

# 100 Jahre Borkumer Kleinbahn 1888-1988

## „Lebensader der Nordseeinsel“

### früher – heute – morgen

Die Borkumer Kleinbahn ist eine der wenigen noch verbliebenen Schmalspurbahnen Deutschlands mit gewerblichem Personen-Linienverkehr. Die Anfänge des Unternehmens reichen bis in das Jahr 1879 zurück, als der Bauunternehmer Schumacher aus Leer den Zuschlag zum Bau des „Neuen Leuchtturmes“ erhielt. Der Materialtransport erfolgte von der östlichen Einbuchtung der Insel, dem sogenannten „Hopp“, bis zur Baustelle mit einer schmalspurigen Pferdebahn. Diese wurde auch nach Fertigstellung des Leuchtturms für den Güterfernverkehr weiter genutzt.

1883 befaßte sich der Emdener Magistrat (das Amt Emden war verwaltungsmäßig für Borkum zuständig) mit der Planung eines festen Anlegers auf Borkum, um die bis dahin gefahrvolle und umständliche Anlandung auf der Insel abzuschaffen, denn sowohl im Hopp als auch bei gutem Wetter am Südstrand mußten Material und Personen ausgebootet werden.

Größe und Bedeutung Borkums verlangten aber, daß nur eine der Insel weit vorgelagerte Anlegestelle mit ausreichend tiefem Wasser infrage kam, um den Schiffsverkehr zu jeder Zeit tideunabhängig durchführen zu können. Für die Verbindung zwischen diesem Anleger und dem Ort sollte dann eine konzessionierte Eisenbahn gebaut werden.

Die Emdener Bauunternehmung Habich & Goth erklärte sich bereit, das Projekt auf eigene Rechnung zu erstellen, sowie den Seeverkehr zur Insel, die Unterhaltung des Anlegers und den Betrieb der Inselbahn durchzuführen, wenn sie die Unterstützung der Regierung und der Gemeinde Borkum hinsichtlich bahnamtlicher Auflagen und Grundstückskäufe erhalten würde.

Im Mai 1888 verkehrte der erste Zug, gezogen von der ehemaligen Baulokomotive »Melitta«, von der hölzernen Anlegestelle 4 km durch das offene Watt und dann noch einmal fast 4 km über die Dünen zum neuen Dorfbahnhof. Am 15. Juni 1888 wurde der reguläre Bahnbetrieb aufgenommen.

Die Kleinbahn entwickelte sich rasch zur Lebensader Borkums – sämtliche Transporte zum Ort liefen über ihre Gleise. Weitere Anschlußgleise zur Stammstrecke folgten. Trotzdem bestand ein nicht geringes kaufmännisches Risiko. Stürme und Fluten zerstörten immer wieder die durchs Watt verlaufende Strecke und das Schutzwerk westlich vom Gleis. Bereits in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts strebte man deshalb an, das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln. Bahn-, Hafenanlagen und Dampfer sollten in das neue Unternehmen mit eingebracht werden.

Kaiser Wilhelm II. verlieh der Insel Borkum 1902 den Status einer Seefestung. Bedingt durch den Bau von Geschützstellungen, Bunkern und Baracken im Ostteil der Insel, wurde die Borkumer Kleinbahn durch die Marine stark in Anspruch genommen. Für die Bewältigung des riesigen Transportaufkommens entstand der in seiner Form noch heute vorhandene Kleinbahnhafen. Die Gleisstrecke von der Reede zum Bahnhof wurde von der „Fortification Wilhelmshaven“ zweigleisig ausgebaut.



Bild von W. Habich, Lübeck u. Borkum.

Nordseebad Borkum. Bahnhof.

27. 8. 1888



Fast ein Jahrhundert liegt zwischen diesen Aufnahmen. Die Traktion hat sich geändert, auch der Zustand der Straße. Geblieben aber sind das Empfangsgebäude und der besondere Reiz der für die Nordseeinsel Borkum trotz des Kfz-Verkehrs unverzichtbaren Kleinbahn.

Als nach dem Ersten Weltkrieg der Badeverkehr wieder verstärkt einsetzte, wurde die Kleinbahnstrecke über die Strandpromenade

in Richtung der damaligen Victoria-Höhe, dem heutigen „Sturmeck“, verlängert.

Auch ab 1935 prägte und bestimmte das Militär die Geschicke der Kleinbahn. Sie wurde immer stärker beansprucht. Kapazitäten, wie z. B. der Kleinbahnhofen reichten nicht mehr aus, so daß ab 1938 durch Aufspülungen der sogenannte „Neue Hafen“ oder Schutzhafen mit den Kasernenbauten, parallel zu den Gleisen eine Betonstraße gebaut wurde.

