

# die museums eisenbahn

2 - Zweites Quartal 1987 - Zeitschrift für Freunde der Dampf-Eisenbahn



**In diesem Heft: 100 Jahre Chiemseebahn und  
90 Jahre Inselbahn Wangerooge**

## Die Eisenbahn der Insel Wangerooge

Die Inselbahn Wangerooge feiert in diesem Jahr ihren neunzigsten Geburtstag. Das ist heutzutage Grund genug für ein Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, eine Jubiläumsfeier zu starten; mit Recht Grund genug, gilt es doch, im Bewußtsein der Benutzer zu bleiben. Das ist aber auch Grund genug für mich, aus der Sammlung meiner Unterlagen und Eindrücke zu der Inselbahn diesen Artikel zu schreiben.

### Damals – Eindrücke vor rund 20 Jahren

Inselbahnen haben es leicht, in die Herzen ihrer Fahrgäste geschlossen zu werden. Das liegt einerseits an der ihnen anhaftenden, ganz besonderen Atmosphäre und andererseits an dem Erlebnis im Zusammenhang mit Urlaub. Jeder Binnenländer, der Sonne auf einer der Nordseeinseln tanken möchte, wähnt das Schlimmste hinter sich zu haben, wenn er das Schiff über den schmalen Steg verläßt. Dankbar aufatmend, wieder festen Boden unter sich zu fühlen, blickt er um sich, wie es nun weitergeht, und dann sieht er da den Zug stehen, auf den die Leute zuströmen. Der Zug steht einfach so da; bunt ist er und man fragt sich, ob er in grün oder ohne sogenannte ferienbezogene Reklame wohl noch besser aussehe, da hört man von rechts einen kurzen Trötpfiff und sieht, daß eine kleine rote Diesellokomotive da entlangfahren will, wo man gerade steht. Sie fährt am Zug und an den vielen Menschen vorbei, vorsichtig, aber einfach so. Die Inselbahn Wangerooge braucht keine hohen Bahnsteige mit viel Beton, keine feuchtdunkle Unterführungen, kein Lautsprechergequäke, keine rasenden Bahnsteigkarren und keine Wagenstandsanzeiger, denn diese Wagen brauchen nicht angezeigt zu werden, sie stehen einfach so da, und jeder weiß, daß er da einsteigen muß. Die Diesellok ist inzwischen vor den Zug gefahren und wurde angekuppelt. Das Gewühl der Leute, die Koffer, Taschen, Schaufeln und Kinder und sich selbst im Zug verstauen, läßt langsam nach. Wenn es auf dem Anleger ruhig geworden ist, gibt der Lokführer einen etwas längeren Trötpfiff und fährt los. Spätestens jetzt, wenn vom fahrenden Zug aus der Blick rechts auf die Wattwiesen mit den Prielen oder nach links über die Dünen und den Westturm gleitet, ist man gefangen von den Eindrücken Inselwelt plus Inselbahn.

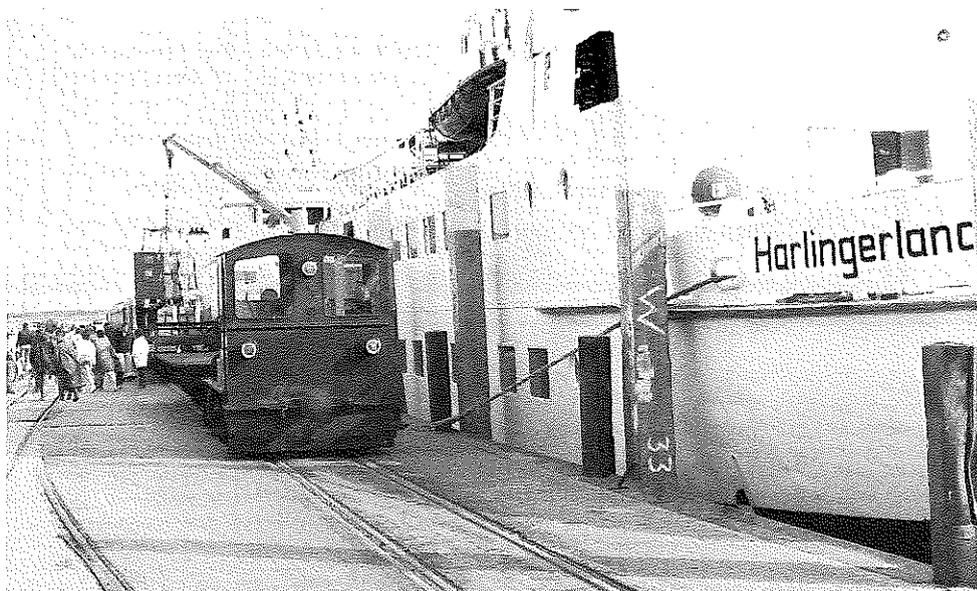
So oder so ähnlich wird das erste Zusammentreffen eines Erwachsenen mit der Inselbahn Wangerooge ablaufen. Noch viel beeindruckender ist es für Kinder; bei ihnen verdichtet sich das Erlebnis Inselbahn schnell zu einer Zuneigung, ja Liebe, die sie nicht wieder losläßt. Ich weiß das aus eigener Erfahrung, denn seit 1963 habe ich die Insel häufig besucht; damals, um zu baden, im Sand Kuchen zu backen und Burgen zu bauen, später als Tagsgast, um mit der Inselbahn zu fahren und einmal ums »Café Pudding« zu gehen. Natürlich weiß ich heute nicht mehr, welche Eindrücke schon 1963 (damals feierte ich meinen 4. Geburtstag auf Wangerooge) auf mich einwirkten und welche erst 1964, 1965, 1966 usw. dazukamen. Jedenfalls war ich von der Bahn begeistert. Viel Vergleichsmöglichkeiten hatte ich zwar nicht, eigentlich kannte ich nur die Inselbahn und den Bielefelder Hauptbahnhof. Der aber hatte bei dem Vergleich eindeutig die schlechteren Karten; denn dort war alles so unheimlich, so groß und so verwirrend. Insbesondere die riesigen schwarz-roten Ungetüme waren beängstigend. Plötzlich ließen sie irgendwo Dampf oder heißes Wasser entweichen, und wenn die dann erst mal losfahren.... nein, da war mir die Inselbahn viel lieber. Deren Loks und Wagen waren für mich zwar auch groß, aber nicht ganz so, und außerdem hatten die auf jeder Seite nur einen Puffer. Das gefiel mir, wozu auch zwei, einer reicht doch!

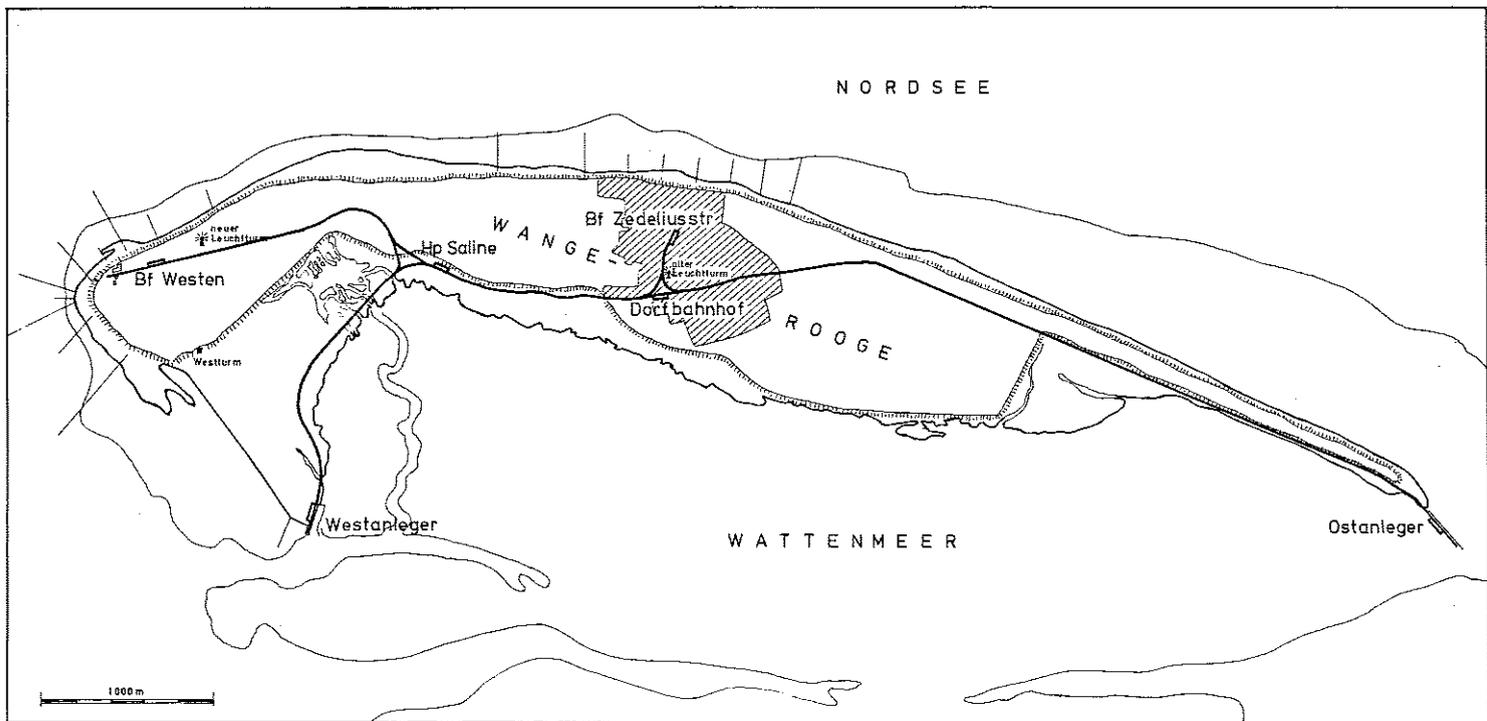
Wenn ich in den Ferien in der Pension auf Wangerooge morgens wach war und darauf wartete, endlich raus zu dürfen, konnte ich den Betrieb auf dem Dorfbahnhof hören. Manchmal gab es morgens schon viel zu rangieren, wenn die Tide den Schiffsverkehr auf die Tagesrandzeiten drängte, und der Güterzug im Dorfbahnhof zerlegt wurde. Dann gab es Rangierpfiße, Rufe und die typischen Pfiße der Loks. Die Pfiße waren und sind anders als bei „Festlandsloks“, weil die Loks der Inselbahn Wangerooge keinen Kompressor besitzen und deshalb mit Abgaspfeifen ausgerüstet sind. Es wurde auch viel gepfiffen, da ja ständig über den Bahnübergang im Bahnhofsbereich gefahren wurde.

