

Mit voller Kraft voraus: Auf Borkum verbindet die Kleinbahn geschickt Tradition und Moderne

Text und Fotos von Michael Schumann

Rund 55 km vor der ostfriesischen Küste liegt die Nordseeinsel Borkum; sie ist damit die am weitesten vom Festland entfernte ostfriesische Insel und befindet sich bereits im Hochseeklima. Das macht sie neben Urlaub-

bern auch für Kurgäste, besonders Atemwegserkrankte und Allergiker, attraktiv. Zur Vielfalt der 30,7 km² großen Insel, auf der rund 5.500 Einwohner leben, gehört unbestritten auch die Eisenbahn.

Die Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt GmbH (BKuD), ein Tochterunternehmen der Reederei AG „Ems“ aus Emden, betreibt seit 1888 den öffentlichen Verkehr auf der Insel – heute ausschließlich Personennahverkehr mit der 900-mm-Kleinbahn zwischen dem Bahnhof Borkum und dem Kleinbahnhafen sowie Buslinienverkehr als Verbindung vom Ortszentrum zum Ostland und zur Reede. Befördert werden auf Borkum etwa 1 Mio. Fahrgäste im Jahr. Rund 50 Mitarbeiter beschäftigt die Kleinbahn in den Bereichen Betrieb, Kundenservice, Werkstatt und Hafen. Angebunden an das Festland ist Borkum über die traditionelle Verbindung nach Emden sowie seit 1976 auch über Eemshaven an der niederländischen Emsmündung.

Im Regelverkehr kommen auf der 7,4 km langen zweigleisig betriebenen Strecke zwischen Borkum Bahnhof und der Reede zwei Zugstämme mit neuem Wagenmaterial zum Einsatz. Hierfür stehen dem Unternehmen insgesamt 16 Personen- und zwei Sonderwagen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, Kinderwagen und Großgepäck zur Verfügung, die 1993/94 von der Waggonbau Bautzen GmbH fabrikanneu nach Borkum geliefert wurden. Die bunten Wagen tragen inseltypische Flurnamen wie „Fischerbalje“, „Kiebitzdelle“ oder „Gruene Stee“. Gezogen werden diese Züge von den ebenfalls 1993/94 bei der Maschinenfabrik Christoph Schöttler GmbH (Schöma) in Diepholz beschafften drei Neubaulokomotiven „Berlin“, „Hannover“ und „Münster“ sowie seit 2007 auch von Lok „Aurich“, die ebenfalls von Schöma geliefert wurde.

Einführung des Zwei-Lok-Betriebs

Im Rahmen einer Einweihungsfeier hat die Borkumer Kleinbahn am 26.07.07 für die beiden Regel-Zugstämme den Zwei-Lok-Betrieb eingeführt, so wie er auf der Insel Langeoog schon seit Jahren erfolgreich praktiziert wird. Bislang wurden die Züge von nur einer Lokomotive bespannt, die am Inselbahnhof und an der Reede jeweils an das andere Zugende umlaufen musste. An beiden Streckenendpunkten, besonders aber am zentral gelegenen Inselbahnhof, ergaben sich bei diesen Umsetzmannövern und hohem Reisendenaufkommen immer wieder gefährliche Situationen mit unachtsamen Fußgängern und Fahrradfahrern. Mit dem Zwei-Lok-Betrieb kann die Borkumer Kleinbahn den Verkehr künftig deutlich sicherer abwickeln. Um beide Zugstämme im Wendezugbetrieb fahren zu können, musste allerdings zu den vorhandenen drei Schöma-Neubaulokomotiven eine zusätzliche vierte Maschine beschafft werden. Nach den positiven Erfahrungen mit der Herstellerfirma Schöma wurde der Auftrag zum Bau der neuen Lok wiederum nach Diepholz vergeben.

Beim Zwei-Lok-Betrieb übernimmt jeweils die in Fahrtrichtung führende Maschine die Traktionsaufgabe. Die am Zugschluss befindliche Lok wird lediglich mitgeschleppt.

