Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

sowie der BSW - Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

13. Jahrgang März / Mai 2003

74/75



Zum Titelbild:
Anatolij Schander, Hassan Khamis und Uwe Strohschein (v.l.n.r.) bei den "Ausgrabungen" in Fretzdorf. (Siehe den Bericht "Einmal nach Fretzdorf und zurück)
Foto: H.-W. Harden

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

Aktuell

Museumsbahn-Exkursion vom 2.-5.10. ins Weserbergland
Alle Teilnehmer werden gebeten, den Restbetrag für die Fahrt bis zum 1.9.03 auf das Konto der Museumsbahn einzuzahlen. Stichwort"Weserbergland"

Für die Besitzer der Fahrdienstvorschrift NE: Die Berichtigung Nr. 12 ist erschienen und zum Preis von 13,50 Euro bei Günter Niber zu bestellen. Bitte dort melden unter 0471 / 65638.



Osterbrunch im Bahnhof. Wie in jedem Jahr, fand auch diesmal am Ostermontag das bereits traditionelle Vereinstreffen statt. Bei reich gedecktem Buffet wurden Tische und Stühle wegen des herrlichen Wetters kurzerhand auf den Bahnsteig gestellt. Als altbekannte Gäste konnten wir die Eheleute Schütte aus Minden begrüßen, über deren Kommen wir uns sehr gefreut haben. Fazit: Alle waren zufrieden und bestens beköstigt.

Foto: Ingrid Schütte

Es hat zwar länger gedauert als erwartet, aber jetzt sind unsere **Mitgliedsausweise** fertig. Wer kann, möge seinen Ausweis während der Geschäftsstunden bis

Ihr Experte für marktgerechte Lösungen rund um Strom, Erdgas, Wärme und Trinkwasser



BremerhavenWasser –
Trinkwasser in absoluter Spitzenqualität

swb Bremerhaven
Energie für die Seestadt

15.30 Uhr (freitags bis 12.00 Uhr) in der Geschäftsstelle im Bahnhof Bederkesa abholen. Gedacht ist hier an die Mitglieder aus dem Landkreis und aus Bremerhaven. Alle, die weiter weg wohnen, bekommen ihren Ausweis zugeschickt. Ein Versand zusammen mit den "Mitteilungen" ist leider nicht möglich.

Der Ausweisinhaber kann an den Regelfahrtagen der Museumsbahn, nicht jedoch bei Sonderfahrten, kostenlos mit den Zügen der Museumsbahn fahren. Bei starkem Andrang haben aber die zahlenden Fahrgäste Vorrang. In diesem Rest-Jahr kann der Ausweis noch ohne Wertmarke benutzt werden; ab 2004 gibt es für jedes Jahr eine Wertmarke, die hinten auf den Ausweis geklebt wird.

Die bei uns auf dem Gelände des Bahnhofs in Bederkesa bis vor kurzem noch vorhanden gewesene Wolff-**Lokomobile** und der **Seilbagger** sind verschrottet worden. Die Lokomobile war in einem derart schlechten Zustand, dass eine wie immer geartete Restauration ausgeschlossen war; ähnliches galt für den Seilbagger, aus dem wir jedoch den Motor sichergestellt haben, da er typenmäßig dem in unseren Kleinloks entspricht. Schade, aber es ließ sich nicht ändern!

Anruf aus Lintig: Ein Landwirt hat auf seinem Gelände einen großen Stein gefunden. Nicht irgendeinen, sondern einen **Gedenkstein** für im Krieg gefallene Eisenbahner. Leider ist dieser Stein irgendwann von seinem ursprünglichen Standort entfernt worden. Und, was noch schlimmer ist, von seinem neuen "Besitzer" bearbeitet worden. Das Flügelrad und zwei Buchstaben wurden abge-



schlagen und vier Dübellöcher in den Stein gebohrt. Offenbar ist dann eine Platte mit einem Namen oder einer Hausnummer daran befestigt worden. Wie der Stein nach Lintig gekommen ist, ließ sich nicht ermitteln. Wir haben ihn jetzt von der Firma Dallmann am Bahnhof in Bederkesa aufstellen lassen und wollen versuchen, ihn von diesem Fachbetrieb so gut wie möglich restaurieren zu lassen.

Der erneuerte **Bahnübergang Wehdener Straße** ist bei einem Ortstermin zusammen mit der Straßenmeisterei Dorum, einem Vertreter der Baufirma Siemer + Müller und von uns abgenommen worden. Damit sind alle technisch gesicherten

Bahnübergänge auch straßenseitig in gutem Zustand – eine Leistung, auf die der Verein stolz sein kann.

Am 6. Mai führten Wilfried Habenicht, H.-W. Harden und Heinz Bullwinkel in Harpstedt ein Gespräch mit Vertretern der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn. Wie bekannt, war unsere V36 134 in der dortigen Werkstatt seinerzeit zur Hauptuntersuchung. Aus Gründen, die heute nicht mehr nachvollziehbar sind, wurden die neubereiften Achsen der Lok verkehrt herum eingebaut, was zu dem schweren Lagerschaden im vergangenen Jahr führte und dessen Reparatur rund 20.000,– Euro gekostet hatte. Da wir eindeutig belegen konnten, dass der entstandene Schaden zweifelsfrei auf einen Fehler in der Werkstatt zurückzuführen war, hat die Geschäftsleitung der DHE diese Angelegenheit zur Regulierung bei ihrer Versicherung eingereicht.

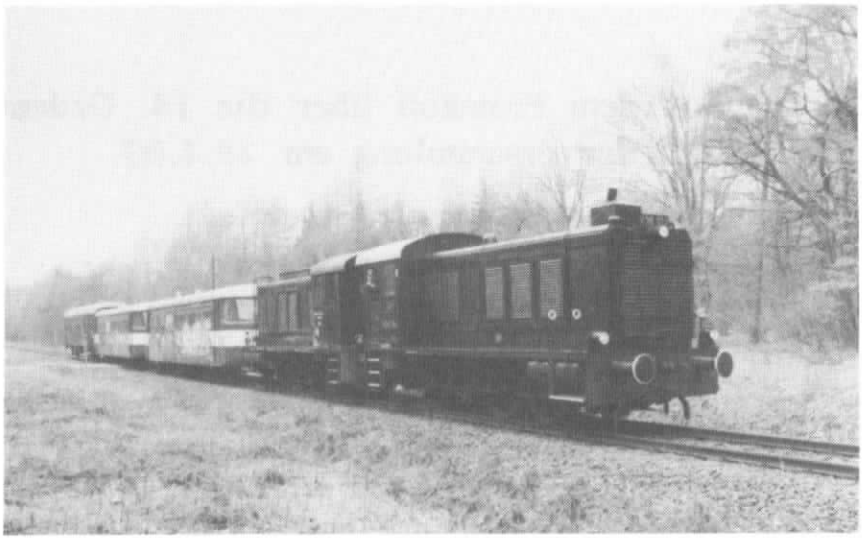
So kann's kommen. Wir erhielten die Anfrage nach einer Sonderfahrt für 400 Personen nach Cuxhaven. Hätten wir auch gerne gemacht und von der DB 3 Reisezugwagen zusätzlich angemietet. Es stellte sich aber heraus, dass die Deutsche Bahn keine Einzelwaggons mehr vermietet, sondern bestenfalls ganze Züge. Schade, dass wir dem Kunden absagen mussten!