Wenn wir nicht am Strand waren, stand ich am liebsten an diesem Bahnübergang und sah der Inselbahn zu. Da gab es viel zu sehen,

denn der Betrieb war sogar schon für mich verständlich. Diese Wagen kamen an die Ladestraße, jene zu dem Baustoffhändler, die Personenwagen wurden auf das Gleis geschoben, auf das sie immer gehören, wenn sie gerade nicht gebraucht werden. Und dann die Wagen, auch sie waren leicht zu verstehen. Kein kompliziertes Wirrwarr aus Hebeln und Leitungen hing unter ihnen. So gefielen mir am besten die kleinen Güterwagen, die so einfach aussehen. Leider waren meine Eltern immer viel schneller mit dem Zuschauen fertig als ich. Was blieb, war das Bedürfnis nach Bimmelbahn. Zum Glück für mich gibt es die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, die fast genau so schön ist wie die Inselbahn Wangerooge, vielleicht auch noch schöner.

Zudem gibt es ja erfreulicherweise auch heute noch die Inselbahn. Das Schreiben in der Vergangenheitsform dient nur dazu, die Bahn aus der Sicht des Kindes zu beschreiben. Grundsätzliches hat sich nicht geändert; die Inselbahn Wangerooge besaß nie eine durchgehende Bremse, deren Bauteile den freien Raum der Fahrwerke füllen, und noch heute wird jedes Gut mit der Bahn gebracht und im Güterschuppen oder an der Ladestraße umgeschlagen. Kommen wir nun zu einem Streifzug durch die Geschichte der Inselbahn.





## Die Geschichte

1897 bekam Wangerooge seinen ersten festen Anleger. Dies erforderte die Verbindung des im Westen der Insel gelegenen Punktes mit dem Dorf. Die »Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn« (GOE) baute eine 3,5 km lange Strecke von ihrem Sommeranleger zum Dorfbahnhof, der mitten an der Zedeliusstraße lag. Diese Strecke wurde am 3. Juli 1897 eröffnet, 1898 kam eine 830 m lange Zweigstrecke

zum Marine- und Winteranleger hinzu. Wenig später nahm die GOE die 1,95 km lange Stichbahn zum Westen in Betrieb, die noch heute in einer 1912 geänderten Linienführung Anschluß zum Wasserwirtschaftsamt bzw. dessen Bauhof herstellt.

Das damals verlegte Gleis bestand aus 7 m langen Gleisjochen, die mit 7 hölzernen Querschwellen zusammengehalten wurden. Die Vignolschienen wogen 33 kg pro lfd. Meter, was in Anbetracht der damals bei Schmal-

spurbahnen üblichen Normalien und in Anbetracht der auf Wangerooge eingesetzten kleinen Fahrzeuge ein überraschend schweres Profil bedeutete. Nachdem das Gleis einige Male saniert werden mußte, besteht es heute vorwiegend aus dem Profil S 49.

Die Streckenlänge betrug zusammen 6,26 km, wobei insgesamt 6,98 km Gleise verlegt waren. Das änderte sich mit Inbetriebnahme der 5,43 km langen Strecke zum Ostanleger am



1. Juli 1904. Dieser Ostanleger war vom Norddeutschen Lloyd gebaut worden, damit er die Insel mit den Schiffen »Lachs« und »Delphin« von Wilhelmshaven und Bremerhaven aus bedienen konnte. Da der Bahnhof an der Zedeliusstraße nicht erweitert werden konnte, und mit den Nachteilen eines Kopfbahnhofes behaftet war, baute die GOE am Dorfrand einen neuen Durchgangsbahnhof, der die beiden Strecken direkt verband. Mit der Inbetriebnahme dieses neuen Dorfbahnhofs verkürzte sich die Streckenlänge von 11,64 km auf 11,28 km. Zugleich erhöhte sich die Gleislänge von 12,44 km auf 13,78 km, was verdeutlicht, daß der neue Bahnhof mit wesentlich mehr Gleisen ausgestattet war. Ein Teilstück der Strecke in den Ort blieb als Gleisanschluß liegen und diente bis ca. 1930 für die Kohlelieferungen zum Leuchtturm. Ungefähr 1932 wurde es abgebaut.

Die Inselbahn beschäftigte in den ersten zehn Jahren ihres Bestehens fünf Beamte, davon drei nur im Sommer. Schon zur Kaiserzeit waren die Fahrgäste der Inselbahn eine klassenlose Gesellschaft, zumindest für die Insel-

bahn, denn die Personenwagen besaßen ausschließlich die 3. Klasse. Die Beförderungsleistungen stiegen von knapp 16.000 Beförderungsfällen 1903 auf 55.000 im Jahre 1912. Auch das Güteraufkommen war relativ gering, bis 1908 lag es unter 5.000 t pro Jahr, stieg dann aber sprunghaft auf über 15.000 t im Jahre 1912. In der Statistik von 1907 fallen 6.360 t befördertes Dienstgut auf, ob das schöne Bahnhofsgebäude erst in jenem Jahr gebaut wurde?

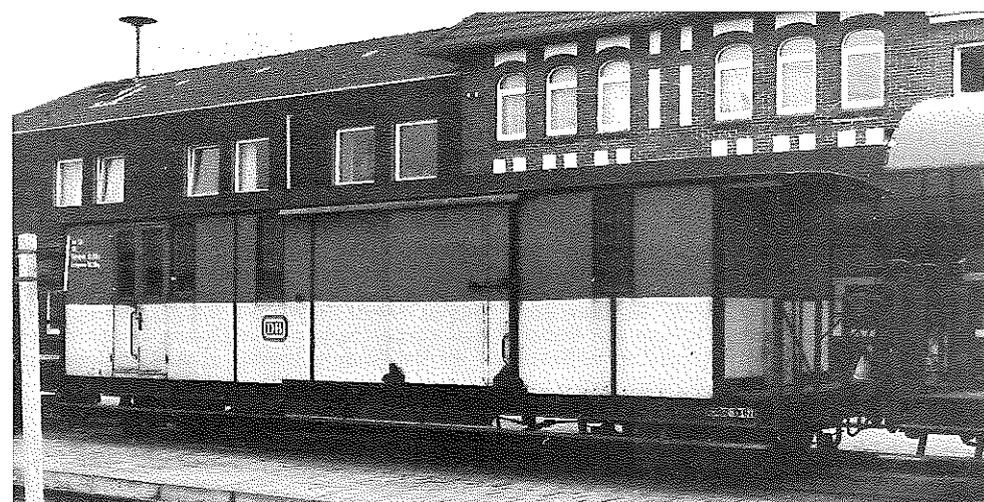
Die Betriebsführung lag in den Händen der GOE. Im Jahr 1909 begann eine Teilung, die so aussah, daß im Sommer, vom 20. Mai bis 30. September, die GOE und im Winter die Gemeinde Wangerooge den Betrieb leitete. Dann war der Bürgermeister und Badedirektor auch Bahnbetriebsleiter. Diese geteilte Betriebsführung wurde bis 1939 beibehalten. Von da an war die Reichsbahndirektion Münster, die 1923 die Aufgaben der GOE übernommen hatte, ganzjährig für die Bahn zuständig.

1911/12 baute die Kaiserliche Werft einen neuen Marineanleger, der am 24. März 1912 in

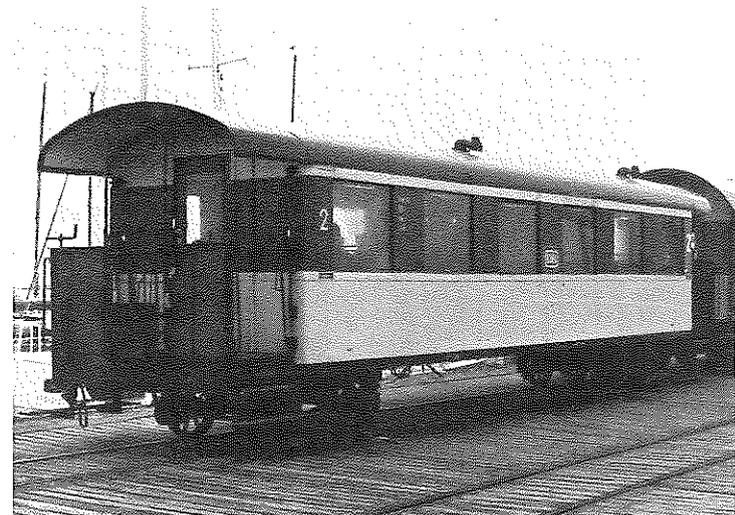
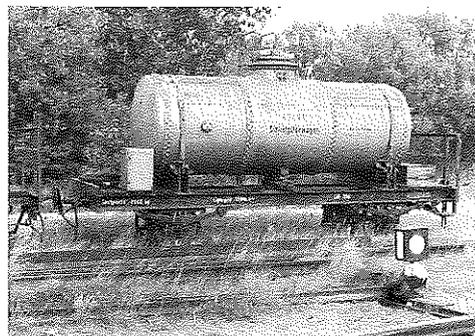
Betrieb genommen wurde. Im Winter 1914/15 zerstörten Sturmflut und Eisgang den Sommeranleger, und 1917 war der Marine- und Winteranleger endgültig versandet, so daß der neuere Marineanleger ab 1. Oktober 1917 den allgemeinen Verkehr mit abwickeln muß. Damit wurde im Westen nur noch ein einziger Anleger benötigt, was für die Inselbahn eine Streckenverkürzung bedeutete.

