

Eine Insel ohne Berge in dem tiefen blauen Meer...

Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen pflegt Kontakte zu vielen anderen Bahnen in nah und fern. Die Bruchhausen-Vilsen nächstgelegene und voll in Betrieb stehende Schmalspurbahn, die Meterspurbahn der DB AG auf Wangerooge, zieht manche DEV-Aktive besonders in ihren Bann. Das einzige, was der Inselbahn fehlt, ist eine attraktive betriebsfähige Dampflok. Und die kam im Juli 1997 aus Bruchhausen-Vilsen für vier Wochen dorthin. Ihr Einsatz war die Krönung der Jubiläumsfeierlichkeiten und kann auch als Erfolg für die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen gelten. Doch lesen Sie selbst.

Inselbahn-Wangerooge-Lied

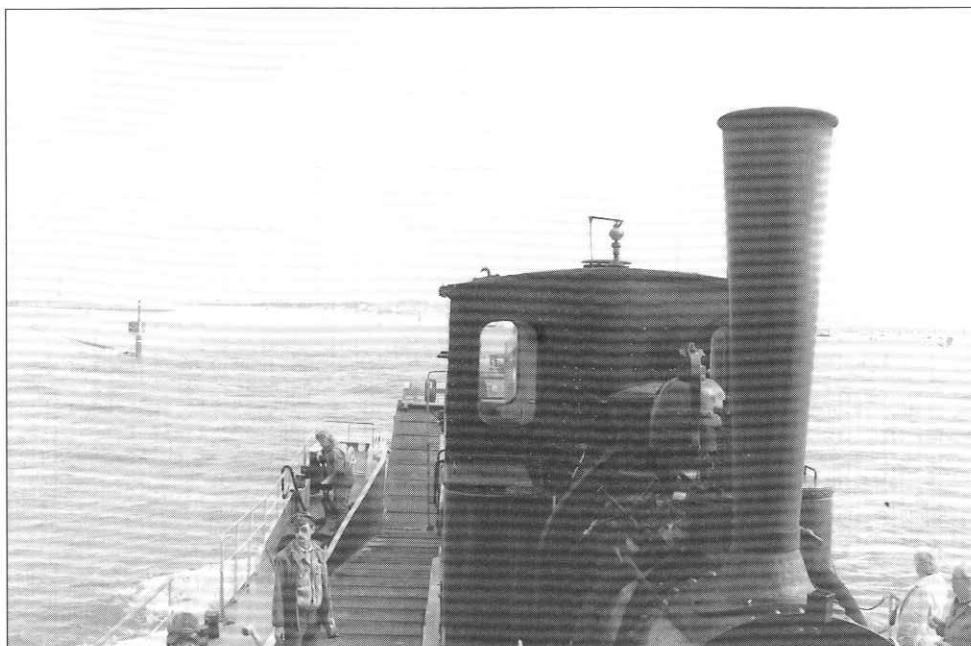
Eine Insel ohne Berge
in dem tiefen blauen Meer,
mit Geleisen und drei Brücken
und dem Eisenbahnverkehr.

Nun, wie mag die Insel heißen?
Ringsherum ist schöner Strand,
jeder sollte einmal reisen
auf das Wangerooger Land.

... ..

Auch die Franzburg zieht hier Züge,
schnauft von morgens früh bis spät,
ob nun Güter oder „Touris“,
Arbeit ist hier reich gesät.

Doch nun kommt der Tag des Abschieds,
leider müssen wir nun geh'n.
Es war schön auf Eurer Insel,
wir woll'n Euch gerne wiederseh'n!



Peter Löffler

100 Jahre und kein bisschen greise

Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus: Die Wangerooger Inselbahn feierte im Sommer 1997 ihr 100jähriges Bestehen, und seit Monaten liefen die Vorbereitungen auf Hochtouren. Für die Deutsche Bahn AG war der Anlaß Grund genug, ihre in den alten Bundesländern einzige Schmalspurbahn von der Organisationseinheit „Schiffsdienst und Inselbahn Wangerooge“ würdigen zu lassen. Diese multifunktionale Dienststelle mit 48 Mitarbeitern ist für die Abwicklung des Personen- und Frachtverkehrs zwischen dem Hafen Harlesiel und der Inselgemeinde Wangerooge zuständig und somit für die Bereederung der gecharterten Fahrgastschiffe, den Bahnbetrieb auf der Insel selbst sowie die Instandhaltung der Anlagen und Fahrzeuge.

Die DB befördert jährlich 400.000 Fahrgäste zwischen Harlesiel und Wangerooge und hat bei nur zehnprozentigem Anteil der Luftfahrt am dortigen Verkehrsmarkt nahezu ein Monopol mit den dazugehörigen satt-schwarzen Zahlen. So konnte man am letzten Juliwochenende eine aufwendige Jubiläums-Auftaktveranstaltung mit 250 Ehrengästen aus Politik und Wirtschaft ausrichten.

Vor 100 Jahren begann die Geschichte der „Streckenverlängerung“ der 1888 von der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn (GOE) eröffneten Strecke Jever – Harlesiel bis zum aufstrebenden Nordseebad Wangerooge (s. a. DME 2/87, S. 12 – 22). Die bis dahin abenteuerliche Überfahrt von Carolinensiel auf das Watt vor Wangerooge mit dortigem Ausbooten auf hochrädige Pferdewagen wurde dem Ansturm der Badegäste nicht mehr gerecht. So beschloß Anfang 1897 der Oldenburger Landtag den Bau von Schiffsanleger und Schmalspurbahn mit 1.000 mm Spurweite zum Dorf. Nach nur drei Monaten Bauzeit konnte am 3. Juli 1897 die Bahn eröffnet werden, wenn auch der Anleger noch nicht fertiggestellt war.

Die Besucher- und Fahrzahlen stiegen von Jahr zu Jahr, und im Gegensatz zu früher kommen heute Besucher wegen des reinen Seeklimas zu allen Jahreszeiten auf die Insel. Die Namen der Staatsbahnen wechselten – von GOE über DR, DB bis DB AG – doch das Bekenntnis zu der im Staatsbahnnetz immer exotischer werdenden Inselbahn Wangerooge blieb in Anbetracht der Bedeutung für die Gäste der Insel. So war die Verschiebung der Jubiläumsfeierlichkeiten um einige Wochen nach hinten unter Rücksicht auf die Schulferien in Nordrhein-Westfalen nur konsequent: Damals wie heute sollten Bahneröffnung bzw. Jubiläumsfeier möglichst vielen Menschen zugute kommen.

Oben: Überführung von Franzburg am 1. 7. 1997

Unten: Franzburg umlagert von Interessierten

Fotos: Peter Löffler

Am 1. Juli 1997 landete mit der Franzburg auf den Tag genau 100 Jahre nach Ankunft der ersten Dampflokomotive wieder eine Dampflokomotive auf Wangerooge. Die 103 Jahre alte Lok zog vier Wochen Dampfzüge auf der Insel. In ihrem gepflegten Erscheinungsbild machte sie auch dem letzten Zweifler klar, welchen hohen touristischen Stellenwert eine betriebsfähige Dampflokomotive in einer Ferienhochburg einnimmt. Die Dampflokomotive und der Inselbahnhof waren ständig von Besuchern belagert wie sonst nie. Ganz in der Tradition der alten Staatsbahn GOE „Ganz Ohne Eile“ einmal hin- und herzufahren, gehörte im Juli 1997 einfach zum Urlaub auf Wangerooge dazu.