Der 23. März war ein für uns denkwürdiger Tag, denn es galt, die von uns gekauften "neuen" Fahrzeuge, nämlich die V 36 der EVB (ex Buxtehude-Harsefelder Eb) sowie die beiden MAN-Triebwagen aus Moers von Bremervörde zu uns zu holen. Das ergab eine Zugzusammenstellung, die es so wohl nicht wieder geben wird: Hinter unserer V 36 lief die ex BHE-Lok, zwar nicht arbeitend, aber optisch ein "Pärchen" bildend, danach kamen die beiden MAN-Triebwagen,



V 36-Pärchen vor der Abfahrt in Bremervörde
Foto: Günter Wehde

von zeitgenössischer "Künstlerhand" reich verziert, gefolgt von unserem Postwagen, der als Bremswagen am Schluss mitlief. Weil die beiden Triebwagen nach Bederkesa gingen, verzichtete die Zugmannschaft darauf, die "neue" V 36 in Lehe auszusetzen, sondern nahm sie kurzerhand mit nach Bederkesa und dann zurück nach Lehe.



Eine wahrhaft einmalige Fuhre: V 36-Pärchen mit den beiden MAN-Triebwagen und dem Postwagen auf dem Weg nach Bederkesa, hier in Drangstedt am Neumühlener Weg.
Foto: Günter Wehde

Am 11. Mai waren die Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahnfreunde mit ihrem historischen **Triebwagen** zu Gast in Bederkesa. Erstmalig kreuzten an diesem Tag zwei Reisezüge (unser Zug und der Triebwagen) in Langen. Durchaus sehenswert für die Besucher des Langener Bahnsteigfestes, das sich von Jahr zu Jahr mehr entwickelt.

Aufruf zur Mitarbeit

Wir brauchen helfende Hände! Wer ist bereit, die "Patenschaft" für einen Bahnübergang zu übernehmen? Die Gleise links und rechts von der Straßenfahrbahn verkrauten immer sehr stark. Uns wäre sehr geholfen, wenn Vereinsmitglieder etwa 3 mal im Jahr zwischen Mai und Oktober diesen Aufwuchs im Gleis entfernen würden und außerdem das Gras rund um den BÜ abmähen würden, wobei der Grasschnitt liegen bleiben kann. (Die Spurrillen werden von unseren ABM-Mitarbeitern freigehalten). Mit dieser kleinen Dienstleistung helfen Sie "Ihrer" Museumsbahn und sorgen dafür, dass unsere Mitarbeiter für dringende andere Arbeiten frei werden.

Wer Lust hat, sich gelegentlich - aber zuverlässig - an der frischen Luft zu betätigen, melde sich bitte in der Geschäftsstelle (04745 / 7169) und teilt dort mit, welcher Bahnübergang "sein" Patenkind werden soll. Danke!

Auszug aus dem Protokoll über die 14. Ordentliche Mitgliederversammlung am 28.4.03

Ort: Sitzungssaal des Rathauses in Bad Bederkesa
Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste
Tagesordnung: siehe "Mitteilungen" Nr. 73, Januar 2003
Beginn: 19.00 Uhr
Ende: 22.00 Uhr

1. Begrüßung, Regularien
Der Vereinsvorsitzende, Herr Habenicht, begrüßt alle Anwesenden. Er stellt fest, dass fristgerecht eingeladen wurde.
Der Vereinsvorsitzende gedenkt der verstorbenen Mitglieder Penning, Kaminiarz und Höltenschmidt.

2. Jahresbericht 2002
Der Vereinsvorsitzende berichtet zu folgenden Punkten:
Zahl der Mitglieder / ABM-Mitarbeiter / erfolgreiche Saison 2002 / Lagerschaden an der V 36 / Vertragsverhandlungen mit der DB wegen der Nutzungen von Fischereihafen und LAB / Anschaffungen neuer Fahrzeuge / Abwicklung der Buchhaltung / Finanzierung und Sponsoring / Fahrt nach Görlitz.

3. Vorschau auf das Betriebsjahr 2003
Zu den wichtigsten Punkten:
Der Förderantrag für den V. Bauabschnitt wurde bewilligt. Die Baumaßnahmen sind inzwischen abgeschlossen, der Verwendungsnachweis muß erstellt werden.
Für die Einrichtung des regionalen Eisenbahnmuseums im Bahnhof (Satzung § 2) wurde die Förderung durch den Landkreis für dieses Jahr abgelehnt. Herr Mühlrad hat daher einen Antrag über die Kulturstiftung gestellt.
Größtes Planungsvorhaben ist in diesem Jahr die Vorbereitung zur Errichtung eines neuen Lokschuppens einschließlich Werkstatt in Bederkesa. Zur Zeit laufen die Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer und die Erstellung des Bauantrags.
Dringend notwendig ist die Werbung neuer, vor allem jüngerer Mitglieder. Hier sind alle Mitglieder aufgerufen, tätig zu werden.

4. Kassenbericht 2002
Der Kassenführer Helmut Mühlrad stellt den Kassenbericht 2002 vor und erläutert ihn.

Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.
Kassenbericht für das Rechnungsjahr 2002
hier: Kurzfassung aus der Gewinnermittlung der Steuerberatungspraxis