1916 endet die jährliche Veröffentlichung der Betriebsstatistik, so daß die Kenntnisse zur Geschichte nun lückenhafter werden. 1925 wurde die Streckenverzweigung im Westen der Insel am Haltepunkt »Saline« zu einem Gleisdreieck ausgebaut. Damit konnten Züge vom Anleger direkt auf die Weststrecke übergehen, und die Fahrzeuge konnten bei Bedarf gewendet werden, was für eine gleichmäßige Abnutzung des Radprofils von Vorteil ist. Das Gleisdreieck wurde 1969 wieder zu einer Streckenverzweigung vereinfacht.

In beiden Kriegen war die Insel Wangerooge von strategischer Bedeutung für die Marine, da sie dem Kriegshafen Wilhelmshaven und dem Jadedfahrwasser vorgelagert ist. So wurde sie mit zahlreichen Militäranlagen bebaut, die natürlich Gleisanschlüsse erhielten. Zum Betrieb auf den Militärstrecken waren auch eigene Fahrzeuge vorhanden. Über diese Fahrzeuge ist nicht viel bekannt, mit einer Ausnahme: eine Deutz-Diesellok ging über die Inselbahn Spiekeroog an den DEV, die DEVV2. Durch den festungsähnlichen Ausbau der Insel wurde Wangerooge Ziel von Luftangriffen. Am 25. April 1945 wurden über der Insel 2.314 t Sprengbomben und 18 t Brandbomben abgeworfen, die auch die Anlagen und Fahrzeuge der Inselbahn trafen und zahlreiche Krater auf der Insel rissen, die noch heute zu sehen sind. Zur Erfüllung der gestiegenen betrieblichen Aufgaben im Krieg setzte die Reichsbahn Güterwagen und Lokomotiven von pfälzischen Schmalspurbahnen und aus besetzten Gebieten nach Wangerooge um.



Die Fotos auf dieser und der vorigen Seite sind den Fahrzeugen gewidmet, die in die heutigen Reisezüge nicht oder nicht mehr eingestellt werden. Oben der PwPost Han 161 in Poplackierung 1980. Unten steht der KB4i Han 103 auch in Poplackierung 1980 am Anleger. Der Kesselwagen 63 091 (rechts) entstand 1974 aus einem Kessel und dem Fahrwerk des 1907 von Weyer gebauten Abteilwagen Nr. 7. Auch der 63 092 (rechts unten) ist ein Eigenbau unter Verwendung eines alten Fahrwerks von der Waggonfabrik Rastatt 1907. Das Foto links zeigt einen privaten Kesselwagen der Fa. Wangeroooger Waggon & Transport GmbH. 99 Jahre alt wäre der Veteran O 67 heute, wenn er nicht 1967 oder 68 verschrottet worden wäre. Die Fa. Hofmann in Breslau baute ihn für die Eckerntförder Krb. 1941 holte ihn die Marine nach Wangerooge und nach dem Krieg übernahm ihn die DB. Das Foto machte G. Wolff am 8. Juli 1961. Der 63 047 (MAN 1890) stammt von der Schmalspurbahn Frankenthal – Großkarlbach. Er ist heute noch im Einsatz. Die einzige Schmalspurdraisine der DB trägt die Nummer 09-0002.



## Neubeginn und Modernisierung

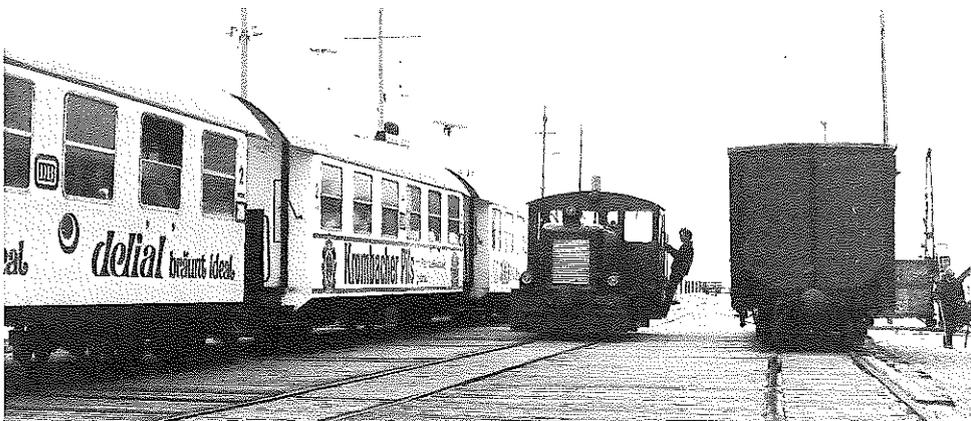
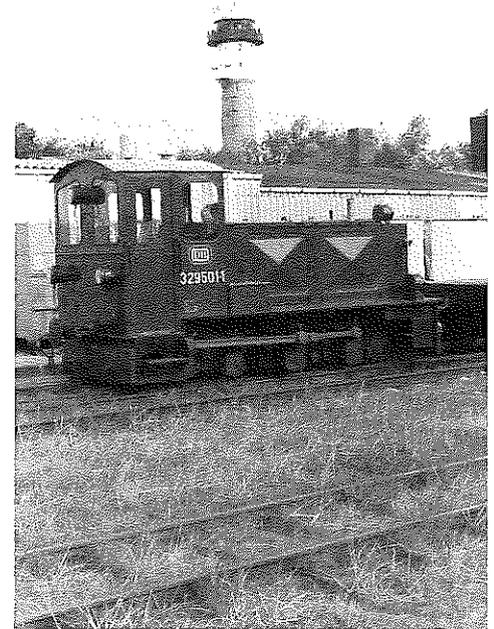
Mit zerrissenen Gleisen, einer zerstörten Bahnhofshalle und mit durch Krieg und Witterung beschädigten und mit Fremdfahrzeugen gespickten Fahrzeugpark sah sich die Inselbahn nach dem Krieg konfrontiert. Doch man wußte sich zu helfen: Die Trümmer der Halle wurden entfernt, und die Strecke wurde provisorisch aufgebaut, indem die Gleise um die Krater herum verlegt wurden. Die Schäden im Aufbau der Abteilwagen beseitigte man, in-

dem die Wagen durch Verzicht auf die Seitenwände zu Sommerwagen hergerichtet wurden. So konnten sie schon bald wieder sonnenhungrige Urlauber befördern, und bei schönem Wetter war das Reisen im Sommerwagen sicherlich noch angenehmer. Der Personenwagenbestand wurde durch Zuweisung von neun Einheiten von den pfälzischen Schmalspurbahnen aufgestockt. Auf dem Rahmen eines Abteilwagens baute man einen neuen Kasten und erhielt so einen vierachsigen G-Wagen, das ist der heutige 63044.

Die DB, zu deren Netz die Inselbahn Wangeroooge inzwischen gehörte, bestellte in den fünfziger Jahren drei Diesellokomotiven bei der Lokfabrik Gmeinder in Mosbach und stellte die Dampflokomotiven ab. Während die 1952 unter der Bezeichnung V 11 901 in Betrieb genommene Diesellok noch sehr den für die Heeresfeldbahnen gebauten Maschinen ähnelt, erhielten die 1957 gelieferten V 11 902 und V 11 903 einen Aufbau mit gerundeten Kanten.



V 11 901 im Ursprungszustand mit vier Abteilwagen und drei Pfalzbahnwagen, fotografiert zwischen 1955 und 1958.  
Foto: Slg. Credé

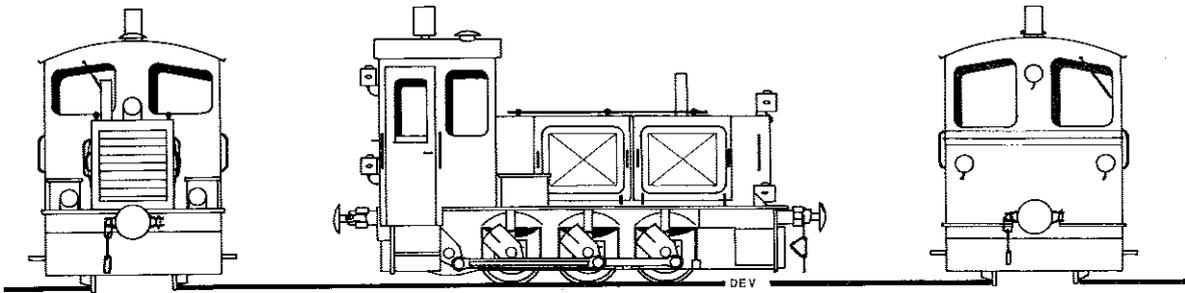


Modernisierte Inselbahn mit Computernummer, Poptackierung und Werbebeschriftung.  
Foto: Frieder Cless 1978

Zwölf mal hatte der Ostanleger seit 1904 unter Eisgang, Sturmfluten und Schiffskollisionen zu leiden gehabt. Außerdem setzte ihm die fortschreitende Versandung zu, so daß er 1958 aufgegeben werden mußte, was die Stilllegung der Oststrecke nach sich zog. 1960 wurde sie weitgehend abgebrochen; ein mehrere hundert Meter langes Stück blieb als Ziehgleis für den Dorfbahnhof mit Anschluß an einen Baustoffhändler und mit Möglichkeit zum Abstellen von Fahrzeugen liegen. Zu der Zeit wurden die sieben noch vorhandenen Abteilwagen bzw. Sommerwagen mit neuen Wagenkästen versehen, die im Ausbesserungswerk Limburg hergestellt wurden und den Neubaukästen für die Fahrwerke der altbrauchbaren Regelspurwagen ähneln.

