Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

sowie der BSW - Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

15. Jahrgang November 2005

90



Zum Titelbild:
Lok 99 794 vor dem Zug nach Oberwiesenthal im Bf Cranzahl (siehe den Reisebericht von Günter Waßmann über die diesjährige Museumsbahn-Exkursion)
Foto: H.-W. Harden

Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

Vorstand:
- Wilfried Habenicht (Vorsitzender) 04745 / 7557
- Hans-Wolfgang Harden (Stellv. Vorsitzender) 04705 / 393
- Konrad Kelm (Stellv. Vorsitzender, zugl. Vertreter der Gemeinde Drangstedt) 04704 / 719
- Günter Waßmann (Kassenführer) 0471 / 291956
- Rolf Lenk (Schriftführer) 04745 / 6389
- Uwe Kühne (Vertreter des Landkreises Cuxhaven) 04721 / 662438 (Kreish.)
- Wilhelm Zimmermann (Vertreter der Stadt Langen) 04743 / 937145 (Rath.)

Beirat: BSW-Gruppe "Das Stellwerk", Bremerhaven

Geschäftsstelle: Sigrun Prüter, Karin Freyer
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

Mitgliedsbeiträge jährlich :Einzelpersonen 41,- , Familien 56,- , Firmen, Vereine, öffentliche Träger o.ä. 61,-.

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 oder 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

Kohl- und Pinkel-Tour des Vereins

Sonntag, 26. Februar 2006

"Moorkate" Brh.-Reinkenheide

Höllenhammsweg

11.30 Uhr Treffen am Lokal zur Wanderung

13.00 Essen, Preis 12,50,-



Anmeldungen ab sofort in der Geschäftsstelle (04745 / 7169) mit Anzahl der Personen.

Muscumsbahn-Exkursion 2006

Usedom

Die Reise ist ausgebucht. Sollten sich noch Interessenten finden, gibt es eine Nachrücker- und Warteliste. Bitte schnell bei Gisela Harden melden! 04705/393

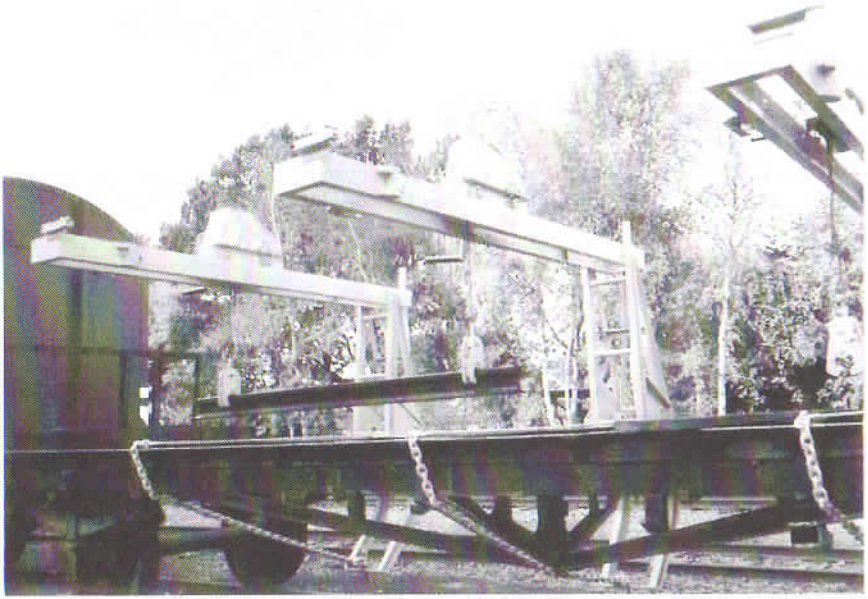
Aktuell

- 32 Seiten stark ist die Neuauflage unserer Werbebroschüre "Zugfahren wie in den 50ern". Nachdem die 1. Auflage in dieser Saison ganz schnell ausging, hat die campaneros Werbeagentur Bremerhaven das Heftchen neu gestaltet. Der redaktionelle Text blieb bis auf geringfügige Änderungen erhalten, die Werbung ist zum Teil neu. Wir hoffen, mit der Auflage von 20.000 Stück nun wieder ein Weilchen auszukommen.

- An der Brücke über die Große Beek haben wir erhebliche Sicherungsmaßnahmen durchführen müssen. Seit Jahren ist die Brücke Treffpunkt von Kindern und Jugendlichen, die dort spielen und Unsinn treiben. Wir mussten jetzt handeln, weil die Böschung an einigen Stellen so stark beschädigt war, dass eine Betriebsgefahr hätte entstehen können. Durch Verbaue aus Doppel-T-Trägern, Holzbohlen und Füllmaterial sind die Schäden behoben und weitere nicht zu erwarten. Zwei Tage Baggereinsatz und erhebliche Muskelkräfte waren nötig.

- Fünf nicht mehr brauchbare Weichen, für die die Schwellensätze fehlten oder verrottet waren, haben wir an unseren Schrotthändler abgegeben.

- Da haben wir uns alle erstmal nachdenklich am Kopf gekratzt! Bei Aufräumarbeiten am Bahnhof Bederkesa kamen mysteriöse Teile zutage: Ketten, Stangen, Drahtseile, Kurbeln, drei kleine, mit spurkranzbewehrten Rädern versehene Laufkatzen und eigenartige Stahlkonstruktionen, Baujahr 1960. Wir entdeckten, dass am Ende der Drahtseile bewegliche Klauen angebracht waren, die in geschlossenem Zustand die Form eines Schienenprofils zeigten. Da die Drahtseile wiederum über Kabeltrommeln in den Laufkatzen aufgewickelt waren, wurde uns klar, dass die Teile etwas mit dem Auf- und Abladen von Schienen zu tun haben mussten. Aber alles lag auseinander. "Laß uns mal fummeln," sagten unsere Arbeiter, Stolz zeigten sie am nächsten Tag, was sie zusammengesetzt hatten, nämlich drei Geräte - besser gesagt ein dreiteiliges Geräteensemble - zum Schienenverladen auf einem Flachwagen zu montieren. Ein solcher Wagen war bei den nicht-betriebsfähigen Fahrzeugen vorhanden, und in wenigen Tagen waren alle Teile neu gestrichen und das Verladegerät aufgebaut. Jetzt kommt noch ein Holzfußboden auf das Wagengestell, und dann ist wieder ein Hingucker entstanden, der bei einer Museumsbahn ziemlich einmalig sein dürfte.



Gerät zum Auf- und Abladen von Schienen, provisorisch aufgebaut. Der Flachwagen muss noch hergerichtet werden.
Foto: H.-W. Harden

- Dringend notwendig war es, vor Wintereinbruch alle Holzteile des Bahnhofs in Bederkesa (Bahnsteigvordach, Fachwerk und Türen des Güterschuppens, Holz der Dachüberstände) neu zu streichen. Dafür konnten wir ein preisgünstiges Rollgerüst ausleihen und alle Arbeiten bei gutem Wetter erledigen. Für die nächsten Jahre kann sich das Bahnhofsgebäude wieder sehen lassen!

Aufruf zur Spende

Auch wenn wir – wie berichtet – jetzt eine um etwa 20.000,– Euro günstigere Lösung für die Instandsetzung der V 36 134 gefunden haben, bleibt die dringende Bitte an alle Mitglieder, Freunde und Förderer der Museumsbahn bestehen:

Helft bei der Wiederinbetriebnahme unserer V 36!

Jede Spende ist willkommen!

Spendenkonto: KSK Wesermünde-Hadeln

BLZ 292 501 50, Konto 110 007 336 Stichwort V 36

Und nicht vergessen: Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn !

4. Blatt zu Nr. 52 der „Neuhaus-Ostener Zeitung" 1901.

Eisenbahn-Fahrplan.

Gültig vom 1. Mai 1901.

Hans-Wolfgang Harden

Sommerfahrplan 1901 - Der Zugverkehr in unserer Region vor gut 100 Jahren

Als das 4. Blatt zu Nr.52 der "Neuhaus-Ostener Zeitung" 1901 mit dem Sommerfahrplan vom 1, Mai erschien, waren die Strecken von Geestemünde nach Cuxhaven und Bederkesa gerade mal 5 Jahre in Betrieb. Das vermutlich als

Hamburg-Harburg-Cuxhaven.