Treuhand Geeste Contor Steuerberatungs-GmbH

Euro 374.662,48		Einnahmen
	davon:	Euro 219.413,94 Ertrag ABM-Zuwendungen
		Euro 47.047,52 Erlöse Zuschüsse
		Euro 48.897,46 Fahrkartenverkauf
		Euro 10.427,08 Erlöse aus Sonderfahrten
		Euro 5.138,36 Erträge aus Werbeträgern
		Euro 8.576,78 Spenden
Euro 6.769,21		Einnahmen aus Gastronomiebetrieb
Euro 1.767,14		Neutrale Erträge (Zinserträge)
Euro 6.623,13		Umsatzsteuer
Euro 389.821,96		Summe der Betriebseinnahmen
Euro 227.102,41		Personalkosten
	davon:	Euro 147.355,81 Löhne und Gehälter
		Euro 79.746,60 Gesetzliche Sozialaufwendungen
Euro 3.831,52		Raumkosten
Euro 2.907,33		Versicherungen
Euro 77.829,40		Sonstige Aufwendungen
	davon:	Euro 14.000,-- Investitionen Strecke
		Euro 4.274,93 Investitionen Fahrzeuge
		Euro 14.490,18 Aufwand Fahrbetrieb
		Euro 8.375,28 Aufwand Bahnhof
		Euro 19.605,46 Aufwand Strecke
		Euro 2.342,21 Aufwand Werbematerial
Euro 28.313,63		Fahrzeugkosten
Euro 465,38		Abschreibungen
Euro 7.927,39		Verschiedene Kosten
Euro 2.503,26		Kosten für Gastronomiebetrieb
Euro 15.892,32		Vorsteuer
Euro 1.059,50		Umsatzsteuerzahlung für 2001
Euro 2.762,19		Neutrale Aufwendungen (Zinsaufwendungen)
Euro 19.227,63		Bildung einer Rückstellung
Euro 389.821,96		Summe der Betriebausgaben

Der Verein hatte am 31.12.2002 = 359 Mitglieder (Vorjahr 350).

Die Kasse wurde am 25. April 2003 in der Geschäftsstelle (Bahnhof) durch die gewählten Kassenprüfer Jürgen Hellwig und Hans-Ludwig Mahn geprüft. Beanstandungen wurden nicht festgestellt.

Bad Bederkesa / Bremerhaven, Tag der Mitgliederversammlung

Helmut Mühlrad
- Kassenwart -

Der Kassenbericht wird einstimmig angenommen.

5. Bericht der Kassenprüfer / Entlastung des Vorstands
Herr Mahn und Herr Hellwig haben am 25.4.03 die Kassenprüfung in der Geschäftsstelle vorgenommen. Es ergaben sich keine Beanstandungen. Zahlungsbelege, Kasse und Konten waren einwandfrei geführt; die Buchungen stimmten mit den Tagesauszügen überein.
Der Vorstand wird von den Mitgliedern einstimmig entlastet.

6. Haushaltsplan für 2003
Herr Mühlrad erläutert den Haushaltsplan für 2003

Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

Haushaltsplan für das Jahr 2003

****

Geplante Einnahmen des Rechnungsjahres:

Fahrbetrieb / Fahrkartenverkauf	Euro	50.000,--
Spendenzahlungen allgemein	Euro	20.000,--
Mitgliedsbeiträge	Euro	13.000,--
Zuschüsse	Euro	47.000,--
Verkauf von Werbeträgern	Euro	3.000,--
ABM-Zuwendungen / Lohnfortzahlung	Euro	175.000,--
sonstige Positionen	Euro	2.000,--
Auflösung der in 2002 gebildeten Rückstellung	Euro	19.000,--
Einnahmen aus Gastronomiebetrieb	Euro	6.000,--
Summe der geplanten Einnahmen:	Euro	335.000--

Geplante Ausgaben des Rechnungsjahres:

Lohn-und Lohnnebenkosten incl. Finanzamt	Euro	175.000,--
Berufsgenossenschaft	Euro	2.000,--
Aufwand Bahnhof	Euro	14.000,--

Aufwand für Fahrzeuge	Euro	18.000,--
Aufwand für die Strecke	Euro	20.000,--
Aufwand für die Werkstatt	Euro	5.000,--
Einkauf von Werbeträgern	Euro	1.500,--
Zinsaufwand (Darlehen und Girokonten)	Euro	2.000,--
Kosten der Vereinsverwaltung	Euro	8.000,--
Druck und Versand der Mitteilungen	Euro	1.500,--
diverse sonstige Aufwendungen	Euro	2.000,--
Versicherungen	Euro	3.200,--
Aufwand für Gastronomiebetrieb	Euro	2.500,--
Investitionen	Euro	19.000,--
Summe der geplanten Ausgaben	Euro	293.700--
Zuführung in die Rücklage	Euro	41.300,--
	Euro	335.000,--

Bad Bederkesa, / Bremerhaven, Tag der Mitgliederversammlung

Helmut Mühlrad
- Kassenwart -

Der Haushaltsplan wird einstimmig angenommen.

7. Vorstandswahlen
Gemäß Satzung steht der Vereinsvorsitzende zur Wahl. Es wird Wiederwahl vorgeschlagen; weitere Vorschläge gibt es nicht. Von der Mitgliederversammlung wird Wilfried Habenicht einstimmig zum Vorsitzenden wiedergewählt. Er nimmt die Wahl an.

8. Wahl der Kassenprüfer
Herr Hellwig ist noch für ein weiteres Jahr als Kassenprüfer tätig. Als zweiter Kassenprüfer wird Herr Burghard vorgeschlagen und bei einer Enthaltung von der Mitgliederversammlung gewählt. Herr Burghard nimmt die Wahl an.

9. Anträge, Anfragen und Mitteilungen

Das vollständige Protokoll der 14. Ordentlichen Mitgliederversammlung kann in der Geschäftsstelle eingesehen werden.

Hans-Wolfgang Harden

Einmal nach Fretzdorf und zurück

Oder: Wie eine signaltechnische Rarität nach Bederkesa kam

Mechanisch betriebene Formsignale, Weichen, Riegel und Schranken, Drahtzugleitungen und Rollen, Spanngewichte, Stellhebel und -winden, alles das gehört langsam aber sicher auf die Liste der vom Aussterben bedrohten Arten bei der Eisenbahn. Für viele Museumsbahnen -so auch für uns- Grund genug, sich rechtzeitig mit einem Vorrat an Exponaten dieser alten Sicherungstechnik einzudecken.

Für ein Museum ist es immer ein Idealfall, wenn Ausstellungsstücke in ihrer ursprünglichen Verwendungsweise in Betrieb gezeigt werden können. So gibt es bei uns schon seit längerer Zeit Überlegungen, im Bahnhof Bederkesa zwei Ausfahrsignale aufzustellen. Diese sind ebenso wie Spannwerke, Rollen und Drahtzugleitungen vorhanden, auch Stellhebel und eine kleine Hebelbank mit den entsprechenden Einrichtungen gibt es. Aber die Bedienelemente gehören normalerweise in einen Dienstraum, und der ist bei uns zwar vorhanden, aber durch die Geschäftsstelle "blockiert". Selbst wenn das nicht so wäre, würden die Bedientätigkeiten vom Betrachter, der draußen stünde, nur schwer zu sehen (und zu verstehen) sein.

