Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

sowie der BSW - Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

12. Jahrgang September / November 2002

71/72



Zum Titelbild:
Eisenbahnfahren wie vor hundert Jahren. Richtig gemütlich ist es im 2.Klasse-Abteil in einem Wagen des Mindener Preußenzuges, der zum Saisonabschluss am 21. und 22. September auf unserer Strecke fuhr.
Foto: Uwe Strohschein

Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.

Vorstand:
- Wilfried Habenicht (Vorsitzender) 04745 / 7557
- Hans-Wolfgang Harden (Stellv. Vorsitzender) 04705 / 393
- Konrad Keim (Stellv. Vorsitzender, zugl. Vertreter der Gemeinde Drangstedt) 04704 / 719
- Helmut Mühlrad (Kassenführer) 04745 / 943510 (KSK Weserm.-Hadeln)
- Martina Jäger (Schriftführerin) 04745 / 7169 (Geschäftsstelle Museumsbahn)
- Uwe Kühne (Vertreter des Landkreises Cuxhaven) 04721 / 662438 (Kreishaus)
- Wilhelm Zimmermann (Vertreter der Stadt Langen) 04743 / 937145 (Rathaus)

Beirat: BSW-Gruppe "Das Stellwerk", Bremerhaven

Geschäftsstelle: Bianca Fischer, Martina Jäger, Bahnhofstraße 18
27624 Bad Bederkesa
Tel.: 04745 / 7169 Fax: 04745 / 931387

internet: www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de

Betriebsleitung	Dipl.-Ing. Harald Uhle	0179 / 1378321
	Dipl.-Ing. Jürgen Gerdts	0171 / 6746467
Örtlicher Betriebsleiter	Günter Niber	0471 / 65638

Bankverbindungen:
- KSK Wesermünde-Hadeln, BLZ 292 501 50, Konto Nr. 110 006 666 und 110 007 336 (Spendenkonto)
- Volksbank Bad Bederkesa, BLZ 292 612 24, Konto Nr. 114 17 000

Impressum
Die "Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V. sowie der BSW-Gruppe >Das Stellwerk<" werden herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn.
Schriftleitung: Hans-Wolfgang Harden
Die "Mitteilungen" erscheinen mehrfach pro Jahr. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Alle in diesem Heft veröffentlichten Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Sie dürfen ohne die schriftliche Zustimmung des Herausgebers nicht kommerziell verwertet werden. Fotokopien für den persönlichen, nichtgewerblichen Gebrauch können von einzelnen Beiträgen oder Teilen daraus als Einzelkopien hergestellt werden. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung der Verfasser und nicht unbedingt die der Redaktion oder des Herausgebers wieder. Eine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte kann nicht übernommen werden. Anfragen und Beiträge an die Redaktion:
Hans-Wolfgang Harden, Wurster Landstraße 22, 27638 Wremen-Hülsing. 04705 / 393

Einladung

zum fröhlichen **Grünkohlessen**

am Sonntag, dem 23. Februar 2003 im Lokal

BIKERS & FRIENDS

in Kührstedt / Ortsteil Alfstedt, direkt an der Kreisstrasse zwischen Bad Bederkesa und Kührstedt.
Treffen direkt am Lokal gegen 12.30 Uhr - Zeit für einen (oder mehrere) kleinen „Appetit-Macher"
Mittagessen (Grünkohl – Salzkartoffeln / Bratkartoffeln – Kohlwurst – Pinkel – Kassler) satt
.....und zum Verdauen einen danach!

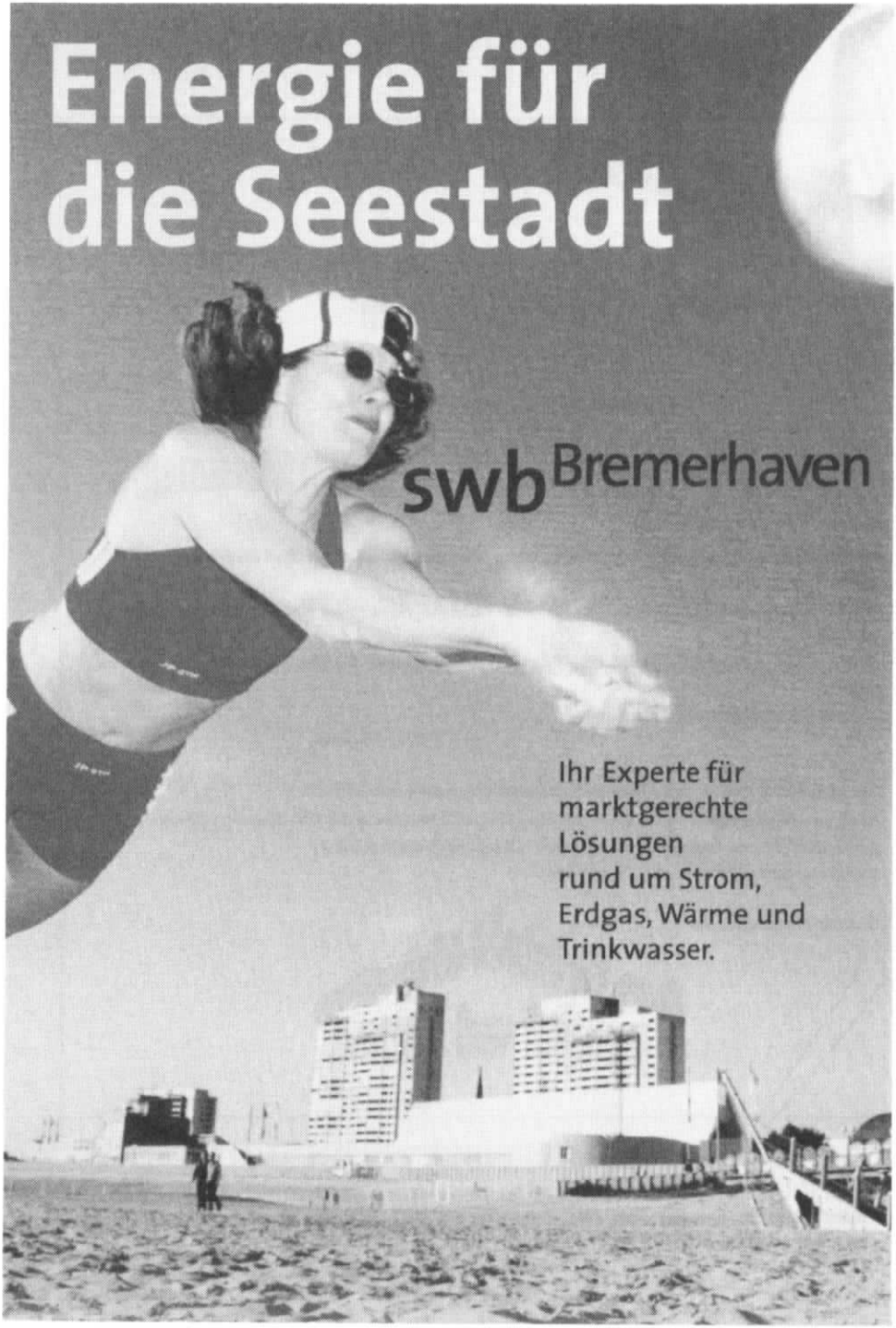
Preis: 11 Euro

Danach haben wir an einen kleinen Verdauungsspaziergang gedacht.
Zum anschließenden „ Film über die diesjährige Exkursion in die Oberlausitz (Görlitz u.a.)" gibt`s Kaffee und leckeren Butterkuchen (Preis noch nicht geklärt)
Anschließendes Klönen mit „Open End" !