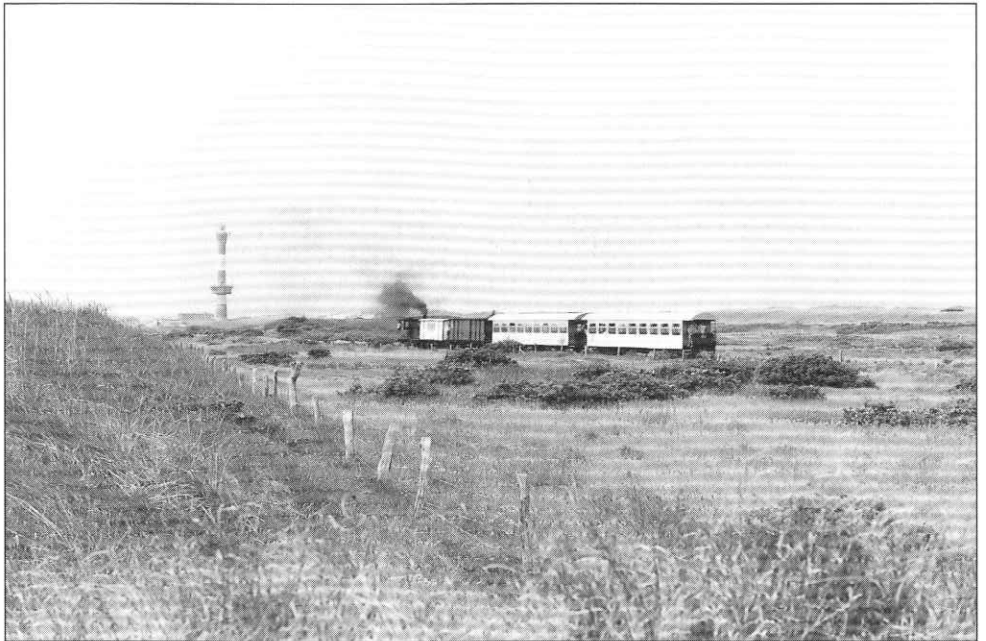
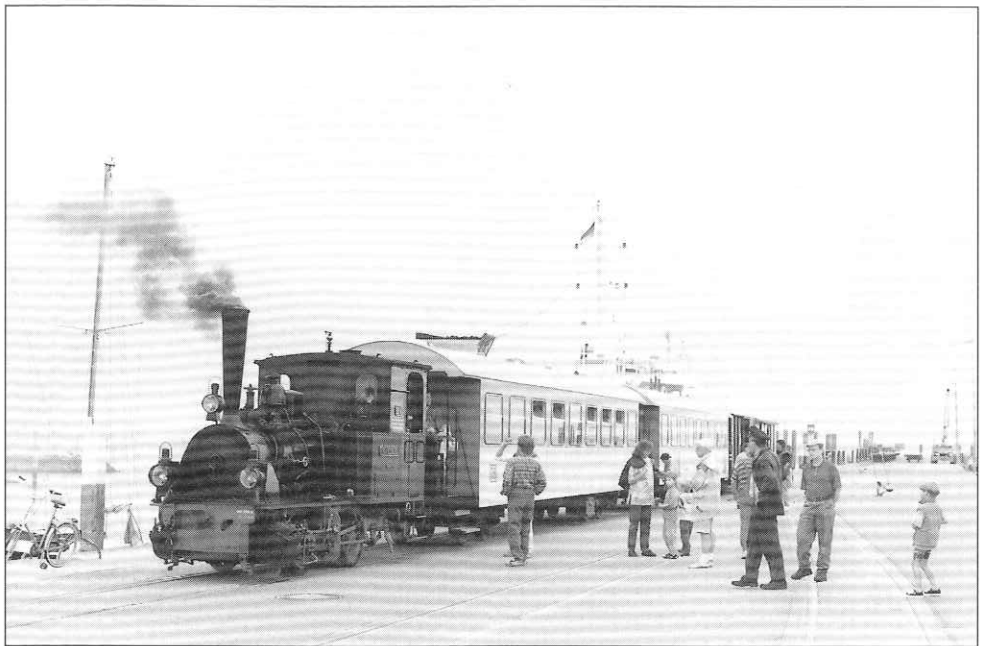
Regine und Joachim Meier

Reisebericht vom Kurzurlaub auf der Insel Wangerooge im Juli 1997

Eine DEV-Dampflokomotive zum Inselbahn-Jubiläum auf Wangerooge war Anlaß genug zu einem Kurzurlaub auf der Insel vom 23. bis 27. Juli 1997. Nach Erhalt des Programms der Jubiläumsveranstaltung war das größte Problem die Unterkunft. Nur mit viel Telefonieren war es zu lösen, also nichts wie los! Die Anreise verlief problemlos, und dann wartete bei strahlendem Sonnenschein der von „unserer“ Dampflokomotive Franzburg gezogene Inselbahnzug am Westanleger. Was für ein Empfang.

Am Bahnhof Wangerooge holten wir das Gepäck, um das Quartier aufzusuchen und schnellstmöglich „Ballast“ abzuwerfen. Danach ging es wieder zum Bahnhof, um an einer Dampflokomotive-Sonderfahrt zum Westen, zum Westanleger und wieder zurück teilzunehmen. Das war ein tolles Fahrgefühl auf dem Perron eines Inselbahnwaggons durch die Dünenlandschaft mit duftenden Heckenrosen zum Westen oder durchs Watt mit seinen Vogelarten zum Westanleger zu fahren. Und immer ein „Hauch von Dampflokomotive“ in der Nase... Da kommt man schön ins Schwärmen!

Die Pausen im Westen und am Westanleger wurden von Mitreisenden und anderen „Schleuten“ genutzt, um Franzburg von allen Seiten zu fotografieren, zu bewundern und viele Fragen zu stellen. Diese wurden vom Zug- und besonders vom Lokpersonal gerne beantwortet, und für den DEV konnte dank mitgeführter Prospektmaterialien kräftig Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden. Die Heizerinnen waren für Fragen und Informationen so „heiß begehrt“, daß manch gestandener Lokführer hinter rußigem Gesicht (v)erblaßte. Bei längeren Aufenthalten konnte im mitgeführten Wagen DEV 129 die DEV-Ausstellung besichtigt werden. Dabei war die mitgeführte Treppe für den bequemen Einstieg in den Güterwagen von großem Nutzen.



Oben und Mitte: Kurzer Dampfzug unterwegs, 24. 7. 1997, Fotos: Regine Meier

Unten: Ausstellungswagen DEV G 129 mit Treppe, Foto: Uwe Franz



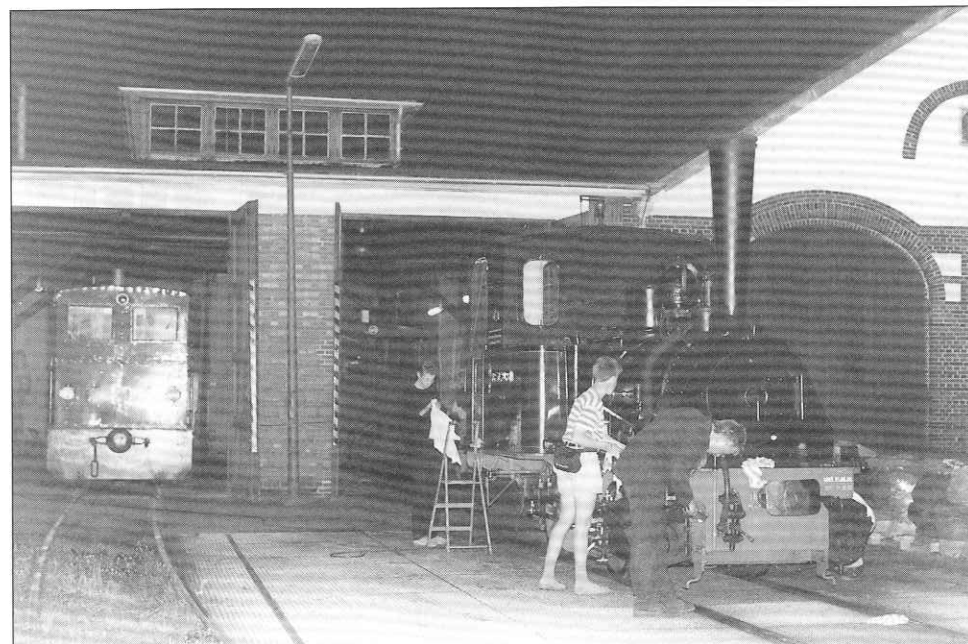
Am zweiten Tag haben wir die Insel mit dem Fahrrad erkundet. Auf dem Weg in den Westen kreuzten die Gleise immer wieder unseren Weg. Kein Wunder, wenn man es darauf anlegt, und da das Wetter zum Radeln und Fotografieren ideal war, sind Druckstellen am Gesäß und noch mehr Fotos entstanden. Beeindruckend in der flachen Insel-Landschaft sind die Türme: der alte Leuchtturm im Ort, der als Jugendherberge genutzte Westturm und der neue Leuchtturm. Einen der Türme hatten wir fast immer im Blick. Um zum alten Ostanleger zu kommen, langte es diesmal leider nicht. Für das leibliche Wohl war überall gesorgt, lediglich der Westanleger wird in der Regel nur zum Umsteigen und nicht zum Verweilen genutzt.