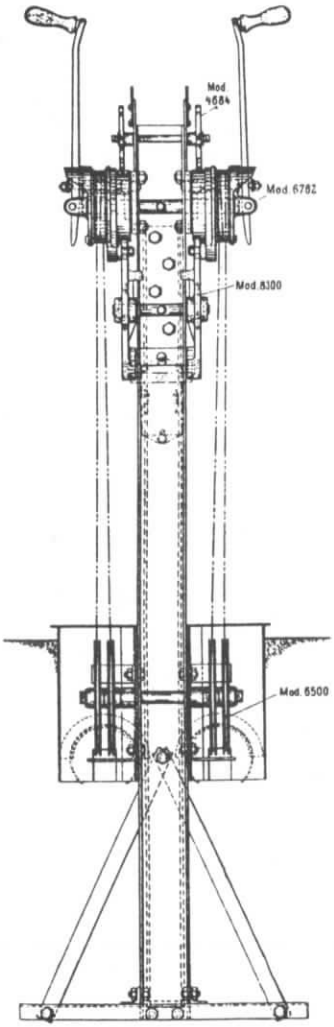
Bekannt ist, daß es Signalstellböcke gegeben hat, die bei einfachen Betriebsverhältnissen im Freien aufgestellt waren. Wenn man so eine -immer schon seltene- Einrichtung besäße, wäre eine in ihrer Arbeitsweise leicht nachzuvollziehende schlüsselabhängige Signal-Stellvorrichtung darstellbar.

In einer Publikation entdeckte ich tatsächlich ein Foto vom Bahnhof Radensleben, das eine solche Signalwinde zeigte. Die Nachfrage bei unserem Vereinsmitglied, dem Gesamtprojektleiter von DB-Projekt Bau im Projektzentrum Schwerin, Dipl.-Ing. Uwe Strohschein, ergab jedoch, daß diese Anlage nicht mehr zur Verfügung stünde. Aber man soll die -wenn auch geringe- Hoffnung ja nie aufgeben...

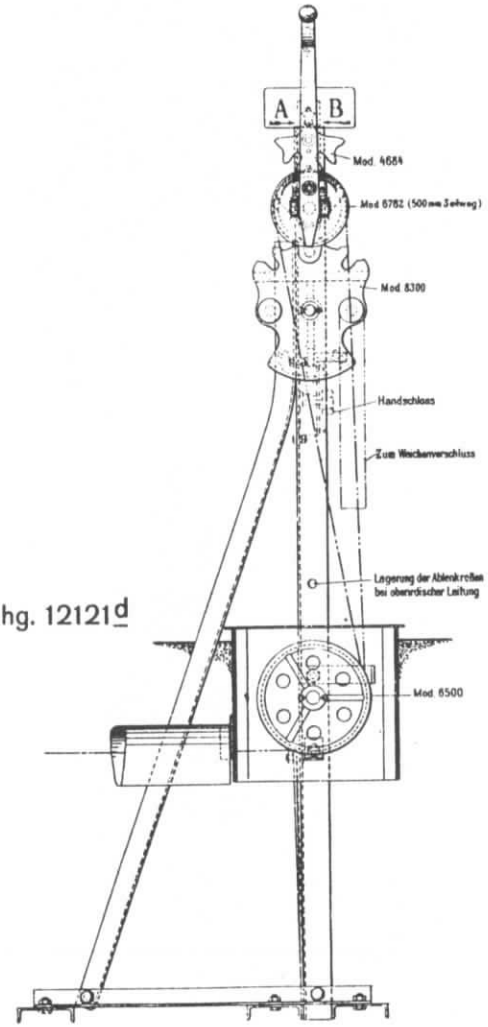
Ende vorigen Jahres erreichte mich die Nr.4 / 22. Jg. der Zeitschrift "Das Flügelrad, Mitteilungen der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V. und der Touristik-Eisenbahn Lüneburger Heide GmbH." Darin befand sich ein Beitrag von Manfred Buttgereit, der mich kaum glauben ließ, was ich da las: "Signalstellböcke in Brandenburg." "Es gibt", so schreibt Buttgereit, "bei der DB...auch heute noch mindestens einen Bahnhof, in dem diese Uralttechnik aktiv Verwendung findet. Es handelt sich um den Bahnhof Herzberg (Mark), an der Strecke Löwenberg-Neuruppin gelegen und knapp 50 km in nordwestlicher Richtung von Berlin entfernt. ... Begibt man sich aus unserer hochtechnisierten Welt im Zeitalter von Satellitentechnik und moderner Computer-Technologie auf das Gelände des Bahnhofs..., so hat man den Eindruck, eine Zeitmaschine bestiegen zu haben und in die Zeit um 1900 zurückgekehrt zu sein, was die dortige Leit- und Sicherungstechnik betrifft."

Zeichnung des Signalstellbocks aus "Einzelbauarten der Weichen- und Signalstellerei", Katalog der Fa. Max Jüdel & Co, Braunschweig, 1912
Sammlung H.-W. Harden