Es laden herzlichst ein

Eure Grünkohl-Majestäten
Irmgard und Wilfried

Interessenten melden sich bitte bis zum 31.Januar 2003 in der Geschäftsstelle an. Tel. 04745 / 7169


Energie für
die Seestadt
swb Bremerhaven
Ihr Experte für
marktgerechte
Lösungen
rund um Strom,
Erdgas, Wärme und
Trinkwasser.

Aktuell

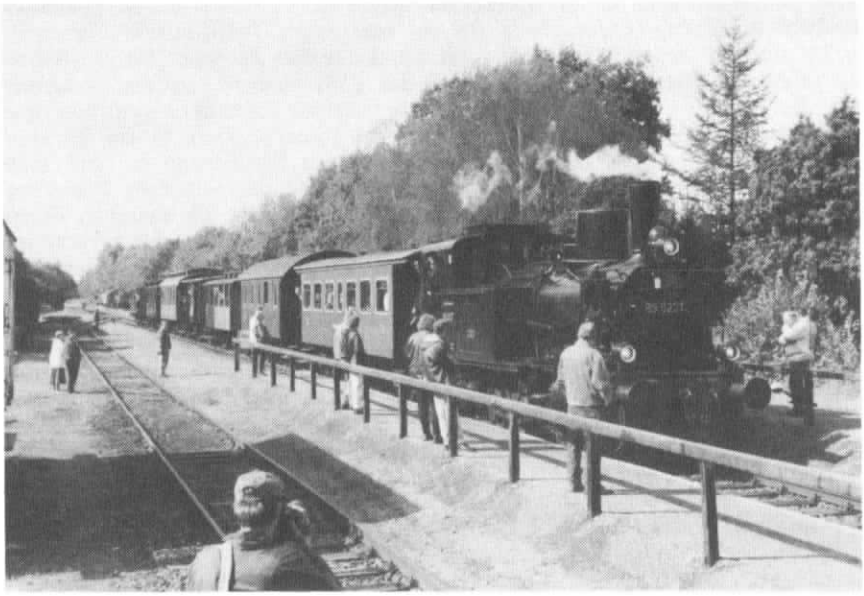
- Seit 20 Jahren gibt es die **Eisenbahnfreunde der Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn** in Zeven. Grund genug für ein ausgiebiges Jubiläums-Wochenende. Am 14. und 15. September wurde rund um die beiden Zevener "Haupt"-Bahnhöfe gefeiert. Neben einer Fahrzeugschau der EVB, einigen Oldtimer-Automobilen, der Beteiligung der Zevener Feuerwehr, aktiven Kleinfahrzeugen und dem Modellbahn-Packwagen der Modellbaugruppe der Eisenbahnfreunde war die Museums-Eisenbahn Minden mit ihrem dampfgeführten Preußenzug da, und auch unsere Zuggarnitur war mit von der Partie. Während der Mindener Dampfzug zwischen Zeven und Bremervörde unterwegs war, pendelten wir zwischen Zeven und Rotenburg (Wümme). Damit wurde nach langer Zeit wieder eine Strecke im Reisezugverkehr befahren, die sonst nur noch den Güterzügen vorbehalten ist. Der EVB-Vt 170 war auf der Wilstedt-Zeven-Tostedter Strecke im Einsatz. Leider erlitt unsere V 36 einen Achslagerschaden, der sie "außer Gefecht" setzte.

Die Eisenbahnfreunde der WZTE Zeven e.V. sind ein rühriger Verein, der mit dem Vt 170 Kohltouren, Ostereier-Such-Fahrten und Nikolausfahrten durchführt. Neben der erwähnten Modellbaugruppe gibt es in Ostereistedt eine kleine Fahrzeughalle, in der diverse Kleinfahrzeuge (Handhebeldraisinen, Schienenfahrrad, Motordraisine und Baufahrzeuge) hinterstellt und aufgearbeitet werden.



Der Mindener Preußenzug erreicht, von Bremervörde kommend, den Bahnhof Zeven.

Wir wünschen den Eisenbahnfreunden der WZTE für die Zukunft alles Gute und weiterhin eine erfolgreiche Arbeit. Alle, die dabei waren, denken an ein schönes, ereignisreiches Wochenende zurück.

