

■ Seit 1895 zügig ans Meer!

neg 



125 Jahre Eisenbahn Niebüll–Dagebüll



Bildnachweis: Archiv Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH und freundlicherweise zur Nutzung freigegeben von der Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH, Gerhard Nowc, Werner Plack, Claus Tiedemann, A. O. Scheich, Sabine Tiegel, Holger Michael sowie der Föhr Tourismus GmbH. Portrait Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein: © Frank Peter.

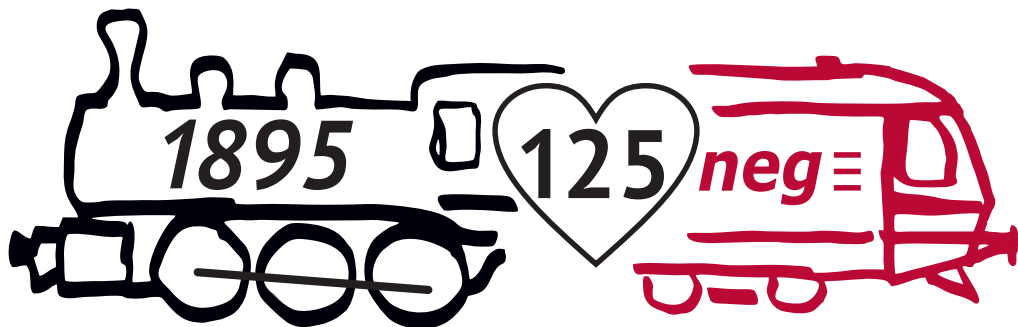
Die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH (neg) behält sich alle Rechte vor. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – darf nur nach schriftlicher Genehmigung von Seiten der neg erfolgen. Alle Angaben in dieser Festschrift sind mit Sorgfalt recherchiert, werden dennoch ohne Gewähr veröffentlicht. Etwaige Irrtümer begründen keinen Rechtsanspruch.

Da aus historischen Gründen wenig Archivmaterial vorhanden ist, wurde für diese Arbeit zurückgegriffen auf Informationen aus früheren Jubiläumsbroschüren sowie auf das ausgezeichnet recherchierte Buch „Von Niebüll zum Wattenmeer“, Autor Heinz-H. Schöning, erschienen 1986 im Verlag Schweers + Wall.

ZÜGig ans Meer!

125 Jahre Eisenbahn Niebüll–Dagebüll

**Von der Gründung der Kleinbahn 1895 bis zur
Norddeutschen Eisenbahn Niebüll 2020**



Impressum

Festschrift 125 Jahre Eisenbahn Niebüll–Dagebüll

Herausgeber:

Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH

Bahnhofstraße 6

25899 Niebüll

www.neg-niebuell.de

Text:

Gerhard Nowc

Bearbeitung:

Ingo Dewald, Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH

Anita Hallmann, Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH

Layout:

Holger Michael, Nova-NetDesign

Druck und Herstellung:

FLYERALARM GmbH

Veröffentlichung:

Im Jahr 2020 anlässlich des 125-jährigen Jubiläums

Buchbestellungen:

Mail: info@neg-niebuell.de

Verkaufspreis:

5 Euro [D]

Bei Versand der Festschrift zzgl. Versandkosten

Inhaltsverzeichnis

- 7 Grußwort des Ministerpräsidenten
- 9 Vorwort des Geschäftsführers
- 11 Reisen als Freude?
- 11 Sylt-Urlauber hatten es besser
- 12 „Wir bestehen auf diesem Bahnanschluß.“
- 12 Eine Querbahn Flensburg–Dagebüll?
- 13 Geht doch: Die Querbahn
- 13 Der Experte aus der Heimat
- 14 Niebüll gegen Lindholm
- 14 Eisenbahn: Der Ruhestörer
- 15 Gründung der Kleinbahn-Gesellschaft
- 18 17 Stunden Arbeit täglich
- 18 Dreimal Hoch auf den Kaiser
- 19 „Du langersehntes Riesenroß!“
- 20 Punschbestellung per Diensttelefon
- 21 Kleinbahnpläne für Südtondern
- 22 Neue Mole für Dagebüll
- 23 Hiobsbotschaft: Ein Bahndamm nach Sylt
- 24 Mahnung von Eduard Boetius
- 24 Zufallsfund im Bilderrahmen
- 25 Niedergang im Ersten Weltkrieg
- 26 „Der Menschheit ganzer Jammer...“
- 26 Endlich: Beschluss für den Umbau
- 27 Die Kleinbahn wird großspurig
- 27 Geplanter Unfug als Drohung
- 28 Rede, Gesang und Becherklang
- 29 Ein Fall von Bestechung
- 29 Jahre der Krisen
- 30 Fähre auf Grund – Zug verpasst
- 30 Konkurrenz durch das Auto
- 31 Lange D-Züge in der Marsch
- 32 Aufschwung durch Getreidetransporte
- 32 Autodämme zu den Inseln
- 33 Die ersten Busse der Kleinbahn
- 33 Der Zweite Weltkrieg
- 34 Arbeiterzüge zum „Friesenwall“
- 35 Unter alliierterem Befehl
- 35 Die Kleinbahn im Wirtschaftswunder
- 36 Die Kosten laufen davon
- 36 Triebwagen ersetzen Dampfloks
- 37 Dagebüller Mole wird ausgebaut
- 38 Als NVAG in die Zukunft
- 39 Das Ende der Bahn?
- 40 Der NVAG-Pendelzug
- 41 Aus dem Zillertal an die Nordsee
- 41 Die 100-Jahr-Feier
- 42 Visionen im Jubiläumsjahr
- 43 Die CFL steigt ein
- 44 „Nordfriesland macht Dampf“
- 45 In neuen Farben
- 45 Rekordzahl und Auszeichnung
- 45 Neuer Glanz für den Firmensitz
- 46 Im modernen Güterverkehr
- 47 Die „Emma“ ist wieder da
- 49 Gut gesichert nach Dänemark
- 50 Modernisierung der Haltepunkte
- 52 Mit Strom in die Zukunft
- 53 Zukunftsmusik: Flensburg–Niebüll
- 54 Zwischen Theorie und Praxis
- 55 2020: Ein Virus contra Jubiläum

Grußwort



Die knapp 14 Kilometer Schiene zwischen Niebüll und Dagebüll dürften zu den bekanntesten und beliebtesten Eisenbahnstrecken Deutschlands zählen. Bequem und umweltfreundlich reisen Gäste hier mit der *neg* in den Nationalpark Wattenmeer. Für viele Nordfriesland-Urlauberinnen und -Urlauber ist die Fahrt durch die Köge die letzte Etappe ihrer Anreise.

In den 125 Jahren ihres Bestehens ist es der *neg* gelungen, ihre Charakteristika zu bewahren: Die Fahrkarten werden persönlich im Zug oder am Schalter verkauft, die zweisprachigen Bahnhofsschilder auf Friesisch und Deutsch zeugen von der engen Verbundenheit der *neg* zu ihrer nordfriesischen Heimat – und für ein freundliches Wort mit den Fahrgästen ist auch immer Zeit.

Vor allem möchte ich den Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern der *neg* dafür danken, dass sie ihre Bahnstrecke ans Meer bewahrt haben. Sie waren damit weitsichtiger als andernorts, wo heute versucht wird, alte Schienenstrecken zurückzuholen.

Im Namen der Landesregierung gratuliere ich zu 125 Jahren *neg* und wünsche den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Fahrgästen allzeit gute Fahrt!

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Günther'.

Daniel Günther
Ministerpräsident
des Landes Schleswig-Holstein

Vorwort



125 Jahre – ganz viele wunderbare!

Die Betriebsaufnahme der Kleinbahn im Juli 1895 war zeitlich gut geplant: Wann scheint die Sonne, wann sind mehr Touristen in Nordfriesland als im Juli? Und was nutzen Touristen zunehmend? Die Eisenbahn. Es erfüllt uns mit Stolz, dass heute rund 40 % der Fahrgäste in den IC-Zügen nach Nordfriesland das Ziel Dagebüll haben.

Das war nicht immer so. Und die Sonne scheint nicht immer, auch nicht über der „Kleinbahn“: Unsere Festschrift beschreibt sehr eindrücklich existenzbedrohende Situationen in 1914 und 1926. Über 100 Jahre später erleben wir in 2020 – wie zu Beginn des Ersten Weltkrieges – die touristische Evakuierung der Inseln, die eine Ausbreitung des Corona-Virus begrenzen sollte.