Anschließend wurden die neun Pfalzbahnwagen ausgemustert, die Untergestelle dienen bis auf den heutigen Tag dem Güterverkehr als Flachwagen und als Untergestell für Kesselwagen.

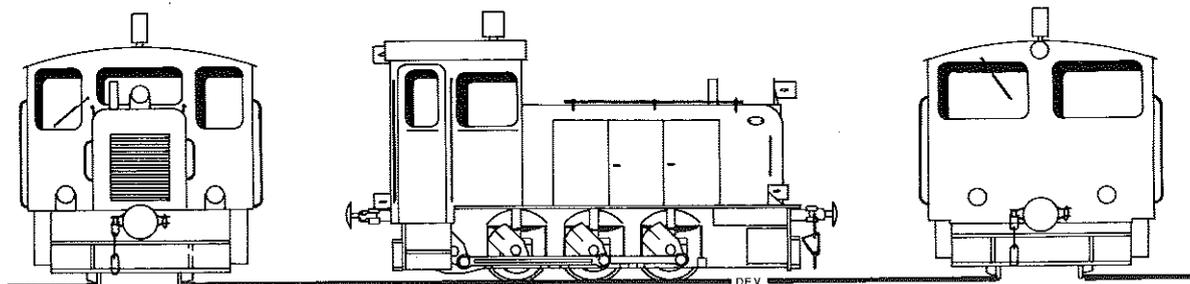
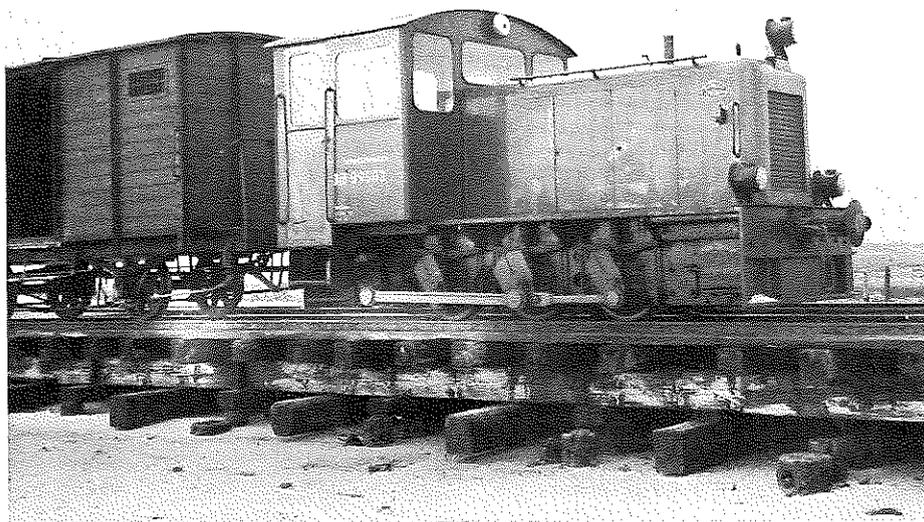
Nachdem die DB die großen Investitionen zur Wiederherstellung der Strecke, zum Kauf neuer Triebfahrzeuge und zur Aufarbeitung des Wagenparks in den fünfziger Jahren getätigt hatte, änderte sich in den sechziger Jahren nur noch wenig bei der Inselbahn. Allerdings stieß eine Reihe Gebrauchtfahrzeuge zum Wangeroooger Wagenbestand, die durch Stilllegungen süddeutscher Schmalspurbahnen frei geworden waren. 1963 kamen zwei elegante Personenwagen von der Strecke Nagold – Altensteig, auf der am 30. September 1962 der Personenverkehr geendet hatte. Einer davon ist der heutige DEV 4. Mit den beiden Personenwagen gelangte ein vierachsiger O-Wagen vom Schwarzwald auf die Insel, dessen vier Achsen nicht wie üblich in zwei Drehgestellen laufen, sondern gleichmäßig verteilt unter dem Rahmen liegen, so daß sie

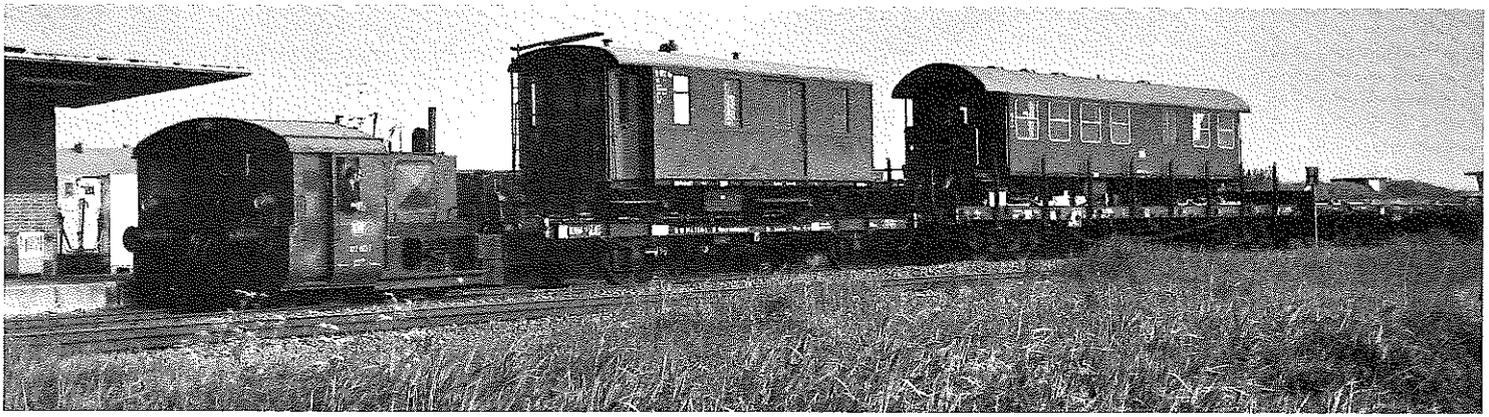


### Diesellokomotiven 329 501 bis 503

Die Verdieselung der Inselbahn Wangerooze setzte 1952 mit der Beschaffung der von Gmeinder unter der Fabriknummer 4378 gebauten Kleinlok V 11 901 ein. Ihre Konstruktion beruhte auf einer Entwicklung für die Heeresfeldbahnen im Zweiten Weltkrieg. Damit ist sie den ca. 350 Exemplaren des Typs HF 130 C 5,5 ähnlich; der wichtigste Unterschied besteht in der abweichenden Spurweite. Sie besitzt einen Motor vom Typ A6M613 des Herstellers Klöckner-Humboldt-Deutz AG mit 102 kW (139 PS) Leistung und ein hydrodynamisches Getriebe der Firma Voith vom Typ L 22, das einen Wandler als „erster Gang“ und eine Kupplung als „zweiter Gang“ aufweist. Im Laufe der Zeit wurde die Lok zweimal umgenummert, von V 11 901 in V 99 501, und heute heißt sie 329 501-1. Sie erfuhr auch kleine Änderungen: die Stirnfenster wurden vergrößert und gummigeßt, und das Läutewerk verschwand.

Erst fünf Jahre nach dem Eintreffen der ersten Diesellok kamen zwei weitere ebenfalls von Gmeinder (Fabrik-Nr. 5038 und 5039) gebaut auf die Insel. Auch sie beruhten auf der bewährten Konstruktion der HF 130 C, erhielten aber ein wesentlich breiteres und großzügiger verglastes Führerhaus. Die Formgebung der Aufbauten lag im Trend der Zeit: Soviel Rundungen wie möglich. Sie wurden 1957 in Dienst gestellt und erhielten die Nummern V 11 902 und V 11 903. Später hörten sie auf V 99 502 und 503 und heute sind sie computergerecht als 329 502-9 und 329 503-7 eingereiht.

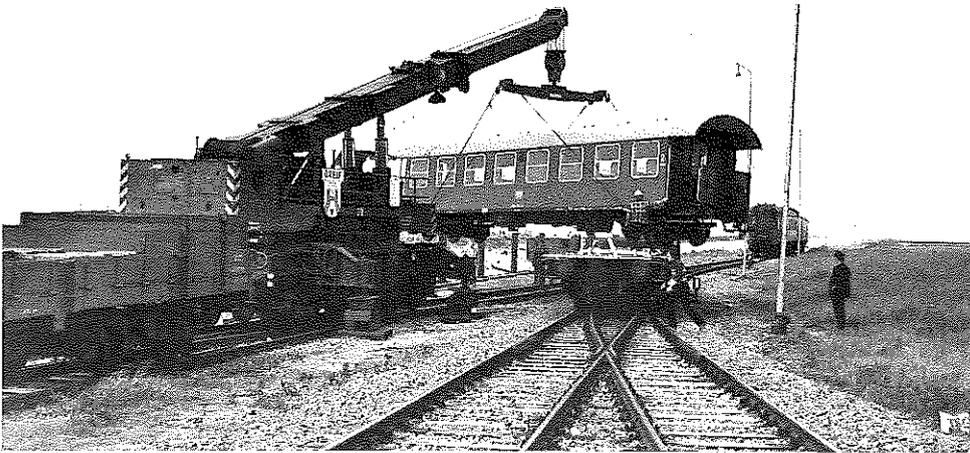




zum Durchfahren von Gleisbögen mit einem Gestänge ausgejunkt werden müssen. Von der Werkbahn „Bayer“ kaufte die DB noch 1963 sieben O-Wagen, deren Attraktivität mehr in der großen Tragfähigkeit als im Aussehen liegt. Weitere Güterwagen kamen 1966 und 1968 von der Walhallabahn und 1971, 1972 und 1973 von der Strecke Mosbach – Mudau. Von dort stammen auch fünf moderne Personenwagen, die im zarten Alter von acht

Jahren am 13. Juni 1973 auf die Insel transportiert wurden. Nun besaß die Inselbahn zwei attraktive Personenwagen-Garnituren, die durch fünf aus den dreißiger Jahren stammende Fahrzeuge verstärkt wurden. Da sich nach dem Abstellen der letzten Dampflok die Zahl der Triebfahrzeuge von drei Dieselloks als auf die Dauer zu knapp herausstellte, kaufte die DB durch Mietkauf von der Inselbahn Juist am 7. September 1971 deren Lok »Heinrich«.