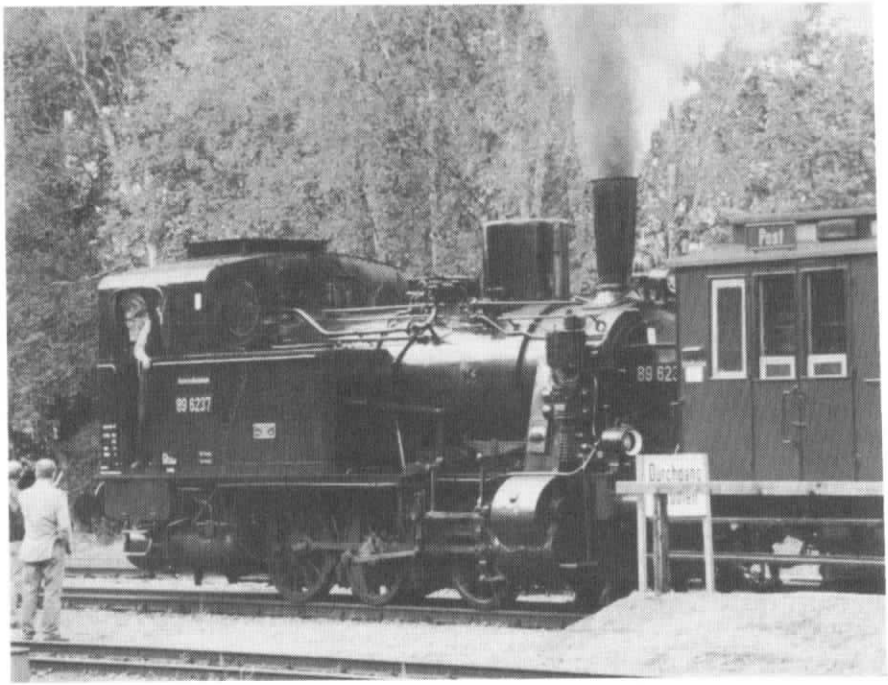


Einfahrt des Mindener Preußenzuges in den Bahnhof Bederkesa

- Eine Woche nach den Feierlichkeiten in Zeven war bei uns Saisonschluß, und da hatte es sich angeboten, daß der **Mindener Preußenzug** - wo er denn schon in unserer Gegend war - für ein rau(s)chendes Dampfwochenende sorgte. Zum ersten Mal seit Mai 1968 befuhr mit 89 6237 wieder eine Dampflok die Bederkesaer Strecke im Reisezugverkehr. Da eine Dampflok aus maschinentechnischen Gründen besser an zwei oder mehreren Tagen in Betrieb ist als an einem und weil wir damit rechneten, dass ein Dampfzug ein großer Publikumsmagnet sein würde, haben wir am Samstag, dem 21. und am Sonntag, dem 22. September Fahrbetrieb gemacht. Und das war richtig so: Der Zuspruch war riesig, das Wetter traumhaft und alle Beteiligten glücklich. Die Bederkesaer Feuerwehr hatte spontan die Wasserversorgung der Lok übernommen, und auch im Fischereihafen lag eine Schlauchleitung. Bekohlt wurde aus dem eigens mitgebrachten offenen Güterwagen in den Wendepausen in Bederkesa. Es klappte alles! Die wunderschöne preußische Wagengarnitur setzte alle Mitfahrer in Erstaunen und Bewunderung. Mit dem freundlichen Mindener Personal verstanden wir uns auf Anhieb. Einhellige Meinung am Sonntagabend: Das soll nicht das letzte Mal gewesen sein!



Bekohlen der Lok auf die einfache Art: Aus dem mitgebrachten Kohlenwagen werden die schwarzen Brocken per Schaufel in den Kohlenkasten der Lok befördert.



89 6237 (Linke-Hoffmann-Lauchhammer, Fabr.-Nr. 2936, Bauj. 1924) vor der Abfahrt mit dem Preußenzug im Bahnhof Bederkesa.

Eine Bremer Produktions - Firma drehte im November in unserem Zug und auf dem Bahnhof Bederkesa einige Szenen für einen 15-min. Kurzfilm über den einmillionsten in Deutschland eingetroffenen Gastarbeiter, der seinerzeit gebührend empfangen und mit einem Moped beschenkt wurde.
Die Filmleute waren von unseren Örtlichkeiten sehr angetan.
Dass ein junges Team bei der Arbeit war, lässt das Begrüßungsschild erahnen: Das Kürzel "BRD" - eine Erfindung der DDR-Führung - wäre in den 60er Jahren von offizieller Seite niemals benutzt worden. was heute wohl nur noch die Älteren unter uns wissen.
Der Film wird unter dem Titel "Frizör" im Frühjahr 2003 im Dritten Programm ausgestrahlt.

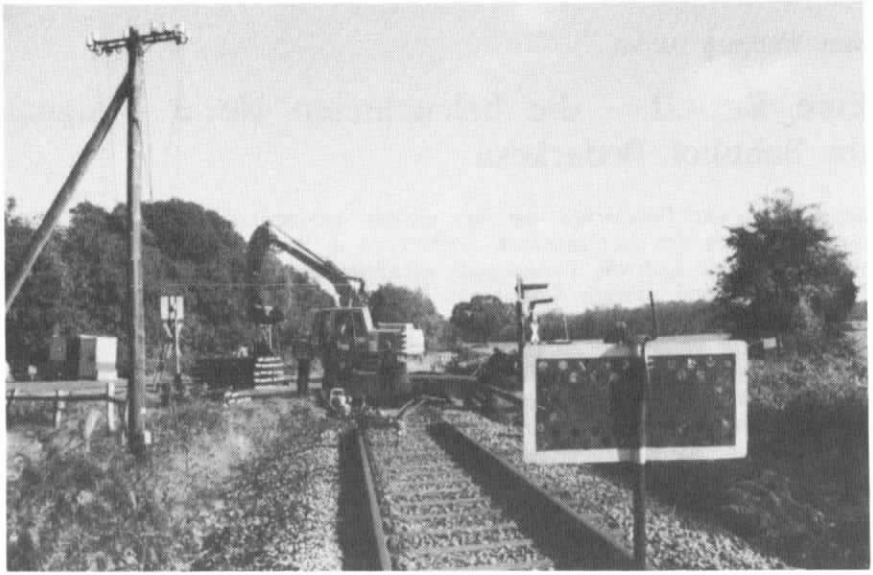


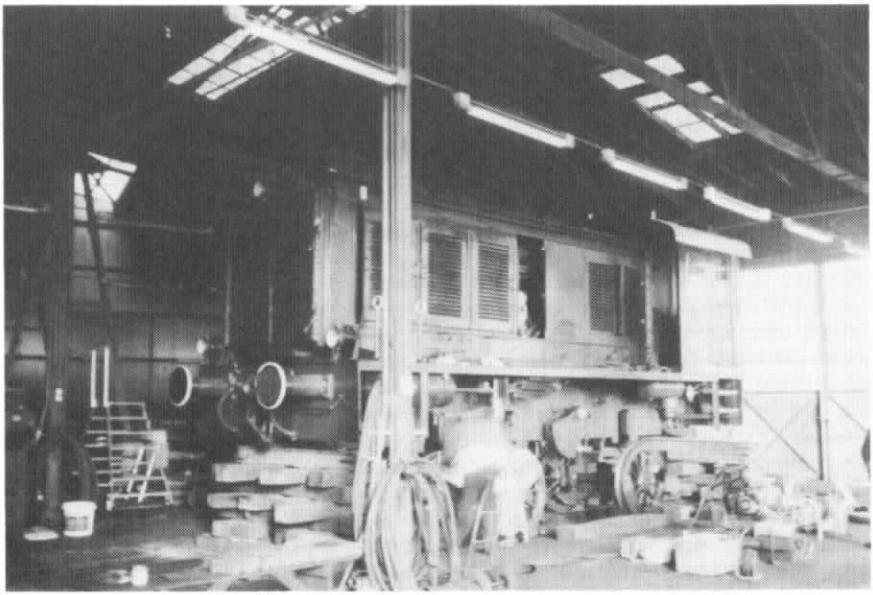
Rechts oben:

Im Oktober wurde der Bahnübergang Wehdener Straße erneuert. Damit ist auch der letzte "große" Bahnübergang in einem ordentlichen Zustand. Restarbeiten werden im kommenden Frühjahr erledigt.

Rechts unten:

Ende November stand unsere V 36 nach einem Achslagerschaden aufgebockt und ausgeachst im Leher Lokschuppen. Die Firma MaLoWa aus Klostermansfeld besorgte die Arbeiten. Bei Erscheinen dieses Heftes wird die V 36 wieder betriebsfähig sein.