Heute ist die damalige „Kleinbahn“ von der Streckenlänge so groß wie die der Häfen Kiel oder Lübeck. Das Netz der neg verteilt sich von Sylt über Niebüll und Neumünster bis Tornesch und Uetersen. Und vielleicht wächst es auch noch ein wenig: die neg als infrastruktureller Motor der Energie- und Verkehrswende im Land Schleswig-Holstein. Der Personenverkehr zwischen Niebüll und den Fähren in Dagebüll ist die wirtschaftlich bedeutendste Aktivität der neg. Aber auch die neg-Rangiertätigkeiten im Land sorgen für reibungslose, moderne Eisenbahnlogistik zugunsten der Wirtschaft. Die moderne Werkstatt für Nutzfahrzeuge aller Art betreut heute eine Vielzahl von Betrieben, so auch Busse der W.D.R. Hinter der neg stehen fast 80 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die meisten aus eigener Ausbildung, zunehmend auch akademische Begleitung in Planung, Arbeitsvorbereitung und Leitung. Die Vielfältigkeit des Betriebs erlaubt Abwechslung, in Teilen auch Selbstverwirklichung, aber vor allem: Freude an der Arbeit! Vielleicht ist so am besten erklärbar, warum die neg der einzige Verkehrsbetrieb im Land ist, der wiederholt mit dem ÖPNV-Preis des Fahrgastbeirats ausgezeichnet wurde.

Tradition und Innovation: Es würde uns sehr freuen, Sie bald wieder als unseren Fahrgast oder Kunden begrüßen zu dürfen!

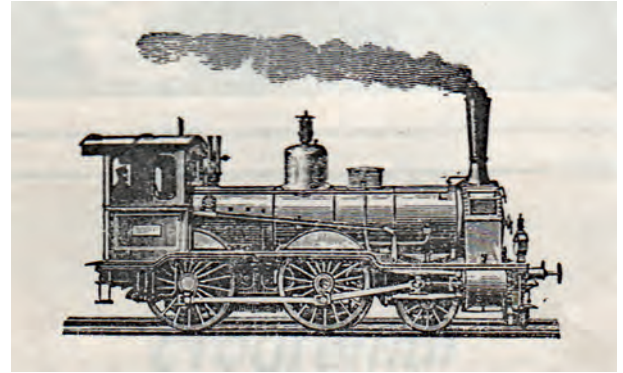
Dipl.-Ing. Ingo Dewald

Geschäftsführer

Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH

Reisen als Freude?

Von wegen: Es war einfach erbärmlich. Für die Feriengäste, die mit dem Zug aus dem Deutschen Reich nach Föhr oder Amrum anreisten, war zunächst in Niebüll die Welt zu Ende. Den Weg zum Anleger nach Dagebüll, wo ein Segler zu den Inseln wartete, mussten sie mit dem Pferdefuhrwerk zurücklegen – oder zu Fuß! Beides nicht wirklich angenehm. Im Sommer waren die Fahrgäste vom ständig aufwirbelnden Staub der Straßen umweht, zu den anderen Jahreszeiten waren die unbefestigten Wege vom Regen in grundlosen Matsch verwandelt, der hinterlistig darunterliegende Schlaglöcher verbarg. Wie warb doch die Deutsche Bahn in modernen Zeiten für die Anreise per Eisenbahn zum Ferienort? „Urlaub von Anfang an.“ Vor dem Urlaubsbeginn auf Föhr und Amrum stand vor über hundert Jahren erst einmal eine Strapaze.

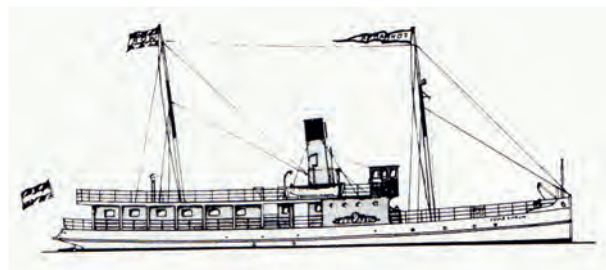


Lok der Kleinbahn.

Das konnte nicht so bleiben, befanden die Verantwortlichen, denen die Entwicklung des Seebades Wyk am Herzen lag – immerhin eines der ältesten an der Nordseeküste.