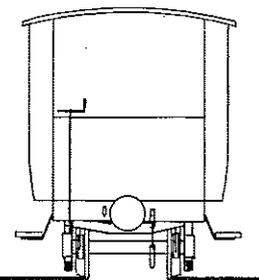
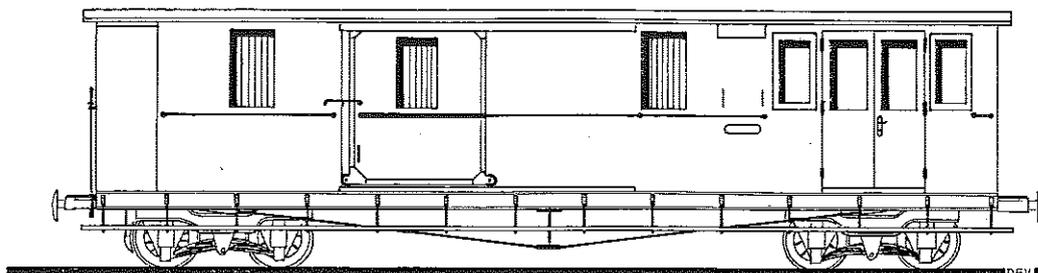
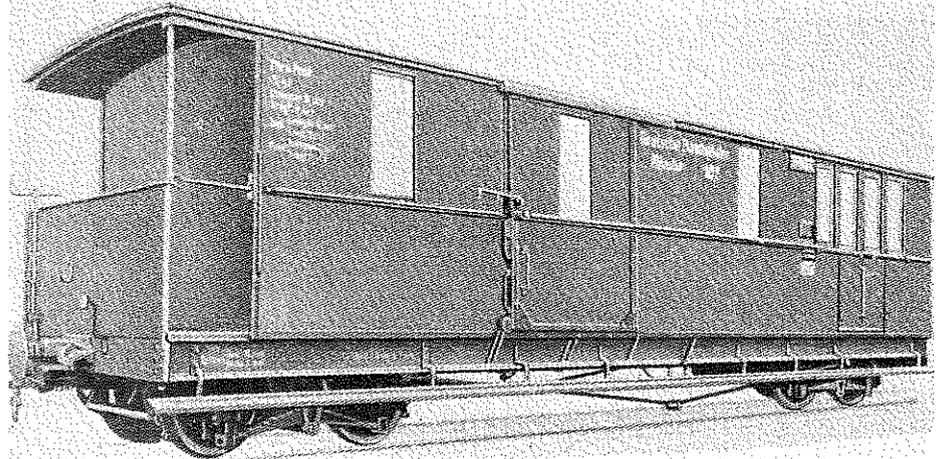
Wagen aus Mudau werden in Harlesiel abgeladen und Ankunft der Lok »Heinrich« in Wangerooge.  
Fotos: Gerd Wolff

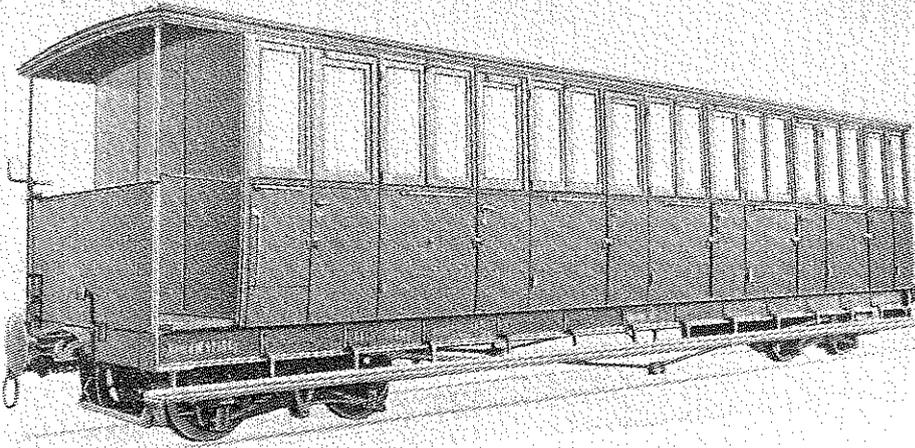


### Post/Gepäckwagen 161 und 162

Vier Jahre nach dem Bau des letzten Abteilwagens wurden zwei Gepäckwagen mit Postabteil beschafft. Die Firma Gebrüder Gastell in Mainz erhielt den Auftrag zum Bau der Wagen. Sie paßte sie technisch und äußerlich völlig an die Abteilwagen an; das ist sehr bemerkenswert, denn auf diese Weise wurden 1931 zwei Wagen gebaut, wie sie auch um die Jahrhundertwende hätten entstanden sein können.

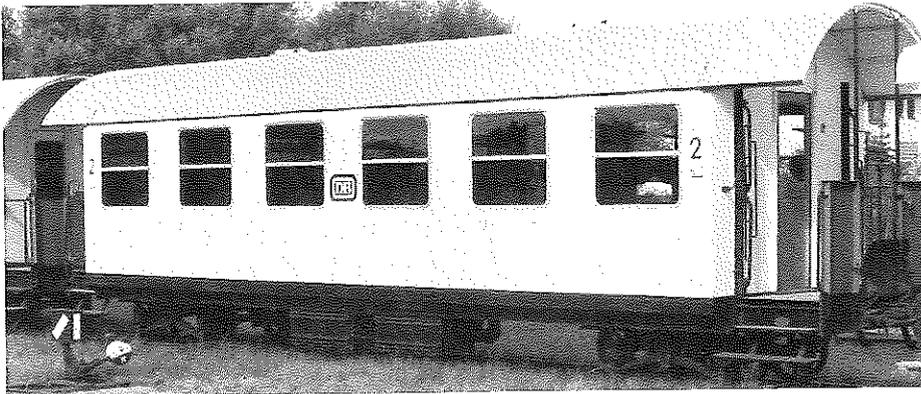
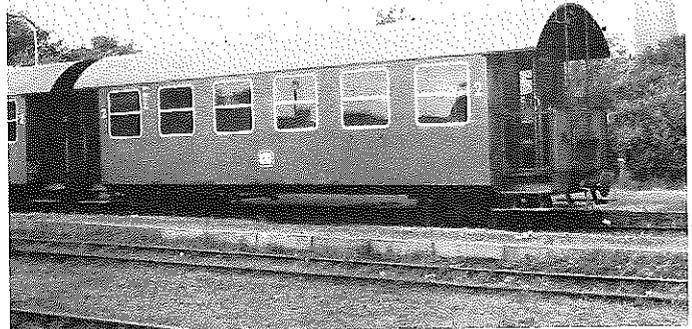
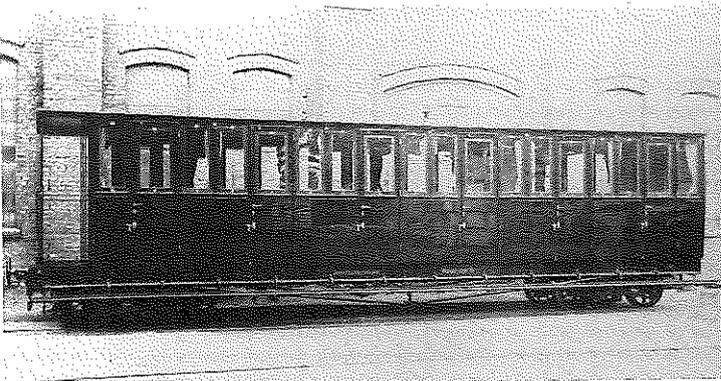
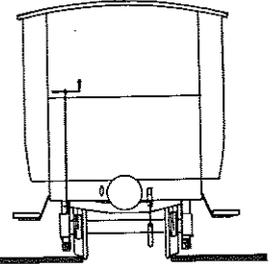
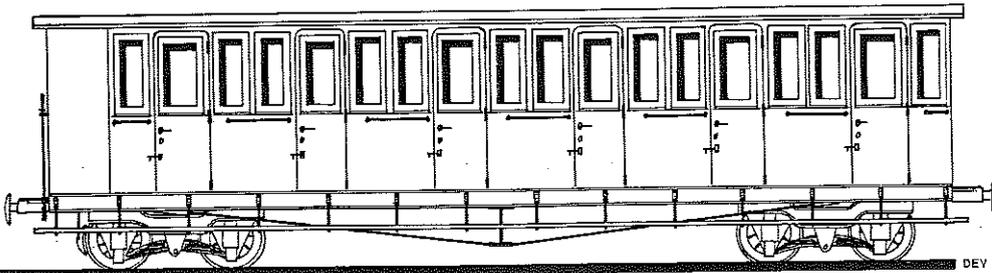
Sie erhielten die Nummern 101 und 102, 1956 die Nummern 31 und 32, 1959 wieder 101 und 102 und ab 1965 hießen sie 161 und 162, bis sie Ende der siebziger Jahre verschrottet wurden.