Stationen.	352 P.-Z. 1—4	354 P.-Z. 1—4	162 S.-Z. 1—3	1752 P.-Z. 1—3	356 P.-Z. 1—4	358 P.-Z. 1—4	360 P.-Z. 1—4	362 P.-Z. 1—4
	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.	Nachm.
Hamburg H.-Bhf. ab	—	7.42	9.06	9.50	11.03	2.32	8.22	11.15
Wilhelmsburg	—	7.52	—	10.01	11.13	2.43	8.32	11.25
Harburg H.-Bhf. ab	—	8.05	9.27	10.15	11.25	2.58	8.45	11.37
" U.-E.-B.	—	8.12	9.35	10.23	11.34	3.05	8.53	11.46
Hausbruch (Haake)	—	8.20	|	10.33	11.43	3.14	9.02	11.56
Neugraben	—	8.25	|	10.38	11.48	3.20	9.08	12.03
Buxtehude	—	8.38	9.54	10.51	12.01	3.35	9.22	12.20
Neukloster (Hedendorf)	—	8.43	|	10.57	12.07	3.41	9.28	12.27
Horneburg	—	8.51	|	11.05	12.16	3.49	9.36	12.36
Dollern	—	8.58	|	11.11	12.23	3.56	9.42	12.44
Agathenburg	—	9.03	|	11.17	12.28	4.00	9.47	12.50
Stade an	—	9.09	10.14	11.24	12.35	4.07	9.53	12.58
" ab	6.40	9.14	10.18	11.28	12.39	4.11	9.58	—
Himmelpforten	6.55	9.27	|	11.43	12.54	4.26	10.13	—
Hechthausen	7.05	9.36	|	11.53	1.04	4.36	10.23	—
Basbeck-Osten	7.15	9.45	|	12.03	1.14	4.46	10.33	—
Warstade-Hemmoor	7.21	9.52	|	12.09	1.20	4.52	10.39	—
Höftgrube-Dobr. Oberndf.	7.28	9.59	|	12.17	1.28	5.00	10.46	—
Cadenberge	7.35	10.06	|	12.25	1.35	5.07	10.53	—
Neuhaus a. d. Oste	7.42	10.13	|	12.32	1.41	5.13	11.00	—
Otterndorf	7.53	10.23	11.06	12.43	1.51	5.24	11.10	—
Altenbruch	8.03	10.33	—	12.54	2.02	5.38	11.20	—
Cuxhaven (Bahnh.) an	8.11	10.41	11.20	1.02	2.10	5.46	11.28	—
" (Hafen) "	—	—	11.26	—	—	—	—	—

Die Züge 1752, 163a und 1763 fahren nur Sonn-

Beilage gedruckte Blatt enthält außer der Verbindung Cuxhaven-Hamburg die Fahrpläne der Bahnlinien im "kleinen" Elbe-Weser Dreieck Geestemünde-Cuxhaven-Stade-Geestemünde, eine Schifffahrtslinie und unter der Überschrift "Verkehrs-Notizen" Post- und Fuhrwerksverbindungen im "Landesinnern".
Ich entdeckte dieses Fahrplanblatt kürzlich in der Heimatstube in Oberndorf. Herr Ernst von See, der Vorsitzende der Heimatstube, stellte mir dankenswerterweise entsprechende Kopien zur Verfügung.
Beginnen möchte ich mit dem Fahrplan Hamburg-Cuxhaven. Bei dem Anfangs- und Endpunkt Hamburg H.-Bhf handelt es sich um den ursprünglich als Pariser oder Venloer Bahnhof benannten, ab 1892 als "Hannoverscher Bahnhof" bezeichneten Kopfbahnhof, der auf dem Grasbrook gelegen war. Der heutige Hamburger Hauptbahnhof wurde erst 1906 fertig; danach verlor der Hannoversche Bahnhof rasch an Bedeutung. In Harburg gibt es laut Fahrplan zwei Bahnhöfe, nämlich Harburg H.-Bhf (also auch hier Hannoverscher Bahnhof, der heutige Bahnhof Harburg) und Harburg U.E.B. (also Unter-Elbesche Bahn, heute

Cuxhaven-Harburg-Hamburg.

Stationen.	351 P.-Z. 1—4 Vorm.	353 P.-Z. 1—4 Vorm.	355 P.-Z. 1—4 Nachm.	357 P.-Z. 1—4 Nachm.	163 S.-Z. 1—3 Nachm.	359 P.-Z. 1—4 Nachm.	163a. S.-Z. 1—3 Nachm.	1763 P.-Z. 1—3 Nachm.
Cuxhaven (Hafen) ab	—	—	—	—	5.25	—	8.05	8.37
„ (Bahnhof)	5.12	8.43	11.45	2.25	5.33	6.42	8.15	8.46
Altenbruch	5.20	8.52	11.55	2.34	|	6.51	|	8.55
Otterndorf	5.31	9.03	12.07	2.46	5.47	7.02	8.32	9.07
Neuhaus a. d. Oste	5.41	9.14	12.19	2.57	|	7 13	|	9.18
Cadenberge	5.48	9.21	12.28	3.04	|	7.20	|	9.25
Höftgrube-Dobr. Obernd.	5.54	9.28	12.35	3.11	|	7.27	|	9.33
Warstade-Hemmoor	6.01	9.36	12.44	3.19	|	7.35	|	9.41
Basbeck-Osten	6.07	9.44	12.50	3.26	|	7.42	|	9.49
Hechthausen	6.16	9.53	1.03	3.35	|	7.51	|	10.00
Himmelpforten	6.26	10.02	1.13	3 46	|	8.01	|	10.12
Stade an	6.39	10.16	1.27	4.00	6.34	8.15	9.27	10.26
„ ab	6.44	10.20	1.31	4.04	6.39	8.20	9.32	10.31
Agathenburg	6.50	10.27	1.39	4.12	|	8.28	|	10.40
Dollern	6.55	10.33	1.45	4.18	|	8.34	|	10.46
Horneburg	7.04	10.40	1.54	4.26	|	8.42	|	10.56
Neukloster (Hedendorf)	7.11	10.48	2.02	4.34	|	8.50	|	11.06
Buxtehude	7.18	10.56	2 09	4.40	7.01	8.58	9.58	11.17
Neugraben	7.34	11.12	2.23	4.53	|	9.12	|	11.34
Hausbruch (Haake)	7.41	11.19	2 29	4.59	|	9.18	|	11.44
Harburg U.-E.-B. ab	7.50	11.29	2.40	5.08	7.22	9.28	10.23	11.56
„ H.-Bhf. ab	8.01	11.40	2.49	5.19	7.33	9.39	10.34	12.07
Wilhelmsburg ab	8.10	11.49	2.59	5.29	|	9.49	|	12.16
Hamburg H.-Bhf. an	8.19	11.58	3.08	5.38	7.49	9.58	10.50	12.26

und Festtags. Zug 163 fährt nur Werktags.

nicht mehr in Betrieb). Die Stationen Neu Wulmsdorf und Hammah fehlen – es gab sie 1901 noch nicht. Der Bahnhof Höftgrube-Dobrock Oberndorf heißt heute Wingst. In Cuxhaven gibt es wiederum zwei Bahnhöfe, nämlich Cuxhaven (Bahnhof), den heutigen Stadtbahnhof, und Cuxhaven (Hafen). Letzterer ist nicht zu verwechseln mit den Hapag-Hallen – damals noch im Bau – sondern meint den weiter westwärts gelegenen "alten" Hafenbahnhof.
Täglich gibt es nur 5 Zugpaare, in der Relation Hamburg-Cuxhaven dazu zwei Züge, von denen einer morgens ab Stade nach Cuxhaven fährt, der andere als Spätzug von Hamburg bis Stade verkehrt. Das Schnellzugpaar 162 / 163 bzw. 163a erreicht aus Hamburg kommend den Hafenbahnhof in Cuxhaven um 11.26 Uhr – noch Zeit zum Erreichen eines Seebäderschiffs ?

Die in den Fahrplantabellen ausgedruckten Bezeichnungen "Vorm" und "Nachm" entsprechen dem englischen System a.m. und p.m.; die 24-Stunden-Zählung gab es ja erst ab Mitte der 20er Jahre. Die Bezeichnung bei Zug 355 mit "Nachm" ist falsch, es muss "Vorm" heißen.

Cuxhaven-Geestemünde.

