Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

sowie der BSW - Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

16. Jahrgang Januar 2006

91



Zum Titelbil:
Ein Blick zurück auf das Betriebsjahr 2005: Leihlok V 36 412 mit dem Zug der Museumsbahn im Fischereihafen.
Foto: Jürgen Sandmann

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 Bederkesa, BLZ 292 657 47, Konto Nt. 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

Termine

Service-Gruppe
1. Treffen Organisation Saison 2006 und UVV-Unterricht
   Dienstag, 21. März, 18 Uhr, Bahnhof Bederkesa

2. Treffen Organisation Saison 2006
   Dienstag, 4. April, 18 Uhr, Bahnhof Bederkesa

Fortbildungsunterricht und Dienstbesprechung für Betriebspersonal
(Zugleiter, Lokführer, Beimänner, Zugführer, Schaffner, Rangierpersonal)
Mittwoch, 19. April, 19 Uhr, Bahnhof Bederkesa

Wichtig: Es können in der Fahrsaison 2006 nur diejenigen eingesetzt werden, die am Unterricht teilgenommen haben.

Osterbrunch 2004

Ostermontag im Bahnhof, 17. April, Bahnhof Bederkesa, ab 11 Uhr

Wie in jedem Jahr werden von den Teilnehmern wieder nahrhafte Beiträge erwünscht, desgleichen viel gute Laune!

Maschinen- und Fahrzeugtechnik
Informationen bei Heinz Bullwinkel, 0471 / 84590

Wir erhielten die traurige Nachricht, dass unser Vereinsmitglied

Horst Auffahrt

verstorben ist. Horst Auffahrt war Vereinsmitglied von Anfang an und war, solange es seine Gesundheit zuließ, aktiv im Fahrdienst tätig. Wir werden ihn sehr vermissen und ihm ein ehrendes Andenken bewahren. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

Der Vorstand

Wir erhielten die traurige Nachricht, dass unser Vereinsmitglied

Horst Burfeind

verstorben ist. Horst Burfeind hat durch seine geschäftliche Tätigkeit dem Verein oft helfen können und dessen Aufbauleistung stets aufmerksam verfolgt.. Wir werden dem Verstorbenen stets ein ehrendes Andenken bewahren. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

Der Vorstand

Aktuell

- Zum Jahreswechsel gab es eine Reihe von personellen Veränderungen im Verein. Unser örtlicher Betriebsleiter (öBL), Günter Niber, hat sein Amt aus Altersgründen zur Verfügung gestellt. Was Günter Niber seit vielen Jahren für den Verein geleistet hat, können vor allem diejenigen ermessen, die in der täglichen Praxis des Betriebs mit ihm zusammenarbeiten durften. Glücklicherweise wird er uns aber auch künftig sein Fachwissen zur Verfügung stellen und beispielsweise den Arbeitsbereich "Vorschriftenwesen" in seiner Hand behalten. Ein Nachfolger für Günter Niber im Amt des öBL ist in Sicht.
In der Geschäftsstelle gab es eine komplette Neubesetzung. Die ABM-Verträge für Karin Freyer und Sigrun Prüter waren Ende Januar abgelaufen. Seit dem 1. Februar ist Frau Katrin Schneider bei uns tätig. Frau Prüter war so nett, über das Ende ihres Vertrages hinaus Frau Schneider einzuarbeiten, wofür wir uns herzlich bei ihr bedanken. Um künftig bei neuen Mitarbeitern nicht immer wieder bei Null anfangen zu müssen, haben wir mit dem Arbeitsamt vereinbart, dass die jeweils zweite Bürokraft um ein Vierteljahr versetzt, also ab 1. April, bei uns anfängt. Damit ist gewährleistet, dass immer jemand da ist, der eine(n) neue(n) Kollegin / Kollegen in die - inzwischen sehr umfangreiche - Arbeit einweisen kann.
Auch bei unseren Arbeitern haben sich einige Veränderungen durch Ausscheiden bzw. Neuzugang ergeben.
Unser Vereinsmitglied Paul-Eugen Schumann wird künftig als Beiratsmitglied den Bereich Werbung und Marketing für den Verein übernehmen.

- Der Hallenneubau kommt in Fahrt. Die Baugenehmigung liegt inzwischen vor. Statt eines Planfeststellungsverfahrens könnte eine Plangenehmigung ausreichen und erteilt werden, was das Verfahren erheblich abkürzen würde. Wir können daher mit vorbereitenden Arbeiten beginnen. Über 600 m an Gleisjochen sind inzwischen in guter Qualität von unseren Mitarbeitern hergestellt worden, weitere Joche folgen. Mit einem Leihbagger konnte das Gelände im Gleisvorfeld zudem aufgeräumt werden, was auch optisch wohltut. Das Baugelände für die Hallen wird in den nächsten Wochen hergerichtet (Entfernen des Mutterbodens, Auffüllen mit Sand). Wir rechnen damit, dass der Landkreis die Ausschreibung für die Hallen zeitnah herausgeben kann.

- Von der "Wache-Stiftung" in Bederkesa, die u.a. Maßnahmen im sozialen und kulturellen Bereich fördert, konnte die Museumsbahn nach einem Antrag von Rolf Lenk in diesem Jahr profitieren. Der Stiftungsrat hat im Dezember 2005 aus den Zinserträgen der Stiftung für den Ausbau der Museumsräume im Bahnhof einen Betrag von 750,- Euro zur Verfügung gestellt. Dieses Geld werden wir für die dringend benötigte Beleuchtungseinrichtung in den Museumsräumen verwenden.

