trotz des eisigen Winters erreichte das Normal-spurgleis im März 1926 Da-

gebüll. Doch der Kleinbahn-hof Niebüll war noch nicht mit allen Gleisen ausgestattet. Da sich die Lieferung der Fahrzeuge für die Normal-spur verzögerte, musste die Verwaltung eine zweiachsige Lokomotive von der Schleswiger Kreisbahn anmieten. **Obwohl die Baukosten** um eine halbe Million Reichsmark anstiegen, konnte die umgebaute Bahn am 1. Mai 1926 den Betrieb aufnehmen. Damit wurde es möglich, Kurswagen von Zügen aus den großen deutschen Städten in Niebüll abzuhängen und an die Züge nach Dagebüll anzukuppeln. Den Reisenden blieb auf dem Weg zur Fähre das Umsteigen erspart – ein Prinzip, das bis heute gut funktioniert.

Schon bald belasteten Sorgen die Bahn-Verantwortlichen. Einige Zeit nach der Einweihung mussten sie zur Kenntnis nehmen, dass die Gleisbettungen von minderer Qualität und die Schienen zu schwach ausgelegt waren. Es stellte sich heraus, dass der für die Überwachung der Arbeiten zuständige Reichsbahn-Ingenieur von den Bau-firmen bestochen worden war.

Während des Aufschwunges in den 1930er Jahren rollten große Reisezüge durch die Köge und brachten internationales Flair in die Marsch. Häufig waren zwei Lokomotiven nötig oder die Züge mussten geteilt werden. In jenen Jahren wurde die Konkurrenz des Autos spürbar und die Bahn stieg in den Busverkehr ein.

Unmittelbar nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs drehte sich für die Kleinbahn die Abwärtsspirale. Der Fremdenverkehr brach weg. Ab 1942 herrschte Mangel: kein Material, keine Kohle, kein Öl. Die Bahn musste Arbeiterzüge fahren, deren Passagiere an der Westküste den „Friesenwall“ gegen eine Invasion bauen sollten. Die alliierten Besatzer sorgten dafür, dass die Bahn wieder fahren konnte. Mit der Währungsreform ka-

men die Urlauber zurück.

In der Zeit des Wirtschaftswunders rückten die Dampfloks und ihr aufwendiger Betrieb als Kostentreiber ins Visier. Das Unternehmen schaffte die markanten roten Dieseltriebwagen an. 1962 stieg das Unternehmen mit Lkw in den Gütertransport ein. Das erweiterte Tätigkeitsfeld (Bahn, Bus, Lkw) sollte sich auch im Namen wiederfinden: Die Kleinbahn hieß ab 1965 „Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG“ (NVAG). Wegen gewaltiger Kosten für eine Gleissanierung drohte dem Unternehmen der Konkurs. Das Land brachte mit seinen Zuschüssen die Rettung.

Nach vier Jahrzehnten unter dem Label NVAG meldete das Unternehmen im Dezember 2003 Konkurs an. Die Firmenchronik nennt als Begründung „überambitionierte Projekte im norddeutschen Güterverkehr“.

Nur einen Monat später gab es ein neues Unternehmen und einen neuen Eigentümer. Gegründet wurde im Januar 2004 die neg Niebüll GmbH (neg) als Tochterunternehmen der Luxemburgischen Staatsbahn (Societe Nationale des Chemins de Fer Luxembougois (CFL). Die neg übernahm Personen- und Güterverkehr sowie Infrastruktur und Werkstatt.

Moderne Zeiten: Der neg gelang es, die 1980 stillgelegte Strecke zwischen Niebüll und Tondern zu reaktivieren. In Zusammenarbeit mit „Arriva Tog A/S“ begann im Jahr 2000 ein umsteigefreier Personenverkehr zwischen Niebüll und Esbjerg. Die Strecke wird mit einem modernen Sicherungssystem ausgestattet werden. Bemerkenswert: zwischen Niebüll und Dagebüll ist der Bau einer Oberleitung geplant, um die Waggon moderner, elektronisch ausgestatteter Reisezüge mit dem passenden Strom zu versorgen. Windräder der Umgebung werden diese Anlage einspeisen.

Immer aktiv im Güterverkehr fand 2019 der erste Spatenstich statt unter Beteiligung der neg zum Ausbau des Umschlagterminals Neumünster für den Übergang von Lkw-Wechselpritschen und Containern von der Straße auf die Schiene. Ebenfalls ganz dicht dran am Thema Klimaschutz: Auf der Nebenbahn Uetersen-Tornesch startete die neg im Februar 2020 einen erfolgreichen Probetrieb zur Reaktivierung des Personenverkehrs. In diesem Sommer wird die Bahnverbindung Niebüll-Dagebüll 125 Jahre alt. Die Planungen einer öffentlichen Jubiläumsfeier hat die Corona-Krise zunichte gemacht. Trotzdem wird das Ereignis gewürdigt: Der Ministerpräsident hat für August seinen Besuch angekündigt.



Heute fährt der Zug mit Dieselantrieb. Noch: Die geplante Elektrifizierung „Kleinbahn-Stecke“ wird vom Land vorangetrieben. Künftig soll eine Oberleitung mit nordfriesischem Strom für eine klimafreundliche Personenbeförderung sorgen.