Stationen.		601 2–4 Vorm.	603 2–4 Vorm.	605 2–4 Nachm.	607 2–4 Nachm.
Cuxhaven Bhf.	ab	5.40	9.00	2.51	7.00
Altenwalde		5.54	9.14	3.05	7.14
Nordholz		6.08	9.28	3.20	7.28
Spieka		6.15	9.35	3.27	7.35
Cappel-Midlum		6.24	9.44	3.36	7.44
Dorum		6.34	9.54	3.46	7.54
Mulsum		6.42	10.02	3.54	8.02
Wremen		6 51	10.10	4.03	8.10
Imsum		7.00	10.19	4.12	8.19
Speckenbüttel	ab	7.11	10.30	4.23	8.30
Lehe	an	7.17	10.36	4.29	8 36
"	ab	7.19	10.37	4.33	8.39
Geestemünde	an	7.28	10.46	4.42	8.48

Geestemünde-Cuxhaven.

Stationen.		602 2–4 Vorm.	604 2–4 Vorm.	606 2 - 4 Nachm.	608 2–4 Nachm.
Geestemünde	ab	6.16	12.18	3.30	8.30
Lehe	an	6.24	12.27	3.38	8.39
"	ab	6.27	12.30	3.41	8.43
Speckenbüttel	ab	6.34	12.37	3.47	8.50
Imsum		6.44	12.48	3.56	9.01
Wremen		6.52	12.57	4.04	9.10
Mulsum		6.59	1.05	4.11	9.18
Dorum		7.06	1.13	4.18	9.26
Cappel-Midlum		7.15	1.23	4 27	9.36
Spieka		7.23	1.32	4.35	9.45
Nordholz		7 30	1.39	4.42	9.52
Altenwalde		7.43	1.53	4.55	10 06
Cuxhaven Bhf.	an	7.53	2.06	5.05	10.19

Für die Relation Cuxhaven-Geestemünde und zurück zeigt sich ein typischer Fahrplan der damaligen Zeit. Auch wenn die Eisenbahn das Verkehrsmittel Nr.1 war, fuhr sie doch keineswegs so häufig wie heute (Stundentakt). Es genügten ein Frühzug für Arbeiter und Marktbeschicker (Zugkreuzung in Wremen), zwei Tagesverbindungen (eine Zugkreuzung in Wremen) und ein Spätzugpaar (Zugkreuzung in Lehe). Die Bezeichnung "Vorm" bei Zug 604 ist falsch, es muss "Nachm" heißen.

Bederkesa-Lehe (-Geestemünde).

Stationen.		611 2—4 Vorm.	613 2—4 Vorm.	615 2—4 Nachm.	617 2—4 Nachm.	619 † 2—4 Nachm.
Bederkesa	ab	5.47	10.00	2.54	7.15	9.27
Drangstedt		6.00	10.13	3.04	7.31	9.38
Debstedt		6.14	10.27	3.15	7.45	9.49
Langen		6.24	10.37	3.24	7.57	9.57
Speckenbüttel		6.35	10.42	3.29	8.02	10.02
Lehe	an	6.41	10.48	3.34	8.08	10.07
"	ab	6.43	10.50	3.38	8.10	10.09
Geestemünde	an	6.52	11.00	3.46	8.19	10.17

† Nur Sonn- und Festtags bis einschl. 25. August.

(Geestemünde-) Lehe-Bederkesa.

Stationen.		612 2—4 Vorm.	614 2—4 Nachm.	616 2—4 Nachm.	620 † 2—4 Nachm.	618 2—4 Nachm.
Geestemünde	ab	8.03	12.45	4.24	1.45	10.00
Lehe	an	8.12	12.53	4.33	1.53	10.09
"	ab	8.14	12.55	4.37	1.55	10.12
Speckenbüttel	ab	8.21	1.01	4.44	2.01	10.19
Langen		8.26	1.06	4.49	2.06	10.24
Debstedt		8.36	1.15	4.59	2.15	10.34
Drangstedt		8.50	1.26	5.13	2.26	10.48
Bederkesa	an	9.02	1.35	5.25	2.35	11.00

Geestemünde-Bederkesa, unsere Museumsbahnstrecke, wurde 1901 wie die Cuxhavener Verbindung ähnlich spärlich befahren, aber eben den damaligen Gewohnheiten entsprechend. Mit einer Ausnahme: Bederkesa war schon damals ein beliebter Ausflugsort für die Bewohner von Geestemünde, Bremerhaven und Lehe. Das Zugpaar 619 / 620, das nur zwischen 1. Mai und 25. August verkehrt, zeigt, dass es sich um einen astreinen Touristenzug handelt: Nach dem Mittagessen ab Geestemünde und abends wieder zurück (für Erwachsene); Familien mit Kindern dürften den 617 zurück in die Unterweserstädte genommen haben.

Eine Zugkreuzung gab es nur einmal am Sonntagabend zwischen den Zügen 618 und 619 in Lehe. Entsprechend dem dünnen Fahrplan fallen die langen Wendezeiten in Geestemünde und Bederkesa auf. Es ist jedoch zu bedenken, dass

für die Restaurierung der jeweiligen Zuglok (Wasser und Kohle übernehmen) immer eine gewisse Zeit gebraucht wurde.

In der nächsten Folge werden die Fahrpläne der Relation Geestemünde-Stade und der Kleinbahn Stade-Freiburg-Itzwörden sowie die "Verkehrs-Notizen" und der Fahrplan des Dampfschiffes "Brunsbüttel II" vorgestellt.



FAHRPLAN

für Straßenbahn, Omnibus und Kaiserhafenfähre

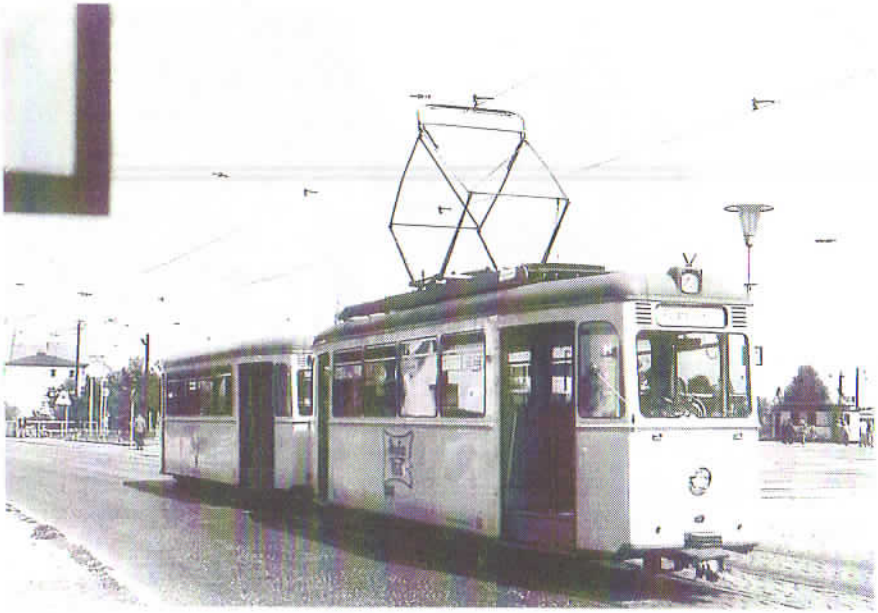
Gültig ab 10. Dezember 1958
(Ohne Gewähr, unter Vorbehalt von Änderungen)

VERKEHRSGESELLSCHAFT BREMERHAVEN AG.
Verwaltung: Bremerhaven-Lehe, Wurster Straße 53, Ruf 81641

