

Ilm-Online-Nachrichten

Informationen für Freunde der Modelleisenbahn im Maßstab 1:22,5

Ein Blick auf die **Amrumer Inselbahn**





Der ursprüngliche Bahnhof am Wittdüner Strand, links das Kurhaus mit Musikpavillon, rechts der Aussichtsturm ¹⁾



Später wurden die Gleise vom Strand auf die Wittdüner Hauptstraße verlegt. Der Bahnhof bestand hauptsächlich aus dem Fahrkartenraum in dem Geschäftshaus auf der rechten Seite



Der Kopfbahnhof in Nebel. Der Lokführer nimmt Kurs auf seinen Punsch im Bahnhofshotel

Eine Brandungs-Bahn...

Wer möchte nicht gerne im Badeurlaub, bepackt mit allen erforderlichen Utensilien, über einen kilometerbreiten Sandstrand bis zur Brandung mit einem Dampfzug fahren? Die Nordseeinsel Amrum, südlich von Sylt und westlich von Föhr gelegen, bot einen derart ungewöhnlichen Komfort ihren Badegästen bereits im Jahre 1894.

Dieser Bericht entstand im Juli 2006 im Sommerurlaub auf Amrum und gibt einen kleinen Überblick über die Anlage der Inselbahn wieder. Eine vollständige Darstellung ihrer wechselvollen Geschichte würde den hier verfügbaren Rahmen bei weitem überschreiten²⁾. So beschränken wir uns auf das, was den Eisenbahner interessiert, und blicken,



Während die Bucht vor dem Wittdüner Strand immer stärker versandet, ist die Brandung am Rande des Kniepsandes mehrere Kilometer entfernt

mit einem kühlen Flensburger Pils versehen, von der Strandpromenade über den breiten Kniep-

sand mit seiner Brandung, der den Anlass für die Gästebahn gegeben hatte.

Die Strecke

In der ersten Ausbaustufe sollte die Bahn von einem Wagenschuppen unweit des Schiffsanlegers aus am Wittdüner Strand und an den Dünen entlang, über den Kniepsand bis zum unmittelbar an der Brandung gelegenen Kniepsand-Bad mit seiner Strandhalle und den Badekabinen führen. Die Entscheidung war gefallen: es sollte keine Pferdebahn sondern eine echte, dampfbetriebene Eisenbahn auf 90 cm Spurweite werden (siehe Abb. S. 7).

Bei dieser etwa 4 km langen Strecke beging man aber bereits 1893/94 aus Kostengründen den ersten Fehler. Die Schienen wur-

den nicht auf einen Bahnkörper sondern einfach in den Sand gelegt. Die Amrumer hätten es wissen müssen: noch vor Beginn der ersten Badesaison mit Eisenbahn überschwemmte eine Sturmflut den Kniepsand und den Wittdüner Strand, zerriss die Gleise und schwemmte sie samt Schwellen davon. Die Brandung schlug bis in den Wagenschuppen und warf die Dampflok aus den Schienen. In großer Eile wurden die Gleise neu verlegt, diesmal auf einem Gerüst aus 3 m langen, in den Sand gerammten Pfählen und Balken, etwa 50 cm über Bodenhöhe. So ging die Bahn im Juli 1894 in Betrieb.

Sie fuhr nicht lange: Ende des

Jahres 1894 und im März 1895 leisteten zwei weitere Sturmfluten ganze Arbeit. Die Strecke war wieder vollständig zerstört. Die Betreiber ließen sich jedoch nicht beirren, die Dampftramme trat wieder in Aktion und die Gleisanlage wurde abermals auf einem verstärkten Ständerwerk aufgebaut.