Fakten, wie 45 Kilometer Gleislänge, 6 Dampflokomotiven und über 70 Wagen im Besitz der Kleinbahn verdeutlichen die damalige Bedeutung der Inselbahn.

Leider wurde die Kleinbahn vor Rückschlägen während des Zweiten Weltkrieges und von militärischen Entscheidungen nicht verschont. Sie schaffte es aber immer, sich davon zu erholen.

Durch Freigabe der zwischen der Reede und dem Ort für militärische Zwecke gebauten Betonstraße für den öffentlichen Verkehr erwuchs für die Kleinbahn nach 1945 die Konkurrenz des Straßenverkehrs. Aus wirtschaftlichen Gründen hatte der preußische Staat als oberste Aufsichtsbehörde und Konzessionsgeber der Kleinbahn das alleinige Recht zur Beförderung von Gütern und Personen von der Reede zum Ort und zurück verliehen. Dieses Recht wurde durch die Freigabe der Betonstraße ersatzlos ausgesetzt, und die Kleinbahn geriet von Jahr zu Jahr in immer größere Verluste. Um einen Konkurs zu vermeiden, wandelte die AG „Ems“ das Borkumer Unternehmen 1963 in eine GmbH um und übernahm fortan die Verluste.

Trotz der Bemühungen, den Gütertransport auf der Schiene mit Kleincontainern rationeller zu gestalten, gelang es nicht, diesen Betriebszweig in Konkurrenz zum Straßenverkehr kostendeckend abzuwickeln. Deshalb richtete die AG „Ems“ 1968 eine Autofähre ein, die einen großen Rationalisierungsprozeß einleitete. Die Borkumer Kleinbahn konnte jetzt auch den Gütertransport auf die Straße verlegen, während der Schienenverkehr sich für den Personenverkehr weiterhin als unerläßlich und sparsam herausstellte.

Seit 1962 wird zudem auf Anforderung der Gemeinde ein Ortslinienverkehr mit Bussen durchgeführt. Fünf Busse mit insgesamt über 400 Fahrgastplätzen stehen zur Verfügung.

Das Gleisnetz beschränkt sich heute auf die 7,4 km lange Strecke Borkum-Reede - Borkum-Bahnhof. Einmalig in der Bundesrepublik Deutschland ist der zweigleisige Schmalspurbetrieb. Nach umfangreichen Oberbaumaßnahmen wurde das alte Material durch durchgehend verschweißte Gleise ersetzt, die nicht mehr geschraubt, sondern mit Federnägeln befestigt werden. Bei einer Gleislänge von 16,1 km werden von den insgesamt 25.000 Schwellen jährlich über 1.000 durch neue, hochdruckimprägnierte Buchenholzschwellen ersetzt. Damit entspricht der Zustand des Gleiskörpers allen Ansprüchen.

Für die laufende Wartung und Instandhaltung steht seit 1982 ein neuerbauter Betriebshof mit modernen Werkstätten zur Verfügung. angeschlossen ist eine Abstellhalle mit 180 Gleis Metern, die mit der alten Halle ein vollständiges Unterstellen des Fuhrparks erlaubt. Zur Zeit wird der gesamte Bahnhofsbereich mit einem Kostenaufwand von über einer Million DM völlig neu gestaltet. Im Jubiläumsjahr umfaßt der Schienenfahrzeugpark einen Bestand von

- 3 Diesellokomotiven
- 17 Vierachspersonenwagen
- 2 Vierachssonderwagen
- 3 Gepäck- und Postwagen
- 3 Werkstatt- und Gerätewagen

Die 39 Beschäftigten der Borkumer Kleinbahn schauen auf das Geleistete mit Stolz zurück und blicken mit Zuversicht nach vorne. Allein 1987 wurden 528.388 Personen auf der Schiene und 322.808 Personen im Busver-

kehr befördert. Die Mitarbeiter der Kleinbahn freuen sich über jeden Mitreisenden, insbesondere die vielen Urlauber, und wünschen ihnen viel Freude am nostalgischen Dünenexpreß.

-gh/AG Ems

# 100 Jahre BORKUMER KLEINBAHN 1888-1988

**...früher, heute und morgen - immer für Sie da!**

Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrts GmbH - Postfach 12.66 - 2972 BORKUM

**bitte alle aussteigen...**

Spätestens nach der Fahrt mit der  
**MUSEUMS-EISENBAHN**  
sollten Sie unser Angebot im

**Kiosk**

auf dem Bahnsteig überprüfen