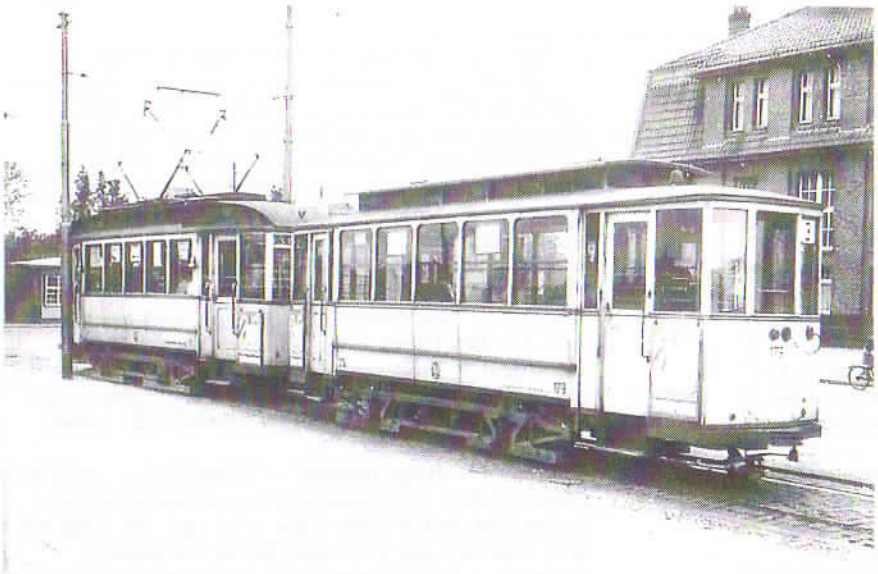
Hans-Wolfgang Harden

Vor 50 Jahren - Stadtverkehr in Bremerhaven

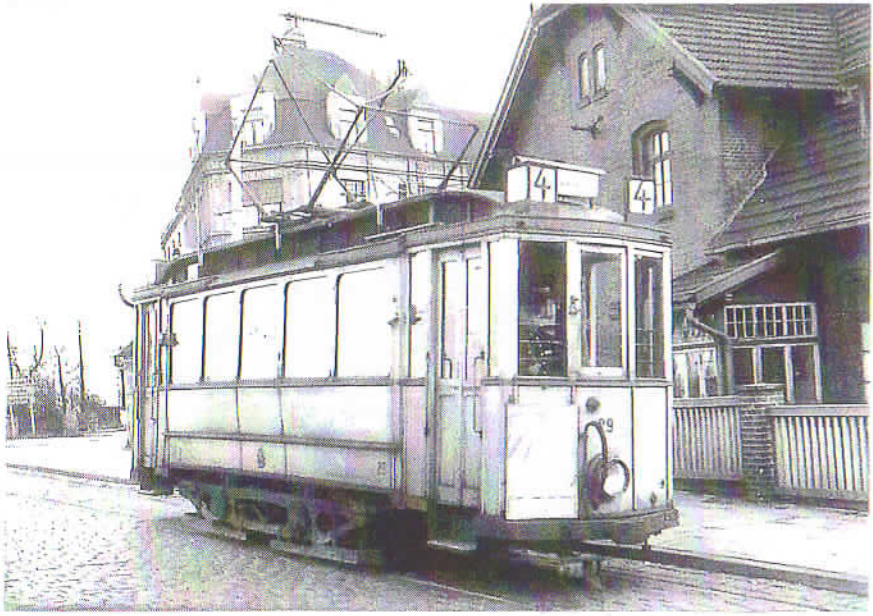
Wer - wie wir - den Eisenbahnverkehr am Ende der 50er Jahre darstellt, kann bei Gelegenheit auch mal einen Blick auf den öffentlichen Nahverkehr dieser Zeitepoche werfen. Im vorliegenden Fall ist ein Fahrplanheft der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven A.G. (VGB) von 1958 der Aufhänger.
Das 76 Seiten starke Heft im DIN A 6 Format (quer), ein Taschenfahrplan also, enthält die Fahrpläne für 3 Straßenbahnlinien, 13 Buslinien und die damals noch verkehrende Kaiserhafenfähre. Auf dem Streckenplan (in Heftmitte wiedergegeben) ist allein an der zeichnerischen Darstellung ersichtlich, dass die Straßenbahn die Hauptlast des Verkehrs trug, während die zahlreichen Buslinien eigentlich nur Zubringer- oder Ergänzungsaufgaben hatten.



Zwischen 1949 und 1957 wurden die sog. "Verbands-Triebwagen" nach Bremerhaven geliefert. Hier Fahrzeug Nr. 66 (DWM, Berlin 1955) im August 1957 an der Stadtgrenze Langen auf der Linie 2.
Foto: P. Boehm, Slg. Rogner



Linie 3 am Bf. Lehe, Oktober 1953
Foto: P. Boehm, Slg Rogner



Wagen Nr. 29 (Nordwaggon 1908) auf der Linie 4 an der Weserlust, Oktober 1953
Foto: P. Boehm, Slg. Rogner

Es verkehrten ab dem 10. Dezember 1958:

Linie 2 (Straßenbahn)	Stadtgrenze Langen, Speckenbüttel, Wurster Str., Nordstraße, Hafenstraße, Lloydstr., Bm-Smidt-Str Geestebrücke, Borriestr., Georg-/Grashoffstr., Hauptbahnhof und zurück (alle 10 bis 15 Min.).
Linie 3 (Straßenbahn)	Straßenbahnhof Wulsdorf, Weserstr., Georgstr., Borriesstr., Geestebrücke, Bm-Smidt-Str., Rickmersstr., Hafenstr., Lange Str., Bahnhof Lehe und zurück (alle 10 bis 15 Minuten).
Linie 4 (Sträßenbahn)	Pendelverkehr Weserlust - Fischereihafen Halle IX (nur Montag bis Freitag, alle 10 Minuten).
Omnibuslinie A	Jägerhof - Weddewarden - Imsum und zurück.
Omnibuslinie B	Alte Kirche (Lehe) - Spaden und zurück.
Omnibuslinie C	Schiffdorf - Bramel - Elmlohe und zurück.
Omnibuslinie D	Debstedter Weg - Buchenweg - Leherheide u.zur.
Omnibuslinie E	Rotersand - Columbusbahnhof (wird z.Zt. nicht befahren).
Omnibuslinie F	Schiffdorf - Hauptbahnhof - Flötenkiel u. zurück.
Omnibuslinie G	Lloydstraße - Schleusenstraße - Kaiserschleuse - Columbusbahnhof (Die Linie wird nur bei Ankunft oder Abfahrt der Überseedampfer befahren).
Omnibuslinie H	Surheide - Schiffdorferdamm - Hauptbahnhof u.z.)

Omnibuslinie L	Schnellbus Langen - Fischereihafen und zurück.
Omnibuslinie M	Jägerhof - Wremen u.zur. (nur ab Mai bis Okt.).
Omnibuslinie N	Hauptbahnhof - Grünhöfe und zurück.
Omnibuslinie O	Flugplatz Weddewarden - Hauptbahnhof u.zur.
Omnibuslinie R	Langen - Hauptbahnhof - Straßenbahnhof Wulsdorf und zurück (Nachtlinie).

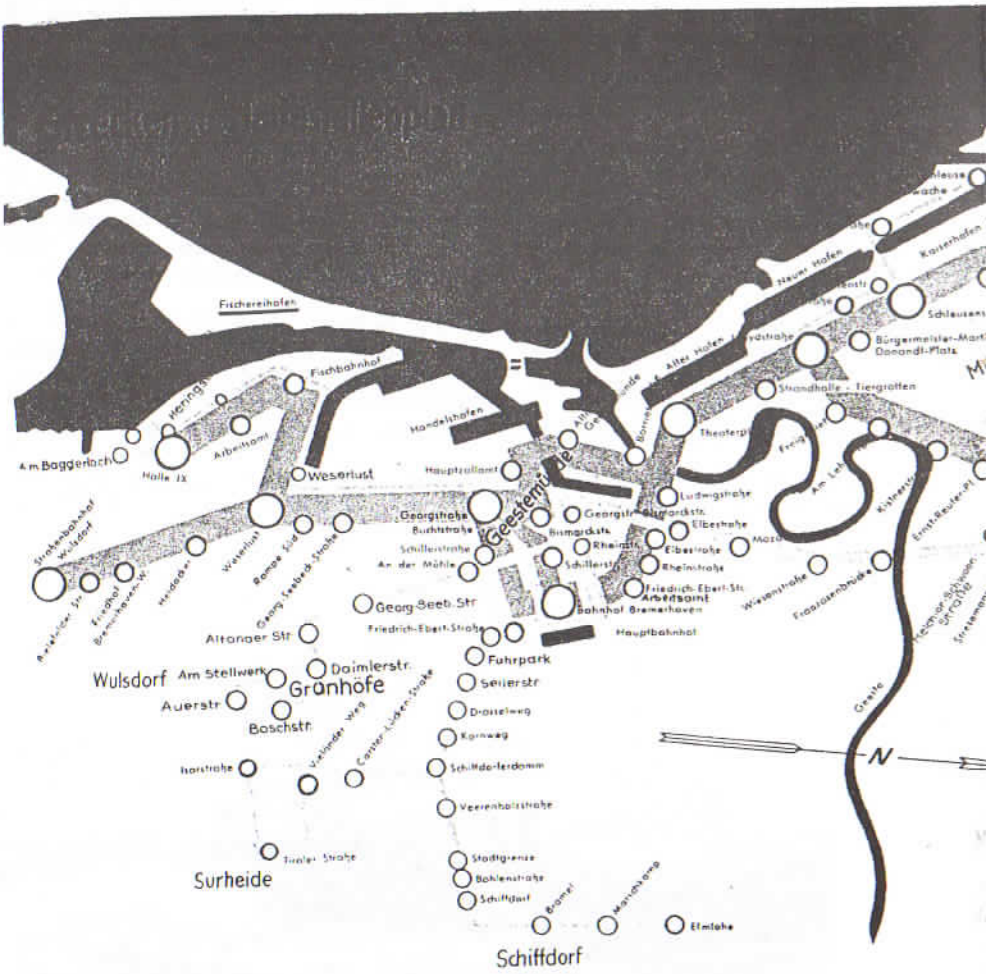
Die Kaiserhafen-Fähre verkehrte alle 20 Minuten zwischen 5.25 Uhr und 23.36 Uhr. Anlegestellen waren: Rotersand, ABC-Schuppen, Norddeutscher Lloyd, Frigus, Ölpier, Columbusbahnhof und Kaiserschleuse. Außerdem bestand direkter Pendelverkehr zwischen Rotersand und Kaiserschleuse bei Ankunft und Abfahrt größerer Überseedampfer. Vorhanden waren die Motorbarkassen "Bremerhaven", "Glückauf" und "Werner". Die Hafen-Fähre wurde im Dezember 1964 eingestellt.