Die neue Lok „Aurich“ – seit April auf Borkum zunächst im Probe- und seit Juni auch im Regelverkehr im Einsatz – ist optisch an die bereits vorhandenen Loks „Berlin“, „Münster“ und „Hannover“ angelehnt. Technisch allerdings gibt es deutliche Unterschiede – immerhin liegen zwi-

schen dem Bau der drei ersten Loks und der „Aurich“ fast 14 Jahre. So verfügt die neue Lok über einen 184 kW leistenden Deutz-Motor, der nicht mehr luft-, sondern wassergekühlt ist. Eine technische Besonderheit ist die speicherprogrammierbare Steuerung (SPS): Das mikroprozessorgesteuerte System ermöglicht nach entsprechender Vorwahl durch den Lokführer beispielsweise automatisches Lösen der Bremsen, Anfahren, Regeln der Motordrehzahl und Gangwechsel. Ein angeschlossenes Diagnosesystem erleichtert die Fehlersuche. Auch der Führerstand unterscheidet sich aufgrund der veränderten Anforderungen des Wendezugbetriebes deutlich von denen der anderen Lokomotiven – als besondere Merkmale sind hier zwei Führerpulte mit entsprechenden Sitzen für den Triebfahrzeugführer, die dadurch diagonal versetzten Türen sowie eine Klimaanlage zu erwähnen. Die drei Loks der ersten Bauserie verfügen dagegen lediglich über ein Führerpult und müssen stehend bedient werden.

Da die Anschaffung der neuen Lok den Fahrkomfort für die Reisenden erhöhen und einen Beitrag zur Sicherheit des Schienenpersonennahverkehrs auf Borkum leisten wird, beteiligte sich das Land Niedersachsen an der Finanzierung mit Fördermitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Für die neue Betriebsabwicklung mussten allerdings auch die drei Lokomotiven der ersten Bauserie umgebaut und den technischen Erfordernissen angepasst werden: Neben dem Einbau der SPS-Steuerung wurden die bislang in den Gepäckwagen der Personenzüge integrierten Aggregate für die Zugheizung auf die Lokomotiven umgerüstet. In diesem Zusammenhang wurde die Neuanfertigung des kleineren Vorbaus der Loks notwendig, die nach der Umrüstung etwas länger ausfallen. Größere Umbauten wie eine Umrüstung der Motoren von Luft- auf Wasserkühlung oder der Einbau einer Klimaanlage konnten aufgrund des hohen Aufwandes allerdings nicht berücksichtigt werden.

Nachdem ab November 2006 zunächst Lok „Berlin“ bei Schöma umgebaut worden war und seit April wieder für den Planverkehr auf Borkum zur Verfügung steht, wurden nacheinander zwischen Mitte April und Ende Juli auch die „Hannover“ sowie die „Münster“ in Diepholz für den Zwei-Lok-Betrieb aufgerüstet. Alle Lokomotiven erhielten zudem eine neue Lackierung. Trotz aller Umbauten hält die Kleinbahn allerdings an einer Tradition fest: Nach wie vor sind die Auspuffrohre der Lokomotiven jeweils verschieden lackiert: Unter den Reedereifarben Rot-Blau-Schwarz trägt jede Lok eine jeweils andere Farbe: Rot bei der „Hannover“, Grau bei der „Berlin“, Schwarz bei der „Münster“ und Blau bei der „Aurich“.



Ein echter „Hingucker“ ist der mustergültig aufgearbeitete Wismarer Triebwagen T1, der während der Saison regelmäßig donnerstags eine Sonderfahrt vom Bahnhof zur Reede und zurück unternimmt. Am 26.04.07 ist das schicke Fahrzeug kurz vor dem Deichschart in Richtung Bahnhof unterwegs.

Neben den modernen Lokomotiven und Wagen hält die Kleinbahn mit den beiden Diesellokomotiven „Emden“ und „Münster“ zwei Reservefahrzeuge vor, die in der Saison bei hohem Verkehrsaufkommen die beiden Regelzugstämme entlasten. Im Bereich der Personenzüge stehen insgesamt zehn vierachsige Waggons des Herstellers Weyer als Reservegarnitur bereit.

Die Bewahrung der Tradition

Bei aller Modernisierung und Anpassung des täglichen Regelverkehrs an die heutigen Verkehrsbedürfnisse legt die Kleinbahn seit Jahren großen Wert auf die Bewahrung der Tradition. So kommt regelmäßig die bei Urlaubern und Kurgästen beliebte Dampflok „Borkum“ an ausgewählten Tagen auch im Planverkehr vor den Waggons der Reservegarnitur (Weyer-Wagen) zum Einsatz. Bei der „Borkum“ handelt es sich um die ehemalige Dampflok „Dollart“, die nach ihrer Abstellung im Jahr 1978 als Denkmallok am Kurhaus aufgestellt wurde. Auf Initiative der Reederei „AG Ems“ erfolgte 1996 die Wiedergeburt der Lok durch die betriebsfähige Aufarbeitung im Dampflokwerk Meiningen. Seit Ende März 1997 ist die Lok unter dem neuen Namen „Borkum“ wieder auf der Insel im Einsatz.