Höhepunkt für Dampfloks-Enthusiasten war die abendliche große „Jubiläums-Putzaktion“ von Lok Franzburg. Viele Hände – auch von jugendlichen Wangerooge-Urlaubern – brachten die „alte Dame“ auf Hochglanz für die Ehrengäste am Freitag und die „Jubel-Veranstaltungen“ am Wochenende. Bei Dunkelheit schoben „alle Mann“ Franzburg in den Schuppen zum „Schlafen“.

Die Jungs von der Putzkolonie waren schon mächtig infiziert mit dem „Museumsbahn-Virus“ und haben Franzburg auf ihren Fahrten begleitet, so oft es das „Ferienprogramm“ zuließ. Vielleicht gibt es bald einige neue Jung-Eisenbahner in Bruchhausen-Vilsen. Schön wär's ja. Auch auf die Insulaner haben Dampfloks und Personal vom DEV ordentlich Eindruck gemacht – nicht nur die von Franzburg-Fotos gefüllten Schaufenster des Insel-Fotografen zeugten hiervon.

Am Freitag mußten sich die „Achterstegen“ vom Vortag erholen. Als wir nach Spät-Frühstück, einer Strand-Wanderung Richtung Saline und einer Teezeit über den Deich kamen, näherte sich gerade der Dampfzug mit den Ehrengästen vom Festland. Nach kurzem Zwischenhalt an der Saline fuhr der Sonderzug weiter zum Bahnhof. Dort ging es für die geladenen Gäste ins Festzelt zur „Offiziellen Eröffnung der Feier 100 Jahre Inselbahn“ mit anschließendem gemeinsamen Essen.

Die geplante Abreise der Gäste vom Festland mit Sonderzug zum Westanleger mußte aufgrund von Wind und Wetter etwas vorverlegt werden. Wangerooge ist nun mal tideabhängig. Deshalb mußten einige Jubiläumsgäste sogar über Nacht bleiben. Abreise mit dem Flugzeug war auch nicht mehr möglich, da Flugbetrieb nur bis 18 Uhr zulässig ist. Im Festzelt begann um 21 Uhr die Disco für die jüngere Generation. Spätestens jetzt rückte der Mittelpunkt der Insel(aktivitäten) vom Strand zum Bahnhof. Die gute Stimmung hielt bis in den frühen Morgen an.



Oben: Ein Bild voller Harmonie, Franzburg, Lokschuppen, Bahnhofsgebäude und Leuchtturm auf Wangerooge 12. 7. 1997, Foto: Hartwig Harms

Mitte und unten: Große Putzaktion vor der Jubiläumsfeier, 24. 7. 1997, Fotos: Regine Meier

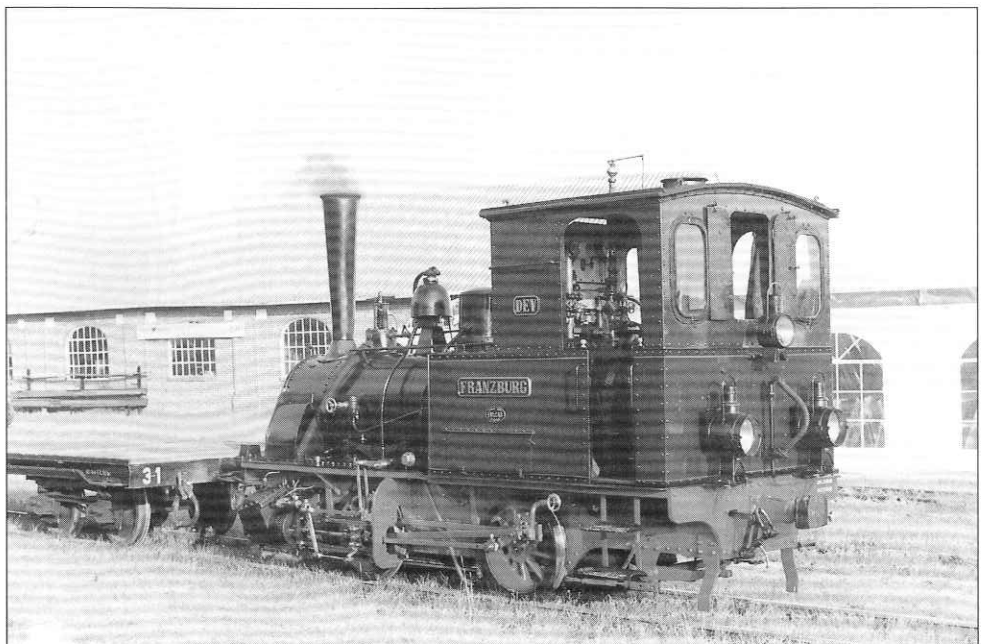
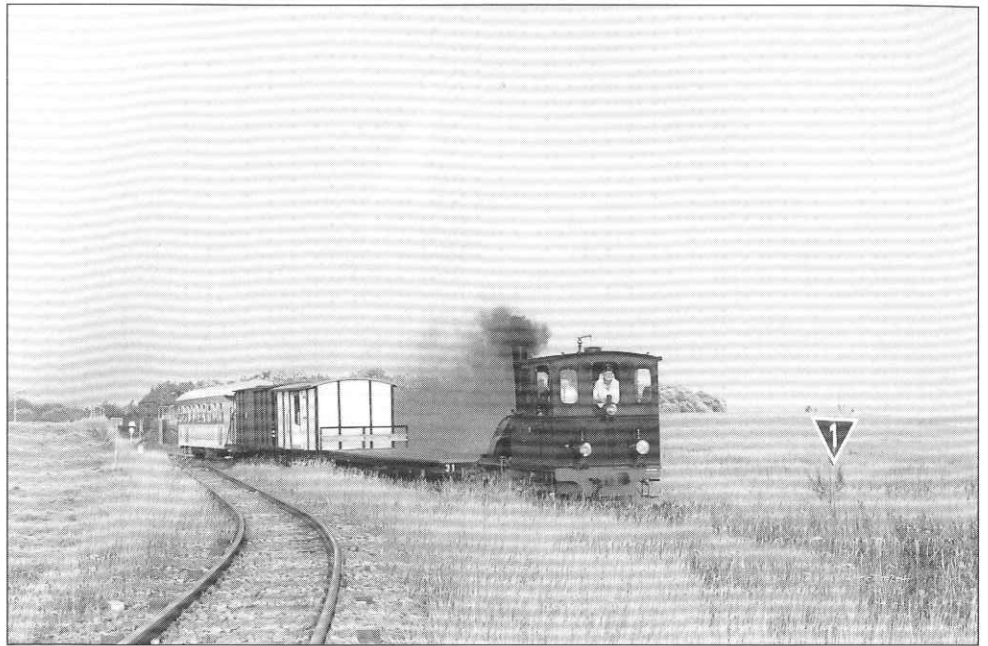
Unabhängig von den Nachwirkungen der ersten „Feten-Nacht“ begann am Samstag um 10 Uhr der Handwerkermarkt auf der Ladestraße. Die Historische Ausstellung, die Ausstellungen der Modelleisenbahnen sowie Ausstellung und Verkauf von Eisenbahn-Souvenirs im Lokschuppen wurden ebenfalls pünktlich eröffnet. Besonders sehenswert war die Ausstellung zur Historie der Inselbahn. In Bildern und Anekdoten von gestern und heute wurde die Entwicklung des Verkehrs auf der Insel sowie von und nach Wangerooge anschaulich dargestellt. Dazu gab es die Broschüre „100 Jahre Inselbahn Wangerooge“ (s. Buchkurs S. 44).