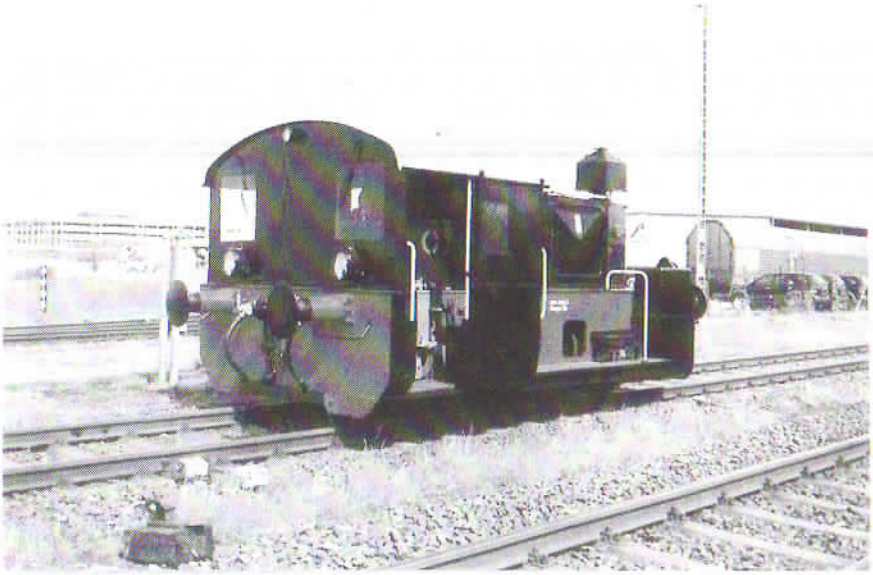
- Der Motoreinbau in unsere V 36 steht unmittelbar bevor. Termin: Anfang März. Damit wird die V 36 zum Saisonbeginn wieder zur Verfügung stehen. Einzelheiten in den nächsten "Mitteilungen".

- Nachdem unser Fotokopierer im Büro nur noch nach Hersagen eindringlicher Beschwörungsformeln zur Arbeit zu bewegen war, hat Günter Waßmann aus einem Betrieb gegen einen kleinen Obulus für die Kaffeekasse ein hervorragendes anderes Gerät an Land ziehen können, mit dem wir jetzt auf der Höhe der technischen Aktualität sind. Nun fehlt zu unserem Glück noch ein ordentliches Fax-Gerät, da das vorhandene Museumsstück schnellstens in Rente gehen sollte. Meldungen erbeten!



So fing die Saison an! Da die Lengericher V 36 erst 14 Tage später kam, eröffnete die EVB-V100 den betrieb auf der Museumsbahn am Pfingstsonntag 2005. Hier ist sie mit dem Museumsbahnzug im Fischereihafen angekommen. Foto: Hans-Ludwig Mahn

Nach Auskunft der Fischereihafen-Betriebsgesellschaft steht die Verlegung unseres Bahnsteigs im Fischereihafen noch in diesem Jahr an. Endstation wird dann unmittelbar an der Hoebelstraße / Schaufenster Fischereihafen sein; für unsere Fahrgäste wird dies eine erhebliche Erleichterung und das Ende langer Suche nach dem Bahnsteig bedeuten.



Unser Arbeitstier, die Köf II, kommt in der bildlichen Darstellung immer etwas zu kurz. Warum eigentlich ? Hier beschäftigt sich das schmucke Maschinchen im Juli 2005 gerade im Kaiserhafen.
Foto: Günter Wehde

---

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

(Fortsetzung aus Heft 90 und Schluss)

Die Bahnverbindung Geestemünde - Stade und zurück zeigt das schon bekannte, sparsame Bild: Neben drei durchgehenden Tagesverbindungen gibt es jeweils zwei Züge zwischen Bremervörde und Stade bzw. Geestemünde (Früh- und Spätverbindungen). Zugkreuzungen finden in Oerel, Geestenseth und Bremervörde statt.

Geestemünde-Stade.

Stationen.		621 2—4 Vorm.	623 2—4 Vorm.	625 2—4 Nachm.	627 2—4 Nachm.	629 2—4 Nachm.
Geestemünde	ab	—	7 45	1.40	5 28	9 45
Wulsdorf		—	7.53	1.47	5.40	9.53
Sellstedt		—	8.06	2 00	5 57	10.10
Wehdel		—	8.16	2 10	6.10	10.23
Geestenseth		—	8.24	2.19	6.19	10 32
Frelsdorf		—	8 30	2.25	6 26	10.40
Heinschenwalde		—	8.39	2.35	6.36	10 52
Dorel		—	8 48	2 43	6 45	11.02
Bremervörde	an	—	9 01	2.56	7 01	11.19
"	ab	5.24	9 05	3.00	7 04	—
Hesedorf		5.34	9 13	3 08	7.13	—
Mulsum-Essel		5 53	9.27	3 22	7.31	—
Fredenbeck		6.08	9.38	3.33	7 45	—
Deinste		6.18	9.45	3 41	7.54	—
Stade	an	6 36	10.00	3 55	8.12	—

Stade-Geestemünde.