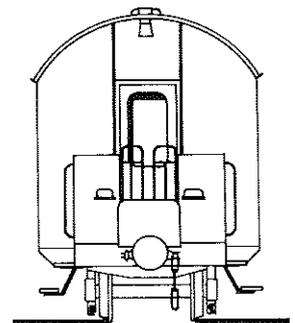
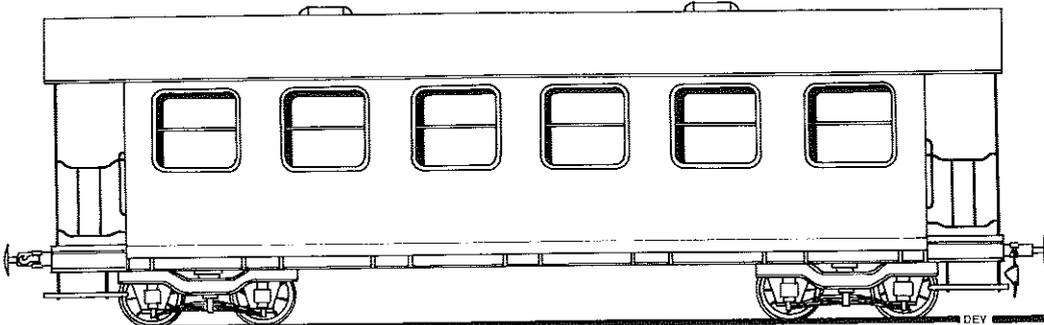


### Personenwagen 63 104 bis 63 110

1909 baute die Firma Düsseldorfer Eisenbahn-Bedarf den ersten vierachsigen Personenwagen für die Inselbahn Wangerooge, die bis dahin sechs zweiachsige Personenwagen und einen Sommerwagen besessen hatte. Für den raschen Fahrgastwechsel an den Anlegern hatte sich die Bauart der Abteilwagen mit den vielen Türen als die zweckmäßigste erwiesen. Deshalb war auch der neue ein Abteilwagen. Er wog 9,33 t, bot 60 Sitzplätze und besaß eine Handbremse. 1913 kamen zwei und 1927 nochmals fünf weitere Fahrzeuge dieser Bauart zur Inselbahn Wangerooge, der nun hohelegante Garnituren zur Verfügung standen. Die insgesamt acht Wagen wurden mit den Nummern 8-10 und 12-16 in Betrieb genommen.

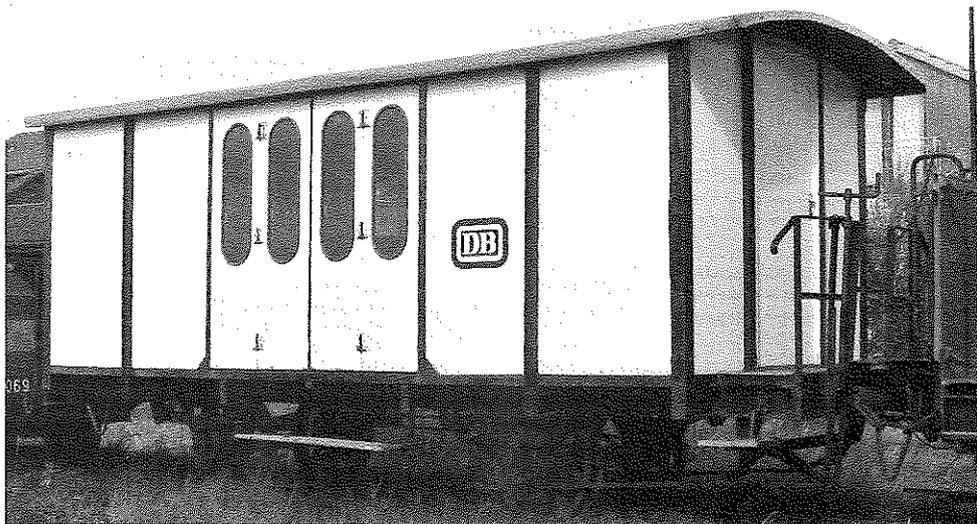


1958 wurde der Wagen 15 in einen geschlossenen Güterwagen umgebaut, in den heutigen 63 044. Die sieben anderen Abteilwagen erhielten im AW Limburg neue Wagenkästen, die dem Umbauprogramm für die regelspurigen Altbauwagen entsprachen. Nun wurde ein Mittelgang erforderlich, so daß sich die Zahl der Sitzplätze auf 48 reduzierte. Das durchschnittliche Eigengewicht erhöhte sich auf 10,5 t, es bestehen Unterschiede, da einige Wagen zwei Batteriekästen besitzen. Die Wagen tragen heute die Nummern 63 104 bis 63 110 und stellen auch nach fast 30 Jahren noch ein durchaus akzeptables Angebot dar.





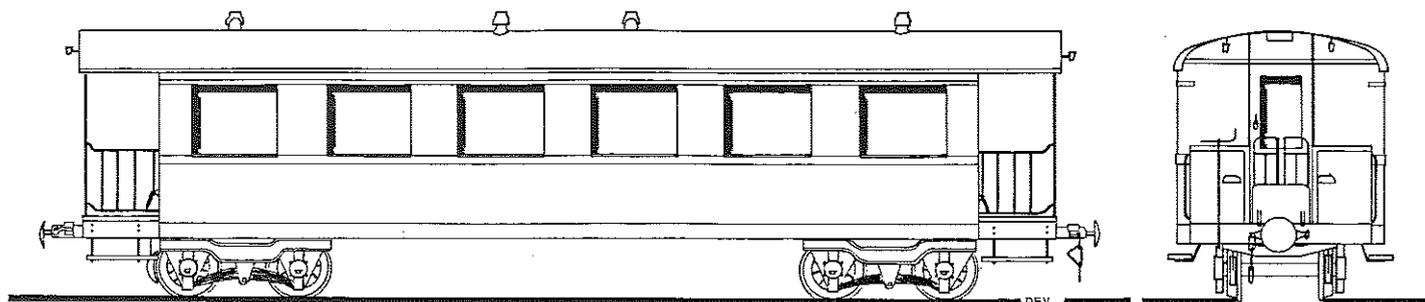
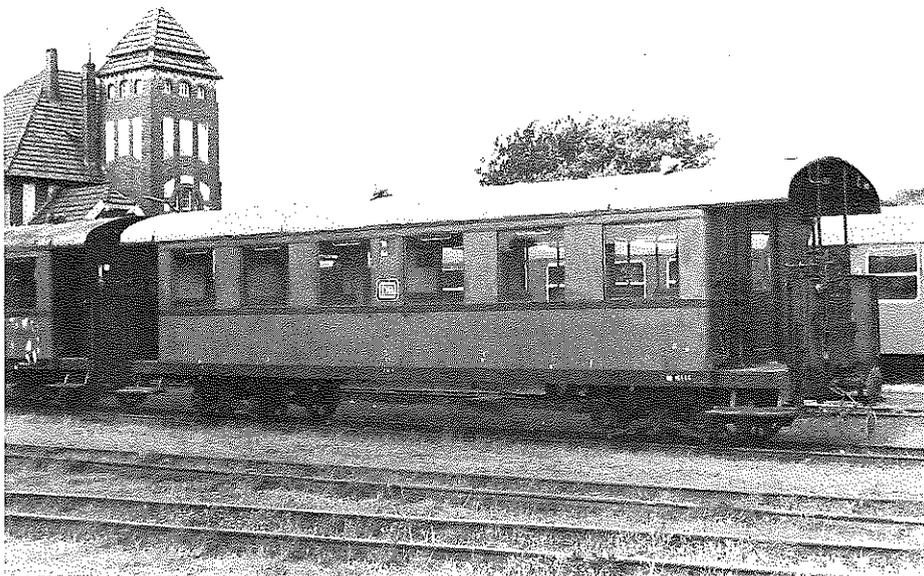
1974 wurde die Bundesbahndirektion Münster aufgelöst, die über 50 Jahre lang die Inselbahn Wangerooge betrieben hatte. Seitdem führt die Bundesbahndirektion Hannover den Betrieb. Besonderheiten aus den folgenden Jahren sind nicht zu vermerken, erst 1981 gab es wieder Veränderungen: Von der stillgelegten Inselbahn Spiekeroog kaufte die DB den Triebwagen, vier Personenwagen und fünf vierachsige Flachwagen. Die Personenwagen wurden dringend gebraucht, denn schon vor 1981 mußten die vier noch verbliebenen Altbau-Personenwagen wegen erheblicher Korrosionsschäden abgestellt werden. Die vier neuen Personenwagen werden in der Wangeroooger Werkstatt nach und nach aufgearbeitet.



Auch bei den Gepäckwagen gab es in den letzten Jahren Veränderungen. Von den beiden 1931 passend zu den Abteilwagen beschafften Gepäckwagen wurde Anfang der achtziger Jahre der letzte verschrottet. Bereits 1973 kam Ergänzung bzw. Ersatz, denn einer der neuen Personenwagen von Mosbach-Mudau hat zur Hälfte ein Gepäckabteil, und ein separater Gepäckwagen war auch mit bei der Lieferung. Allerdings mußte er 1985 abgestellt werden und wurde an einen Eisenbahnfreund verkauft. Da für ihn kein Ersatz gekauft werden konnte, griff die Werkstatt wieder einmal zur Selbsthilfe. Ein kleiner Güterwagen erhielt neue Seitenwände und Falttüren. Eigentlich besteht bei der Inselbahn für Gepäckwagen kein Bedarf, da sowieso alle Güter palettiert auf Flachwagen anschließend an die Personenzüge befördert werden. Dennoch benötigt die Inselbahn Wangerooge Wagen solcher Bauart, damit Fahrgäste mit Kinderwagen oder mit Rollstuhl in den Personenzügen reisen können.