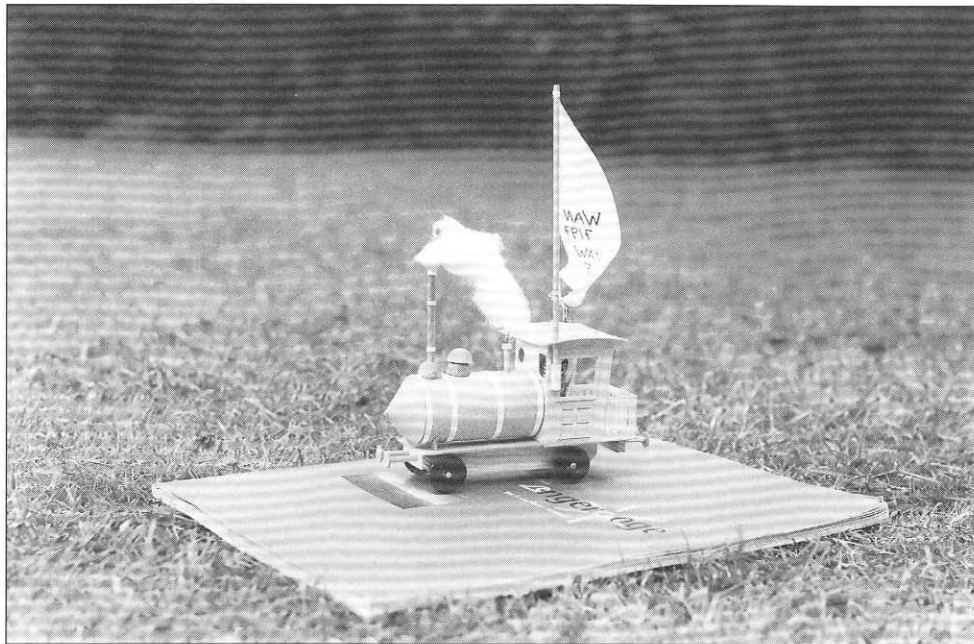
Dicht umlagert waren die Modelleisenbahn-Stände im Lokschuppen. Bei den LGB-Freunden gab es bereits Video-Aufnahmen vom Franzburg-Einsatz auf der Inselbahn. Am Stand mit H0(m)-Fahrzeugen waren das Jubiläums-Modell des Anlegers bewundernswert und Modelle vieler Inselbahn-Fahrzeuge. Einige davon konnten für die „Inselbahn zu Hause“ erworben werden. Allein der Geldbeutel setzte manchem Wunsch ein Ende.

Voller Eindrücke der Ausstellungen machten wir uns nachmittags zusammen mit dem ausnahmsweise dienstfreiem Lokpersonal auf den Weg, die natürlichen Schönheiten der Insel zu genießen. Bei bestem Wetter ging's am Strand gen Osten – immer an der Wasserlinie entlang. Dabei war zu beobachten, daß kleine Welse in freier Wildbahn an Wanderstiefeln lutschen, die in einem Priel „baden“. Nach Durchqueren der Dünen auf dem Holzweg (es war schon der richtige) erreichten wir gerade zur Teezeit wieder ein Café. Gestärkt machten wir uns wieder auf den Rückweg zum Dorf. Die Dünenwege mit blühenden Heckenrosen verströmten einen herrlichen Duft. Auf die Spuren der Inselbahn zum ehemaligen Ostanleger stießen wir beim Ausziehgleis am östlichen Ende des Dorfes. Damit hatte uns die Inselbahn wieder im „Bann“.

Auf dem Bahnhof angekommen schallte gerade die Musik von Jim Knopf und Lukas dem Lokomotivführer aus den Lautsprechern über den Bahnsteig, da konnte Franzburg mit dem Sonderzug zum Westen nicht weit sein. Die Assoziation zwischen Jim Knopf, Lukas und Lokomotive Emma auf Lummerland und den DEVLern mit Franzburg auf Wangerooge war schon früh in der Phantasie der Museumsbahner entstanden. Die bereits begonnene Um-dichtung des „Lummerland-Liedes“ wurde beim Tanzabend abgeschlossen, der ab 20 Uhr im Festzelt neben dem Lokschuppen stattfand. Als Dankeschön für die lobenden Worte vom Inselbahnleiter Robbers über den Franzburg-Einsatz wurde das „Wangerooge-Lied“ nach Einweisung der Lifeband „Triangel“ durch Heizerin und Musikstudentin Insa und der mittlerweile starken DEV-Crew stimmungsgewaltig vorgetragen.

Die Tanzveranstaltung am Samstagabend war gut besucht, auch Nichttänzer hatten ausreichend Gelegenheit sich den Abend zu vertreiben. Die Band hatte so viel „power“, daß die Elektrik der Inselbahn-Werkstatt bis an ihre Grenzen beansprucht wurde. Dies führte zeitweise zu Lichtausfall vor dem Festzelt, was der Stimmung aber keinen Abbruch tat. So wurde wieder bis weit in den frühen Morgen gefeiert.

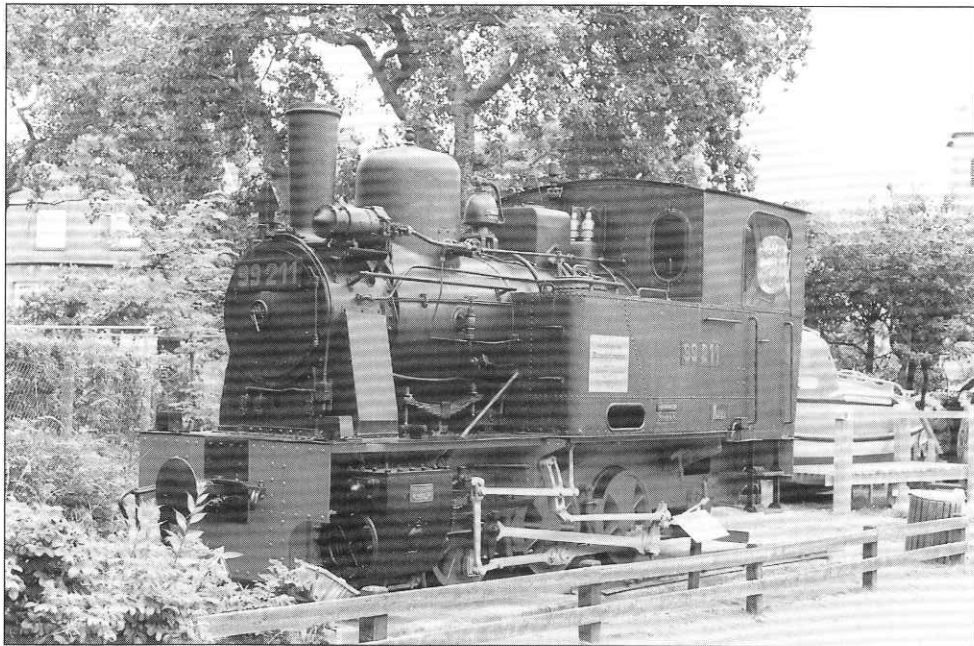




Am Sonntagmorgen warteten der Handwerkermarkt an der Ladestraße und auch die Ausstellungen auf Besucher. Allerdings war um 10 Uhr noch nicht allzuviel los – es müssen viele am Vorabend lange gefeiert haben. Das Konzert des Eisenbahner-Blasorchesters aus Altenbeken mit Marsch durchs Dorf zum Festzelt dürfte aber die letzten verschlafenen Gäste aus den Federn geholt haben.

Das Wetter spielte an diesem letzten Jubiläumstag leider nicht mehr mit. Der Regen am Vormittag wurde am Nachmittag durch Sturm mit Windstärke 7 bis 8 abgelöst. Der Andrang für die Dampfzug-Sonderfahrten zum Westen und zum Westanleger war immer noch groß, nur die Aufenthalte waren nicht mehr so gemütlich.

Für gute Stimmung auf dem Bahnsteig sorgte wieder mal das „Lummerland-Lied“ selbst bei Regengüssen. Auf Grund der Assoziation mit Jim Knopf und Emma war nach authentischer Quelle ein maßstabsgetreues Papp-Modell von Emma entstanden, das auf der Insel an die Franzburg-Heizerin als Erinnerung an den Wangerooge-Aufenthalt übergeben wurde. Leider konnten von der Papp-Emma und Franzburg keine Inseltfotos gemacht werden, da das Wetter nicht geeignet war für Pappmodelle.

