

INSELBAHN AUF JUIST IST ENDGÜLTIG GESCHICHTE

Lok „Carl“ tritt ihre letzte Reise an

VERKEHR Von Ostfriesland geht es ins Sauerland – Dort will ein Museumseisenbahnverein das Fahrzeug wieder flottmachen

Der Transport war für alle Beteiligten eine logistische Herausforderung. 15 Tonnen Stahl mussten bewegt werden.

VON STEFAN ERDMANN

JUIST – Im Jahr 1982 wurde auf Juist der Inselbahnbetrieb eingestellt. 32 Jahre später verließ jetzt mit der Lok „Carl“ das letzte Fahrzeug der alten Bahn die Insel. Mit dem Frachtschiff „Frisia VII“ wurde die Lok – in Einzelteile zerlegt – über das Wasser auf die Reise in eine neue Zukunft geschickt, die es für sie auf Juist nicht mehr gab. Neuer Eigentümer ist die Sauerländer Kleinbahn – Märkische Museumseisenbahn in Plettenberg.

Der 1982 gegründete Verein hat es sich zur Aufgabe gemacht, die letzten Schmalspurbahnen aus Nordrhein-Westfalen zu erhalten. Er übernahm nach dem Aus der Inselbahnen auf Spiekeroog und Juist viele der Fahrzeuge – so jetzt auch die Lok „Carl“. Udo Feldhaus, zweiter Vorsitzender des Vereins, freute sich, dass man nunmehr diese Lok doch noch bekam, denn bereits vor 30 Jahren hatte man Interesse daran bekundet. Aus Beständen der alten Inselbahn hat der Verein seinerzeit den Triebwagen T 1, einen Personen- und vier Frachtwagen bekommen. Den Werkstattwagen der Juister Bahn fanden die Museumseisenbahner auf einem Schrottplatz in Emden.

Wolf Dietrich Groote gehört zu den Mitbegründern des Vereines, stand ein Vierteljahrhundert an der Spitze und ist jetzt Ehrenvorsitzender. Er kümmert er sich um technische Belange wie den Transport der Lok. Groote zeigte sich zuversichtlich, dass in drei bis fünf Jahren die Lok wieder fährt und auf der vereins eigenen Strecke eingesetzt werden kann. „Die Lok passt in unser Konzept, zumal wir auch noch passende Wagen aus der Zeit haben.“

Zweifel, dass es gelingen kann, die Lok wieder flottzumachen, hat er nicht. Der Motorentyp sei damals viel gebaut und unter anderem in Traktoren verwendet worden, sodass man dafür auch heute noch Ersatzteile bekommen kann. Andere abgängige Teile wie Bremsanlage und Kühlwasserrohre will man in der vereins eigenen Werkstatt nachbauen.

Der Abtransport einer Lok mit einem Gesamtgewicht von 15 Tonnen auf der autolosen Insel erforderte einiges an Logistik, denn alle früheren Fahrzeuge wurden noch über die Gleise zum alten Anleger gefahren und dort aufs Schiff verladen. Die letzten Jahre stand die Lok in der Schwarzen Bude, der ehemaligen Werkstatt der Bahn, die heute als Bauhof von der Inselgemeinde genutzt wird. Eigentümer des Gebäudes ist immer noch die Reederei Norden-Frisia. „Wir gehen davon aus, dass dieses Haus trotz geplanten Deichbaus als Bauhof bestehen bleibt“, so Frank Endelmann, Leiter der Reederei-Geschäftsstelle auf Juist.

Allerdings nagt der Zahn der Zeit an dem Gebäude, insbesondere das Dach ist stark abgängig und umfangreiche Sanierungsarbeiten stehen dort an. Dafür stand die Lok



In Einzelteile zerlegt tritt „Carl“ die Reise ans Festland an. Im Sauerland soll die Lok zusammengesetzt und wieder zum Laufen gebracht werden. In drei bis fünf Jahren soll sie auf der Schiene eingesetzt werden.

FOTOS: ERDMANN



Die Gleise der alten Inselbahn sind längst nicht mehr vorhanden. Die Lok wurde auf den Anhänger verladen.

im Weg, zudem wollte die Gemeinde gern den Platz haben, um dort die Umkleidewagen vom Strand im Winter witterungsgeschützt zu lagern.