Stationen.		622 2—4 Vorm.	624 2—4 Vorm.	626 2—4 Nachm.	628 2—4 Nachm.	630 2—4 Nachm.
Stade	ab	—	7.20	12.45	4:25	9.58
Deinste		—	7.39	1.00	4.44	10.17
Fredenbeck		—	7.48	1.07	4.54	10.27
Mulsum-Essel		—	8.02	1.18	5.09	10.42
Hesedorf		—	8.20	1.32	5.28	11 01
Bremervörde	an	—	8.28	1.39	5 37	11.10
"	ab	5.43	8.32	1.43	6 24	—
Dorel		6.01	8.49	1.57	6.44	—
Heinschenwalde		6.10	8.58	2.05	6.53	—
Frelsdorf		6.21	9.09	2.14	7.05	—
Geestenseth		6.29	9.16	2.20	7.14	—
Wehdel		6.38	9.25	2.27	7.24	—
Sellstedt		6.51	9.38	2.37	7 37	—
Wulsdorf		7.08	9.55	2.51	7.54	—
Geestemünde	an	7 15	10.02	2.57	8.01	—

Die Kehdinger Kreisbahn Stade – Freiburg – Itzwörden dürfte kaum einer unserer Leser noch "lebend" in Erinnerung haben, denn sie wurde bereits Mitte der 30er Jahre stillgelegt und abgebaut. Die 1000mm Schmalspurbahn erschloss das Kehdinger Land. Der Verkehr war schwach, und eine Fahrt über die ganze Strecke konnte mehr als 5 Stunden dauern (s. Zug VII / zweistündiger Aufent-

halt in Freiburg). Obwohl seit über 70 Jahren verschwunden, findet sich auch heute noch für den, der sehenden Auges die einstige Trasse abfährt (oft neben der Straße gelegen) zahlreiche Relikte der Bahn (Bahnhofsgebäude, Laderampen, Fahrzeugschuppen).

Stade-Freiburg-Itzwörden.

Stationen.		I	III	V	VII	IX	XI.
Itzwörden	ab	—	6.31	12.00	4.10	8.25	10.20
Hörne-Außendeich		—	6.38	12.07	4.17	8.32	10.27
Süderdeich		—	6.47	12.16	4.26	8.41	10.36
Balje		—	6.55	12.26	4.36	8.51	10.46
Baljerdorf		—	7.01	12.33	4.43	8.58	10.53
Krummendeich		—	7.11	12.43	4.53	9.08	11.03
Freiburg	an	—	7.24	12 56	5.06	9.21	11.16
	ab	4.15	7.36	1.20	7.00		
Landesbrück-Oederquart		4.22	7.43	1.27	7.07		
Hamelwörden		4.33	7.54	1.38	7.18		
Wischhafen		4.40	8 01	1.45	7.25		
Neuland		4.50	8.11	1.55	7.35		
Dornbusch-Krautsand		4.57	8.18	2.02	7.42		
Nindorf		5.05	8.26	2.10	7.50		
Drochtersen		5.13	8.36	2.18	7.58		
Drochtersen — Kirche		5.19	8.41	2 25	8 05		
Ritsch		5.28	8.50	2.34	8.14		
Assel		5.37	8.59	2.43	8 23		
Barnkrug		5.47	9.09	2.53	8.33		
Bützfleth		6 00	9.22	3.06	8.46		
Götzdorf		6.06	9.28	3.12	8.52		
Hörne-Brunshausen		6.14	9.36	3.20	9.00		
Stade — Salzthor		6 26	9.48	3.32	9 12		
Stade — Staatsbahnhof	an	6.32	9 54	3.38	9 18		

Nur Werktags.

Nur Sonn- und Festtags.

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 292 657 47
Konto Nr. 114 17 000

Itzwörden-Freiburg-Stade.

Stationen.	II	IV	VI	VIII	VIIIa	X	XII
Stade, Staatsbahnhof ab	—	7.14	10.50	4.30			10.03
Stade—Salzthor	—	7.21	10.57	4.37			10.10
Hörne-Brunshausen	—	7.34	11.10	4.50			10.22
Götzdorf	—	7.41	11.17	4.57			10.29
Bützfleth	—	7.47	11.23	5.03			10 35
Barnkrug	—	8.00	11.36	5.16			10.48
Assel	—	8.11	11.47	5.27			10.58
Ritsch	—	8.19	11.55	5.35			11.06
Drochtersen-Kirche	—	8.28	12.06	5.46			11 17
Drochtersen	—	8.35	12.11	5.51			11.22
Nindorf	—	8.43	12.19	5 59			11.30
Dornbusch-Krautsand	—	8.51	12.27	6.07			11.38
Neuland	—	8.58	12.34	6.14			11.45
Wischhafen	—	9.09	12.45	6.25			11 55
Hamelwörden	—	9.15	12.51	6.31			12.01
Landesbrück-Oederquart	—	9.26	1.02	6.42			12.12
Freiburg an	—	9.32	1.08	6.48			12.18
Freiburg ab	5.20	9.47	1.40	—	7.20	9.09	—
Krummendeich	5.35	10.02	1.55	—	7 35	9.24	—
Baljerdorf	5.45	10.12	2.05	—	7.45	9.34	—
Balje	5.53	10.20	2.13	—	7.53	9.42	—
Süderdeich	6.01	10.28	2.21	—	8.01	9.50	—
Hörne-Außendeich	6.10	10.37	2.30	—	8.10	9.59	—
Itzwörden an	6.16	10.43	2.36	—	8.16	10.05	—

Nur Werktags. Nur Sonn- und Festtags.

Übrigens sind die Überschriften der Fahrplantabellen vertauscht. Die Angabe "Stade-Staatsbahnhof" ist etwas irritierend. Die Kleinbahn fuhr nicht an/ab Staatsbahnhof, sondern hatte daneben eine eigene Anlage. Das Bahnhofsgebäude ist gegenüber dem "Staatsbahnhof" heute noch erhalten.