Hans-Wolfgang Harden

Eine Rarität - die beleuchteten Ne 5 - Signale im Bahnhof Bederkesa

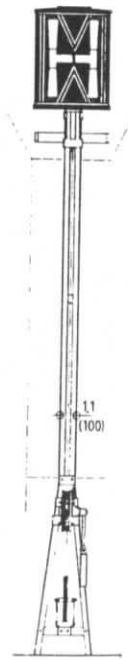
Der Anfang der Geschichte, die hier erzählt werden soll, liegt gut 15 Jahre zurück. Als es den mechanischen Stellwerken in Bremerhaven an den Kragen ging und damit auch die Formsignale verschwanden, beschaffte ich mir einige davon für meine private Sammlung. So wanderten 1987 ein zweiflügeliges Hauptsignal, ein Vorsignal mit Zusatzflügel und ein Wartesignal in meinen Garten. Gerne wollte ich auch noch ein beleuchtetes "Halt"-Signal Ne 5 haben. Ich wusste, dass am Ende des alten Geestemünder Bahnhofs an der Klußmannstraße noch eine Reihe dieser damals schon selten gewordenen Exemplare standen. Eine Nachfrage bei der Signalmeisterei fiel positiv aus: "Die Dinger werden demnächst abgebaut, dann können Sie eins haben." Ja. Pustekuchen!

Die Haltetafel Ne 5 dient der Kennzeichnung des Halteplatzes von planmäßig haltenden Zügen und zeigt eine schwarze Tafel mit weißem "H". Außerdem gibt es das Signal Ne 5 der DB auch als weiße Tafel mit schwarzem "H" und schwarzem Rand.

Die Haltetafeln stehen in der Regel rechts vom Gleis. Sie werden bei Dunkelheit beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert. Hierbei sind zwei Beleuchtungsarten zu unterscheiden. Heute allgemein üblich ist die Beleuchtung mit Anstrahlleuchten, wie sie auch für Wartezeichen und Geschwindigkeitsanzeiger verwendet werden. Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurden die H-Tafeln oft direkt, d. h. von innen beleuchtet. Sie bestanden aus einem schwarzen Signalkörper mit einem weißen, transparenten "H"

Offenbar sind bei beiden deutschen Bahnverwaltungen nach dem Krieg keine neuen Ne 5-Signale mit beleuchteten Laternen mehr neu gebaut worden. Dies erklärt den schlechten Erhaltungszustand der noch aufgefundenen Signale, die ja inzwischen 70 Jahre und älter sein können.

Die Zeichnung zeigt die beleuchtete Ausführung mit Mast und Laterne, wie sie jetzt bei uns im Bahnhof Bederkesa in zweifacher Ausführung vorhanden ist. Am Mastfuß ist auf der Zeichnung eine Laternenwinde für eine Petroleumlampe erkennbar. Später, so auch jetzt, wurden die Laternen elektrisch beleuchtet.



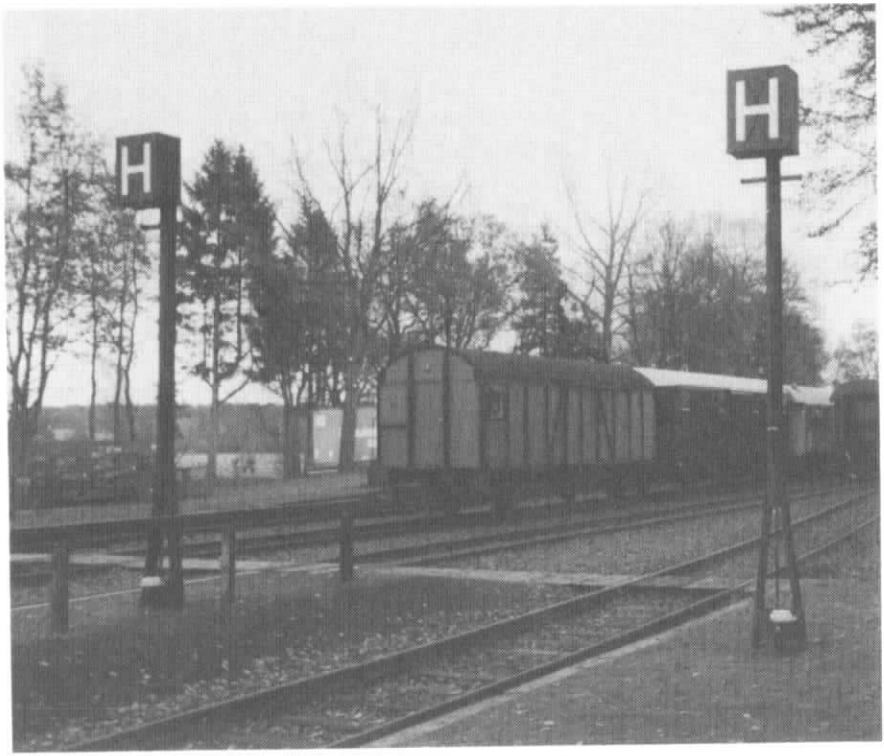
Abgebaut wurden "die Dinger" und landeten auf dem Schrott, aber mich hatte man vergessen. Peinlich. Aber versprochen war versprochen, und so lag eines Tages ein Ne 5-Signal mit Mast und Laternenkasten bei mir auf dem Hof. Weiß der Himmel, wo die "Signalesen" das noch aufgetrieben hatten.
Der Mast war gut in Ordnung, die Laterne weniger. Die brachte ich in einen Bremerhavener Betrieb, damit sie sandgestrahlt werden konnte. Das hätte ich besser nicht getan; denn hinterher sah der Laternenkasten wie ein Schweizer Käse aus und war damit so gut wie wertlos.
Ich selbst bin kein "Metaller" und habe auch keine Werkstatt, in der man so einen Signalkörper rekonstruieren könnte. Also blieb die Sache erst einmal liegen.
1990 gründete sich der Museumsbahnverein. In alten Plänen des Bahnhofs Bederkesa und dann auch auf Fotos entdeckte ich am Ende des Hausbahnsteigs den Standort eines beleuchteten Ne 5-Signals (siehe "Mitteilungen" Nr.7, 12/91). Damit war für mich klar, dass mein Exemplar nicht in den Garten, sondern nach Bederkesa gehörte. Und so wanderten der Mast und die (Rest-) Laterne dorthin und blieben erstmal wieder einige Jahre liegen - wir hatten schließlich dringenderes zu tun.
Viele Vereinsmitglieder der ersten Stunde werden sich noch an Karl-Heinz Lühr erinnern, unseren etwas kauzigen und gewöhnungsbedürftigen ersten Hausmeister im Bahnhof. Karl-Heinz war an eisenbahnhistorischen Dingen durchaus interessiert, und ich hatte ihm gelegentlich auch von dem Ne 5-Signal erzählt und wo es gestanden hatte. In einem Anfall von Ungeduld und Arbeitswut hat er eines Tages auf dem Bahnsteig ein tiefes Loch gegraben und den Signalmast aufgestellt - zum Glück an der richtigen Stelle und im richtigen Abstand vom Gleis. Aber das half alles nichts, wir hatten ja immer noch keinen Laternenkasten.
Es verging wieder viel Zeit. Inzwischen hatten wir auch den zweiten Bahnsteig im Bahnhof Bederkesa fertig. Und wenn schon auf dem Hausbahnsteig ein beleuchtetes Ne 5-Signal stehen sollte, dann bitteschön auch eins auf Bahnsteig 2. Aber woher nehmen?
Klaus-Jürgen Zarbel setzte sich nun mit dem ihm bekannten Berliner Lokführer Klaus Hollenbach, der viel in der Republik umher kommt, in Verbindung und bat ihn, in dieser Sache für den Verein die Augen offen zu halten. Tatsächlich fand Herr Hollenbach auf einem stillgelegten Teil des Bahnhofs Nordhausen (Harz) zwei der gewünschten Signale. Im Oktober 2000 fuhren Wilfried Heinken, Andreas Georgi und Klaus-Jürgen Zarbel nach Nordhausen und bargen dort mit Genehmigung der zuständigen Eisenbahner zwei Laternenkästen und einen Signalmast (einen hatten wir ja schon, s.o.). Es zeigte sich aber auch hier, dass sowohl die Laternenkästen als auch der Mast aufwändig zu rekonstruieren waren.