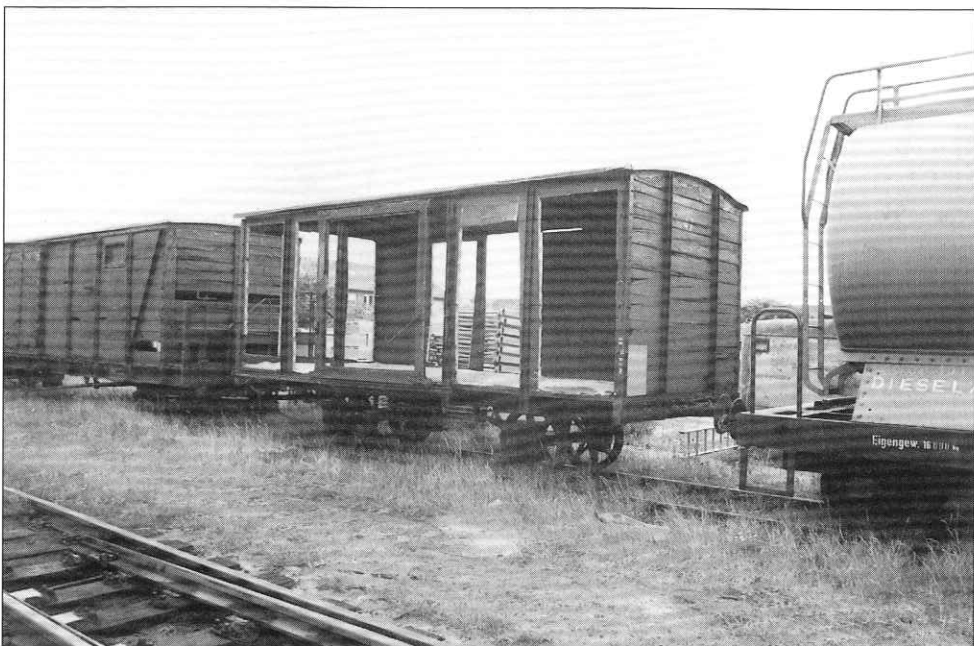


Die Abreise gestaltete sich wettergemäß (für Nicht-Insulaner) aufregend: Im Sandsturm am Westanleger stiegen wir von der Inselbahn um auf die Fähre, dann ging die Seereise los. Schon kurz nach dem Ablegen wurde die „Harlesiel“ gebremst, und auf halber Seestrecke mußte das Schiff seine „Schlickrutscher“-Fähigkeiten beweisen und sich frei manövrieren. Zuletzt mußte in Harlesiel nach einer „achterlichen Bö“ ein Dalben dran glauben.

Die Jubiläums-Veranstaltungen waren sicher für alle Beteiligten eine hervorragende Sache: Für die Inselbahner war die Zusammenarbeit mit den Museums-Eisenbahnern mitsamt Lok Franzburg eine schöne Abwechslung, und die DEV-Aktiven konnten erleben, daß es auch auf einer bundeseigenen Inselbahn ziemlich kleinbahnig zugehen kann.

Die Insulaner denken jetzt womöglich über einen eigenen Dampfzug nach. Mit Denkmallok 99 211 und einigen derzeit abgestellten Wagen ließe sich ein schöner Wangerooger Dampfzug bilden. Die bedauerliche Demontage eines zweiachsigen Güterwagens als Anmachholz für Franzburg könnte ein erster Schritt für seine Aufarbeitung sein. Der DEV und seine Mitglieder stehen den Insulanern bei Aktivitäten in dieser Richtung sicherlich gerne mit Rat und Tat zur Seite.

Zu guter Letzt gilt allen Organisatoren und Beteiligten des Inselbahn-Jubiläums ein ganz herzliches Dankeschön für ihren Einsatz. Es hat sich gelohnt: Es war ein wunderschönes Fest!



Oben: Die Ähnlichkeit zwischen Franzburg und Emma ist verblüffend, wie das nach Originalunterlagen der Lokfabrik Augsburg angefertigte Modell beweist, Foto: Regine Meier

Mitte: Nach der Verdieselung haben die Insulaner in weiser Voraussicht für den Verbleib der letzten Inselbahndampflok auf der Insel gesorgt. Ob sie wohl eine Chance hat, einer der nächsten Aufträge für die DB-Dampflokenschmiede Meinigen zu werden? 25. 7. 1997, Foto: Regine Meier

Unten: Die verwitterte Verbrötterung wurde verheizt. Beginn einer Aufarbeitung oder Anfang vom Ende des Güterwagens DB 63047? Foto: Uwe Franz

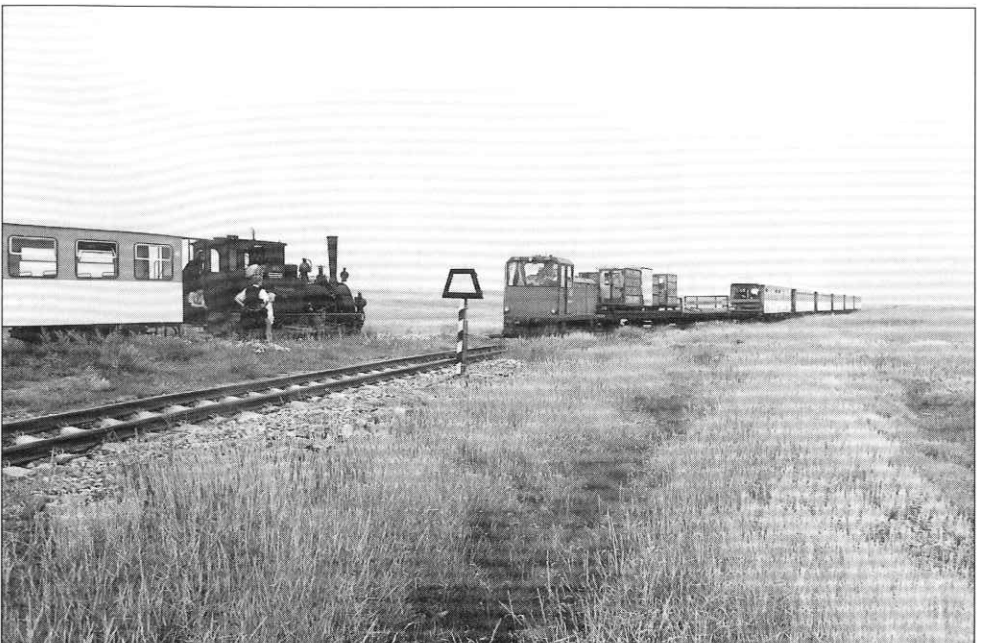
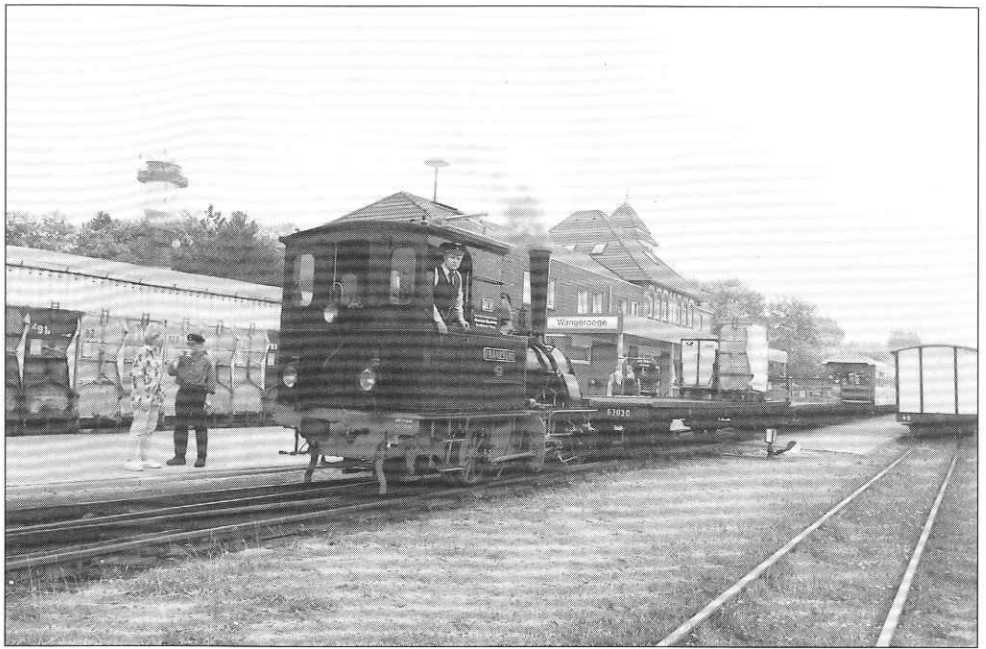
Uwe Franz