Aus den "Verkehrsnotizen" lassen sich die Verbindungen im "Landesinnern" abseits der Eisenbahnlinien entnehmen, allesamt von Pferden gezogene Wagen mit (für heutige Verhältnisse) abenteuerlich langen Fahrzeiten, so z.B. 4 bis 4 1/2 Stunden zwischen Otterndorf und Bederkesa. Viele dieser Linien sind Zubringer zu den Bahnhöfen der Unter-Elbeschen Eisenbahn. Worin jedoch die Unterschiede zwischen Privat-Personenpost, Botenpost und Privat-Personen-Fuhrwerk bestanden, kann der Verfasser nicht sagen. Vielleicht weiß einer unserer Leser Rat. Die Personenposten nannten sich auch damals schon "Omnibus".
Was wir heute als "Regionalverkehr" bezeichnen und in kurzer Zeit bewältigen, war vor 100 Jahren eine Tagesreise.

Verkehrs-Notizen.

Neuhaus a. d. O.

Briefkastenleerung im Orte:
8⁴⁵ Morgens, 1³⁰, 5⁵⁰, 8²⁰ Nachm.
Sonntags nur um 8²⁰, 5⁵⁰.
Post- und Omnibusverbindung
Bahnhof Neuhaus:
Mgs. 5¹⁵, 8⁴⁵, 9⁴⁰, Nchm. 1¹⁰, 2²⁵, 4⁴⁰, 6⁴⁰, 10³⁰.

Privat-Personenpost Neuhaus-Bülkau-Odisheim.

Aus Neuhaus (Oste)	6,45	Mgs.,	1,15 Nm.
in Bhf. Neuhaus	—	„	1,35 „
Aus Kehdingbruch	7,35	„	2,00 „
in Bülkau	8,00	„	2,35 „
aus Bülkau	8,20	„	2,55 „
durch Lichtenpils	8,55	„	3,40 „
in Odisheim	9,15	„	3,50 „

Odisheim-Bülkau-Neuhaus.

Aus Odisheim	7,15	Mgs.,	1,55 Nm.
durch Lichtenpils	7,25	„	2,05 „
in Bülkau	8,10	„	2,50 „
aus Bülkau	8,20	„	6,05 „
in Kehdingbruch	8,45	„	6,30 „
in Neuhaus Bhf.	9,10	„	7 00 „
in Neuhaus (Oste)	9,40	„	7,30 „

Botenpost Neuhaus-Belum.

Aus Neuhaus 7,00 Mgs., 11,05 Mgs.
in Belum 7,50 „ 11,55 „
Sonntags ab Neuhaus 8,45, in Belum 9,35

Belum-Neuhaus.

Aus Belum 8,00 Mgs., 4,45 Nm.
in Neuhaus 8,50 „ 5,35 „
Sonntags ab Belum 11,00, in Neuhaus 11,50

Privat-Personenpost Cadenberge-Geversdorf.

Aus Cadenberge 5,35 10,20 Mgs., 7,30 N.
in Geversdorf 6,10 10,55 „ 8,05 „

Geversdorf-Cadenberge

Aus Geversdorf 6,35 11,05 Mgs., 8,35 N.
in Cadenberge 7,10 11,40 „ 9,10 „

Privatpersonenpost Bhf. Höftgrube-Oberndorf (Oste).

Aus Höftgrube 7,50 10,05 V., 1,30 5,05 7,30 N.,
in Oberndorf 8,20 10,35 V., 1,55 5,35 7,55 N.

Oberndorf (Oste)-Höftgrube.

Aus Oberndorf (Oste) 5,30 8,55 10,05 V., 12,00 2,35 6,40 N.
in Höftgrube 5,55 9,25 10,30 V., 12,25 3,05 7,10 N.

Privatp.-Fuhrw. v. Oberndorf (Oste) n. Bahnh. Warstade-Hemmoor.

Täglich zu jedem Zuge.

Warstade-Hemmoor u. Oberndorf.

Täglich zu jedem Zuge.

Botp. Basbeck-Warstade.

Aus Basbeck 7,00, 10,00 Vm. 5,00 Nm.
in Warstade 8,00, 11,00 „ 6,00 „
fallen Sonntags aus.

Warstade-Basbeck.

Aus Warstade 8,45, 11,45 Vm., 6,30 Nm.
in Basbeck 9,30, 12,30 „ 7,15 „
fallen Sonntags aus.

Privat-Personenpost Basbeck-Osten

Aus Basbeck, 9,55 V., 4,50, 10,45 N.,
in Osten 10,25 V., 5,20 N., 11,15 N.

Osten-Basbeck.

Aus Osten 5,30 Mgs., 2,45, 7,05, 9,45 Nm.
in Basbeck 6,00 Mgs., 3,15, 7,35, 10,15 Nm.

Privat-Personenpost Basbeck-Lamstedt.

Aus Basbeck 9,50 Vorm. 4,55 Nachm.
in Lamstedt 10,50 „ 5,55 „

Botenpost Otterndorf-Osterbruch.

Aus Otterndorf 6,00, 11,00 Vorm.
in Osterbruch 7,10 Vm., 12,10 Nm.

Lamstedt-Basbeck.

Aus	Lamstedt	6,30 Vm.	2,10 Nm.
in	Basbeck	9,30 „	3,10 „

Privat-Personenpost Hechthausen-Lamstedt.