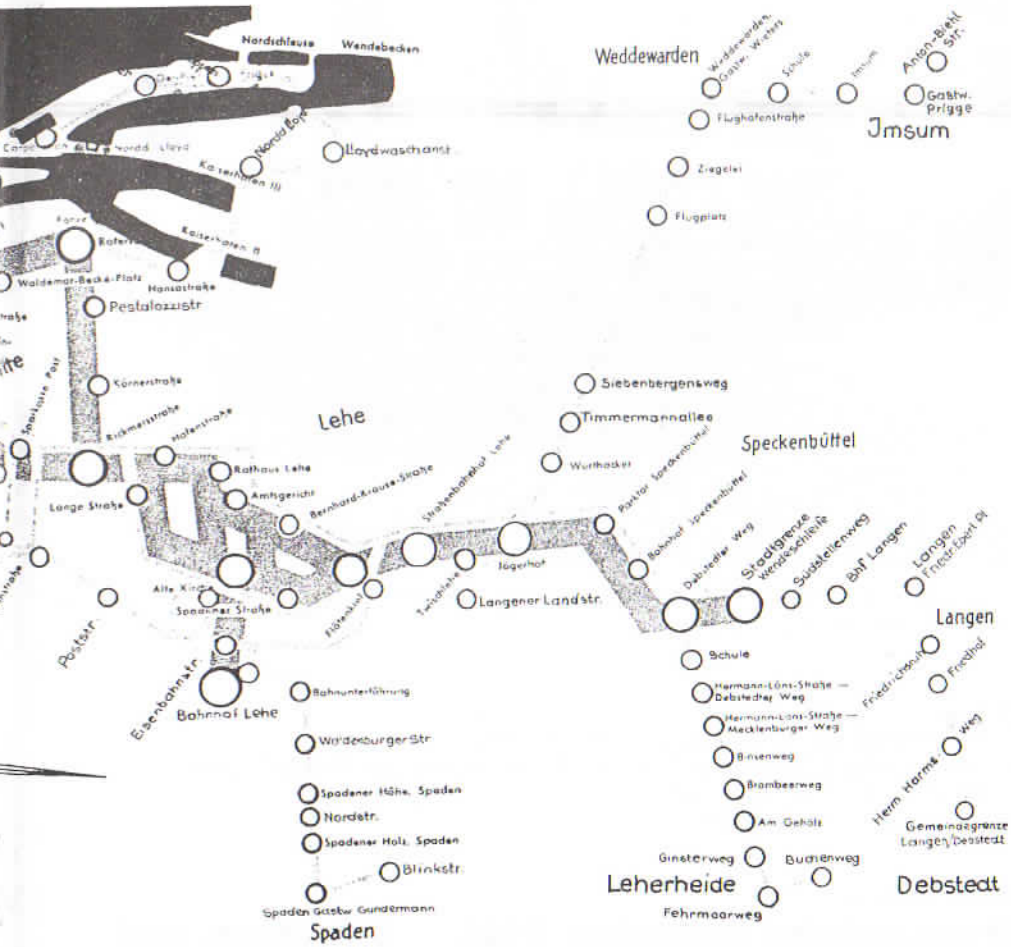
Von 1947 bis zum 30.6.58 gab es eine O-Bus Linie Schiffdorf - Hbf - Stadthaus Lehe, die bei Erscheinen des vorliegenden Fahrplans schon seit einem halben Jahr eingestellt war, der Vollständigkeit halber aber noch erwähnt werden soll. Die Wagenhalle in Schiffdorferdamm ist heute noch vorhanden. Die Fahrzeuge wurden nach Betriebseinstellung nach Hildesheim und Neunkirchen / Saar verkauft.

Fotos aus dem Jahr 1958 sind zur Zeit nicht greifbar, doch auch die einige Jahre älteren Bilder geben die Situation des Stadtverkehrs in Bremerhaven gut wieder.



Hafenfähre um 1955
Foto: VGB


Fischereihafen
Fischbahnhof
Heringsdorf
Arbeitsamt
Am Baggerloch
Halle IX
Weserlust
Handelshafen
Hauptzollamt
Geestemünde
Georgstraße
Buchtstraße
Schillerstraße
An der Mühle
Georg-Seeb. Str
Friedrich-Ebert-Straße
Altonaer Str
Wulsdorf
Am Stellwerk
Daimlerstr.
Grünhöfe
Auerstr
Boschstr.
Fuhrpark
Seilerstr
Drosselweg
Kornweg
Schiffdorferdamm
Veerenholzstraße
Stadtgrenze
Bohlenstraße
Schiffdorf
Bramel
Marschkamp
Elmlohe
Surheide
Schiffdorf
Neuer Hafen
Alter Hafen
Karserhafen
Schleusen
Bürgermeister-Martin
Donandt-Platz
Strandhalle - Tiergrotten
Theaterplatz
Ludwigstraße
Elbestraße
Rheinstraße
Friedrich-Ebert-Str.
Arbeitsamt
Bahnhof Bremerhaven
Hauptbahnhof
Wiesenstraße
Fraasenbrücke
Geeste
N


Nordschleuse
Wendebecken
Weddewarden
Anton-Biehl Str.
Gastw. Prigge
Jmsum
Flughafenstraße
Ziegelei
Flugplatz
Lloydwaschanst
Kaiserhafen III
Kaiserhafen II
Hansastraße
Pestalozzistr
Körnerstraße
Siebenbergensweg
Timmermannallee
Lehe
Speckenbüttel
Wurthacker
Rathaus Lehe
Amtsgericht
Lange Straße
Bernhard-Krause-Straße
Jägerhof
Langener Landstr.
Stadtgrenze Wendeschleife
Südstellenweg
Bhf Langen
Langen
Schule
Friedrichsruh
Friedhof
Hermann-Löns-Straße — Debstedter Weg
Hermann-Löns-Straße — Mecklenburger Weg
Binsenweg
Brombeerweg
Am Gehölz
Herm. Harms Weg
Gemeindegrenze Langen/Debstedt
Ginsterweg
Buchenweg
Leherheide
Debstedt
Fehrmoorweg
Poststr.
Eisenbahnstr.
Bahnhof Lehe
Bahnunterführung
Waldenburger Str
Spadener Höhe, Spaden
Nordstr.
Spadener Holz, Spaden
Blinkstr.
Spaden Gastw. Gundermann
Spaden



O-Bus bei der Stadtverwaltung, Oktober 1953
Foto: P. Boehm, Slg Rogner

Quellen:
- *Fahrplanheft der VGB, gültig ab 10.12.1958*
- *Andreas Mausolf /Wilhelm Esmann, Die Geschichte der Bremerhavener Straßenbahn, Freiburg 1990*
- *Sammlung Dietrich Rogner*

Günter Waßmann

Museumsbahn-Exkursion 2005 - Erzgebirge und Tschechien

Am 30.9.2005 um 7.00 Uhr starteten fünfzehn trotz der frühen Stunde gutgelaunte Museumsbahn-Mitglieder von Bremerhaven in Richtung Erzgebirge. Nachdem wir in Bremen unser Hamburger Mitglied, Frau Gunilde Hopp, aufgenommen hatten, ging es über Hannover, Magdeburg, Leipzig und Chemnitz in die höchste Stadt Deutschlands - nach Oberwiesenthal (914m über NN). Bei der Ankunft im Hotel "Birkenhof" wurden wir vom Ehepaar Strohschein, die aus Schwerin direkt nach Oberwiesenthal gefahren waren, herzlich begrüßt Vor dem Haus standen schon zwei Pferdekutschen bereit, um mit uns eine Rundfahrt in die nähere Umgebung zu machen. Ein Aufenthalt in einer rustikalen Baude durfte dabei natürlich nicht fehlen. Nach dem gemeinsamen Abendessen zogen sich die meisten Reiseteilnehmer bald in die Zimmer zurück, denn am nächsten Morgen stand bereits um 8.30 Uhr die Abfahrt in Richtung Tschechien auf dem Programm.