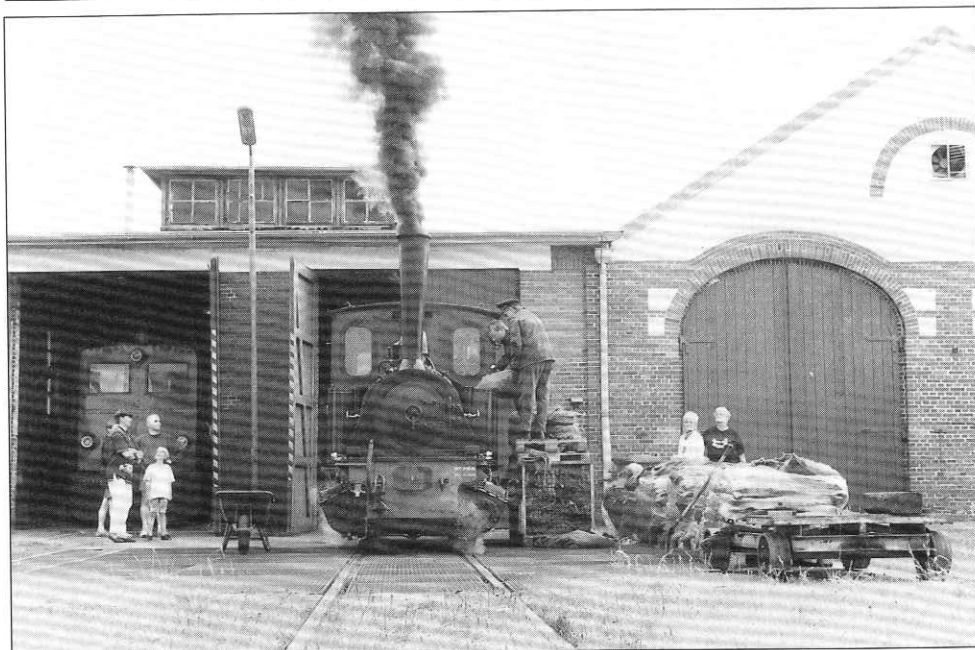
100 Jahre Inselbahn Wangerooge und die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen

„Zwei Bahnen, die auf den ersten Blick außer der Spurweite nicht viel gemein haben“, mag sich mancher Museums-Eisenbahner gedacht haben, als Anfang 1997 die Leitung der Inselbahn Wangerooge nach einer Anmietung von Lok Franzburg für die Jubiläumsfeierlichkeiten fragte. Zu tief saß das Mißtrauen gegenüber der Inselbahn Wangerooge bzw. eigentlich gegen die Konzernmutter DB AG. In der Vergangenheit hatte sich die Firma DB zu oft gegenüber der Museums-Eisenbahn nicht so verhalten, wie es unter seriösen Geschäftspartnern eigentlich üblich sein sollte. Dabei ist natürlich das offizielle Auftreten der Staatsbahn zu unterscheiden von den vielfältigen Kontakten zu Bundesbahnern mit Herz für die Eisenbahn, die mit uns „auf dem Obergeliebten-Dienstweg“ außerordentlich fruchtbar für beide Seiten zusammenarbeiten.

Also waren die Museums-Eisenbahner zunächst skeptisch und unternahmen von sich aus nichts in der Angelegenheit. Doch der neue Leiter Schiffsdienst und Inselbahn Wangerooge Theo Robbers ließ nicht locker und weichte mit ungezählten Anrufen und Schreiben die abwartende Haltung auf. Und schließlich war es ja auch ein verlockendes Angebot, mit unserer Franzburg auf einer Nordseeinsel und dann auch noch auf einer Strecke der DB fahren zu dürfen. Als erstes waren einige juristische, technische und personelle Fragen zu klären:

- Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen ist eine eigenständige Nichtbundeseigene Eisenbahn mit eigenen Fahrzeugen und Eisenbahnbetriebsbediensteten. Für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zeichnen ein eigener Oberster Betriebsleiter samt Stellvertreter verantwortlich. Eisenbahnrechtlich sind demnach DB AG und Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen gleichberechtigte Partner, so daß Fahrzeug- und Personalaus-tausch nach juristisch klaren Spielregeln leicht zu vereinbaren sind.
- Lok Franzburg ist eine durch die Oberste Aufsichtsbehörde Niedersachsens zugelassene, von der Museums-Eisenbahn betriebsfähig unterhaltene sowie vom TÜV Hannover und einem zugelassenen Fahrzeug-Sachverständigen technisch überwachte Maschine. Und da sie für den Museums-Zugbetrieb im Hochsommer sowieso zu schwach ist, können wir sie im Juli eigentlich entbehren und vermieten.
- Nun mußten noch Lokführer und Heizerinnen für alle Betriebstage auf Wangerooge disponiert werden. Dazu waren einige Umplanungen hinsichtlich Jahresurlaub und Einsatz auf der Museums-Eisenbahn selbst notwendig. Aber die Verlockung des neuen Einsatzgebietes war so groß, daß auch diese Hürde genommen werden konnte.





Daraufhin konnten DB und DEV-Vorstand die vertraglichen Formalitäten regeln. Denn nun waren die finanziellen Aspekte zu bedenken und vor allem: Die Haftung bei Schäden an Lok Franzburg durch den Transport oder den Betrieb der Inselbahn bzw. bei Schäden für die Inselbahn bei Ausfall der Lok oder Fehlhandlungen des DEV-Lokpersonals. Aber auch hier gab es bald „grünes Licht“ für einen zeitweisen Einsatz von Lok Franzburg und dem gedeckten Güterwagen 129.

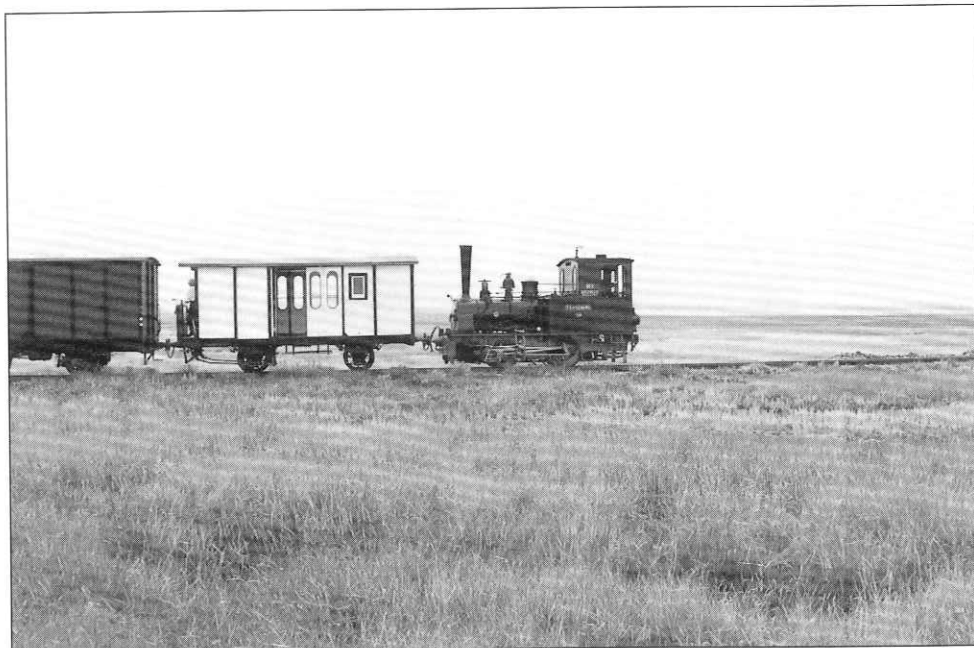
Dann waren die vielen „Kleinigkeiten“ zu regeln: Wo kann das Lokpersonal auf Wangerooge übernachten? Wie viel Kohle wird benötigt, und wie kommt sie auf die Insel? Wie wird der Transport von Lok sowie Güterwagen und zurück durchgeführt, und an was muß dabei gedacht werden? Was ist für den Einsatz der Fahrzeuge und unserer Personale auf der Inselbahn zu beachten? Lokführer und Heizerinnen benötigen Streckenkenntnis und viele Dinge mehr. Wer es nicht selbst erlebt hat, kann den Arbeitsaufwand kaum nachvollziehen, der bis zur ersten eigenen Radumdrehung von Franzburg auf Wangerooge erforderlich war.

Güterwagen 129 sollte auf Wangerooge kräftig die Werbetrommel für die Museums-Eisenbahn rühren. So mußte er wieder als Ausstellungswagen hergerichtet werden samt Ausrüstung mit diversen Werbetafeln. Außerdem sollte der Wagen das umfangreiche „Reisegepäck“ von Franzburg und dem Lokpersonal beherbergen: Ölkannen, Schmierstoffe, Putztücher, Werkzeug und was eine Lok im Urlaub sonst noch braucht, weiterhin wurden unzählige Getränkeboxen und das obligatorische Dienstfahrrad eingeladen.