Aus	Hechthausen (Ort)	9.10 Mgs.	10,50 Ab.
„	„ Bhf.	9 40 „	10,30 „
„	Klint	9,55 „	10,50 „
„	Laumühlen	10,10 „	11,00 „
in	Lamstedt	10,50 „	11,40 „

Lamstedt-Hechthausen.

Aus	Lamstedt	4,55 Mgs.	6,30 Nm.
„	Laumühlen	5,35 „	7,10 „
„	Klint	5,50 „	7,25 „
in	Hechthausen Bhf.	6,05 „	7,40 „
aus	„ „	6,25 „	8,00 „
in	„ (Ort)	6,35 „	8,10 „

Privat-Personenpost Otterndorf-W.-Wanna.

Aus	Otterndorf	6,50 Vm.,	2,10 Nm.
„	„ Bhf.	6,55 „	—
„	Nordleda	6,50 „	3,00 „
„	Osterwanna	7,15 „	3,25 „
in	Westerwanna	7,35 „	3,45 „

W.-Wanna Otterndorf.

Aus	Westerwanna	8,25 Vm.,	4,35 Nm.
„	Osterwanna	8,45 „	4,55 „
„	Nordleda	9,10 „	5,20 „
„	Otterndorf	10,00 „	6,10 „

Osterbruch-Otterndorf.

Aus	Osterbruch	7,35 Vm.,	5,15 Nm.
in	Otterndorf	8,45 „	6,25 „

Privat-Personen-Fuhrw. Otterndorf-Ihlienworth-Steinau-Bederkesa.

Aus	Otterndorf	6,00 V.	2,10 N.
„	Neuenkirchen (Bz. Stade)	6,40 „	2,55 „
in	Ihlienworth	7.15 „	3,25 „
Aus	Ihlienworth	7.30 V.	4,30 „
in	Steinau	8.35 „	5,30 „
aus	Steinau	8,40 „	
in	Bederkesa Bhf.	9.50 „	
in	Bederkesa Ort	10,00 „	

Bederkesa-Steinau-Ihlienworth-Otterndorf.

Aus	Bederkesa	—	1,45 N.
in	Steinau	—	3,00 „
aus	Steinau	6,00 V.	3,10 „
in	Ihlienworth	7,10 „	4,20 „
Aus	Ihlienworth	7,30 „	4,55 „
„	Neuenkirchen (Bz. Stade)	8,10 „	5,30 „
in	Otterndorf	8,45 „	6,10 „

Prf.-Post Altenbruch-Lüdingworth

Aus	Altenbruch (Ort)	10,15 V.	—
„	Altenbruch Bahnhf.	10,35 M.,	5,45 N.
in	Lüdingworth	11,25 „	6,35 „

Lüdingworth-Altenbruch.

Aus	Lüdingworth	8,00 M.,	4,35 N.
in	Altenbruch (Bahnhf.)	8,40 „	5,25 „

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.

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

Interessant ist die Anzeige über das Dampfschiff "Brunsbüttel II", das von Neuhaus oder Cuxhaven über Brunsbüttel nach Hamburg und zurück fährt. Leider sind die tatsächlichen Fahrzeiten nicht angegeben. Wer in Neuhaus oder Brunsbüttel Eisenbahn-Anschluss "nach allen Richtungen" wahrnehmen wollte, musste einen "Omnibus" bemühen, um den Bahnhof zu erreichen.



Dampfschiff „Brunsbüttel II"

fährt regelmäßig von **Neuhaus** über **Brunsbüttel via Elbstation** nach **Hamburg**

von Mitte April bis Ende September.

Abfahrt von **Neuhaus** über **Brunsbüttel** nach **Hamburg** jeden Mittwoch Morgen 7 Uhr,

und **jeden Sonnabend** mit der Fluth.

Abfahrt von **Hamburg** über **Brunsbüttel** nach **Neuhaus** Montags und Freitags 2½ Uhr Nachmittags.

Abfahrt von **Cuxhaven** über **Brunsbüttel** nach **Hamburg** jeden Freitag Morgen 7 Uhr.

Abfahrt von **Hamburg** über **Brunsbüttel** nach **Cuxhaven** Donnerstags Morgens 7½ Uhr.

Abfahrt von **Brunsbüttel** nach **Neuhaus** Montags und Freitags Nachmittags ca. 6 Uhr.

Abfahrt von **Brunsbüttel** nach **Cuxhaven** Donnerstags Morgens ca. 11 Uhr.

Abfahrt von Brunsbüttel nach Hamburg 1½ Stunden später wie von N[illegible]s a. d. Oste.

NB. Eisenbahn-Anschluß in Neuhaus a. d. Oste wie in Brunsbüttel nach allen Richtungen.

Druck von Heinr. Borgardt, Neuhaus a. d. Oste.

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 292 657 47
Konto Nr. 114 17 000

Vor über 60 Jahren, im Januar 1945, steuerte die große Flucht vor der Roten Armee aus den deutschen Ostgebieten jenseits von Oder und Neiße ihrem Höhepunkt zu. Es gab drei Möglichkeiten für die Betroffenen, aus den bedrohten Landesteilen zu entkommen: zu Fuß, per Schiff über die Ostsee oder mit der Eisenbahn. Es ist heute unvorstellbar, was die alte Reichsbahn in den letzten Kriegsmonaten geleistet hat, um Millionen von Menschen in Richtung Westen zu befördern.
Irmgard Prill, die Verfasserin des nachfolgend wiedergegebenen Beitrags über die Flucht per Eisenbahn aus Pommern bis ins Elbe-Weser-Dreieck, wird 1924 in Marienburg / Westpreußen geboren. Sie macht dort 1942 das Abitur und geht nach Ableistung aller Hilfsdienste zur Berufsausbildung nach Köslin. Sie will Apothekerin werden. Die letzte Kriegsweihnacht wird 1944 noch zu Hause in Marienburg gefeiert, ehe sich die Familie im Laufe des Januar 1945 in Köslin zusammenfindet: Irmgard Prill, ihre Mutter sowie die beiden Schwestern Gretel mit zwei und Herta mit drei kleinen Kindern.