Nach dem Frühstück wurden wir am Bus vom Reiseleiter Edmond "Eddy" Seifert empfangen. Den nahegelegenen Grenzübergang nach Tschechien überquerten wir durch tief hängende Wolken. Auf der Fahrt in Richtung Karlovy Vary (Karlsbad) erfuhren wir bereits viel Wissenswertes über Land und Leute. Nach einer Fahrt entlang der vielfach bereits renovierten Villen und Sanatorien wurde unser Bus auf einem zentralen Parkplatz abgestellt. Mit einem Pendelbus gelangten wir dann in die Nähe des Stadtzentrums. Bei einem Gang entlang des Flüsschens "Tepl" stellte uns unser Reiseleiter eine Vielzahl von Gebäuden und Sehenswürdigkeiten vor, so zum Beispiel das prächtige Hotel Pupp, den großen



Wunderschöne alte Kurbad-Architektur in Karlsbad
Foto: Ute Koch

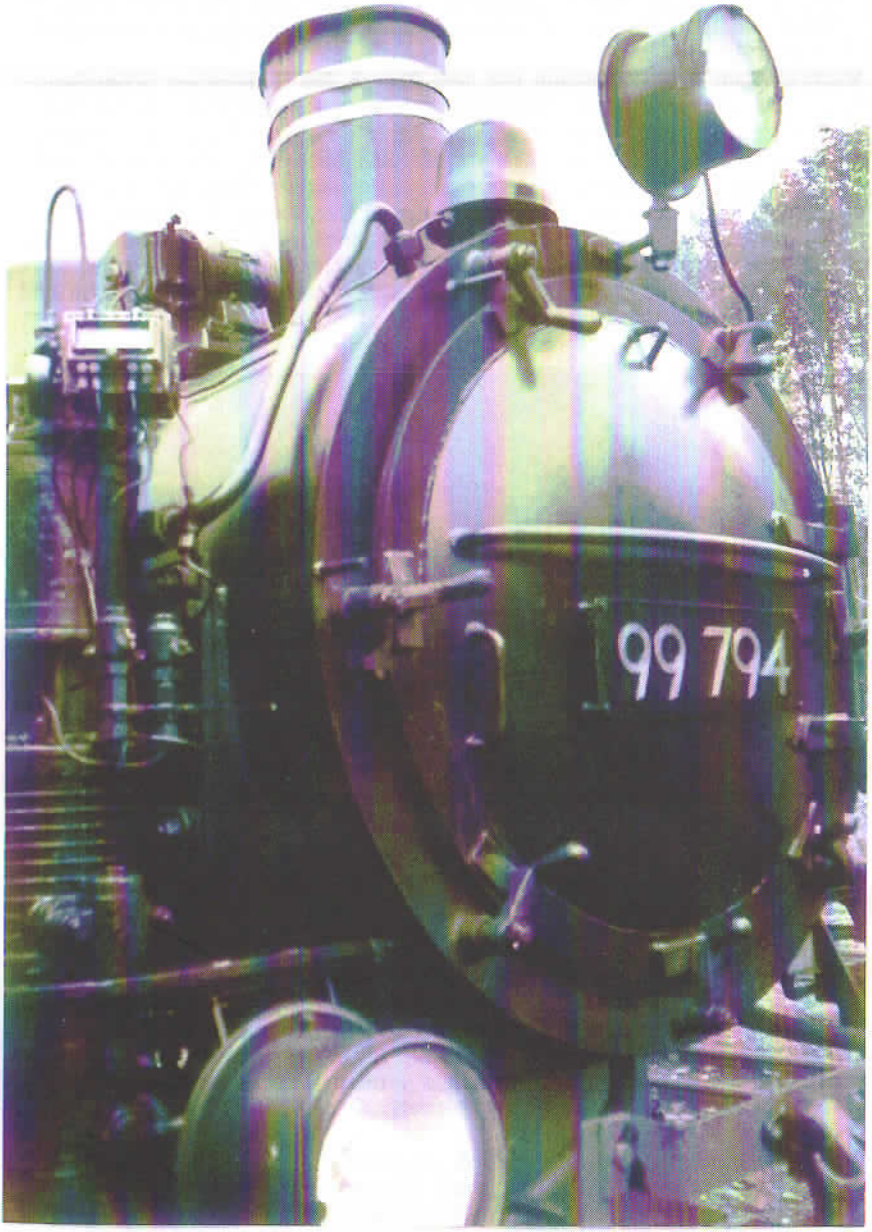
Sprudel oder die verschiedenen Kolonaden mit ihren Brunnen. Nach dem Mittagessen im Traditionslokal "Egerländer Hof" (preiswert und lecker) sowie dem zollfreien Einkauf (u.a. Karlsbader Medizin = Becherovka) im gleichen Hause und Rückmarsch / -fahrt zum Busparkplatz fuhren wir weiter nach Marianske Lazne (Marienbad), wo uns die Bedeutung weiterer sehenswerter Gebäude gezeigt wurde. Ein Höhepunkt war sicherlich die "singende Fontäne", ein Sprudel, der mehrmals täglich mit Musikuntermalung vorgeführt wird. Leider fand die Vorführung an diesem Nachmittag im Regen statt. Nach einer Rundfahrt durch das nordwestliche Tschechien in Verbindung mit einer Kaffee- und Kuchenpause auf einer Raststätte gelangten wir am späten Nachmittag wieder in unser Quartier, wo der Tag mit einem Abendessen vom Buffet zu Ende ging.

Am Sonntag stand eine Fahrt in Richtung Annaberg-Buchholz auf dem Programm. Kurz nach Verlassen von Oberwiesenthal trafen wir an einem Bahnübergang auf einen talwärts fahrenden Zug der Fichtelbergbahn, mit der wir am Nachmittag bergwärts fahren wollten. Um 9.00 Uhr wurden wir am Technischen Denkmal "Frohnauer Hammer" bereits erwartet. Das Museum besteht aus dem wasserbetriebenen Hammerwerk, das in dieser Form aus dem 17. Jahrhundert stammt, einer Ausstellung über die dort gefertigten Gegenstände, den Wohnräumen der ehemaligen Hammerherren mit einer Vorführung des komplizierten Klöppelhandwerks sowie einer Ausstellung über erzgebirgische Volkskunst (Holzschnitzarbeiten und ein großer Heimatberg, der mechanischen Darstellung eines alten Bergwerksbetriebes). Anschließend ging die Fahrt weiter in die Innenstadt von Annaberg-Buchholz. Im Hof des Erzgebirgsmuseums wurde unsere Gruppe mit Schutzhelm und Schutzumhang ausgerüstet. Über eine Gitterrosttreppe ging es dann "unter Tage" in einen Teil eines alten Silberbergwerks aus dem 15. bzw. 16. Jahrhundert, wo uns die schwere und mühselige Arbeit der Bergleute früherer Tage nahe gebracht wurde. Wieder über Tage folgte ein Rundgang durch die Ausstellungen des Erzgebirgsmuseums.