Ein echter „Hingucker“ ist auch der Wismarer Schienenbus T1, der nach seiner Außerdienststellung 1976 über fast 20 Jahre im Eigentum der DGEG (Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte) stand und 1997 von der Borkumer Kleinbahn zurückgekauft wurde. Nach umfassenden Reparaturarbeiten steht der „Wismarer“ seit 1998 wieder für Sonderfahrten zur Verfügung. In der Sommersaison bietet die Kleinbahn an jedem Donnerstag um 11 Uhr eine Sonderfahrt vom Bahnhof zum Hafen und zurück an. Auf Nachfrage legt das freundliche Zugpersonal dabei gerne auch einen Fotohalt am Deichschart auf halber Strecke ein. Mit der Dampflok, dem Wismarer Triebwagen, der über 70 Jahre alten Diesellok „Leer“ und der beachtlichen Anzahl historischer Waggons verfügt die Borkumer Kleinbahn über einen umfangreichen musealen Fahrzeugbestand, dessen Erhalt auch in Zukunft beabsichtigt wird.

Grundlegend investiert hat die Borkumer Kleinbahn im vergangenen Jahr in die Sicherung ihrer Bahnübergänge, die nahezu komplett mit Halbschranken ausgerüstet wurden. In diesem Zusammenhang wurde am Haltepunkt Jakob-van-Dyken-Weg diagonal zum bestehenden Bahnsteig ein zweiter errichtet. Zuvor kamen Personenzüge vom Hafen in Richtung Bahnhof beim Halt am Jakob-van-Dyken-Weg auch direkt auf dem unbeschränkten Bahnübergang zum Stehen. Nach der Inbetriebnahme der dortigen Schrankenanlage ist das nicht mehr möglich. Sowohl der neue als auch der bestehende Bahnsteig wurden zudem mit Rampen ausgestattet, über die Fahrgäste mit Kinderwagen oder Rollstühlen ein bequemer Ein- und Ausstieg ermöglicht wird. Erhebliche Umbauarbeiten



Mit einem kurzen Bauzug am Haken fährt Lok „Emden“ am 25.04.07 im Bereich „Kiebitzdelle“ in Richtung Bahnhof.

nahm die BKuD im vergangenen Jahr auch am Reedebahnhof vor: Hier wurden die Bahnsteige großflächig überdacht. Darüber hinaus erhielten die Anleger 1 (Autofähre) und 3 (Kataran) überdachte Zugänge. Bereits in den Jahren 1989 bis 1992 war der Inselbahnhof komplett neu gebaut worden. Im Erdgeschoss befinden sich neben der Leitstelle die Fahrkartenausgabe, der DB-Schalter, die Gepäckabfertigung und -aufbewahrung sowie der kleinbahneigene Fahrradverleih. Die Räumlichkeiten in den oberen Etagen werden

von der Kleinbahnverwaltung genutzt. Das alte Bahnhofsgebäude direkt nebenan wurde saniert und beherbergt heute mehrere Ladenlokale. Südlich des Bahnhofs in Höhe des Busbahnhofs befindet sich der 1982 eröffnete Betriebsbahnhof mit der modernen Werkstatt und einer dreigleisigen Abstellhalle mit ca. 180 m Gleislänge. Weiter südlich steht auf Höhe des Parkplatzes „Am langen Wasser“ die 1958 gebaute und über das Gleis 1 in Richtung Reede an die Stammstrecke angebundene Wagenhalle, die

Triebfahrzeugbestand der Borkumer Kleinbahn

Bezeichnung	Hersteller	Fabriknummer/ Baujahr	Bauart	Einsatz
Leer	DWK	551/1934	D 55	Sonderverkehr
Münster "	Schöma	1989/1957		Reserve
Emden	Schöma	3222/1970	CFL 200 DA	Reserve
Hannover	Schöma	5343/1993	CFL 150 DCL	Regelverkehr
Berlin	Schöma	5342/1993	CFL 150 DCL	Regelverkehr
Münster	Schöma	5385/1994	CFL 150 DCL	Regelverkehr
Aurich	Schöma	6073/2007	CFL 150 DCL	Regelverkehr
Borkum	O & K	13571/1940		Sonderverkehr
T 1	Wismar	21145/1940		Sonderverkehr