Ab 1900 wurde die Gleisanlage umgebaut und erweitert. Da sich die Wittdüner Badegäste beschwert hatten, führte die Strecke jetzt nicht mehr am Strand entlang, sondern direkt vom Schiffsanleger mitten durch den Ort, durch die Dünentäler und wieder hinaus auf den Kniep-

sand. Zusätzlich begann 1901 der Ausbau einer richtigen Inselbahn, die auch die übrigen Orte anbinden sollte. Zunächst führte die Strecke bis zu einem Kopfbahnhof mit Umsetzgleis in Nebel, im nächsten Jahr wurde sie bis zum Kniephafen in Norddorf und damit zum Dampfer nach Sylt weitergeführt (vgl. Abb. S. 7).

Der Trassenbau auf dieser Strecke war erheblich aufwendiger, da durch die Geest- und Dünenlandschaft bedingt erhebliche Höhenunterschiede auszugleichen waren. Es wurden Düneneinschnitte vorgenommen und Dämme aufgeschüttet. Der Bahnanschluss an den Kniephafen wurde dann 1909 und 1937 noch einmal weiter nach Norden verlegt, da der Hafen versandete.



Die Kniepsandbahn auf ihrer aufgeständerten Strecke, die 1909 nördlich des Leuchtturms in die schützenden Dünentäler hineingebaut wurde und dort auf die alte Strecke Wittdün - Nebel stieß. So konnte wenigstens ein Teil der Gleise dem Zugriff der regelmäßig wiederkehrenden Sturmfluten entzogen werden.

Der Bahnbetrieb

In der Konzessionsurkunde von 1894 wurde die Wittdüner Kniepsandbahn als Straßenbahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h genehmigt. Diese geringe Geschwindigkeit war nicht nur durch den labilen Gleisunterbau bedingt sondern ergab sich auch dadurch, dass die meisten Achsen des Wagenparks ungebremst waren.

Der Zug wurde bei der Fahrt auf den Kniepsand gezogen und zurück nach Wittdün gedrückt. Ein Umsetzen der Lok war dort nicht vorgesehen. Am Ende der Strecke standen später die Umkleidekabinen auf Lorenfahrgestellen, so dass man sie zum Saisonende, besonders aber bei drohendem Unwetter schnell zurück in



Die Umkleidekabinen standen später auf Lorenfahrgestellen, die die Lok bei Gefahr im Verzuge schnell vom Kniepsand auf den höher gelegenen Teil der Insel ziehen konnte. Das aufgeständerte Gleis bot allerdings keinen wirklichen Schutz vor einer Sturmflut und musste mehrmals neu verlegt werden.

den Schutz der Dünen ziehen konnte.

Im Kopfbahn Nebel konnte die Lok über ein Umsetzgleis ans Zugende wechseln. Für direkte Fahrten von Wittdün nach Norddorf existierte zusätzlich ein Gleisdreieck hinter der Haltestelle Satteldüne, so dass Nebel gar nicht erst angefahren werden musste.

Die Amrumer Inselbahn wechselte im Laufe der Jahre häufig den Besitzer, was meist mit einem vorangegangenen Konkurs verbunden war. Eine größere Veränderung im Bahnbetrieb ergab sich 1909, als sie in den Besitz der Wittdünener Elektrizitäts-Zentrale gelangte. Diese hatte 1907 am Bedarf vorbei ein E-Werk in Wittdün errichtet, das mit seiner Dampfmaschine und zwei Sauggasmotoren mit Generatoren erheblich mehr Leistung produzieren konnte, als die wenigen Lampen in Wittdün benötigten. Man beschloss, die ja nun betriebseigene Inselbahn auf Elektro-Betrieb umzustellen und die übrigen Inseldörfer ebenfalls zu elektrifizieren. Die gesamte Strecke einschließlich der gefährdeten Gleise über den Kniepsand wurden mit einer Oberleitung versehen. Es wurden drei elektrische Triebwagen beschafft, die die Dampflok endgültig ablösen sollten.