Der Nachmittag stand dann zur freien Verfügung und wurde mit einem Rundgang durch die Altstadt, mit einer Besichtigung der St.-Annen-Kirche, mit einem Rundgang über den gerade stattfindenden Bauernmarkt oder mit einem Cafe-Besuch genutzt. Weiterer Höhepunkt des Tages war dann die Fahrt im Buffetwagen des dampfgeführten Zuges der Fichtelbergbahn von Cranzahl nach Oberwiesenthal. Die Strecke verläuft abwechslungsreich zunächst am Hang entlang zwischen Gärten und Höfen, später durch dunkle Wälder und dann entlang



Wann kommt die Bedienung? Im Buffetwagen nach Oberwiesenthal
Foto: Ute Koch



Frontpartie der blitzsauber gepflegten 99 794 im Bf Cranzahl
Foto: H.-W. Harden

des Grenzbaches zu Tschechien, bevor kurz vor der Endstation der Hüttenbach-Viadukt (23m hoch, 110m lang) überquert wird. Am Bahnhof wurden wir bereits von unserem Busfahrer, Herrn Lindhorst, empfangen und zum Hotel gefahren. Der Abend endete nach dem Abendessen mit einer ausgiebigen Klönschnack-Runde in der Hotelhalle.
Die Rückreise am 3.10.05 begann mit dem Besuch des Sächsischen Schmalspurmuseums in Rittersgrün. Der vollständig erhaltene Bahnhof war der Endpunkt der Strecke Grünstädtel-Oberrittersgrün. Der Rundgang durch das Museum führte uns zunächst in die Diensträume des Bahnhofs, wo zahlreiche Ausstattungsgegenstände aus früherer Zeit zu besichtigen waren. Über den Güterboden, der eine Ausstellung über das "alte Fuhrwesen im Erzgebirge" beinhaltet, ging es dann in das Außengelände. In mehreren Personenwagen wird anhand diverser Streckenkarten, Bilder und Zeichnungen die Geschichte der sächsischen Schmalspurbahnen dargeboten: im Bahnhofsgelände stehen zahlreiche Lokomotiven und Wagen, darunter der kaiserliche Postwagen Nr. 1700 aus dem Jahre 1892.



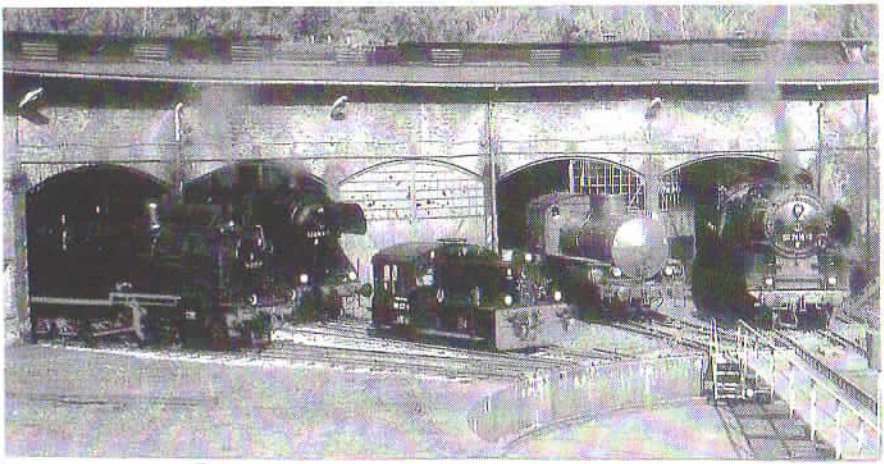
Der Kaiserliche Postwagen in Rittersgrün
Foto: Günter Waßmann

Im Lokschuppen konnten dann unter anderem die Dampfloks 99 579 (sächs. IV K, Gelenklok Bauart Meyer) und 99 759 (eine sogenannte VII K) besichtigt werden. Im Obergeschoss des Lokschuppens befinden sich eine Ausstellung von Modelleisenbahnen sowie ein Verkaufsstand für Informationsbroschüren, Ansichtskarten und Souvenirs. Zum Abschluss unseres Besuches drehte ein Großteil unserer Reisegruppe noch ein paar Runden mit der noch im Aufbau befindlichen Feldbahn.
Nachdem wir in einem Landgasthof und -hotel das Mittagessen eingenommen hatten, machten wir uns auf den Weg nach Schwarzenberg. Ziel war das Bahnbetriebswerk des "Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde (VSE). Leider ist das Museum sehr schlecht ausgeschildert, so dass wir eine Weile nach der Zufahrt suchen mussten. Als sich die Einfahrt zum Bw auch noch als zu eng für unseren Bus erwies, suchten wir uns einen Parkplatz in der Nähe der Hauptstraße und mussten dann den Rest des Weges durch eine dunkle Unterführung zu Fuß zurücklegen. Inzwischen war die Zeit bis zur Weiterfahrt schon knapp geworden,

so dass nur ein Kurzbesuch in dem interessanten Areal übrig blieb.
Im Schwarzenberger Lokschuppen stehen vor allem Lokomotiven, die in der Region beheimatet waren, u.a.:

Dampflok 50 3616	(Baujahr 1940/Schichau, Elbing/1960 rek.RAW Stendal)
Dampflok 52 8183	(Baujahr 1943/Henschel, Kassel)
Dampflok 58 3049	(Baujahr 1940/Hanomag, Hannover)
Dampflok 75 515	(Baujahr 1915/Sächs. Maschinenfabrik, Chemnitz)
Dampflok 86 1049	(Baujahr 1932/Borsig, Berlin)
Dampflok 94 2105	(Baujahr 1923/Sächs. Maschinenfabrik, Chemnitz)
Diesellok 118 776	(Baujahr 1969/VEB Lokomotivbau "Karl Marx", Babelsberg)

sowie diverse Rangierdiesel- und Kleinloks.



94 2105, 52 8183, Köf 4537, Dampfspeicherlok und 50 3616 vor dem Rundschuppen des Eisenbahnmuseums in Schwarzenberg
Foto: VSE / A.Schlenkrich

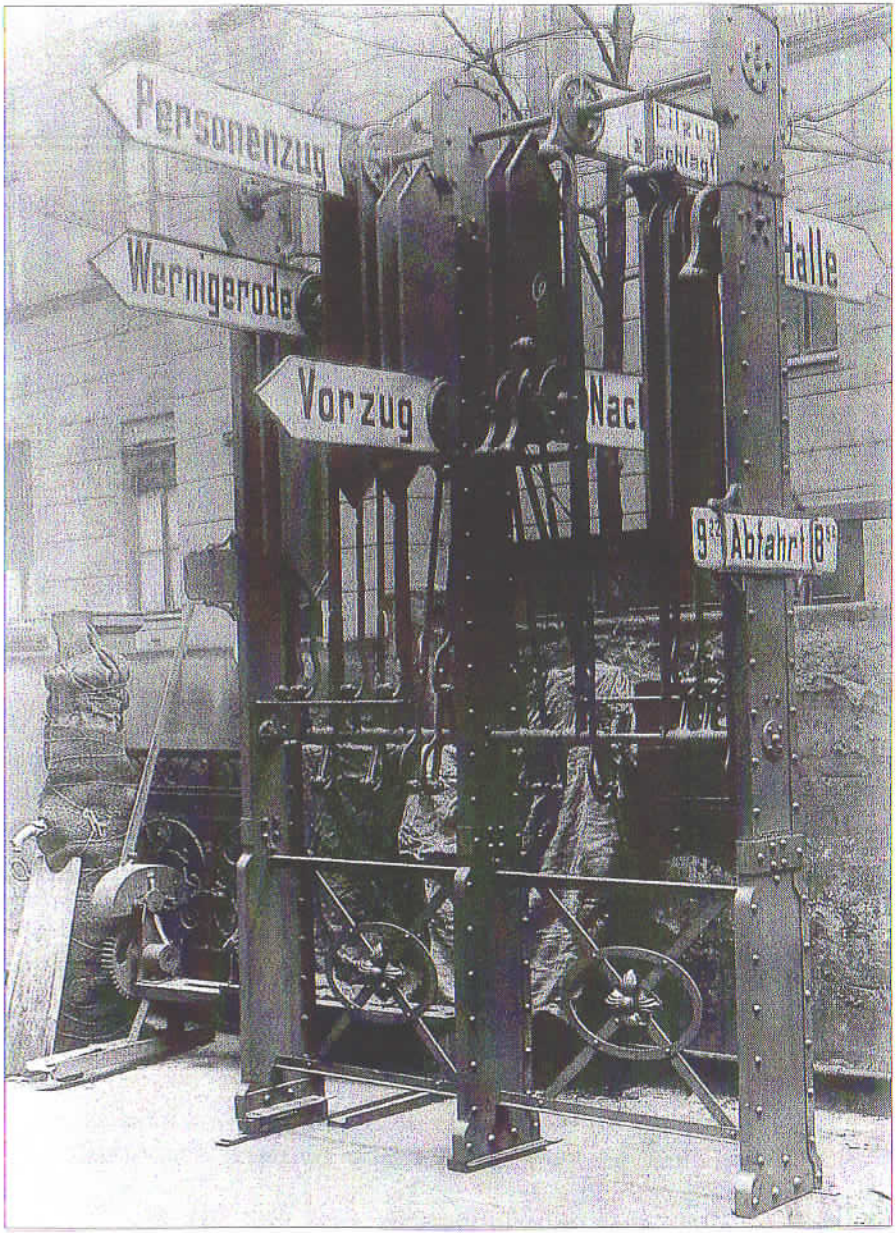
An Wagenmateriel sind eine Garnitur Bghw-Wagen (incl. Speisewagen Wgr). die zusammen mit der Lok 50 3616 als Museumszug eingesetzt werden, sowie weitere Personen- und Güterwagen vorhanden. Ein nicht alltägliches Objekt ist der Heizkesselwagen aus dem Jahr 1941, der z.Z. restauriert wird. Diese Fahrzeuge wurden während des 2. Weltkriegs für die Beheizung von Lazarettzügen eingesetzt. Später fanden diese Wagen als Heizung für lange Züge Verwendung, wenn die Heizleistung der Lokomotiven nicht ausreichte.
Nach der Stippvisite in Schwarzenberg ging es dann wieder gen Norden in Richtung Heimat, unterbrochen von den notwendigen Pausen, die u.a. zum Verzehr von Kaffee, Kuchen und Bockwurst genutzt wurden. Nach dem Ausstiegshalt am Bremer Hauptbahnhof erreichten wir gegen 23.00 Uhr dann wieder Bremerhaven.
Zusammenfassend ist festzuhalten, dass unter der Führung von Gisela und Wolfgang Harden wieder eine interessante und abwechslungsreiche Tour stattgefunden hat. Für die gute Organisation danke ich sicherlich auch im Namen der anderen Reiseteilnehmer. Ich finde, unsere jährlichen Fahrten hätten eigentlich ein größeres Interesse innerhalb unseres Vereins verdient. Als kleinen Kritikpunkt möchte ich nur anmerken, dass das Programm leider etwas zu umfangreich war. Dadurch blieb keine Zeit für eine Ortsbesichtigung in der Innenstadt