Irmgard Prill

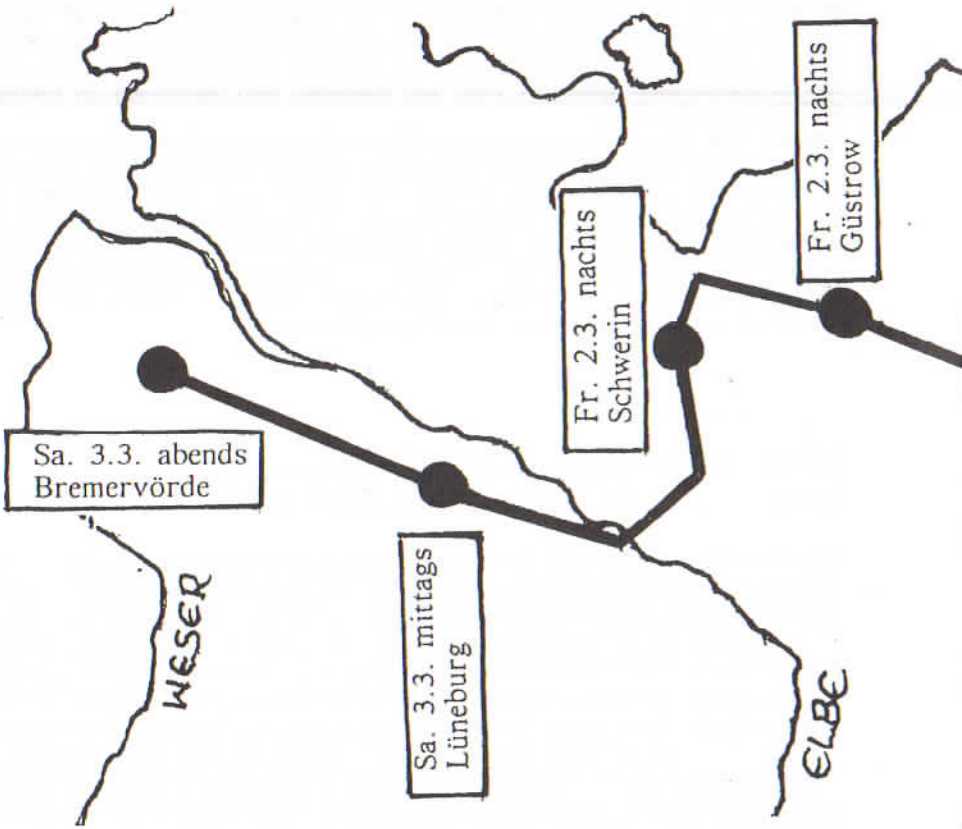
Mein Weg nach Elm bei Bremervörde

Bericht unserer Flucht aus unserer ostdeutschen Heimat

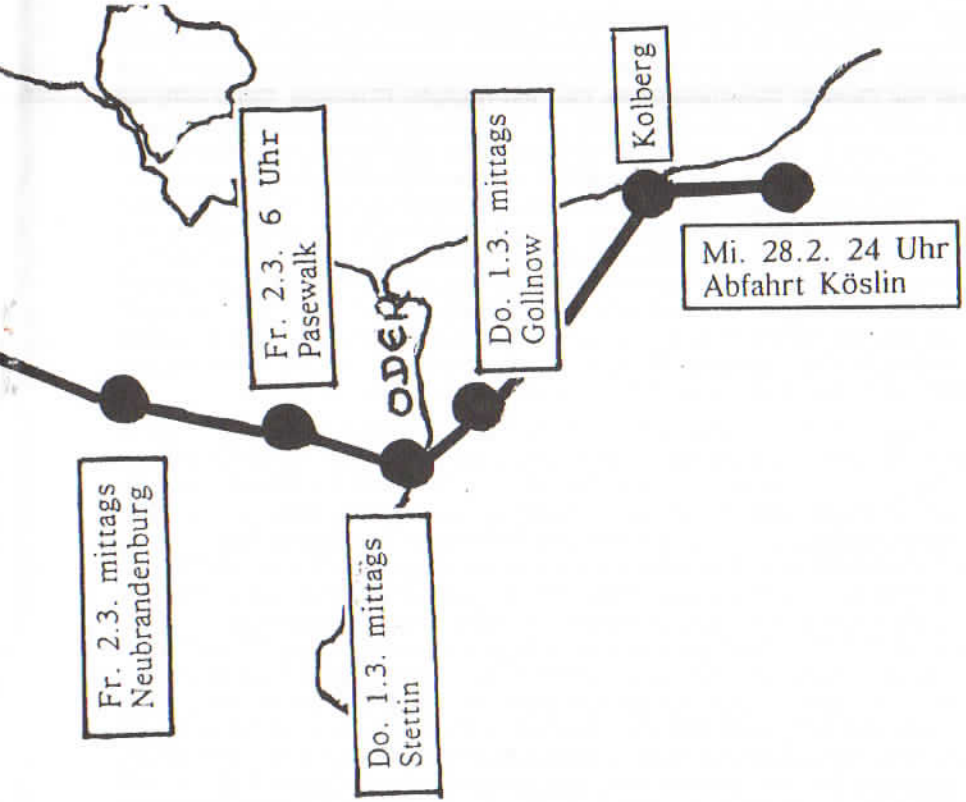
Als ich am Mittwoch, dem 28. Februar, schon recht früh in die Apotheke kam – es war die königlich-preußische, 1725 privilegierte Hof- und Garnison-Apotheke des Herrn Apothekers und Dipl. Chemikers Steffenhagen, ein schönes altes Giebelhaus am Markt 27 – schrillte das Telefon. Ich nahm den Hörer ab. Es war der Oberbürgermeister der Stadt Köslin. Er wollte meinen Chef sprechen. Der war noch oben in seiner Wohnung des schönen alten Giebelhauses. Ich stellte das Telefon nach oben durch und hielt noch den Hörer in der Hand. Da hörte ich, wie der Oberbürgermeister ins Telefon hineinbrüllte: „Die Russen sind drei Kilometer vor der Stadt!" Als ich das hörte, war es für mich das Signal zum Aufbruch. Man handelt ja oft nur unter Druck. Die anderen Angestellten erschienen nun zum Dienst. Ich erzählte ihnen das Gehörte und sagte, daß ich sofort weg wollte. Ich bat sie, den Chef zu grüßen. Sie sagten, ich bekäme doch noch mein Monatsgehalt für Februar. Doch ich antwortete, ich wolle darauf verzichten und eilte davon. Ich fühlte mich ja verantwortlich für meine Familie. Die Russen waren also von Süden her, aus der Tucheler Heide kommend, nach Norden zur Ostsee vorgestoßen, um den Osten abzuschneiden. Die Panzerspitzen befanden sich im Gollenwald, einer bewaldeten Anhöhe vor den Toren der Stadt in der Nähe des Krankenhauses.