### Personenwagen 101 bis 103

Für die Lieferung von drei Personenwagen im Jahre 1936 wurde der Wangeroooger Hauslieferant für Personenwagen verlassen und die Firma Gebrüder Gastell, Mainz, beauftragt. Diese drei Wagen erhielten die Gattungsbezeichnung C4ysm und wurden als Nr. 17 bis 19 eingereiht. Sie entsprechen in der Konstruktion den damals gebauten regelspurigen Ganzstahl-Eilzugwagen, zwecks Einheitlichkeit erhielten sie jedoch die gleichen Drehgestelle wie die Abteilwagen. Sie schließen die Neubeschaffungen für die Inselbahn Wangerooge ab; seitdem konnten immer gut erhaltene Gebrauchtfahrzeuge überstellt oder gekauft werden. 1965 erhielten sie die Nummern 101-103 und in den siebziger Jahren die Pop-Lackierung der DB, die sich (leider) nicht durchsetzte. Die drei Wagen behielten aber diesen Anstrich, wohl deshalb, weil sie sowieso abgestellt werden sollten. Das geschah 1981. Zwei Wagen wurden später auch verschrottet, und ein Exemplar kaufte ein Eisenbahn-Verein, der Fahrzeuge von Kleinbahnen aus dem Sauerland sammelt.





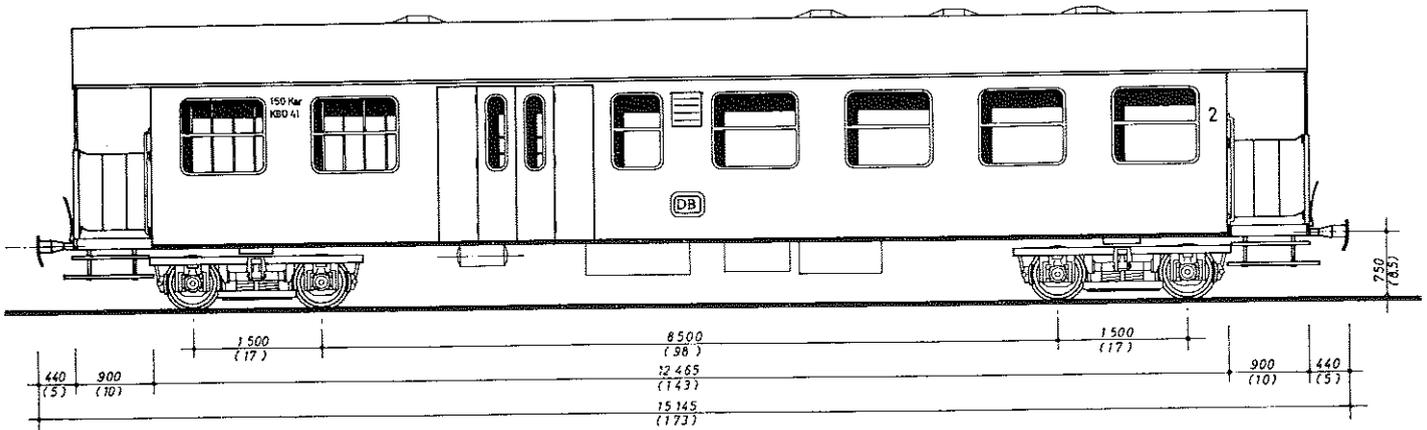
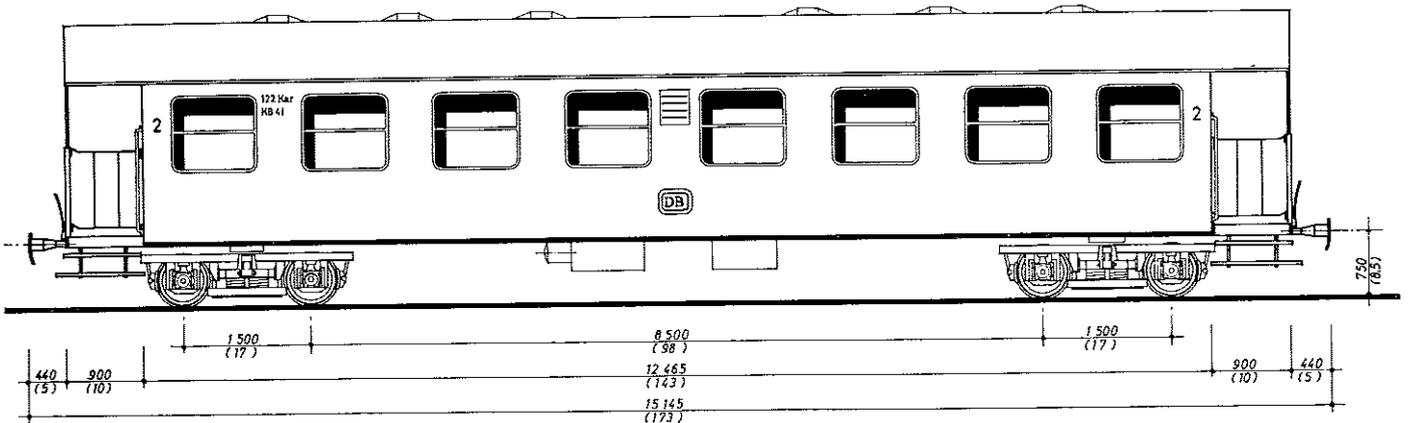
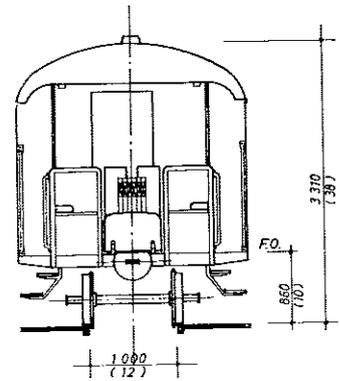
## Personenwagen 63 113 bis 63 117

Mit neuen Wagen sollte der Personenverkehr auf der Schmalspurbahn Mosbach-Mudau attraktiver gestaltet werden. Deshalb baute das AW Neuaubing 1965 für die Strecke fünf Wagen. Die Wagenkästen entsprechen ebenfalls denen der yg-Fahrzeuge und die Drehgestelle sind eine Sonderentwicklung des BZA Minden. Das sieht man ihnen an; sie ähneln den bekannten Minden-Deutz-Drehgestellen. Ein Wagen erhielt einen Gepäckraum und ein Dienstabteil für den Zugführer, die vier anderen sind baugleich und weisen die 2. Klasse auf.

Nach nur acht Jahren wurden sie nicht mehr benötigt, denn die Schmalspurbahn Mosbach-Mudau wurde stillgelegt. Die Inselbahn Wangerooge bemühte sich um die Wagen und konnte sie 1973 mit den Nummern 113 bis 117 in ihren Wagenpark einstellen.



Die Zeichnungen auf dieser Seite fertigte Horst Meißner für die MIBA, Heft 3/1967. Der MIBA-Redaktion ein Dankeschön für die Genehmigung zum Abdruck.



## Die Inselbahn heute

In den letzten sechs Jahren beförderte die Inselbahn zwischen 320.000 und 360.000 Fahrgäste jährlich, eine steigende oder abnehmende Tendenz ist dabei nicht erkennbar. Der Güterverkehr ist dieser Zeit leicht angestiegen, er bewegt sich zwischen 15.000 und 20.000 t. 1986 wurden 8.229 t Gepäck-/Expresgut und 11.547 t Stückgut befördert.

Zu der Inselbahn gehören nach heutigem Stand die Anlagen von 7,418 km Gleislänge, 25 Weichen, 4 Prielbrücken, 1 Empfangsgebäude mit Güterhalle und -rampe, 1 Lokschuppen mit Werkstatt und 1 Sozialgebäude.

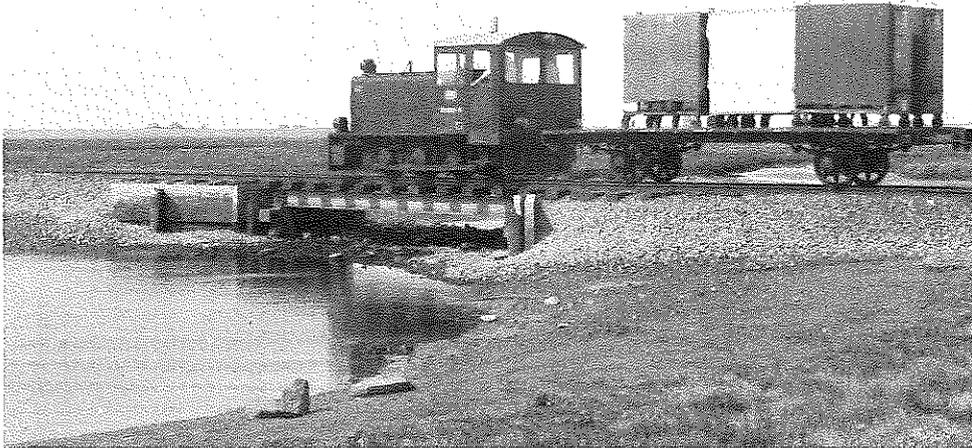
Die Strecke ist 3,5 km lang und für eine Achslast von 8 t ausgelegt. 1985 wurde ein 150 m langes Streckenstück erneuert.

Damit endet der Bericht über die Geschichte der Inselbahn Wangerooge, denn wir sind in der Gegenwart angekommen. Auch heute sind die Personenwagen zu zwei Garnituren zusammengestellt, jede besteht aus 7 Personenwagen, 6 der 7 KB41/59, das sind die ehemaligen Abteilwagen, fahren zusammen mit einem ehemaligen Spiekerooger und dem neuen Gepäckwagen. Diese Garnitur bietet 336 Sitzplätze. Die andere hat mit 380 Sitzplätzen einige mehr, obwohl kein separater Gepäckwagen dabei ist.