von Oberwiesenthal mit seinem schönen Marktplatz und den vielen kleinen Läd-chen. Auch wurde durch das volle Programm der Zeitplan zu eng, so dass Verzögerungen durch Staus, Baustellenampeln oder der Suche nach dem Zielort (s. Schwarzenberg) doch leichte Hektik bei den Teilnehmern der Reise aufkommen lies.
Trotzdem freue ich mich schon auf die nächste Reise im Mai 2006, wo es dann auf die Insel Usedom gehen soll.

Hans-Wolfgang Harden

Die Geschichte vom Hampelmann

"Flache Gliederpuppe, deren Arme und Beine mit Hilfe von Fäden oder Bändern bewegt werden können." So steht es im Brockhaus unter dem Stichwort "Hampelmann". Kennt jeder von uns. Ich will aber hier nun keinen Beitrag über Kinderspielzeug abliefern. Nein, nein, es geht schon um Eisenbahn. Hampelmänner bei der Bahn? Bitte nicht persönlich nehmen, liebe Kolleginnen und Kollegen, ihr seid gar nicht gemeint ! Es geht vielmehr um ein Stück Technik und ein Stück Eisenbahngeschichte. Aber der Reihe nach.
Mein Regional-Express nach Bremen fährt um 10 Uhr soundsoviel aus Gleis 2 in Bremerhaven Hbf ab, so der Aushangfahrplan. Also rauf auf den Bahnsteig ! Unter dem Dach hängt ein unübersehbarer Kasten, auf dem in schöner Leuchtschrift verkündet wird, dass der RE tatsächlich aus Gleis 2 zur angegebenen Zeit fährt. Kurz vor Einfahrt des Zuges kommt dann auch noch eine Lautsprecherdurchsage.
Solche ausführlichen Auskünfte bekamen die Fahrgäste in der Frühzeit der Eisenbahn nicht. Verschiedene Glockenschläge informierten den Reisenden darüber, was er zu tun (oder zu lassen) hatte, bis er vom Bahnpersonal entsprechend seiner Fahrkarte einen Platz im Zug zugewiesen bekam.
Dies ging solange gut, wie Eisenbahnfahren etwas Einzigartiges war. Als die Bahn jedoch zum Massenverkehrsmittel wurde, musste man auf derartige persönlichen Dienstleistungen verzichten. Wichtig war nun, dass Geräte entwickelt wurden, die über den Zuglauf aus einem bestimmten Gleis und eventuell auch über die Abfahrtzeit informierten. Das war die Geburtsstunde der "Hampelmänner".
Der Eisenbahner hatte natürlich eine andere Vokabel für besagtes Instrument, er nannte es "Zugzielanzeiger"; der Volksmund taufte es wegen der großen Ähnlichkeit in der Handhabung aber nach dem Kinderspielzeug.
Zugzielanzeiger gab es in ganz verschiedenen Ausführungen, je nachdem, welche Anforderungen ein Bahnhof an sie stellte. Es gab gewaltige, kunstvoll gefertigte Apparate und ganz schlichte Geräte, die aber alle nach dem gleichen Prinzip arbeiteten: Über eine Zugstange wurde ein verdeckt stehendes oder hängendes Schild mit der Aufschrift des Zielbahnhofs waagerecht sichtbar ausgeklappt. Auch andere Informationen waren möglich, z.B. "Sonderzug", "nicht einsteigen" u.ä., sofern ein eigenes Schild dafür vorhanden war.



Ein Schmuckstück seiner Art, der pompöse, aufwändig gefertigte Zugzielanzeiger auf dem Potsdamer Bahnhof in Berlin (um 1910).
Foto: Slg. Gottwald



Die einfachst mögliche Konstruktion: Ein abgeschnittener Holzmast, ein kleines Wetterdach, vier Schilder nebst Zugstangen – fertig. Bf. Herzberg (Mark) 1993.
Foto: Slg. Gottwald

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



Bf. Cranzahl. Schon lange nicht mehr in Betrieb ist dieses alte Gerät. Die Wetterschutzhaube hängt schief, das für Fotozwecke aufgezogene Schild "Sonderzug" war ursprünglich sicher richtig waagerecht zu fixieren – was soll's. Ganz links fährt die Schmalspurbahn nach Oberwiesental ab.
Foto: H.-W. Harden

Zugzielanzeiger dieser Art waren seit dem 19. Jhd. in Gebrauch und sind es zum Teil heute noch (man muss aber schon lange suchen). "Einheitsbauarten" gab es wohl nicht, vielmehr wurden die Geräte entweder in bahneigenen Werkstätten oder beim örtlichen Klempnermeister hergestellt.
Mir schwebt seit längerer Zeit schon vor, einen solchen Zugzielanzeiger auch auf unserem Museumsbahnhof in Bederkesa aufzustellen. Er sollte von einfacher Bauart sein, so dass man ihn selbst herstellen kann. Mir fehlte aber bisher ein passendes Vorbild.
Wie bekannt, führte unsere Museumsbahn-Exkursion in diesem Jahr ins Erzgebirge, und natürlich war eine Fahrt mit der dampfgeführten schmalspurigen Fichtelbergbahn von Cranzahl nach Oberwiesental fester Bestandteil unseres Programms (s. den Reisebericht von Günter Waßmann) Und auf einem Bahnsteig in Cranzahl stand nun so ein alter Mohikaner, schon außer Betrieb, aber von schlichter Konstruktion. Und deshalb könnte er im kommenden Jahr, nachgebaut und geringfügig modifiziert, auf dem Hausbahnsteig in Bederkesa stehen.
Die Materialkosten sind gering, eine tüchtige Handwerkertruppe haben wir auch, und wir kommen mit vier Schildern aus: "Brh.-Fischereihafen", "Bremerhaven Hbf", "Sonderzug" und "nicht einsteigen". Von einem anderen, unbekannten Zugzielanzeiger haben wir auch noch ein von Hand einzustellendes Gerät, das die Abfahrtzeiten angibt und am Mast des Anzeigers angebracht werden kann.
Also, in die Hände gespuckt und ans Werk !

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. Euro 5,–.
Zu beziehen in der Geschäftsstelle.

Wir wünschen allen Lesern ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest und ein gutes und erfolgreiches Jahr 2006

Zuverlässiger.
Leistungsstärker.
Näher.

|>| Energie, Trinkwasser, Entsorgung, technische Dienstleistungen
www.swb-gruppe.de

swb