

## **2. „Auf- und Abspringen während der Fahrt ist verboten“**

Die älteste Museums-Pferdebahn in Deutschland befindet sich auf der beliebten Ostfriesischen Insel Spiekeroog. Auf romantischere Weise kann man die Insel kaum erkunden, denn die Pferdebahn ist eine Eisenbahn, welche auf Schienen fährt und gleichzeitig von Pferden gezogen wird. Zwischen dem Bahnhof und dem Cafe Westend pendelt in den Sommermonaten nachmittags bis zu sechs Mal das kleine Wägelchen mit einem PS, und zwar auf genau der Trasse, auf der 1885 mit der Pferdebahn zum Herrenbadestrand die Keimzelle der Inselbahn entstand. Die Fahrt mit der Museums-Pferdebahn dauert etwa 12 Minuten. Die Rückfahrt erfolgt nach einer kurzen Pause für Mensch und Tier. Eine einzelne Fahrt kostet zur Zeit für Erwachsene 3 Euro. Gruppenfahrten müssen vorab angemeldet werden. Dennoch sollten sich Touristen und vor allem Familien mit Kindern diese historische Fahrt nicht entgehen lassen und die Pferdeeisenbahn als einmalige Attraktion würdigen.

### **Zugkraft**

Ein Pferd hat ca. 700 kg Eigengewicht und kann etwa 20 Prozent davon, was 140 kg entspricht, als Zugkraft leisten. Es ergibt sich bei einem unbesetzten Wagen, der circa 2040 Kilogramm wiegt, ein Zugwiderstand (Rollwiderstand „Eisen auf Eisen“) von nur 60 Kilogramm. Mit 22 Fahrgästen besetzt (circa 1650 Kilogramm zusätzliche Masse) beträgt der Zugwiderstand auf ebener Strecke circa 80 Kilogramm. Somit ist ein einspänniger Betrieb möglich, ohne dass der Tierschutz vernachlässigt wird.

Das Pferdebahnzeitalter auf Spiekeroog begann am 9. Juli 1885 mit der Aufnahme des Badebetriebes. Eine 1,7 Kilometer lange meterspurige Schienenverbindung führte von der Dorfmitte zum damaligen Herrenbadestrand im Westen. Berichtet wird von der strikten Trennung von Herren- und Damenbad mit streng bewachter Pufferzone. Zur gemeinsamen Rückfahrt hat man sich dann jedoch beim Restaurant „Givtbude“ getroffen. Die Bahn begann im Noorderloog vor Haus Nummer 10 und führte über den Westerloog durch den Deichschart. Es bestanden Zwischenstationen vor Hotels und am Damenpad. Eine erste Remise wurde im Noorderloog angelegt. Die Bahn wurde entsprechend der Badesaison nur im Sommer betrieben. 1891 wurde ganz im Süden der Insel der erste Anleger eröffnet, gebaut aus der Ladung eines gestrandeten Holzfrachters. Für die Verbindung in den Ort wurde ein Abzweig von der Pferdebahn durch die Wattwiesen angelegt. Im Bereich des Anlegers war das Gleis auf dem Wattboden verlegt und wurde bei Hochwasser überspült. Hochrädrige Wagen sorgten für ein trockenes Umsteigen der Fahrgäste. Die Pferde standen aber gelegentlich bis zum Bauch im Wasser. 1927 wurde ein neuer Anleger gebaut, nachdem der alte im Winter 1926 durch Eisgang zerstört worden war. Das Gleis verlief nach wie vor auf dem Wattboden.

### **Flugplatz**

Spiekeroog hatte den einzigen Flugplatz der Welt, von dem die Passagiere mit der Pferdebahn abgeholt wurden. Wie der Fahrgast erfährt, befand sich im Westen von 1934 bis 1945 eine Rollbahn, zu der ein Flughafengebäude gehörte, in dem sich seit 1906 die Warmbadeanstalt befunden hatte – das heutige Lokal „Old Laremie“. Übrigens gab es Pferdebahnen ursprünglich auf fast allen bewohnten Inseln der Ostfriesischen Küste.