Sylt-Urlauber hatten es besser

Zumal die deutlich bequemere Anreise nach Sylt manchen Urlauber dazu veranlasste, sich für die große Nordseeinsel zu entscheiden. Nach Sylt führte einst der Weg über Tondern. Von dort ging es weiter nach Hoyerschleuse – auch nicht gerade bequem. Dort konnten die Sylter Gäste bis 1882 auf Segelschiffe, danach dann auf den Dampfer umsteigen, der sie zum



Dampfer FÖHR-AMRUM, Baujahr 1908, 211 BRT, 470 Passagiere.

Hafenort Munkmarsch an der Sylter Ostseite brachte. Damit war Sylt über das deutsche Bahnnetz erreichbar. Der Tonderaner Hotelier Andresen richtete 1887 eine Verbindung per Pferdekutsche nach Hoyerschleuse ein. Die Verbindung Tondern–Sylt war sicherlich nicht unkompliziert, aber sie funktionierte und sie brachte der Insel eine steigende Zahl von Urlaubsgästen.

Als die Marschbahn 1887 Niebüll und Tondern erreicht hatte, legte die Deutsche Reichsbahn nun auch noch ein Verbindungsgleis von Tondern nach Hoyerschleuse. Nun waren die Konkurrenten in Wyk völlig von der Rolle, sahen eine ungerechte Behandlung, drängten auf gleiches Recht durch den Bau einer Bahn von Niebüll nach Dagebüll.

„Wir bestehen auf diesem Bahnanschluß.“



Seit 1819 war Wyk auf dem Weg zum attraktiven Seebad. Eine Bahn zwischen Niebüll und Dagebüll sollte eine bequeme Anreise der Gäste sicherstellen.

Doch die Königliche Eisenbahndirektion Altona zeigte den Insularen die kalte Schulter. Der Stadt Wyk wurde nahegelegt, wenn sie eine Bahnstrecke wolle, solle sie diese doch selbst schaffen. Im Frühjahr 1891 gründete sich ein Komitee zum Bau der Bahn nach Dagebüll. Da man nicht mit staatlicher Hilfe rechnen konnte, wurde entschieden, aus Kostengründen eine Schmalspurbahn zu bauen. Der Wyker Bürgermeister Dr. Petersen verwies auf den Schienenstrang von Tondern nach Hoyerschleuse und stellte in Sachen Bahn nach Dagebüll klar: „Wir bestehen auf diesem Bahnanschluß.“ Befeuert wurde diese Initiative durch die Verabschiedung des Kleinbahngesetzes Ende Juli 1892, das die Erschließung verkehrsferner Regionen durch Kleinbahnen erleichtern sollte, vor allem in finanzieller Hinsicht.

Eine Querbahn Flensburg – Dagebüll?

Fast schien es, als sollten sich die Wyker Wünsche durch ein anderes Vorhaben realisieren: Die Pläne Ende der frühen 1870er Jahre, Kiel und Flensburg durch eine neue Bahn miteinander zu verbinden, wurden gedanklich verlängert durch die Idee, eine Querbahn von Osten, von Flensburg, bis nach Dagebüll, anzulegen. Bei der Planung der 1881 eröffneten Strecke Flensburg–Kiel wurde zur Bedingung gemacht, den „Kieler Bahnhof“ in Flensburg so anzulegen, dass eine Fortführung der Strecke nach Westen bis Dagebüll möglich sei. Im Jahr 1877 bildeten sich Komitees in Flensburg, Niebüll, Leck, Risum-Lindholm und auch in Wyk, die das Thema einer Bahnstrecke von Flensburg bis nach Dagebüll berieten.

Doch das Königliche Eisenbahn-Commissariat in Berlin zeigte sich 1882 sperrig. Zunächst sollten die Kräfte auf den laufenden Bau der Marschbahn konzentriert werden. Die könne dann später durch einen Abzweiger nach Flensburg ergänzt werden. Somit hatte die Obrigkeit die Prioritäten gesetzt. Immerhin wurde die Chaussee von Niebüll an die Küste gepflastert. Allerdings: Die Straße endete in Dagebüll vor dem Anleger, den restlichen Weg zum Schiff mussten die Urlauber zu Fuß machen.