Wir können es als besonderen Glücksfall werten, dass uns mit Heinz Schoof ein exzellenter ABM-Mitarbeiter zur Verfügung stand, der sich mit großer Sorgfalt und Sachkompetenz an die Arbeit machte. Die Laternen und der Mastfuß wurden komplett neu gebaut, wobei noch brauchbare Teile in die Konstruktion einbezogen wurden.
Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Ein Ne 5-Ensemble dürfte es in diesem hervorragenden Zustand wohl nirgends mehr geben. Da hat sich Heinz Schoof bei der Museumsbahn ein Denkmal gesetzt!

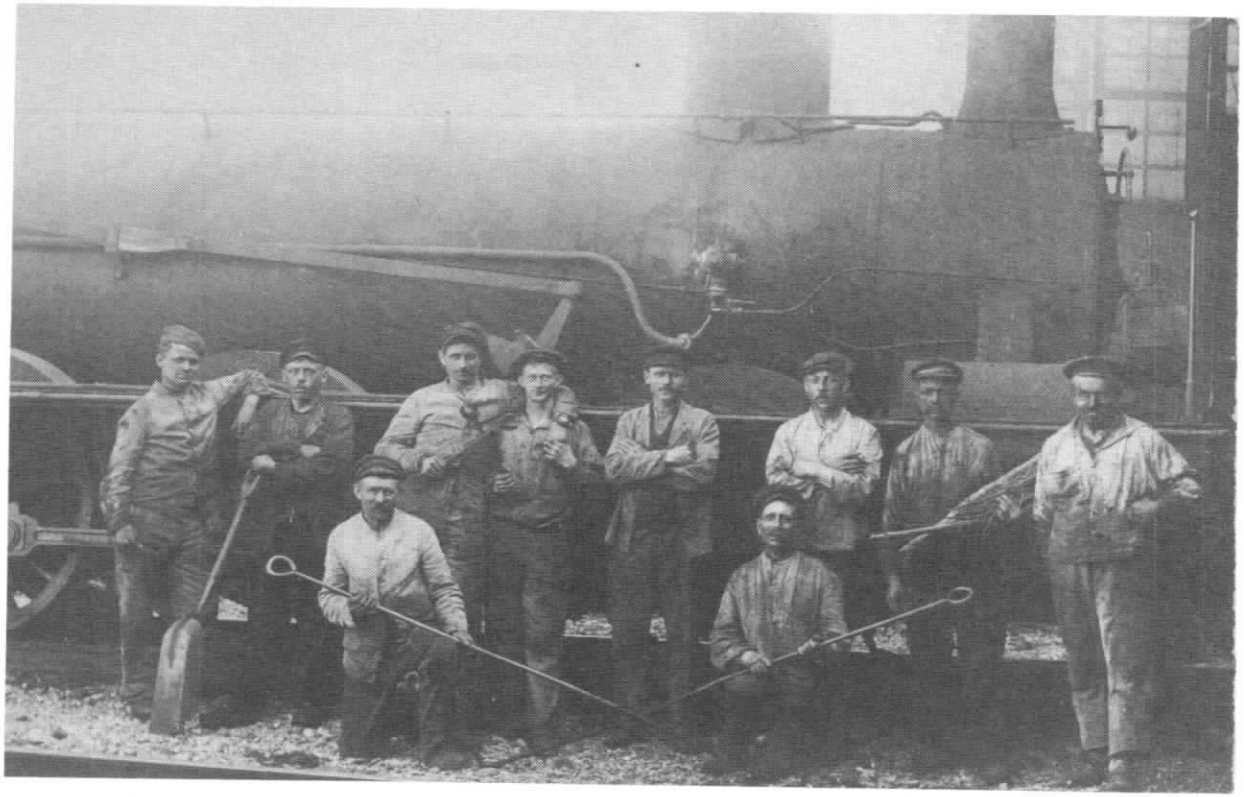


Links:
Nordhausen, Oktober 2000: Abbau eines Laternenkastens.
Foto: K.-J. Zarbel

Die Geschichte macht deutlich, dass museale Arbeit nicht mit der heißen Nadel zu schaffen ist. Neben Geduld und handwerklicher Qualitätsarbeit bedarf es oft auch einer gehörigen Portion Glück und Ausdauer, um - wie in diesem Fall - an benötigte Teile zu kommen. Und es sind nicht immer die spektakulären Dinge (Fahrzeuge, Gebäude, Gleisanlagen), über die man berichten muss. Zwei eher unscheinbare Signale können auch eine Geschichte erzählen...



Die beiden fertiggestellten Ne 5-Signale im Bahnhof Bederkesa.



Hans-Wolfgang Harden

Das historische Foto

Zehn Männer, eine Lokomotive - das nebenstehende Foto aus Privatbesitz ist im Bw Lehe entstanden. Es zeigt, nach den Werkzeugen Kohlenschaufel und Spießen sowie dem Reisigbündel zu schließen, offenbar die Schuppenheizer des Bahnbetriebswerks. Die Lokomotive gibt einige Rätsel auf. Vermutlich ist es eine nichtnormale preußische G3. Hinter dem Schornstein und dem Dampfdom müßte der Sandkasten angebracht sein; dieser fehlt jedoch, ebenso wie die Betriebsnummer, die, wenn das Foto vor 1925 aufgenommen sein sollte, seitlich an der Rauchkammer hätte angebracht sein müssen. Im endgültigen Umzeichnungsplan von 1925 wurden die G3-Lokomotiven als Baureihe 53^{70-71} geführt. Die Schilder mit der Betriebsnummer waren nun vorn an der Rauchkammertür, seitlich am Führerhaus und an der Tenderrückwand montiert. Ein Loknummernschild ist auf dem Foto an der Rauchkammertür aber nicht zu erkennen. Des Rätsels Lösung könnte sein, dass viele G3-Lokomotiven keine Schilder bekamen, sondern aufgemalte Betriebsnummern hatten - und das wäre auf dem Foto nicht zu sehen. Weil alle G3-Maschinen bis 1930 ausgemustert wurden, dürfte das Foto demnach zwischen 1925 und 1930 aufgenommen worden sein. Eine andere Möglichkeit wäre, dass die gezeigte Lokomotive als Gerät (ohne Betriebsnummer) geführt und als Auswaschlok oder zum Bewegen kalter Lokomotiven verwendet wurde.
Die Schuppentore rechts sehen heute noch genauso aus. Die Männer tragen zum Teil Marinemützen, was in den 20er Jahren vielfach vorkam; denn viele Soldaten der kaiserlichen Kriegsmarine des 1. Weltkriegs gingen nach 1918 zur Eisenbahn. Wer als Heizer auf einem Kriegsschiff Dienst getan hatte, der konnte diese Tätigkeit auch auf einer Lokomotive verrichten.