## **Diesellokomotiven**

Nach dem Zweiten Weltkrieg war die Pferdebahn dem zunehmenden Badetourismus nicht mehr gewachsen. Man passte sich auch hier der neuen Zeit an, so dass im Mai 1949 die Pferdebahn als letzte ihrer Art in Deutschland eingestellt und durch Diesellokomotiven ersetzt wurde. Gleichzeitig wurde die Strecke vom Abzweig an der alten Badestrecke bis zum Anleger weiter westlich am Dünenrand neu trassiert. Der Anleger war vergrößert worden, so dass die Bahn nun direkt auf den Anleger fahren konnte. Am Westend war ein Bauhof des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) entstanden, der über das alte Gleis zum Herrenstrand angeschlossen war. Nach der großen Sturmflut 1962 baute das WSA einen neuen Anleger leicht westlich des bestehenden, der vom Bauhof aus in einer neuen Strecke durch den Dünengürtel erschlossen wurde.

Zwischen 1967 und 1981 legte auch die noch heute im Betrieb befindliche Fähre Spiekeroog III am Alten Anleger an. Ab 1981 wurde der alte Anleger (der neuere der beiden) nur noch gelegentlich von Sportbooten genutzt, was aber aufgrund der zunehmenden Versandung des Hafenbeckens immer schwieriger wurde. Mit jeder Sturmflut wurde der Alte Anleger mehr beschädigt. Im April 2007 wurde jedoch von der Gemeinde Spiekeroog nach 26 Jahren sein Abriss beschlossen und ab August 2009 dann durchgeführt. Heute existiert an seiner Stelle nur noch eine beim Abriss des alten Anlegers neu errichtete Bühne. Nach der Stilllegung der Inselbahn Spiekeroog im Jahre 1981 geriet das einst unentbehrliche Verkehrsmittel keineswegs in Vergessenheit. Obwohl sich seit Ende 2000 kein Fahrzeug der Inselbahn mehr auf Spiekeroog befindet, bewahrt man hier auf ganz besondere Weise das Andenken an die alte Bahn: Spiekeroog hatte jahrelang die einzige Pferde-Museumsbahn in ganz Deutschland. Erst seit 2007 existiert in Döbeln eine zweite! Ein pensionierter Lehrer erfuhr von der Einstellung des Eisenbahnverkehrs auf der Insel. Er beschaffte sich vom Straßenbahnmuseum Stuttgart einen offenen Sommerpferdebahnwagen, wie sie in vielen Jahrzehnten bis 1949 auf der Insel zwischen altem Schiffsanleger und Dorfmitte fuhren. Auch ein zweiter "echter" Wagen aus dem Jahre 1899 kam auf die Insel, doch er stellte sich als zu schwer für Pferd und Gleis heraus und musste wieder zurückgegeben werden.

Genau am 31. Mai 1981 begann er mit den Fahrten auf der historischen Teilstrecke vom ehemaligen Bahnhof zum Westend. Nach zweijähriger Pause kaufte der Museumsverein Spiekeroog den betagten Bahnwagen und sorgt auch für den Betrieb. Der heute eingesetzte Sommerwagen 21 ist ein Nachbau von 1978. Der Aufbau erfolgte nach Plänen ehemaliger Stuttgarter Pferdebahnwagen. Woher kam aber die Basis zu diesem Nachbau? Das waren Straßenbahnwagen des VEB Waggonbau Gotha.

## **Investitionen**

Längst ist die Pferde-Museumsbahn auf Spiekeroog als echte Touristenattraktion anerkannt. So verwundert es nicht, dass vor einigen Jahren auch Investitionen in die Bahn anstanden, an der praktisch seit der Stilllegung der Inselbahn nichts mehr gemacht wurde.