Die Menschen in den Straßen und Geschäften ahnten nichts von dem, was ihnen in Kürze bevorstand. Unterwegs traf ich Gretel mit Milchkanne, zum üblichen Einkauf gehen. Sie kehrte sofort um, und wir eilten nach Hause. Ich alarmierte Herta, sofort die Kinder warm anzuziehen, da wir fort müßten. Sie leerte ihren Strohsack und packte alles zusammen. Meine in allen Situationen stets gelassene Mutter ordnete an, wir müßten erst noch ihr Mittagessen verzehren; sie hatte Möhrengemüse, Bratklops und Kartoffeln zubereitet. Dann zogen wir alle mit Kindern, Rodelschlitten und wenig Gepäck los.

Vor dem Hause kam uns der Briefträger entgegen. Er hatte eine Karte für meine Mutter von einer Nichte mit einem Bauernhof im Südharz. Sie schrieb: „Liebe Tante, wenn Ihr auch noch fort müßt und nicht wißt wohin, dann kommt doch zu mir. Hier ist es zwar schon sehr voll, aber irgendwie bringen wir Euch schon unter." Diese Karte machte uns sehr froh. Nun hatten wir zwei mögliche Ziele: meine älteste Schwester Erika , verheira-



Der Zeitablauf der 4-tägigen Flucht der Familie Prill läßt sich anhand der genauen Schilderung der Verfasserin gut dokumentieren. Fragezeichen gibt es hinsichtlich des Fluchtweges zwischen Kolberg und Gollnow sowie Schwerin und Lüneburg. Die Streckenkarte zeigt, dass zwischen Kolberg und Gollnow verschiedene Verbindungen möglich sind.
Zwischen Schwerin und Lüneburg gibt es wieder mehrere Möglichkeiten einer Zugfahrt mit Elbquerung:
1. Möglichkeit: Schwerin - Bad Kleinen - Lübeck - Hamburg - Lüneburg
Dies ist eher unwahrscheinlich, denn das Passieren zweier so großer Städte



wie Lübeck und Hamburg wäre der Verfasserin nicht verborgen geblieben.
2. Möglichkeit: Schwerin - Hagenow Land - Büchen - Lüneburg
Dies könnte realistisch sein; die Elbebrücke bei Lauenburg ist erst am 19.4.45 zerstört worden.
3. Möglichkeit: Schwerin - Ludwigsludt - Dömitz - Dannenberg Ost - Lüneburg. Wahrscheinlicher Fahrtverlauf. Die Dömitzer Elbebrücke wurde erst am 20.4.45 zerstört. Fahrt nach Lüneburg über die Nordroute (Dahlenburg) oder südlich über Uelzen.
4. Möglichkeit: Theoretisch wäre auch eine Fahrt Schwerin - Wittenberge - Salzwedel - Uelzen - Lüneburg denkbar, ist aber eher unwahrscheinlich.

tete Zahnärztin in Hameln an der Weser, und die Kusine im Südharz in Abberode bei Wippra.