Etwa acht Tonnen Kohle wurden fein säuberlich in Säcke verpackt und waren einige Tage zuvor auf die Insel gelangt. Das Einsacken war erforderlich, da es auf Wangerooge keine andere Bekohlsmöglichkeit gab, als diese Säcke von Hand in die Lok zu entleeren.

Am frühen Montag Morgen, den 30. Juni 1997 wurde Wagen 129 gewissermaßen als „Versuchskaninchen“ nach Wangerooge übersetzt. Tags drauf machte Lok Franzburg auf dem Frachtschiff Harlesiel ihre erste Seereise, nachdem sie rund 70 Jahre lang die (Ost-)See nur von festem Boden aus gesehen hatte. Eigentlich dürfte ihr nicht schlecht geworden sein, schließlich hatte sie die Reise mit leerem Kessel angetreten – eine anerkannte Vorbeugemaßnahme gegen Seekrankheit.

Die Ankunft einer Dampflokomotive auf den Tag genau 100 Jahre nach der Ankunft der ersten Maschine muß in der Presse bekannt gemacht worden sein, denn mehr als 300 Schaulustige bereiteten Franzburg einen „großen Bahnhof“ auf dem Anleger. Auch einige örtliche Prominenz ließ sich nicht davon abhalten, das Entladen der Lok zu beobachten,



Oben: Bekohlen aus Säcken auf Wangerooge, 24. 7.1997, Foto: Regine Meier

Mitte: Jede Gelegenheit wurde genutzt, auf die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen aufmerksam zu machen.

Unten: Kleinbahnstimmung bei der DB, 2 Fotos: Uwe Franz

um sich ggf. von den zahlreichen Vertretern von Presse, Funk und Fernsehen ins rechte Bild rücken zu lassen. Unserer durch zahlreiche Messebestückungen transporterfahrene Mannschaft war noch nie so viel „Willkommen“ entgegengeschlagen wie hier. Nachdem Franzburg wieder auf Schienen stand, wurde sie von Diesellok 399 101 zum Inselbahnhof geschleppt.

Das Reisegepäck wurde aus dem Güterwagen ausgeräumt, damit dieser als Ausstellungswagen dienen konnte. Weitere Stellwände über die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen wurden im Bahnhofsgebäude Wangerooge aufgestellt, wo sie viel Beachtung beim Publikum fanden.

Die ersten Dampffahrten fanden am Wochenende vom 4. bis 6. Juli statt. Danach konnte Franzburg noch ein paar Tage ausruhen, bevor sie vom 10. bis 28. Juli täglich im Einsatz war. Auch auf Wangerooge überraschte die kleine Franzburg die Beteiligten durch ihre enorme Zugkraft. Anfangs trauten ihr Skeptiker nicht mehr als den „Minizug“ zu, bestehend aus zwei vierachsigen Personenwagen und einem zweiachsigen Güterwagen. Doch schon nach wenigen Einsätzen konnte man Franzburg vor allen Zugattungen der Inselbahn erleben. Sogar die aus zehn und mehr Wagen bestehenden Züge zu den Fährschiffen beförderte Franzburg nicht nur anstandslos, sondern unterbot dabei auch noch die Fahrzeiten der Dieselpespannung. Dabei wurden allerdings die Bremsklötze der Lok ziemlich stark verschleißt, weil die Inselbahn seit 100 Jahren keine Waggonbremsen kennt und die Züge von den Lokomotiven abgebremst werden.

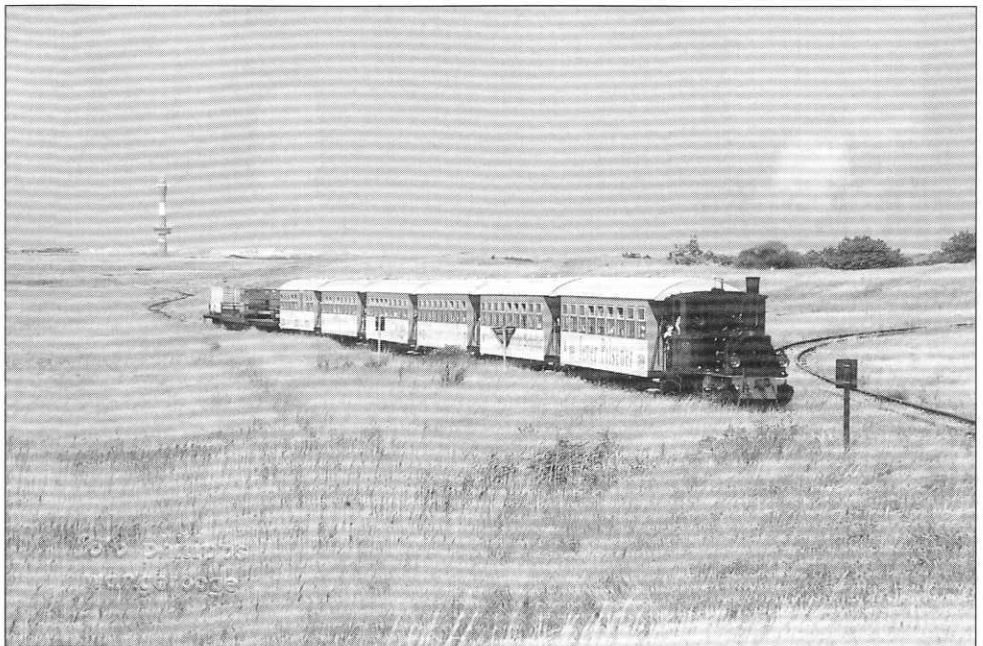
Franzburg eroberte sich im Sturm die Herzen der DB-Inselbahner, und ihre „Fangemeinde“ aus Insulanern und Touristen wuchs von Tag zu Tag. Auch die Personale kamen sich menschlich schnell näher. Nach dem gemeinsamen Dienstscluß saßen Inselbahner und Museums-Eisenbahner noch oft im Lokscluppen neben Lok Franzburg zusammen und fachsimpelten über die Erlebnisse des Tages, bis sich die Museums-Eisenbahner in die von der DB bereitgestellten Wohncontainer zurückzogen und die Inselbahner auf den Heimweg machten.

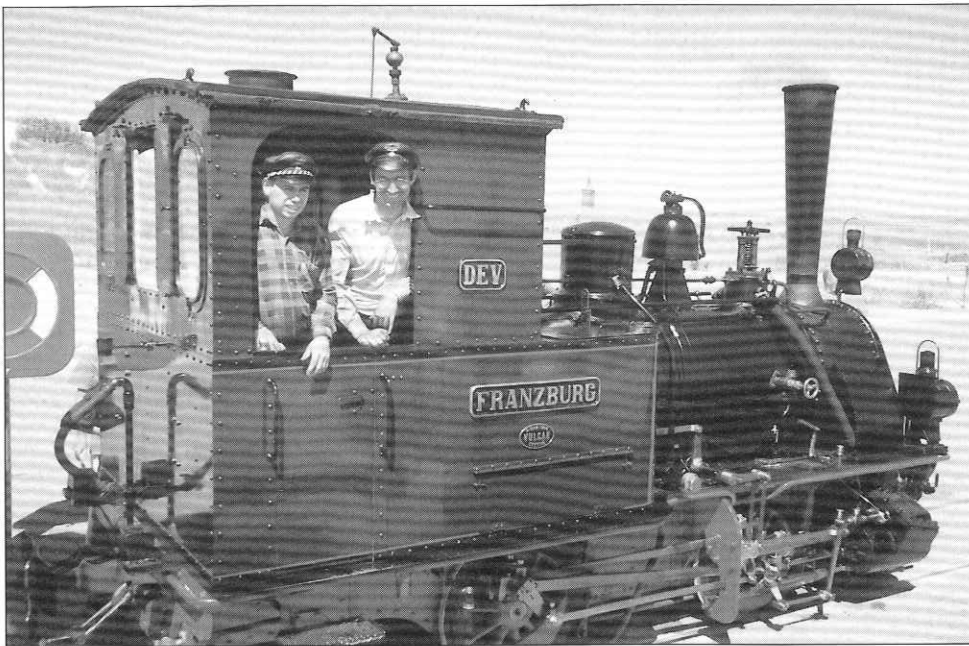
Die vermutlich auf beiden Seiten gehabten Vorbehalte gegen die jeweils anderen Personale waren sehr schnell verpufft und ein freundschaftliches Verhältnis entstanden. Wir waren von der Kooperation und der Hilfsbereitschaft der Inselbahner besonders angetan. So konnten etwa 20 Museums-Eisenbahner aus Bruchhausen-Vilsen trotz akuter Bettennot am Jubiläumswochenende vom 25. bis 27. Juli teilnehmen, weil ein Inselbahner seine Wohnung freiräumte und ein anderer die Verwandlung seines Gartens in einen mittleren Zeltplatz zuließ. An dieser Stelle möchten wir uns noch einmal bei diesen Kollegen der Inselbahn Wangerooge für die freundliche Aufnahme bedanken.