2002 wurde für die Museumspferdebahn auf dem Bahnhofsgelände ein neues Bahnhofsgebäude gebaut. Anfangs wurde der Wagen der Pferdebahn noch in einer

Garage auf dem Bahnhofsgelände abgestellt. Im ehemaligen Bahnhofsgebäude befindet sich heute das Restaurant „Der Bahnhof“, auf dem restlichen ehemaligen Bahnhofsgelände befinden sich kleine Pferdekoppeln und der Bauhof der Stadt Spiekeroog. Völlig verkrautete Gleise und sich auflösende Schwellen sprachen eine deutliche Sprache. Von der Langeooger Inselbahn konnten jedoch 2003 zahlreiche noch brauchbare Gleise übernommen werden.

Seit April 2007 betreut Frau Friedrichs die Haflingerstute »Funny«, ein speziell für diese Aufgabe trainiertes Pferd. Es steht also gut um den Spiekerooger Pferdebahnbetrieb!

## **Historie**

Die ersten Eisenbahnen auf eisenbeschlagenen Holzbohlen wurden mit Arbeitspferden betrieben. Vom Umfang her waren dies meist kurze Grubenbahnen. Doch gab es auch längere Strecken, so war beispielsweise die Pferdeisenbahn Budweis - Linz - Gmunden, auf der Pferde die Kutschen und Wagengespanne zogen, 128 Kilometer lang. Im Ruhrgebiet gab es schon vor der Eröffnung der ersten mit Dampflokomotiven betriebenen Eisenbahnen um 1835 bis 1838 ein Pferdebahn-Netz von etwa 50 Kilometern Gesamtlänge.

Im Bereich der Straßenbahnen hielt sich der Antrieb mit Pferden länger. Die meisten der deutschen und auch ausländischen Straßenbahngesellschaften begannen bis Mitte der 1880er-Jahre ihren Betrieb mit Pferden. In Deutschland gab es über 90 Pferdestraßenbahnen, weltweit über 1700. Am 22. Juni 1865 ging die erste Pferdestraßenbahn Deutschlands zwischen dem Brandenburger Tor und Charlottenburg in Betrieb. Die meisten zunächst mit Pferden betriebenen Straßenbahnen wurden jedoch noch vor dem Ersten Weltkrieg auf elektrischen Betrieb umgerüstet. Die letzte Pferdebahn in Deutschland auf dem deutschen Festland wurde 1930 in Stadthagen eingestellt.

## **Pferdebahn Werder**

Am 28. April 1892 begann mit der Eröffnung einer Pferdeomnibuslinie vom Werderaner Markt zum Bahnhof der öffentliche Nahverkehr in dem Havelstädtchen. Der Stadt missfiel der unkomfortable Busbetrieb, der den Ansturm an Ausflüglern kaum bewältigte. Deshalb wurde am 18. Juni 1895 die Betriebsgenehmigung für eine Straßenbahnlinie erteilt. Nur einen guten Monat später, am 27. Juli 1895 konnte die Pferdebahn eröffnet werden. Für die 2,8 Kilometer lange Strecke benötigte man nun 26 Minuten Fahrzeit. In den Jahren 1912 und 1913 gab es sogar zwei Linien. Warum sie 1926 stillgelegt werden mussten ist eine der Fragen, die auf Beantwortung lauert. Auch gibt es in den zeitgenössischen Akten widersprüchliche Angaben zu den genutzten Spurweiten. Ich würde mich freuen, wenn sich aus dem Ortsverein Potsdam oder ein Mitglied des AK Verkehrswesen dafür begeistern könnte, Antworten auf die gestellten Fragen zu finden.

Der Kreis schließt sich: Die Wagen der Werderaner Pferdebahnen sollen 1928 nach Spiekeroog gelangt sein, wo sie wohl auf der Inselbahn eingesetzt wurden



Fotos: Scheer (VBIW)

*Jutta Scheer (VBIW)*