Die Stromversorgung der Dörfer Nebel und Norddorf erfolgte über den Fahrdraht der Inselbahn. Die Umformung der Fahrspannung in die 220 Volt der dorflichen Abnehmer erfolgte über Motorgeneratoren in den Bahnhöfen Nebel und Norddorf. Nach einigen Jahren musste aber aus Geldmangel die Dampfmaschine im E-Werk



In der Nähe des Kurhotels Satteldüne (rechts) verzweigte sich die Strecke in ein Gleisdreieck nach Norddorf und Nebel. Hier biegt der Zug in einer engen Kurve von Wittdün kommend nach Nebel ab.



Einer der drei neu beschafften Elektro-Triebwagen am Schiffsanleger in Wittdün

verkauft werden. Das hatte zur Folge, dass bei hoher Stromaufnahme der Bahn in Kurven oder an Steigungen in den Dörfern das Licht ausging.

Da außerdem immer wieder die Oberleitung durch Sturmfluten zerstört wurde, war das Schicksal der elektrischen Inselbahn be-

siegelt: ab 1921 wurde die Bahn wieder mit Dampf betrieben. Die Triebwagen wurden umgebaut und liefen als normale Personenzüge in den Dampfzügen mit. Die Oberleitung wurde abgebaut und sollte verkauft werden. Sie landete schließlich in England, wohin ein Passagier das Transportschiff entführt hatte...

Die Fahrzeuge

Im Laufe der Jahre wurden in Amrum fünf Nassdampfloks der Achsfolge B mit Heusinger-Steuerung und Leistungen zwischen 30 und 60 PS beschafft. Sie verfügten über Wurfhebelbremsen, die den ganzen Zug bremsen mussten. Lediglich zwei vierachsige Personenwagen besaßen ein eigenes Handbremssystem. Als Kupplung dienten Mittelpuffer und Kettenüberwurf ohne Balancier.

Die gesamte Transportkapazität umfasste bereits im Jahr 1902 130 Sitzplätze in einer Wagenklasse und 20 t Ladegewicht. Um 1925 wurden zwei weitere gedeckte Güterwagen beschafft. Die Personenwagen wurden mit Petroleumlampen beleuchtet, eine Heizung existierte nicht.

Für den elektrischen Betrieb wurden 1909 drei Triebwagen mit je 18 Sitz- und 14 Stehplätzen und einer Leistung von 2 x 24 PS beschafft. Sie wurden durch eine Gegenstrombremse und handbetätigte mechanische Klotzbremse gebremst.



Lok 2 (Amrum I) auf der Fahrt über den Kniepsand. Angeliefert im Juni 1901, einen Tag vor der Abnahmefahrt mit hochherrschaftlichen Würdenträgern vom Festland, versagte sie gleich den Dienst und musste durch die alte Lok 1 (Wittdün) ersetzt werden. Dafür fuhr sie noch Ende der 1930er Jahre, als der Elektrobetrieb längst eingestellt war.

Dampfloks

Betr.-Nr.	Name	Baujahr	Anschaffung	Dampfdruck	Leistung	Gewicht	Radstand
1	Wittdün	1885	1893	12 atü	30 PS	9 t	-
2	Amrum I	1901	1901	12 atü	50 PS	9 t	1,20 m
3	Amrum II	1902	-	12 atü	50 PS	9 t	1,20 m
4	-	1910	1920	12 atü	-	8,6 t	1,20 m
1 ^{II}	-	1898	1928	12 atü	60 PS	12 t	1,40 m

Elektrische Triebwagen

Betr.-Nr.	Baujahr	Anschaffung	Sitz-/Stehplätze	Leistung	Gewicht
1/2/3	1909	1909	18 / 14	2 x 24 PS	8 t

Mitte der 1920er Jahre wurde versuchsweise die Eigenkonstruktion eines Triebwagens mit Dieselmotor in einem Kasten im