Neben fünf Mitgliedern der Museumsbahn halfen die Reederei mit Kran und Mitarbeitern, die Gemeinde mit einem Radlader und Mitarbeitern vom Bauhof sowie die Spedition Jüchter, die Lok aus dem Schuppen zu holen. Ein erster Plan, das komplette Untergestell auf einen Tieflader zu heben, scheiterte am Gewicht, denn alleine jede Achse mit Rädern wiegt rund eine Tonne. So mussten die Plettenberger die Teile erst einmal auseinanderschrauben, bevor es in Richtung Hafen ging.

Ab 1966 auf Juist im Einsatz

„Carl“ begann seine Laufbahn im Jahr 1951 als „Lok 12“ in Herford, da dort trotz elektrischem Betrieb viele Nebengleise nur mit Dieselloks befahrbar waren. Es handelte sich um eine Maschine des Typs A6M 517R von Klöckner-Humboldt-Deutz, die durch einen 115 PS starken Deutz-Diesel und einen Duplex-Kettenantrieb angetrieben wurde. Nach der Stilllegung der Herforder

Kleinbahn kam die Lok am 19. Dezember 1966 nach Juist, wo das einst rote Fahrzeug die bei der Inselbahn damals übliche Farbgebung (Grün mit Grau/schwarzes Fahrgestell) erhielt. Eingesetzt wurde „Carl“ zusammen mit der Schwesterlok „Heinrich“ in erster Linie für den Güter- und Gepäckverkehr.

Nach dem Ende der Inselbahn im Jahr 1982 gab es Bestrebungen, in einem Inselbahnmuseumverein die Lok und einige Wagen als Erinnerung an diese Ära auf Juist aufzustellen. Doch so richtig kam die Sache erst mal nicht in Gang. Schließlich blieb nur noch Lok „Carl“, die im Zwischendeichgelände auf einem Gleisstück stand.

„Die alte Lok Carl macht der Insel Probleme“ konnte man als Überschrift im KURIER vom 18. Februar 1998 dann lesen. Der Rat beschäftigte sich damit. Zum Saisonbeginn sollte auf dem Zwischendeichgelände ein Spielplatz errichtet werden und daher musste über Standort und Zukunft der Lok entschieden werden. Der damalige Gemeindedirektor Udo Gesang hatte zuvor festgestellt, dass „Carl“ eigentlich niemandem gehöre, da der



Ein wenig Wehmut kam zum Abschied bei den Verantwortlichen auf.

Museumverein keine im Vereinsregister eingetragene Institution sei. Neben der Standortfrage sei deshalb zu klären, wer abfallrechtlich für die Lok zuständig sei. Die Reederei hatte seinerzeit Material für eine Renovierung in Aussicht gestellt, lehnte aber weitere Verpflichtungen hinsichtlich Pflege und Wartung ab. Schon da wurde angeregt, sie an eine Schmalspurbahn zu geben, denn bei der Gemeinde und der Reederei lagen immer wieder entsprechende Anfragen vor. Der damalige Inselbürgermeister Johann Wübchen sah wenig Zukunft für das Projekt: „Ich habe Zweifel über eine zukünftige Tätigkeit dieses Vereines.“

Im gleichen Jahr kam der Juister Klaus Petzka auf den Plan, der es bedauerte, dass dieses letzte Relikt der Inselbahn immer mehr dem Verfall preisgegeben war. Er wollte sich um eine Restaurierung kümmern, hielt diese Maßnahme aber unter freiem Himmel für wenig sinnvoll. Harm Freese, Vorsitzender des Inselbahnmuseumvereins, verhandelte mit dem damaligen Reedereichef Dr. Carl Ulfert Stegmann, dieser gab grünes Licht für den neuen Standort in der Schwarzen

Bude. Petzka verhandelte mit der Gemeinde, denn diese war inzwischen Mieter des ehemaligen Lokschuppens und holte sich hier das Okay.