Aus unserem Archiv

Der nachstehend wiedergegebene Auszug aus dem "Fahrplan für das Unterwesergebiet", Stand Juni 1946, erreichte uns kürzlich als Geschenk. Für 50 Reichspfennige war das "Nordwestdeutsche Verkehrsbuch", vom Verlag Ditzen & Co "under U.S. property control" herausgegeben, zu haben. Der Hinweis auf die Einhaltung der Sperrzeiten war ein Jahr nach Kriegsende noch Alltag. Offenbar begann die Sperrzeit um 22 Uhr, denn auf den Fahrplänen ist als späteste Ankunftszeit 21.01 Uhr auszumachen.
Wärend auf den Strecken von Bremerhaven nach Stade, Bederkesa und Cuxhaven schon "geordnete" Verhältnisse herrschen, sieht es auf der Relation Bremervörde-Walsrode und Buchholz-Bremervörde noch sehr chaotisch aus. Im Fall der Verbindung Buchholz-Bremervörde wird zwischen Harsefeld und Bargstedt (noch) nicht gefahren. Der Hinweis, dass ein Zug 30 Minuten früher abfahren könne, wäre mit den heutigen Fahrdienstvorschriften nicht vereinbar; und auch die Beschränkung des Zugverkehrs auf einzelne Betriebstage kommt uns heute schon seltsam vor...

FAHRPLAN

für das Unterwesergebiet



NORDWESTDEUTSCHES VERKEHRSBUCH

Preis 50 Rpf.

Für die Benutzung der Verkehrsmittel gelten die besonderen Anordnungen der Militärregierung und der Reichsbahn. Jeder Reisende ist für die Einhaltung der Sperrzeiten selbst verantwortlich. Verspätungen berechtigen nicht zur Überschreitung der Sperrzeiten. Die in den Fahrplänen aufgeführten Verkehrsmittel können aus betrieblichen Gründen zeitweilig ausfallen.

Stand: Juni 1946 — Ohne Gewähr

NORDWESTDEUTSCHER VERLAG DITZEN & CO.,
Wesermünde-Lehe, Hafenstr. 140, under U. S. property control.

Wesermünde-Lehe—Bremervörde—Stade u. zurück

Wesermünde-Lehe	ab	W456	W1817	1714	**Stade**	ab	—	W1840	W1840
Weserm.-Bremerh.	„	507	1830	1730	Deinste	„	—	1854	1856
Weserm.-Wulsdorf	„	515	1837	1740	Fredenbeck	„	—	1402	1902
Sellstedt	„	527	1849	1752	Mulsum-Essel	„	—	1413	1913
Wehdel	„	536	1859	1805	Hesedorf	„	—	1426	1926
Geestenseth	„	544	1407	1814	**Bremervörde**	an	—	1432	1932
Frelsdorf	„	551	1414	1820	**Bremervörde**	ab	600	1450	1940
Heinschenwalde	„	601	1424	1833	Oerel	„	611	1500	1952
Oerel	„	612	1432	1840	Heinschenwalde	„	618	1511	2000
Bremervörde	an	622	1442	1850	Frelsdorf	„	627	1518	2008
Bremervörde	ab	633	1500	—	Geestenseth	„	633	1524	2015
Hesedorf	„	641	1508	—	Wehdel	„	640	1534	2022
Mulsum-Essel	„	654	1521	—	Sellstedt	„	650	1543	2032
Fredenbeck	„	705	1532	—	Weserm.-Wulsdorf	„	710	1554	2044
Deinste	„	713	1540	—	**Weserm.-Bremerh.**	„	719	1600	2050
Stade	an	725	1552	—	**Wesermünde-Lehe**	an	725	1610	2101

Wesermünde-Bremerhaven—Bederkesa und zurück

Weserm.-Bremerh.	ab	950	1320	1702	2000	**Bederkesa**	ab	637	1110	1500	1818
Weserm.-Lehe	„	1000	1330	1710	2010	Drangstedt	„	650	1123	1513	1831
Speckenbüttel	„	1007	1338	1718	2017	Knüppelholz	„	656	1129	1519	1837
Langen	„	1013	1344	1724	2022	Debstedt	„	704	1137	1527	1845
Debstedt	„	1022	1353	1733	2030	Langen	„	713	1146	1536	1854
Knüppelholz	„	1030	1400	1741	2037	Speckenbüttel	„	719	1151	1542	1859
Drangstedt	„	1036	1406	1747	2042	**Weserm.-Lehe**	„	727	1202	1552	1910
Bederkesa	an	1047	1417	1758	2053	**Weserm.-Bremerh.**	an	733	1208	1558	1916

Wesermünde-Bremerhaven—Cuxhaven und zurück

	W	Mo-Fr	Sa	S-Fr	Mo-Fr	Sa u. S				W	Sa	Mo-Fr	Sa	S-Fr
625	800	1245	1336	1554	1655	1745	ab **Wsm.-Bremerhv.** an	700	933	1140	1443	1621	1725	1851
640	810	1255	1346	1604	1703	1755	ab **Wsm.-Lehe** an	654	927	1134	1437	1615	1719	1845
646	816	1303	1354	1610	1711	1803	ab Speckenbüttel ab	646	919	1123	1429	1603	1710	1837
654	825	1312	1403	1618	1720	1812	ab Imsum ab	634	911	1113	1421	1553	1659	1829
701	833	1320	1414	1625	1728	1821	ab Wremen ab	626	902	1105	1413	1545	1651	1820
707	840	1327	1421	1631	1735	1828	ab Mulsum ab	619	856	1058	1407	1538	1644	1809
714	849	1334	1428	1637	1742	1835	ab Dorum ab	613	850	1052	1401	1532	1638	1803
723	857	1342	1436	1645	1752	1843	ab Cappel-Midlum ab	603	841	1038	1348	1522	1625	1753
730	905	1350	1444	1651	1800	1851	ab Spieka ab	556	833	1031	1340	1515	1618	1745
736	913	1358	1452	1657	1808	1859	ab Nordholz ab	549	823	1024	1330	1508	1611	1735
—	924	1409	1503	—	1819	1910	ab Altenwalde ab	537	—	1012	—	1456	1559	—
—	933	1418	1512	—	1828	1919	an **Cuxhaven** ab	526	—	1000	—	1445	1548	—

Bremervörde—Rotenburg—Visselhövede—Walsrode

	W		a*						*	W.		
	645		1250			ab Bremervörde an			1101	1656		
W	745	*	1457	W		ab Zeven an		W	845	1600		W
543		1000	—	1725		an Rotenburg ab		740	—	1504		1927
635		1128	Sa.	1820	c	ab Rotenburg an		645	Sa.	1400	c	1835
	545	b	1525		1918	an Visselhövede ab		526	1330	b	1737	
	615		1625		2010	ab Visselhövede an		457	1235		1625	
						an Walsrode-Bö. ab						

* Zug kann 30 Min. früher abfahren.
a) Mo., Mi., Fr. b) Di., Do., Sa. c) Mo.—Fr.