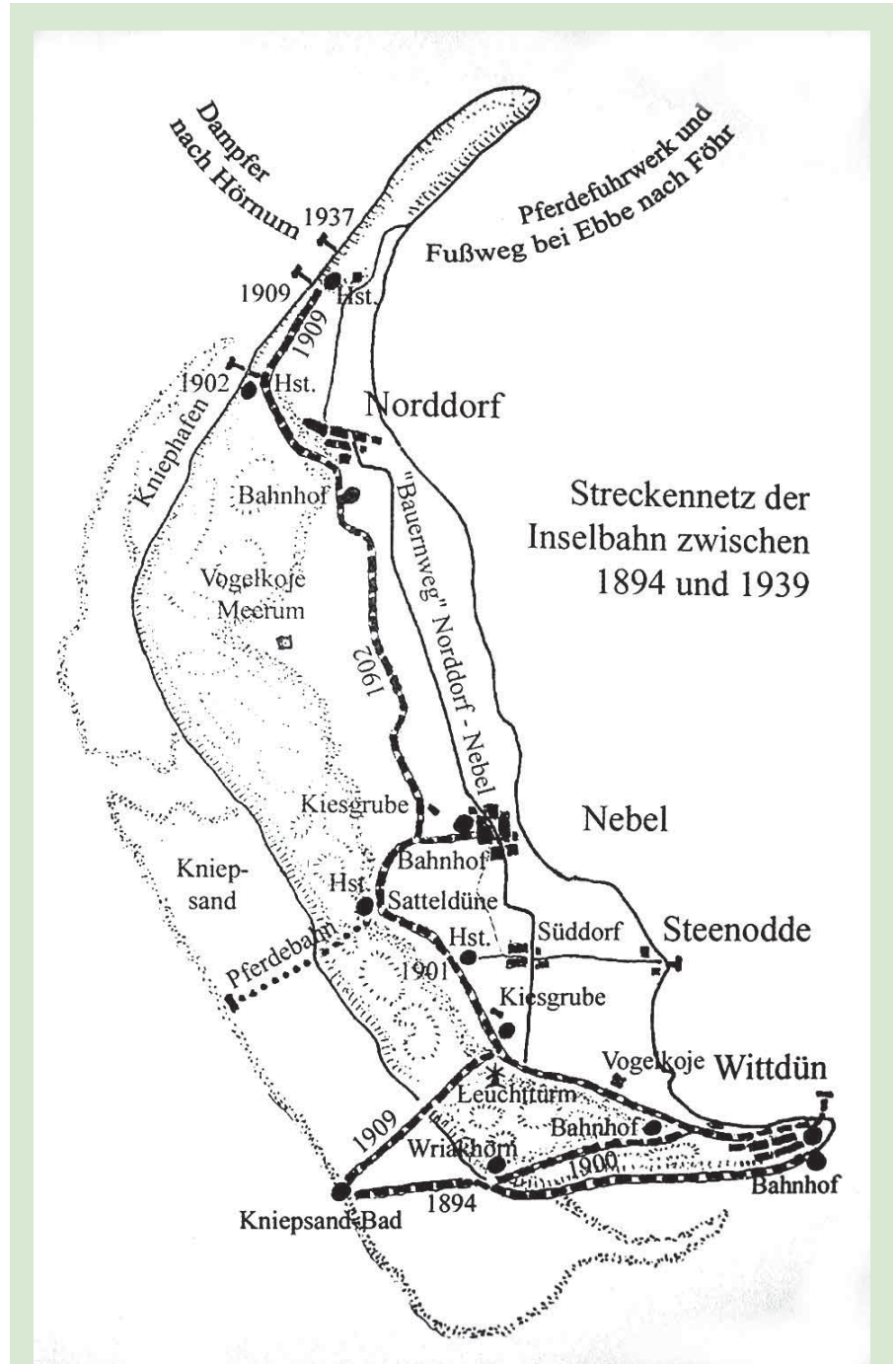
Fahrgastraum in Betrieb genommen, der sich aber nicht bewährte. Er war sehr laut und durch vom Bahndamm aufwirbelnde

Kieselsteine sehr reparaturanfällig. 1927 wurde ein weiterer Probelauf vorgenommen, der wieder scheiterte.