Signalstellbock

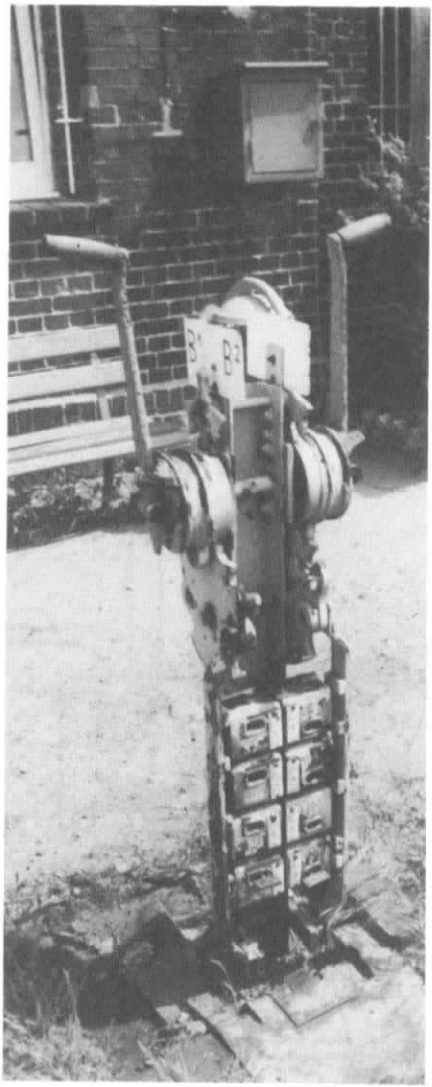


Zchg. 12121d





Eisenbahnsignal-Bauanstalt
Max Jüdel & Co., Akt.-Ges.
Braunschweig



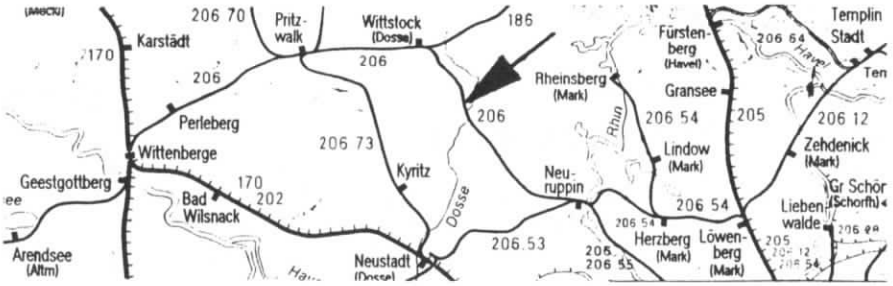
Nach einer Beschreibung des Signalstellbocks und der Schilderung der "teilweise aufwendigen betrieblichen Handlungen" schließt der Artikel: "Im Bahnhof Fretzdorf (zwischen Neuruppin und Wittstock) kann man übrigens noch einen seit vielen Jahren stillgelegten Signalstellbock gleichen Typs bewundern. Dieser ist, obwohl er keine Blechabdeckung besitzt, allerdings in einem recht ordentlichen Zustand. Es verwundert, daß sich offenbar noch kein Museum, Verein u.s.w. dafür interessiert hat."

Von wegen! Das ist genau das, was wir suchen, und das bringt uns ja nun richtig auf Trab! Anruf bei Uwe Strohschein. Der fährt nach Fretzdorf, fotografiert das gute Stück und holt beim zuständigen "Signalesen" die Genehmigung ein, die betagte Winde bergen zu dürfen. Antwort: "Wenn's einem guten Zweck dient.."

Für Samstag, den 17. Mai, rüsten wir dann die "Expedition" aus. Unsere beiden ABM-Mitarbeiter Hassan Khamis und Anatolij Schander beladen unseren Bus mit den nötigen Gerätschaften, nachdem beide Rückbänke ausgebaut sind. Hassan ist zwar etwas skeptisch, ob man dem VW-Oldie die lange Fahrt bis vor die Tore Berlins noch zumuten soll, aber Anatolij, wie immer grenzenlos optimistisch, sieht keine Probleme. (Er sollte recht behalten). Ich fahre separat, um Uwe Strohschein aus Schwerin abzuholen.

Mittags in Fretzdorf. Ein kleiner Landbahnhof abseits des Ortes. Er hat mal bessere Tage gesehen, ist aber noch besetzt. Eine Schrankenanlage wird per Hand bedient. Kommt ein Zug, tritt die Fahrdienstleiterin mit roter Mütze und Befehlsstab auf den Bahnsteig, um den Durchfahrauftrag zu signalisieren.

Unter den verwunderten Blicken der Diensthabenden sowie des pensionierten ehemaligen Bahnhofsvorstehers und seiner Frau, die oben im Bahnhofsgebäude wohnen, beginnen Hassan, Anatolij und Uwe sogleich mit dem Ausgraben der Signalwinde. Der märkische Sandboden bietet auch keinen nennenswerten Widerstand. Zwischen den Pfosten der Winde findet sich in der Erde eine 5-Pfennig-Münze mit Hakenkreuzsymbol, was die Aussage des alten Stationsvorstehers



bestätigt, die Winde sei in den dreißiger Jahren aufgestellt worden.
Obwohl der Stellbock einschließlich Erdfuß mit einer Gesamtlänge von 2,65 m gut in den Bus gepaßt hätte, ist er doch sehr schwer und unhandlich, so daß wir den Erdfuß abflexen. In zwei Teile zerlegt, trifft die Signalwinde aus Fretzdorf am Abend wohlbehalten in Bederkesa ein.
Jetzt können die Restaurierungsarbeiten beginnen. Irgendwelche Teile müssen nicht ersetzt werden, da die Winde voll funktionstüchtig und komplett ist. Sie wird künftig zur Bedienung der beiden Ausfahrsignale draußen auf dem Hausbahnsteig des Bahnhofs Bederkesa vor dem "Dienstraum" stehen und zusammen mit unserem Spindelläutewerk ein einmaliges Ensemble bilden.
Ein Dankeschön an alle, die bei der "Rettung" des Veteranen aus Brandenburg tatkräftig mitgeholfen haben. Und ein Dankeschön an Herrn Buttgereit, der mit seinem entscheidenden Hinweis das alles erst möglich gemacht hat!



Bahnhofsgebäude Fretzdorf an der Strecke Neuruppin-Wittstock. Denkt man sich die Satelliten-Schüssel und anderes "modisches Beiwerk" auf dem Bahnsteig weg, könnte das Bild auch vor 20, 50 oder 70 Jahren entstanden sein. Ganz links die Signalwinde.
Foto: H.-W. Harden

Günter Waßmann

Das mittlere Erzgebirge - ein Reiseziel (nicht nur) für Eisenbahnfreunde

Im letzten Jahr hatten meine Lebensgefährtin Ute und ich beschlossen, unseren Urlaub in Deutschland zu verbringen. Die Wahl des Reiseziels fiel auf das mittlere Erzgebirge - die Region zwischen Chemnitz, Freiberg und der Grenze nach Tschechien.

Als Feriendomizil hatten wir uns über das Internet ein kleines Hotel in der Nähe von Wolkenstein ausgesucht. Wolkenstein - bei diesem Namen werden viele Eisenbahnfreunde bereits hellhörig. Genau: Wolkenstein war der nördliche Endpunkt und Übergabebahnhof der 23 km langen Schmalspurstrecke nach Jöhstadt, die in den achtziger Jahren nach der Betriebseinstellung rigoros abgerissen wurde.

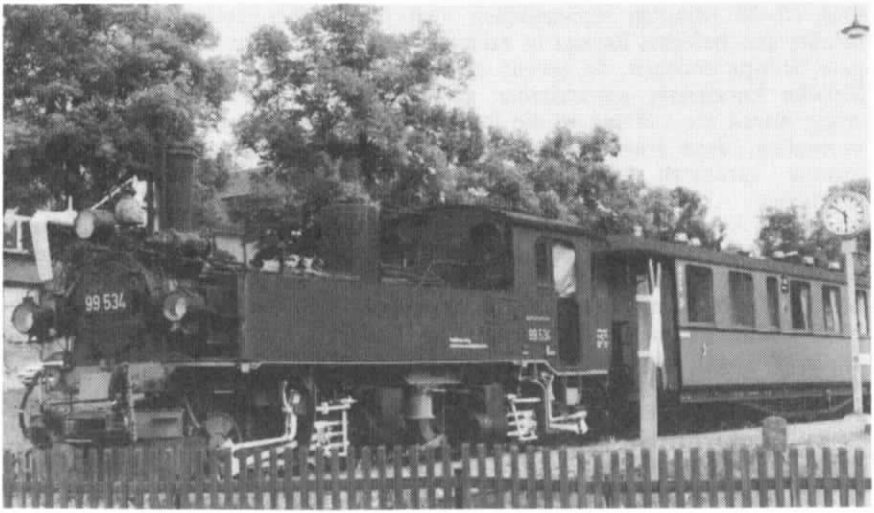
Nach dem Bezug unseres Zimmers führte uns der erste Weg in den Ort Wolkenstein. Da die Stadt Wolkenstein hoch auf einem Berg liegt, mussten wir zunächst hinter dem Hotel einen steilen Anstieg bewältigen. Nach einer kurzen Ortsbesichtigung gingen wir auf der anderen Seite des Berges über einen treppenähnlichen Weg hinab zum Bahnhof.