Buchholz-Bremerv. u. z.

*			*
1100	ab Buchholz	an	1431
1232	ab Harsefeld	ab	1300
1010	ab Bargstedt	an	930
1120	ab Hesedorf	ab	820
1127	an Bremervörde	ab	—

*) Zug kann 30 Minuten früher abfahren, verkehrt nur Mo., Mi. und Fr.

Wilfried Habenicht

Schöne Tage in der Oberlausitz

Man hat das Gefühl, die sogenannten "Exkursionen" unseres Vereins werden nur durchgeführt, weil sich Frau "Doktor" Gisela Harden (dazu nachher Näheres) mit Begeisterung und Hingabe der Erkundung der uns über Jahrzehnte vorenthaltenen, wunderschönen Landschaften der ehemaligen DDR verschrieben hat...
...denn wieder ging's dorthin - ja, dieses Mal bis in den letzten Winkel Deutschlands: Unsere diesjährige Exkursion führte 23 erwartungsfrohe Mitglieder + Fahrer (der auch in diesem Jahr wieder Herr Lindhorst hieß) vom 28.9. bis 1.10. nach Görlitz, Zittau und Oybin in die schöne Oberlausitz!
...und im ersten Jahr seines Ruhestandes aus dem Amt des Beerster Gemeindedirektors ließ es der Terminkalender zu, dass auch der 1. Vorsitzende mit seiner Frau Sabine die viertägige Reise genießen konnte.
Also, los ging es in gewohnter Frühe ab Flötenkiel Bremerhaven über Hauptbahnhof (Sondereinstieg der Wasmänner) und querfeldein bis Hamburg-Neugraben (Aufnahme von Frau Hopp) bis zum ersten Frühstückshalt. Und schon hier zeigte sich wieder, dass uns die Firma Sielemann ihren besten Fahrer mitgegeben hatte: Der Kaffee war heiß und weckte manchen (inzwischen wieder) müden Geist. Die Vorbereitungen für die Mittagsrast leitete der aufmerksame Fahrer gleichzeitig ein.
Weiter ging's. Die Wetterbestellung war für unsere Gisela eine ihrer leichtesten Übungen. Ich sage es vorweg: Vier Tage Sonnenschein...und dementsprechender Frohsinn bei allen Teilnehmern.
Mittagspause auf dem Parkplatz einer Autobahnraststätte. Hervorragend mundende (Aldi-) Würstchen aus dem Busrestaurant!
Es wurde spät. Die um 16.30 Uhr angesetzte Stadtführung in Görlitz drohte zu kippen. Der Fahrer gab sein Bestes - aber 700 Kilometer Bustrail lassen sich eben nicht so einfach timen! Doch dann kam wieder die Regie: Sie führte einige Telefonate und alles war wieder im Plan: In Görlitz angekommen verstand es ein junger Sachse hervorragend, uns viele "oh's" und "ah's" zu entlocken. Er zeigte uns eine im letzten Krieg größtenteils verschonte und nach 50 Jahren DDR-Wirtschaft jetzt vielfach restaurierte Bausubstanz mit eindrucksvollen Villen und einer historisch interessanten Altstadt; ja, eine vielfach bilderbuchartig erscheinende Stadt an der polnischen Grenze mit rund 60000 Einwohnern.
Das anschließend schmackhafte Abendessen in dem etwas außerhalb von Görlitz (in Holtendorf) liegenden, 1995 neu erbauten Hotel "Zum Marschall Du Roc" diente nur noch der Beruhigung der inzwischen knurrenden Mägen, denn das Wichtigste war für alle der Ruf nach einem frisch bezogenen Bett nach der doch anstrengenden 15-Stunden-Tour!
Frisch ausgeruht weckte uns am nächsten Morgen die strahlende Sonne am blauen Himmel der Oberlausitz. Nach einem tollen Frühstück ging's gut gelaunt mit dem Bus in das cà 30 km entfernte Zittau. Der zentrale Bus- und DB-Bahnhof und der Bahnhof der Schmalspurbahn Zittau-Oybin-Jonsdorf liegen verkehrsgünstig zusammen.



Vor der Abfahrt nach Oybin begutachten G. Waßmann und H.W. Harden die 99 731 auf dem Zittauer Bahnhof.

Die Reise "unter Dampf" mit der 99 731 führte uns von 11.26 Uhr bis 12.08 Uhr in den Kurort Oybin. Das ist nun wirklich "letztes Dorf bei Grenze", nämlich im Drei-Länder-Eck Polen-Tschechei-Deutschland, aber nett anzusehen. Die nächsten drei Stunden standen für persönliche Entdeckungen zur Verfügung. Es gab am und auf dem Oybiner Felsmassiv (mit einem tollen Blick in die Landschaft und auf Zittau) viel zu sehen: die Hochzeitskirche, die eine wunderschöne Dekoration zum Erntedankfest aufgebaut hatte, die Burg- und Klosteranlagen, Museen und anderes mehr. Den Abschluss machte eine Aufführung der Oybiner Ritterspiele auf der Freilichtbühne, die wir jedoch kurz vor Schluss verlassen mussten , weil pünktlich um 16.28 Uhr die Lok zur Rückfahrt pfiff.
Im Hotel einmal "Wasser ins Gesicht", um den Oybiner Staub abzuspülen und dann Start zum Abendessen in den "Frenzelhof" in Görlitz. Ein interessantes Restaurant mit noch interessanterer Geschichte. Und hier entstand sie, die etwas andere Geschichte unserer "Frau Doktor G.": Meine Frau und ich - der Durst war inzwischen groß - waren die sogenannte "Vorhut zur Tränke". Als wir sie betraten, fragte uns der Wirt, ob wir die Reisegruppe von Frau Doktor Harden wären. Ein wenig überrascht haben wir bestätigt, und fortan war unsere Gisela die "promovierte Lehrstuhlinhaberin für Museumsbahn-Reiseplanungen"!
Zwischen Dämmerschoppen und Essen zeigte uns der Wirt die einbruch- und feuersichere "Schatzkammer" des Hauses, die von dem damaligen Eigentümer Hans Frenzel, einem der reichsten Kaufleute der Stadt, neben der eigentlichen Funktion zur Aufbewahrung von Gold, Juwelen und insbesondere wertvollen



Eisenbahnbrücke der Strecke Görlitz - Breslau über die Neiße. Ein beeindrukkendes Bauwerk. Drüben ist Polen.