Wagenbestand der Borkumer Kleinbahn

Nummer	Fahrzeug	Hersteller/Baujahr	Einsatz
1	Gesellschaftswagen	Görlitz/1922	Sonderverkehr
2	Personenzugwagen	Görlitz/1914	Sonderverkehr
17	Personenzugwagen	Thielemann/1889	Sonderverkehr
18	Personenzugwagen	Weyer/1925	Reserve
38	Salonwagen	Weyer/1905	Kaiserwagen
42, 44, 45	Personenzugwagen	Weyer/1908 – 1914	Reserve
51, 53	Personenzugwagen	Oldenburg/1926	Reserve
56, 57	Personenzugwagen	HAWA/1928	Reserve
101, 104	Personenzugwagen	Weyer/1909	Reserve
201 – 208	Personenzugwagen	Bautzen/1993	Regelverkehr
211 – 218	Personenzugwagen	Bautzen/1994	Regelverkehr
39	Gepäckwagen	Weyer/1904	Reserve
48	Gepäckwagen	Oldenburg/1926	Reserve
209, 219	Gepäckwagen	Bautzen/1993, 1994	Regelverkehr
33, 55	Güterwagen	O & K/1930, 1927	Dienstwagen
9	Flachwagen	O & K/1925	Dienstwagen
60	Flachwagen	Herbrand/1902	Dienstwagen
62	Flachwagen	v.d.Zypen/1902	Dienstwagen



im Zuge der Modernisierung des Fahrzeugbestandes 1993/94 saniert und von drei auf vier Gleise mit einer Gleislänge von insgesamt 336 m erweitert wurde.

Ab Oktober umfangreiche Gleissanierung

Der Optimierung des Fahrkomforts dienen wird die ab Anfang Oktober erfolgende Sanierung des nahezu kompletten Streckengleises 2 (Richtungsgleis Hafen – Bahnhof) auf einer Länge von rund 7 km zwischen der Weiche 2 an der Bismarckstraße am Inselbahnhof und der Weiche 18 an der Einfahrt Reede-Bahnhof. Anstelle der bisherigen Holzschwellen wird die Kleinbahn eigens konzipierte Betonschwellen

der Bauart „Borkum“ – 187 kg schwer – einbauen. Zugleich wird das Schotterbett neu angelegt. Nach Fertigstellung – geplant noch vor Weihnachten – werden sich neben dem höheren Fahrkomfort für die anreisenden Fahrgäste insbesondere im alltäglichen Betriebsablauf neue Möglichkeiten etwa in der Verdichtung der Zugabwicklung ergeben. Vorgeesehen ist eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit, wodurch die Fahrzeit für Züge in Fahrtrichtung Bahnhof von derzeit 17 auf künftig 14 Minuten reduziert werden kann. Da es sich bei der Baumaßnahme um eine Optimierung des Schienenpersonennahverkehrs auf Borkum handelt, wird sich das

Land Niedersachsen an der Finanzierung maßgeblich beteiligen.

Mehr Komfort erwarten dürfen ab Ostern 2008 die aus den Niederlanden anreisenden Borkum-Gäste: Im März erfolgte in Eemshaven der erste Rammschlag für den neuen Borkumkai der AG „Ems“-Niederland BV. Im neuen „Beatrixhaven“ wird an der Nordseite mit einem Investitionsvolumen von rund 6 Mio. EUR ein neuer Terminal für den Verkehr nach Borkum errichtet. Auf einer Gesamtfläche von sechs Hektar entstehen ein neuer Fährterminal mit großzügiger Wartehalle sowie eine RoRo- und Passagierbrücke, die einen treppenlosen Zugang zu den Fährschiffen ermöglicht. Durch die Lage des neuen Terminals verkürzt sich die Fahrzeit für die Fähren nach Borkum von derzeit rund 55 auf künftig 45 Minuten. Die Investitionen in den Standort Eemshaven werden sich auszahlen: Schon heute entfällt ein Drittel der Beförderungen im Borkumverkehr auf Eemshaven – Tendenz steigend. So ist es auch nicht verwunderlich, dass auch über eine Bahnanbindung des neuen Terminals an das Streckennetz der Niederländischen Staatsbahn diskutiert wird, die sicherlich zu einer weiteren Steigerung der Fahrgastzahlen führen dürfte.



Oben: Der Hafenbereich ist auf Borkum als eigener Ortsteil „Reede“ ausgewiesen. Am 27.04.07 passiert Lok „Münster“ mit ihrem Personenzug zum Bahnhof die entsprechende Ortstafel.

Links: Einen besonders guten Überblick auf den Bahnhof Borkum bietet ein Hotel auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Am Mittag des 26.04.07 wartet Lok „Münster“ auf die Abfahrt zur Reede.