Das Ende der Inselbahn

Die Amrumer Inselbahn war während ihrer gesamten Betriebszeit ein finanzielles Desaster. Sie wechselte siebenmal den Besitzer, wobei mehrere darüber in Konkurs gingen. Die Bahn wurde 1939 stillgelegt und irgendwann in den folgenden Kriegsjahren abgebaut.²⁾ Heute findet man keine Spur mehr von ihr. Der Inselverkehr ist völlig auf die Straße verlegt, nur der Blick vom kühlen Flensburger über den kilometerbreiten Kniepsand lässt noch einmal den Wunsch erwachen, bis zur Brandung nicht zu Fuß laufen zu müssen.

Dr. Wolfgang Neumann



Überblick über das Streckennetz und Einzelstrecken mit dem Jahr der Inbetriebnahme. Das Kniepsand-Bad erhielt zunächst eine Zufahrt am Strand entlang, dann nach Protest der Badegäste durch den Ort und die Dünen.

1) Bilder: Reproduktionen mit freundlicher Genehmigung des Jens Quedens Verlags, Amrum

2) Lit: Georg Quedens, „Wi fohrn, wenn ick mien Punsch ut heff“ Geschichte und Geschichten der Amrumer Inselbahn, Verlag Jens Quedens, ISBN 3-924422-66-4, www.quedens.de



Die Inselbahn mit Lok I in den Norddorfer Dünen



Dampfzug mit den ehemaligen Elektrotriebwagen am Hotel Quedens in Wittdün

Fahrplan der Amrumer Inselbahn 1910 Linie Wittdün-Nebel-Norddorf-Landungsbrücke Gültig vom 20. Mai bis 30. September. 1910

Stationen	1	3	13	5	7	9	11
Wittdün	ab 725 V	950 V	1200 M	215 N	450 N	640 N	900 N
Süddorf 4 km	740 -	-	-	230 -	508 -	655 -	915 -
Satteldüne 5 km	745 -	1008 -	1218 N	235 -	510 -	700 -	920 -
Nebel 6 km	750 -	1013 -	1.23 -	240 -	515 -	705 -	925 -
Norddorf Bhf. 9,9 km	805 -	1028 -	1.28 -	255 -	530 -	720 -	930 -
Hüttmann's Strand-Hf. 11,5 km	811 -	1034 -	12.44 -	801 -	536 -	-	935 -
Norddorf Ldsbr. 12,5 km	815 -	1038 -	12.48 -	805 -	540 -	730 -	940 -
Stationen	2	4	14	6	8	10	12
Norddorf Ldsbr.	ab 820 V	1050 V	106 N	315 N	548 N	735 N	980 N
Hüttmann's Strandhalle	830 -	1064 -	109 -	319 -	549 -	739 -	985 -
Norddorf Bahnhof	830 -	1100 -	115 -	325 -	556 -	745 -	990 -
Nebel	845 -	1115 -	130 -	340 -	610 -	800 -	1007 -
Satteldüne	840 -	1120 -	135 -	345 -	615 -	805 -	1014 -
Süddorf	854 -	1125 -	-	-	620 -	810 -	1019 -
Wittdün	an 904 -	1140 -	180 -	400 -	635 -	820 -	1025 -

Sonntags und Mitwochs

Verkehr am 15. bis 17. Mai: 1., 2., 3., 13., 17., 21., 25., 29. Juni: 1., 11., 15., 19., 23., 27., 31. Juli: 1., 11., 15., 19., 23., 27., 31. August: 7., 13., 21., 27. September: 1., 7., 13., 21., 27.

Fahrplan der Inselbahn im Jahr 1910 auf der Hauptstrecke Wittdün - Norddorf. Die Fahrten zum Kniepsand sind nicht aufgeführt.