## Ein kurzer Ausblick

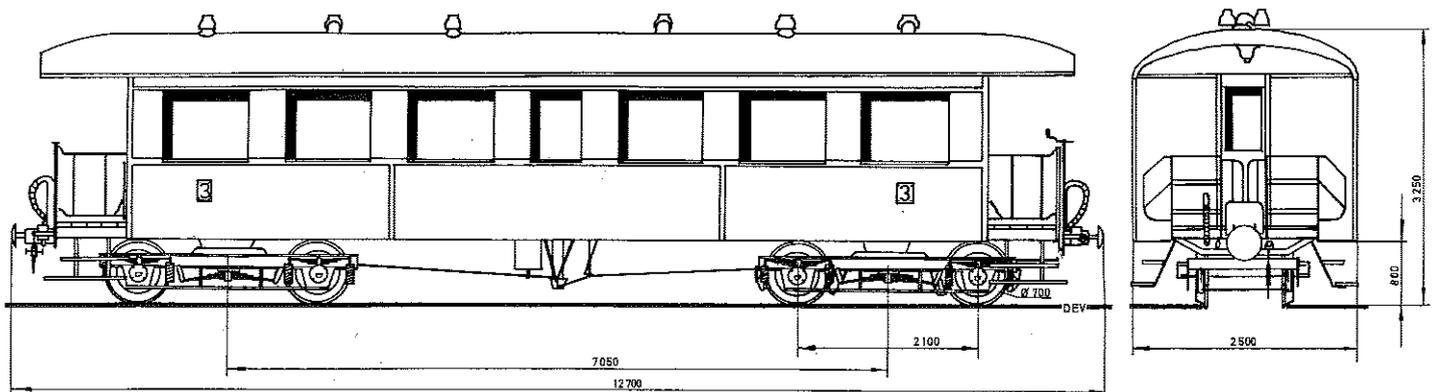
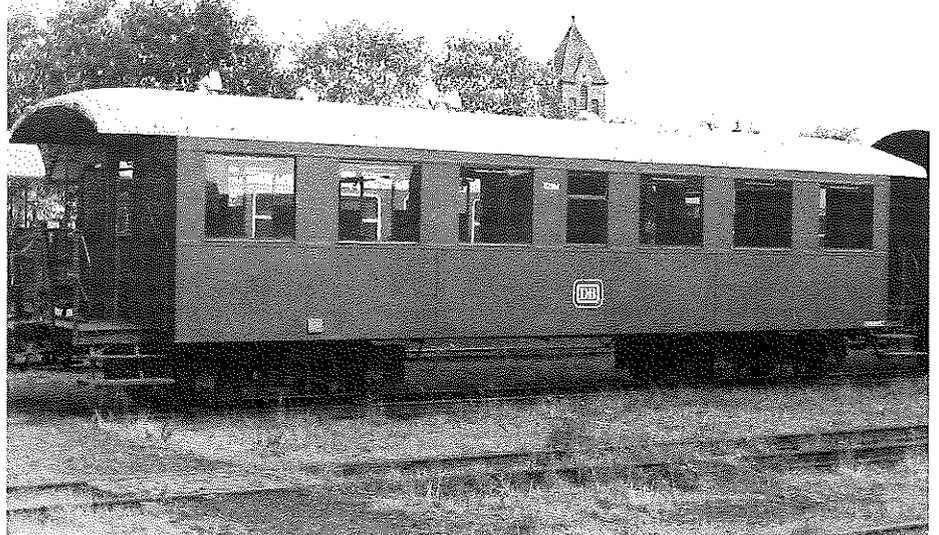
Über die Zukunft läßt sich spekulieren. Im Gegensatz zu einer Nebenbahn auf dem Festland, liegt die Inselbahn Wangerooge nicht in einer strukturschwachen Region mit dem Problem der steigenden Motorisierung der Bevölkerung und sinkenden Schülerzahlen, sondern sie dient einem gesicherten Verkehrsbedürfnis. Gesichert zumindest solange, wie Leute Urlaub auf Wangerooge machen und kein dornaher Hafen vorhanden ist. Die DB kann die Nachfrage nach Verkehr auf dieser Strecke also langfristig planen und so ihr Angebot verkehrsgerecht und wirtschaftlich kalkulieren, wenn auch die politische Weichenstellung zum Bau eines ortsnahen Hafens sehr plötzlich erfolgen könnte und auch die Gründe dafür nicht immer für die Beteiligten nachvollziehbar sind. Wenn durch diese Monopolstellung die Nachfrage an die Inselbahn bestehen bleibt – und wir wollen doch hoffen, daß Wangerooge seine Attraktivität als Nordseebad behält – werden sich vermutlich bald Probleme bei der Einsatzfähigkeit des Personenwagenparks einstellen. Gerade die Fahrzeuge leiden beträchtlich unter der „gesunden Seeluft“. Für die Inselbahn Wangerooge kommt erschwerend hinzu, daß sie seit 1945 keine Wagenhalle mehr besitzt, die die Fahrzeuge wie bei den beiden anderen verbliebenen Inselbahnen vor der aggressiven Salzlufte etwas schützt.

Das Problem ist lösbar durch Aufarbeitung der vorhandenen Fahrzeuge, Kauf von neuen oder altbrauchbaren Wagen (z. B. aus der Schweiz), Umspurung der Strecke und Einsatz von Regelspurfahrzeugen – denkbar wären Köf III mit Silberlingen – oder Stilllegung der Inselbahn nach Hafenneubau.



## Personenwagen 111 und 112

Die ersten gebrauchten Personenwagen kamen 1954 und 1955 von den pfälzischen Schmalspurbahnen. Insgesamt handelte es sich um neun Fahrzeuge, die aber bis 1961 bereits alle ausgemustert waren. Ein etwas längerer Einsatz auf der Insel war den Wagen 111 und 112 beschieden, die 1963 von der BD Stuttgart zugewiesen wurden. Sie stammen aus einer vier Stück umfassenden Kleinserie, die die Maschinenfabrik Esslingen 1935 für die Schmalspurbahn Nagold-Altensteig gebaut hatte. Die Konstrukteure hatten sich von den damals gebauten D-Zug-Wagen inspirieren lassen und entwarfen nicht nur einen besonders eleganten Wagenkasten sondern übernahmen auch die Bauart der Görlitzer Drehgestelle. Das Klima setzte den Wagen dergestalt zu, daß sie 1974 abgestellt wurden. Der Wagen 112 entging der Verschrottung, denn der DEV kaufte ihn 1976, arbeitete ihn in seinem Ursprungszustand auf uns setzt ihn heute auf seiner Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf ein.





Doch genug der Zukunftsgedanken, freuen wir uns auf den nächsten Besuch der Insel Wangerooge mit der für uns Städter so gesunden Seeluft, mit der Ruhe auf den kraftfahrzeugfreien Straßen, mit dem Strand und dem Meer, mit den Dünen – und vor allem mit der faszinierenden Inselbahn.

Wer auf den Geschmack gekommen ist und nun mehr über die Schifffahrt und Inselbahn Wangerooge lesen möchte, dem sei empfohlen:

Gerd Wolff: Inselbahn und Bäderschifffahrt Wangerooge, Verlag Wolfgang Zeunert, Gifhorn 1973.

Dem Autor des Büchleins, Gerd Wolff, und dem Dienststellenleiter der Schifffahrt und Inselbahn Wangerooge, Herrn Hies, danke ich für die Durchsicht des Manuskriptes und die Ergänzungen.

Wolfram Bäumer

### Personenwagen 63 120 bis 63 123

Von der stillgelegten Inselbahn Spiekeroog übernahm die DB vier Personenwagen und reichte sie als 63 120 bis 123 in den Fahrzeugpark ein.

Drei davon, die Wagen 63 120-122 unterscheiden sich kaum, denn sie erhielten gemeinsam 1948 bei der Waggonfabrik Talbot, Aachen, neue Wagenkästen. Ihre Untergestelle stammen von Personenwagen, die Herbrandt 1897 und Weyer 1900 für die Geilenkirchener Kreisbahn (GKB) gebaut hatten. Ab 1948 liefen diese „neuen“ Personenwagen vorwiegend als Beiwagen für die Triebwagen auf der GKB. 1956 kaufte die Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf (HSA) zwei der Fahrzeuge und setzte sie mit den Nummern 555" und 556" ebenfalls als Beiwagen ein. 1958 folgte der dritte, er kam aber bei der HSA nicht zum Einsatz und behielt auch seine alte Nummer GKB 3. 1962 übernahm die Inselbahn Spiekeroog die drei Wagen und nannte sie 18-20. 19 Jahre lang waren sie dort zumeist mit dem T 5 im Einsatz, eine lange Zeit, wenn man bedenkt, daß sie im zarten Alter von 14 Jahren bereits zweimal überflüssig geworden waren.

Der vierte Wagen war einmal für die Steinhuder Meer-Bahn gebaut worden, bei der er die Nr. 2 getragen hatte, bevor er an die Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel verkauft wurde. Dort war er bis zur Stilllegung als Wagen 590 im Einsatz und kam 1963 mit dem Triebwagen VT 61 zur Inselbahn Spiekeroog, die ihm die Nr. 11" gab. Er wurde im Aussehen den drei Talbot-Wagen etwas angepaßt, doch ist er für den Kenner leicht zu unterscheiden.

1982 kamen alle vier Wagen zusammen mit dem Triebwagen nach Wangerooge. Die dortige Werkstatt führte zunächst die notwendigen Adaptionsmaßnahmen aus und arbeitet nun die Wagen nach und nach gründlich auf. Als erster wurde der 63 123 hergerichtet; er erhielt auch die Wangeroooger Drehgestelle, und im letzten Jahr war der 63 121 an der Reihe.