Interesse an der Lok

Doch alles dauerte seine Zeit. Im Juli 1998 war eine Abordnung von Mitgliedern der Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr mit Sitz in Gangelt bei Aachen nach Juist gekommen. Dieser Verein betreibt die sogenannte „Selkantbahn“, die ein Teilstück der Geilenkirchener Kreisbahn darstellt. Sie übernahmen zwei Drehfahrgestelle, die noch hinter Lok „Carl“ standen. Diese waren früher unter den Frachtwagen der Inselbahn, die man dann teilweise auseinandergenommen hatte, um einen ersten Anleger für die „Wappen von Juist“ im Hafen zu bauen. Der KURIER schrieb in seiner Ausgabe vom 28. Juli 1998: „Die Betreiber der Selkantbahn versicherten im Übrigen, sie würden auch die alte Lok Carl mit Kuschhand übernehmen und restaurieren. Auch andere Museumsbahnen hätten schon mehrmals ihr Interesse an einer Übernahme bekundet.“

Aber „Carl“ blieb auf der

Insel, wurde schließlich von Klaus Petzka auseinandergelassen und im Herbst 1998 mithilfe der damaligen Bauunternehmung Joh. Wilken, Fuhrbetrieb Heyken und Spedition Jüchter vom Zwischendeichgelände in die Schwarze Bude an der Billstraße transportiert.

Hier erfolgte eine weitere Demontage der Lok, es wurden verschiedene Rostschutzfarben ausprobiert. Doch die Pflege gestaltete sich sehr schwierig. Petzka: „Das Dach war da schon undicht, bei Regen leckte es durch, das Wasser zog in den Boden, bei Sonnenschein dampfte es wieder aus.“ Da war es nicht so einfach, die Lok rostfrei zu bekommen und zu konservieren.

Um die Jahrtausendwende liefen die Arbeiten auf Hochtouren. Mit tatkräftiger Unterstützung weiterer Mitarbeiter arbeitete Klaus Petzka an der Restaurierung. Die Inselbahn-Freunde hatten die Idee, die Lok in einem Glasvorbau an der Ostseite der Schwarzen Bude aufzustellen. Dort gehöre die Lok geschichtlich gesehen ja auch hin. Eine Präsentation alter Fotos und Dokumente zur Verkehrsentwicklung sollte die Ausstellung komplettieren.

Doch schon im März 2003 gab es neue Probleme: „Carl“ sollte wieder raus aus der Schwarzen Bude, denn die Gemeinde wollte den Platz in dem von ihr gepachteten Gebäude selbst nutzen. Wieder half die Reederei, sie kündigte der Gemeinde den Pachtvertrag für das Gebäude und bot einen neuen Vertrag dafür an. Allerdings ohne die Fläche, die für „Carl“ benötigt wurde.

Renovierung

Im Jahr 2005 konnte für die Arbeiten sogar eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme beim Arbeitsamt ins Leben gerufen werden. Ein halbes Jahr lang war der Norder Handwerker Heinz Ahrends dort tätig, in dieser Zeit konnte die Maßnahme eine gutes Stück vorangebracht werden, Fahrgestell, Getriebe, der Aufbau und die Motorenhaube bekamen einen neuen Anstrich mit einer speziellen Rostschutzfarbe.

Doch danach ging es nicht mehr richtig weiter, denn Klaus Petzka besuchte 2008 die Meisterschule und erwarb 2011 ein Haus, mit dem er auch reichlich Arbeit hatte. Auch die unklare Situation, was mit dem Gebäude wegen der geplanten Deicherhöhung passieren soll, belastete das Projekt sehr. 2012 besuchte der frühere Reedereichef Stegmann senior und der Aufsichtsratsvorsitzende Rolf Neumann den Bauhof; sie zeigten sich begeistert, wie weit die Renovierung trotzdem schon fortgeschritten war.

Im Mai kam dann das offizielle Kündigungsschreiben zum 30. September für den Platz. Da es seit Jahren einen Stillstand gab, sprach die jetzige Vereinsführung mit Harm Freese, der auch aus Altersgründen und keinerlei Aussicht auf einen Nachfolger für das Amt des Vorsitzenden schließlich der Übergabe an einen anderen Träger zustimmte. Damit wurde nun das letzte Kapitel der Juister Inselbahngeschichte beendet.