Tuchen, auch als private - mit noch heute gut erhaltenen originalen Wandgemälden - Kapelle diente.
Rechtschaffen müde war die Mannschaft unserer Museumsbahn denn auch nach Rückkehr rasch in den Hotelbetten verschwunden (Nur ein "harter Kern" beschäftigte das Personal weiterhin in der Hotelbar).
Montag, 30. September, der dritte Reisetag: Aufstehen, strahlend blauer Himmel, wieder ein leckeres Frühstück und dann ab in die Stadt. Die Besichtigung des Eisenbahnviadukts über die Neiße (historisches Verkehrsbindeglied zwischen Deutschland und Polen) war sehr eindrucksvoll und für uns alle wie ein Frühlingsspaziergang. So konnten wir denn auch mit Lungen voller frischer Luft den Gang in die "alkoholgetränkte Raumluft" vieler Keller- und Produktionsräume der "Landskron"-Brauerei wagen. Wie Wasser, Malz und Hopfen als "köstliches Nass" letztendlich in Glas oder Flasche gelangen, das erzählte uns beim eineinhalbstündigen Rundgang durch Deutschlands östlichste Privatbrauerei eine junge, nette Studentin: *Maischpfanne-Brauwasser-einmaischen-Läuterbottich-Treber-Stammwürze von 11,6 %-Sudprozess von 7 Stunden-Whirlpool und Heißtrub-Hefe-Gärkeller-Lagertanks-Jungbier-filtrieren-Trübstoffe und, und, und*...alles das waren teils neue Begriffe und Zusammenhänge, die bei uns zunehmend den Durst - und bei unserem lieben Helmut Sommer wohl die Verwirrung steigerten, denn plötzlich war er nicht mehr dabei!?
Große Suchaktion in dem irrgartenähnlichen Fabrikgelände. Fazit: Ein gelernter Lokführer findet schon den richtigen Schuppen: Bei der anschließend vorgesehenen "Verköstigung" hatte er schon einen guten Vorlauf!



Vor der Kulisse unzähliger Bierkästen hat sich Ratlosigkeit breit gemacht. Wo ist Helmut Sommer geblieben?

Der Nachmittag stand wieder zur freien Verfügung. Eine Gruppe fuhr erwartungsvoll zum "Polenmarkt", kam aber etwas enttäuscht vorzeitig zurück. Andere durchstreiften die Stadt und erfreuten sich an tollen Hausfassaden, dem "Flüsterbogen", dem Kaisertrutz, Turmuhren mit Besonderheiten, dem Gang durch die Altstadt mit Ober- und Untermarkt und besonders an dem Jugendstil-Kaufhaus von 1912/13 der Firma Karstadt mit einer sehr schönen vierstöckigen und mit einem reich verzierten Glasdach überspannten Halle.
Das gemeinsame Abendessen im Hotel beschloss auch diesen erlebnisreichen Tag.
Für den vierten und letzten Reisetag hatte unsere "Frau Doktor" natürlich noch einen Höhepunkt: Es ging nach dem Abschiedsfrühstück per Bus in die Stadt Weißwasser und nach einer geführten Besichtigung des Museumsbahnhofs der "Muskauer Walseisenbahn" (eine 600 mm Schmalspurbahn von 1895) mit der kleinen Diesellok in die 7 km entfernte Kur- und Parkstadt Bad Muskau. Ein nettes "Spielzeug", das trotz interessanter Geschichte und kommerziell geführtem Betrieb mit Vereinsunterstützung unseren "Eisenbahn-Fachleuten" nur ein kollegiales Lächeln entlocken konnte. (Im Museum weckte ein "Schienen-Motorroller alte Erinnerungen an DDR-Zeiten).
Am Zielbahnhof wartete unser Bus bereits auf uns, den Herr Lindhorst dann in Non-stop-Fahrt mit den vorgeschriebenen Verschnaufpausen und gut gelaunten und um schöne Erfahrungen reicher gewordenen Fahrgästen sicher in die Heimat zurückbrachte.

Im Namen aller sage ich auch an dieser Stelle noch einmal ein herzliches Dankeschön ihm und unserer Reiseleitung für die gut organisierte und durchgeführte Exkursion 2002 in die schöne Oberlausitz mit ihren landschaftlichen und städte-

baulichen Reizen!
Ich hoffe, der Bericht macht neugierig auf die nächste Exkursion und reizt noch mehr Mitglieder unseres Vereins zur Teilnahme.

Alle Fotos: Wilfried Habenicht

Spende für die Museumsbahn ?

Auf folgende Konten der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V. können Sie Ihre Spende einzahlen:

KSK Wesermünde Hadeln, BLZ 292 501 50
Konto-Nr. 110 006 666 und 110 007 336

Volksbank Bad Bederkesa, BLZ 292 612 24
Konto-Nr. 114 17 000

Hans-Wolfgang Harden - Wolfgang Rawiel von Rönn

100 Jahre Eisenbahn Bremerhaven-Cuxhaven mit Abzweig nach Bederkesa

Herausgegeben von der Landesstube Alten Landes Wursten und der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V. 174 Seiten mit zahlreichen Fotos, Zeichnungen und Karten, DM 10,- / Eur 5,-.

Zu beziehen in der Geschäftsstelle

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!

Termine

Modellbaugruppe
Zur Zeit keine Arbeitsabende. Der Umzug in eine neue Werkstatt ist vorgesehen.

Gruppe Museum und Archiv
14-tägig mittwochs, jeweils ab 17 Uhr, Bahnhof Bederkesa:
8.1., 22.1., 5.2., 19.2., 5.3., 19.3.

Vereinsabend
Bahnhof Bederkesa, 19.00 Uhr, jeweils dienstags am
21.1., 18.2., 18.3.

Arbeitseinsatz für alle Mitglieder
Jeweils am 2. Samstag im Monat, ab 9.oo Uhr

Wichtig: Immer am Tag vorher Arbeitsprogramm und Einsatzort telefonisch erfragen bei:

H.-W. Harden	04705 / 393
Konrad Keim	04704 / 719

Fahrzeuggruppe
Arbeitseinsatz jeweils samstags oder nach Vereinbarung,
Lehe Abstellbahnhof. Einzelheiten sind zu erfragen bei:

Bernd Folkens	0471 / 291550
Mario Giwanski	0471 / 28142

Grünkohlessen
Sonntag, 23.2.03, Alfstedt (siehe Seite 3)

Bitte vormerken: 21.April 03., Osterbrunch im Bahnhof