Am Bahnhof Wolkenstein erinnert nichts mehr an den früheren Schmalspurbetrieb. Im Sommer 2002 ruhte auch der Normalspurbetrieb auf der Strecke Chemnitz-Annaberg-Buchholz wegen Umbau und Sanierungsarbeiten, sodass der Bahnhof einen trostlosen Eindruck machte. Von Interesse ist dort das "Wolkensteiner Zughotel", eine Sammlung ehemaliger DR-Schlaf- und Speisewagen, die direkt an der B 171 als Hotel, Restaurant- und Imbisswagen fungieren. Auf einem Abstellgleis auf der anderen Seite des Bahnhofs stehen weitere Wagen für eine Erweiterung bereit.

Am nächsten Tag machten wir uns auf den Weg nach Chemnitz. Nach einem Bummel durch die City wollten wir das Museums-Bw Chemnitz-Hilbersdorf besuchen. Nach längerer Suche fanden wir endlich ein kleines Schild "Eisenbahnmuseum". Der Weg führte über einen Hinterhof und vorbei an unzähligen Kleingärten. Nach cà 2 km waren wir endlich am Ziel. Einen Parkplatz gesucht und dann auf zum Tor: verschlossen ! Ein kleines Schild am Zaun gab Auskunft: "Aus technischen Gründen bis auf weiteres geschlossen". Das war ja wohl nichts! Also ein neues Ziel gesucht. Über die Autobahn ging es nach Lichtenstein in die dortige "Miniwelt". Die "Miniwelt" zeigt eine Sammlung von bekannten Bauwerken aus Deutschland und aller Welt im Maßstab 1:20. Zu sehen gibt es u.a. den Eiffelturm, das Atomium in Brüssel, zahlreiche Kirchen, Leuchttürme, den Berliner Fernsehturm am Alexanderplatz, das Schiffshebewerk Niederfinow usw. An zahlreichen Modellen lassen sich Funktionen wie z.B. Glockengeläut einschalten. Auf einem Teich werden Schiffsmodelle vorgeführt. Auch eine Gartenbahn mit mehreren Strecken zieht sich durch das Gelände.

Auf dem Rückweg nach Wolkenstein besuchten wir das Berbaumuseum in Oelsnitz / Erzgebirge, eines der seltenen ehemaligten Steinkohlenbergwerke in der ehemaligen DDR. Auf dem hervorragend restaurierten Gelände befindet sich eine sehenswerte Ausstellung über den Kohlebergbau in dieser Region. Bei einer Führung kann man den Ausblick vom 50 m hohen Förderturm sowie einen

Besuch "unter Tage" genießen. Im Freigelände ist u.a. eine Dampflok der Baureihe 52 sowie ein mit Kohle beladener Güterwagen der Gattung Eaos zu sehen, mit dem die Funktion der Spillanlage zum Verziehen der Waggons dargestellt wird.



Auf der Weiterfahrt kamen wir in das kleine Städtchen Geyer. In Geyer steht auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände ein verkehrshistorisches Denkmal: eine Lok der berühmten Baureihe Sächs. IV K (Bauart Meyer) mit je einem Pack- und Personenwagen, dazu Signal und Läutewerk. Auch der alte Lokschuppen des Bahnhofs Geyer ist erhalten geblieben und erinnert an den wichtigen Abzweigbahnhof im sogenannten Thumer Netz.
Am nächsten Tag wollten wir nun aber endlich richtig Eisenbahn erleben. Also auf nach Cranzahl und mit der Fichtelbergbahn hinauf nach Oberwiesenthal, der höchstgelegenen Stadt Deutschlands. Auch in Cranzahl, in früherer (DDR-) Zeit sogar mit Schnellzügen von Berlin aus zu erreichen, ruht momentan der Normalspurbetrieb, sodass die Fichtelbergbahn nur mit dem Auto besucht werden kann. Im Bahnhofsgebäude befindet sich ein gut sortiertes Andenkengeschäft, das auch die Fahrkarten für die Schmalspurbahn verkauft. Die Züge der Fichtelbergbahn fahren auf der bei sächsischen Schmalspurbahnen üblichen Spurweite von 750 mm. Die Fichtelbergbahn wurde im Jahre 1998 privatisiert und firmiert als BVO Fichtelbergbahn unter der Regie eines regionalen Busbetriebes. Alle Reisezüge werden von Dampfloks der Baureihe 99.77 gezogen. Die Strecke führt lange in Sichtweite entlang der deutsch-tschechischen Grenze. Direkt vor dem Bahnhof Oberwiesenthal wird der Hüttenbach-Viadukt (23 m hoch) überquert, der als Stahlkonstruktion ausgeführt ist. Am Bahnhof Oberwiesenthal befinden sich die Lokbehandlungsanlagen der Bahn. Der Lokschuppen wurde vor kurzem abgerissen und wird neu gebaut. Wartungs- und Reparaturarbeiten wurden z.Z. unseres Besuches in einem containerähnlichen Gebäude durchgeführt.

In Oberwiesenthal lohnt ein Bummel durch das Ortszentrum mit seinen zahlreichen Geschäften und Gaststätten. Eine Fahrt mit der Seilbahn oder mit dem Sessellift auf den Fichtelberg (1.214 m hoch) ist bei schönem Wetter fast schon ein Muss.
Während der Rückfahrt hinunter nach Cranzahl zog ein Gewitter auf. Innerhalb von 15-20 Minuten verwandelten sich die Gräben entlang der Bahnstrecke infolge des heftigen Regens in reißende Gewässer. Unser Zug musste zwei längere Stopps einlegen, da bereits in dieser kurzen Zeit Schlamm und Geröll die Strecke kurzfristig unpassierbar gemacht hatten. Der starke Regen gelangte sogar durch die Lüftung in die Innenräume der Waggons. Man konnte sich gut vorstellen, dass stundenlange Regenfälle dieser Art ganze Bahnstrecken vollständig zerstören können, wie erst wenige Wochen vorher in Sachsen geschehen.
Einen Tag später stand der Besuch des Schmalspurmuseums in Rittersgrün sowie das Museum des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde (VSE) in Schwarzenberg auf unserem Programm.
Bei der Fahrt nach Schwarzenberg kamen wir auch durch Markersbach. Die seit 1997 stillgelegte Bahnstrecke zwischen Annaberg-Buchholz und Schwarzenberg beschreibt dort zur Überwindung des Höhenunterschiedes von 140 m eine große Kehrschleife, um anschließend das Tal oberhalb der Ortschaft mit einem markanten, 237 Meter langen und 37 Meter hohen Stahlviadukt zu überqueren.

Auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes wurden wir nach der Zahlung eines kleinen Obulusses von einem weiblichen Vereinsmitglied durch den Lokschuppen sowie über das weitere Vereinsgelände des VSE geführt. Bereitwillig wurden uns alle Fragen beantwortet sowie die Türen einiger interessanter Fahrzeuge geöffnet.

Im Schwarzenberger Lokschuppen stehen u.a.:

Dampflok 94 1205	(sächs. XI / Sächs. Maschinenfabrik, Chemnitz / Baujahr 1923 / mit Gegendruckbremse für den Steilstreckenbetrieb in Eibenstock)
Dampflok 44 351	(Borsig, Henningsdorf / Baujahr 1941)
Dampflok 86 049	(Borsig, Henningsdorf / Baujahr 1932)
Dampflok 58 3049	(pr. G 12 / Hanomag, Hannover / Baujahr 1920)
Dampflok 50 3616	(Schichau, Elbing / Baujahr 1940 / betriebsfähig)
Dampflok 52 8183	(Henschel, Kassel / Baujahr 1943)

Außerdem sind in Schwarzenberg diverse (Klein-) Dieselloks sowie verschiedene Reisezugwagen zu bewundern, darunter auch einer der seltenen Heizkesselwagen für die Beheizung von Reisezügen unabhängig von der Lokheizung. Die Schwarzenberger Reisezugwagen der Gattungen Bgh, Bghw, BDghws und Wgr befinden sich in einem hervorragend restaurierten Zustand und werden für Dampfsonderzüge im Stil der 70er Jahre eingesetzt.
Die Weiterfahrt nach Rittersgrün führte etliche Kilometer entlang der Bahnstrecke Schwarzenberg - Johanngeorgenstadt (früher mal die Hausstrecke des VSE). Im Sommer 2002 ruhte auch hier der Eisenbahnverkehr auf der nach Tschechien (Karlovy Vary / Karlsbad) führenden Strecke.

Der Bahnhof Oberrittersgrün, früher Endpunkt der aus Grünstädtel an der Regelspurstrecke Schwarzenberg - Annaberg-Buchholz kommenden Schmalspurstrecke (750 mm), ist beinahe komplett erhalten geblieben. In den Räumen des Empfangsgebäudes werden Einrichtungsgegenstände aus früherer Zeit (Fahrkartenausgabe, Kanonenofen, Spucknapf u.s.w.) sowie Bilder und Unterlagen aus der Zeit des laufenden Betriebes gezeigt. Auf dem Güterboden werden wechselnde Ausstellungen durchgeführt. In einem am Hausbahnsteig stehenden Zug wird die Geschichte der Schmalspurbahnen in Sachsen in Wort und Bild dargestellt. Im Bahnhofsgelände stehen viele weitere Schmalspurfahrzeuge (u.a. ein sächsischer Postwagen aus dem Jahr 1892).
Im ebenfalls erhalten gebliebenen Lokschuppen des Endbahnhofs steht mit Lok 99 579 eine Vertreterin der für die Schmalspurbahnen in Sachsen typischen Baureihe IV K. Im Lokschuppen ist außerdem eine HO-Modellbahnanlage sowie ein Verkaufsraum für Andenken und Informationsmaterial untergebracht.
Auf der Rückfahrt nach Wolkenstein besuchten wir das "Modellbahnland Erzgebirge" in Schönfeld-Wiesa in der Nähe von Annaberg-Buchholz. Auf 750 m² werden dort in Form einer Spur 1- / 1e-Anlage die Schmalspurstrecken Cranzahl - Oberwiesenthal und Wolkenstein - Jöhstadt sowie Ausschnitte der Normalspurstrecken um Annaberg-Buchholz im Zeitraum um 1980 dargestellt, nach eigenen Angaben die größte Spur 1-Anlage Europas. Der Betrieb auf der Anlage ist wirklich interessant, u.a. wird auch die Rollwagenbeladung in Wolkenstein dargestellt.
Am Wochenende war Dampfbetrieb auf der Preßnitztalbahn Jöhstadt - Steinbach angesagt. Dieses Ereignis durften wir uns natürlich nicht entgehen lassen, zumal zeitgleich auf dem Marktplatz von Jöhstadt auch ein Oldtimer-Treffen von PKW und LKW stattfinden sollte. Nach dem vollständigen Abriss Mitte / Ende der achtziger Jahre wurden in den Jahren nach der Wende vom Verein "IG Preßnitztalbahn e.V." nach und nach cà 8 km der ehemals 23 km langen Strekke nach Wolkenstein wieder aufgebaut. Der Verein besitzt neben Personenwagen aller Klassen und diversen historischen Güterwagen auch drei Lokomotiven der bereits mehrfach erwähnten Baureihe IV K. Häufig sind auch Gastlokomotiven auf der Museumstrecke zu sehen.

Bei unserem Besuch wurde der Zug von Lok 99 1590-1 (Baujahr 1913 / Sächs. Maschinenfabrik Chemnitz) gezogen. Da der Zug überwiegend für Reisegruppen reserviert war, nahmen wir in einem Wagen 4. Klasse (Holzbänke) Platz.