Oben: Franzburg wird mit großem Interesse auf Wangerooge empfangen. 1. 7. 1997, Foto Philipps

Mitte: Franzburg zog z. T. die normalen Züge von und zum Anleger. Foto Philipps

Mitte und unten: Wem's in Bruchhausen-Vilsen zu wohl ist, der geht auf die Insel. Foto: Regine Meier





Rechtzeitig zu den Feierlichkeiten erhielt Franzburg einen zwar nicht historischen aber wichtigen Text ans Führerhaus geklebt, damit alle wissen, daß diese Dampflokomotive in Bruchhausen-Vilsen zu Hause ist. Die Lokbeschriftungen „Franzburg“ und „DEV“ geben unvorbelasteten Fahrgästen und Betrachtern von Fotos nämlich keine Hinweise auf die Museums-Eisenbahn. Beim Entladen auf Wangerooge hatten wir die verschenkte Werbemöglichkeit schon leidvoll erlebt, als dpa in ihrer Agenturmeldung statt des Namens des Lokeigners den leicht ablesbaren Namen des Tieflader-Transportunternehmens bundesweit bekannt machte.

Franzburg hat auf Wangerooge 261 Fahrten gezogen und dabei 938 km Strecke zurückgelegt. Nennenswerte Störungen sind zum Glück, wohl auch dank des guten technischen Zustandes der Maschine samt guter Behandlung ausgeblieben.

Für den 28. Juli war die Abreise angesetzt, und die Zeit für die Überführung der Franzburg zum Anleger war gekommen. Völlig überraschend setzte sich nun nicht eine Diesellok vor die Dampflok, sondern die Inselbahner bildeten einen Lokzug aus allen verfügbaren Diesellokomotiven und der Dampflok. Obendrein hatten sie ein Transparent mit einem Abschiedsgruß vorbereitet, das nun an Franzburg gehängt wurde. Mit viel Lärm und Gepfeife fuhr der Lokzug zum Anleger, wo der Tieflader zum Abtransport wartete. Die Verladung verlief reibungslos, und so konnte wenig später das Frachtschiff ablegen und das Festland ansteuern.

Inzwischen ist Franzburg längst wieder in Bruchhausen-Vilsen angekommen und im Einsatz. Nun werden sich aufmerksame Leser fragen, ob Güterwagen 129 noch auf Wangerooge ist. Genau das ist der Fall! Er wird dort gut geschützt unter Dach überwintert, um ihn ggf. nächstes Jahr erneut auf der Inselbahn einzusetzen.

Denn so wie die Dinge stehen, wird Franzburg in 1998 wieder ihren Sommerurlaub auf Wangerooge verbringen. Die Dampfzugfahrten waren für die Inselbahn derart erfolgreich, daß ein Fahrgastanstieg um 85 bis 90 % im Juli zu verzeichnen war, mithin eine knappe Verdoppelung. Jedenfalls werden wir Museums-Eisenbahner auch in 1998 wieder gerne nach Wangerooge fahren.



Hans-Jürgen Jürgens

Zur Geschichte von Diesellok DEV V 2

Schon im Juni 1937 wollte das Marine-Artillerie-Nebenzugamt auf Wangerooge die eingesetzte Draisine durch eine Diesellokomotive ersetzen. Mit angehängten Loren für Personen-, Material- und Munitionstransporte wurde diese regelmäßig überlastet. Doch erst im Zusammenhang mit der kriegsbedingten militärischen Befestigung der Insel Wangerooge konnte das Strombau-Ressort der Kriegsmarinewerft in Wilhelmshaven am 7. 6. 1940 bei der Klöckner-Humboldt-Deutz AG in Köln mit Dringlichkeitsstufe Ia eine meterspurige Diesellok bestellen vom Typ A 3 M 420 mit 11 t Masse und 75 PS Antriebsleistung.

Offenbar hatten alle ihren Spaß dabei, und ein Text weist auf die Heimat der Lok hin. Fotos: Hartwig Harms, Regine Meier



Drei Bedienstete sollten die Diesellok fahren dürfen. Für diese forderte am 4. 3. 1941 die Reichsbahndirektion (RBD) Münster je eine ärztliche Bescheinigung über das Seh- und Hörvermögen sowie selbstgeschriebene Lebensläufe. Die Lok wurde Ende März 1941 ausgeliefert, und mußte auf Anweisung der RBD die Beschriftung erhalten: „Auf Reichsbahn nicht zugelassen“.

Die Lok scheint sich bewährt zu haben. Am 24. 5. 1941 bat die Marinewerft die RBD Münster um Vermietung des abgestellten Personenwagens 11. Denn um die auf der Insel eingesetzten Werft- und Firmenarbeiter zu den entlegenen Marinebaustellen befördern zu können, wurde zu der Diesellok ein Personenwagen mit 30 bis 40 Plätzen benötigt. Am 11. 6. lehnte die DR dieses Ansinnen ab, da ihr die Beförderung von Personen und Gütern zu überlassen sei:

„Die zugelassenen und durch Vertrag (vom 27. 9. 1939, d. Aut.) geregelten Fahrten der Klein- und Schienenkraftwagen sowie der Motorlokomotiven und fahrbaren Motorkräne zwischen einzelnen Anschlüssen behindern unseren Betrieb derart, daß eine Ausdehnung der zugelassenen Fahrten untragbar ist. ... Sollte sich jedoch die dauernde militärische Notwendigkeit ergeben, den Betrieb der Kriegsmarinewerft auf der Inselbahn Wangerooge hiermit zu übernehmen, der Hafensbahn der Kriegsmarinewerft anzugliedern und den gesamten Betrieb – auch für den öffentlichen Verkehr – einschließlich des Schiffsbetriebes Harle – Wangerooge durch eigenes Personal auszuführen.“

Bekanntlich blieb die Bahn bei der DR, doch die Streitigkeiten zwischen DR und Marine gingen weiter. Am 9. 12. 1941 verweigerte der Wangerooger Bahnhofsvorsteher nach Rücksprache mit dem Betriebsamt Oldenburg der Diesellok die Fahrerlaubnis, weil ein Wagen angehängt war und es sich somit um eine der Marine nicht zustehende Zugfahrt gehandelt hätte. Nach schärfstem Protest der Marine auf diesen Vorfall mußte die DR in Anbetracht des Kriegsgeschehens zurückstecken. Dabei wurde noch festgestellt, daß das vom Gleisdreieck nach Westen führende Gleis der Marine gehörte und die DR dieses nur gemäß eines Mietvertrages nutzen durfte. [aus: Hans-Jürgen Jürgens: Zeugnisse aus unheilvoller Zeit, Ein Kriegstagebuch über die Ereignisse 1939 – 1945 im Bereich Wangerooge-Spiekeroog-Langeoog, 720 S., 800 Abb., C. L. Mettcker & Söhne, 69 DM]

Anfang 1948, kurz vor der Währungsreform verkaufte mein Vater als damaliger Bürgermeister von Wangerooge die Lok nach Spiekeroog. Heute befindet sich die geschichtsreiche Maschine als DEV V 2 in der Sammlung der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen.

Zum Abschluß ein Blick zurück

Oben: Draisine für den „Berufsverkehr“ zum Anleger, 7. 1974, Foto: Hans-Peter Kempf

Mitte: Vor 30 Jahren gehörten Kohlentransporte noch zum normalen Güterverkehr.

Unten: Vom alten Leuchtturm aus hat man gute Sicht auf den Bahnhof, 24. 8. 1965, 2 Fotos: Harald O. Kindermann