Jeder **2.** *Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!*



Zur allgemeinen Erheiterung bestieg am Haltepunkt "Forellenhof" ein ABV (Abschnittsbevollmächtigter) der Volkspolizei der DDR in voller Montur (Uniform, Dienstwaffe, Winkstab, Megaphon) den Zug. Trotz der markigen Ausrufe: "Grenzgebiet! Filmen und Fotografieren verboten!" wurden sofort die Kameras gezückt, worauf der "Beamte" umgehend mit dem Ausfüllen von Verwarnungsformularen begann.
Nach dem Wasserfassen der Lokomotive am Steinbacher Wasserhaus konnte alsbald die Rückfahrt beginnen. Kurz nach der Abfahrt wurde ich vom AVB aufs Korn genommen: "Grenzgebiet, Ihren Ausweis bitte! Ah, Sie kommen aus der BRD. Wie sind Sie eingereist, Bahn oder PKW? Gab es Probleme bei der Einreise? Urlaub oder Privatbesuch? Wo sind Sie untergebracht? Sind Sie mit der Unterkunft zufrieden?"
Natürlich wurde der Spaß von mir mitgemacht, und mit einem "weiterhin guten Aufenthalt in der Deutschen Demokratischen Republik" suchte der Polizist sein nächstes Opfer.
Nach kurzem Fußmarsch über die allerdings sehr steil ansteigende Straße vom Bahnhof in die Ortsmitte von Jöhstadt besuchten wir das an diesem Wochenende stattfindende Oldtimer-Treffen auf dem Marktplatz. Hier waren diverse gut restaurierte LKW und Zugmaschinen sowie auch einige PKW aus der DDR-Zeit zu bewundern. U.a. war auch die Tatra-Zugmaschine aus dem Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf ausgestellt, die für den Transport des Culemeyers vorgehalten wird.
Am Sonntag besuchten wir die Miniaturanlage "Klein-Erzgebirge" im Städtchen Oederan, gelegen zwischen Chemnitz und Freiberg. Im Maßstab 1:25 sind hier die schönsten und interessantesten Bauwerke des Erzgebirges nachgebaut worden.
Nach dem Rundgang durch die Ausstellung ein Anruf beim Sächsischen Eisenbahnmuseum in Chemnitz. Nach der Auskunft: "Ja, das Museum ist wieder geöffnet," machten wir uns sofort auf den Weg. Dort angekommen, erfuhren wir auch den Grund der vorübergegangenen Schließung: Bei einem Rangierunfall am vorherigen Wochenende sind drei Dampflokomotiven schwer beschädigt sowie drei Begleitwagen völlig zerstört worden.
Das Sächsische Eisenbahnmuseum nutzt die kompletten Anlagen des ehemaligen

Bahnbetriebswerks Chemnitz-Hilbersdorf inklusive zweier Rundschuppen, Werkstätten, Kohlehochbunker u.s.w.
In den beiden Schuppen stehen u.a. folgende Lokomotiven:

Dampflok 19 017 ("Sachsenstolz" / Sächs. Maschinenfabrik, Chemnitz / 1922)
Dampflok 24 004 (Schichau, Elbing / 1928)
Dampflok 38 205 ("Sächs. Rollwagen" / Sächs. Maschinenfabrik, Chemnitz / 1910)
Dampflok 41 1225 (Henschel, Kassel / 1940)
Dampflok 43 001 (Henschel, Kassel / 1926)
Dampflok 44 1338 (Krupp, Essen / 1942)
Dampflok 50 3628 (Maschinenfabrik Esslingen / 1942)
Dampflok 50 3648 (Krupp, Essen / 1941 / betriebsfähig)
mehrere Dampfloks der Baureihe 52
Dampflok 58 261 (bad. G 12 / MBK, Karlsruhe / 1921)
Dampflok 86 001 (MKB, Karlsruhe / 1928)

Diesellokomotiven der DR-Baureihen V 15, V 23, V 60, V 100, V 200, V 180

Ellok 242 002 (LEW, Henningsdorf / 1962)
Ellok E 44 045 (Kraus-Maffei / Siemens / 1935)

Außerdem sind diverse Klein-, Schmalspur-, Industrie- und Feldbahnlokomotiven zu sehen.
Im Außengelände des Museums ist der restaurierte Kohlehochbunker aus dem Jahre 1956 zu bewundern. Ein Blickfang ist auch der Culemeyer-Straßentrans-





porter, beladen mit einem historischen Kesselwagen. Ein solches Ausstellungsstück wäre doch auch in Bad Bederkesa denkbar, da alle nötigen Komponenten vorhanden sind. (*Ist auch geplant. D. Red.*)
Neben unseren Besuchen bei der Eisenbahn standen während unseres Urlaubs natürlich auch andere Sehenswürdigkeiten auf dem Programm. So besuchten wir den bekannten Spielzeug- und Holzschnitzerort Seiffen, in dem angesichts von Weihnachtsmännern und Engeln scheinbar immer Weihnachten ist. Am Rande von Seiffen befindet sich aber auch ein interessantes Freilichtmuseum, das die Armut der Bevölkerung in früherer Zeit belegt. Der Besuch einer Modellbahnschau durfte aber auch in Seiffen nicht fehlen.
Auch besuchten wir das Schaubergwerk "Tiefer Molchner Stolln" in Probershau nahe Marienberg sowie das Technische Denkmal "Frohnauer Hammer", ein historisches Hammerwerk in Frohnau, einem Stadtteil von Annaberg-Buchholz. Im Gelände des oberhalb des Ortsteils gelegenen Feierabendheims "Louise-Otto-Peters" befindet sich eine ausgedehnte Gartenbahnanlage nach Motiven der Selketalbahn.
Spaziergänge mit Besuch des Schlosses Wolkenstein sowie des Kurparks im nahegelegenen Thermalbadeort Warmbad rundeten einen gelungenen Urlaub ab.

Alle Fotos Waßmann

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 Museusmbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V. 174 Seiten mit zahlreichen Fotos, Zeichnungen und Karten. Euro 5,-.
Zu beziehen in der Geschäftsstelle.

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

Jeder **2.** *Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!*

Termine

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

Gruppe Museum und Archiv
Zur Zeit keine Arbeiten, da das Archiv zum Umbau / Erweiterung vorgesehen ist.

Arbeitseinsätze für alle Mitglieder
Jeweils am 2. Samstag im Monat, ab 8 Uhr
Wichtig: Immer am Tag vorher Arbeistprogramm und Einsatzort telefonisch erfragen bei:
H.-W. Harden, 04705 / 393
Konrad Keim, 04704 / 719

Fahrzeuggruppe
Information bei Heinz Bullwinkel, 0471 / 84590

Bitte vormerken:

Dampf im September

Zu Gast werden bei uns die Halberstädter Dampflok 50 3708-0 und der Doppelstockzug des Vereins zur Förderung des Eisenbahnmuseums Vienenburg e.V.sein.
Folgendes Programm ist vorgesehen:
Sonntag, 14.9., normaler Regelfahrtag auf der Museumsbahn
Sonntag, 28.9., normaler Regelfahrtag auf der Museumsbahn
zusätzlich Samstag, 27.9., Fahrtag auf der Museumsbahn nach gleichem Fahrplan wie an den Sonntagen.
Es gelten an allen drei Tagen die normalen Fahrpreise.
Sonderfahrten:
Samstag, 20.9.: Fahrt von Brh.-Hbf zum Bahntag nach Bremen-Sebaldsbrück
Sonntag, 21.9.: Fahrt durch das Elbe-Weser-Dreieck Bremerhaven - Bremervörde - Stade - Cuxhaven - Bremerhaven.
Beide Sonderfahrten mit 50 3708-0 und dem Doppelstockzug.
Preise und Fahrplan standen bei Redaktionsschluß noch nicht fest. Bitte Tagespresse und Internetseiten der Museumsbahn beachten!