Als wir zum Bahnhof kamen, waren dort alle Sperren geschlossen, weil man wohl befürchtete, den Ansturm nicht bewältigen zu können. Aber wir gelangten durch Gärten der seitlich des Bahnhofes gelegenen Bahnbeamtenhäuser auf die Bahnsteige. Überall Berge von Gepäck, Menschenmassen, über uns russische Flugzeuge. Dann sollte ein planmäßiger Zug nach Kolberg abfahren. Es war unmöglich, dort mit neun Personen mitzukommen. Er wurde von den Menschen gestürmt, die Fenster eingeschlagen, Kinder und Gepäck hindurchgeworfen. Bis Kolberg wären wir ja auch nicht viel weiter gewesen. – Dann stand da ein Güterzug, in dem sich lauter Kisten befanden, vielleicht Munition? Er sollte nach Bad Pyrmont fahren, also nahe bei Hameln. Wir setzten die Kinder auf die Kisten und wollten hinterher. Aber der lebhafte Eckart (4) schrie fürchterlich, er wollte da wieder raus. Dieses Projekt war also auch unmöglich. Auch ein Güterzug stand da mit offenen Wagen, auf denen sich Flugzeugteile befanden. Die Leute setzten sich darauf, möglichst geschützt vor Fahrtwind, und banden sich daran fest. Doch das wollten wir auch nicht, da die Gefahr des Erfrierens groß war. So neigte sich der Nachmittag zum Abend. Es wurde kälter und dunkler, und die Bahnsteige wurden leerer.

Da gab mir Gott, wie schon oft in meinem Leben, den rettenden Gedanken. Ich sagte zu Gretel: „Nur jetzt in der Dunkelheit, wenn all die vielen Menschen fort sind, haben wir die Möglichkeit, mit einem Zug fortzukommen. Laß uns hier nachts Wache halten und nach einem Zuge ausschauen und Muttchen, Herta und die Kinder samt Gepäck in einen warmen Keller bringen." In dem warmen Kellerflur eines Bahnbeamtenhauses neben dem Bahnhof, wo sich schon mehr Menschen befanden, konnten wir sie unterbringen. Nun hielten Gretel und ich in der Dunkelheit bei klirrender Kälte Ausschau. Auf dem großen Rangierbahnhof hätten wir überfahren werden können, es war ja damals alles abgedunkelt! Plötzlich sah ich ganz hinten auf dem letzten Gleis einen langen Güterzug stehen. Schnell liefen wir hin über die vielen Gleise. Der Zug war voller Flüchtlinge und verwundeter Soldaten. Wir gingen nach vorn zur Lokomotive, wo wir einen Transportführer vermuteten. Dort stand ein Soldat, der uns sagte, daß er den Transport leitete. Wir baten ihn sehr, uns doch mitzunehmen, wir hätten fünf kleine Kinder bei uns und wären zusammen neun Personen. Er antwortete, der Zug sei zwar schon vollgestopft, aber er wollte versuchen, uns noch unterzubringen. Er ging mit uns an dem langen Zuge entlang, kletterte an jedem Wagen hoch und leuchtete mit der Taschenlampe hinein; aber es schien unmöglich, ein Plätzchen zu finden. Schließlich – fast am Ende des Zuges – meinte er, daß zur Not vielleicht noch vier Personen in einen Wagen hineingingen. Da sagte ich: „Also Gretel, dann nimm Du mit Muttchen und Deinen beiden Kindern diese Plätze!" Und ich bat den Soldaten sehr, ob er nicht noch so ein Plätzchen hätte. Beim nächsten Wagen konnten nochmal vier Personen hinein. Na, wir waren ja eigentlich fünf, aber die kleine einjährige Brigitte galt dann eben als Gepäckstück. Die Leute in dem Wagen protestierten heftig, sie saßen ja schon so eng. Da bat ich den Soldaten, doch noch solange stehenzubleiben, bis wir die Plätze eingenommen hätten. Dann eilten wir beide, Gretel und ich, über die vielen Gleise und Bahnsteige zum Eisenbahnerhaus, um zuerst die Kinder, Muttchen und Herta zum Besetzen der Plätze zu holen. Die waren voller Freude, als sie hörten, daß wir einen Zug hätten. Danach holten wir unser weniges Gepäck. Unterwegs traf ich einen Soldaten, der da mit seinem Mädchen stand. Den bat ich, uns tragen zu helfen, da der Zug bald abfahren sollte.

Der Platz für uns war äußerst eng. Wir saßen mit dicht angezogenen Knien auf einem Gepäckstück, noch ein Kind auf dem Schoß. Meine Beine waren dadurch so eingeschlafen, daß ich dachte, ich könnte nie wieder aufstehen. Die Menschen im Wagen waren zum Teil nervlich am Ende. In der hinteren Ecke waren solche dabei, die beim Überqueren

des Frischen Haffes Angehörige und Habe samt Wagen und Pferden durch Beschuß in den eisigen Fluten verloren hatten.

Etwa um 24 Uhr setzte sich der Zug in Bewegung. Er fuhr immer nur ruckweise ein kurzes Stück. Hinterher habe ich schon oft gedacht, daß man den Eisenbahnern, die Tag und Nacht im Einsatz waren und Millionen von Menschen retteten, ein Denkmal setzen sollte. Als der Morgen graute, erreichten wir Kolberg, die nächste westliche Stadt an der Ostseeküste. Dort versuchte ich auszusteigen, um in einem danebenstehenden leeren Personenzug auf eine Toilette zu gehen. Plötzlich fuhren zum Entsetzen meiner Familie beide Züge in entgegengesetzter Richtung, aber nur ein kurzes Stück. Schnell krabbelte ich wieder in meinen Viehwagen und habe so etwas nie wieder gewagt.

Die fehlende Toilette war überhaupt ein Problem für uns. Als Herta noch zu Hause war und selbst Flüchtlinge beherbergte, riet ihr eine Ostpreußin: „Junge Frau, wenn Sie auch noch auf die Flucht gehen müssen, dann vergessen Sie nicht, ein Nachtgeschirr mitzunehmen." Diesen Rat hat dann meine Schwester beherzigt. Einer ihrer Jungen trug nun einen einhenkeligen Topf für Essen und Trinken, der andere das bewußte Nachtgeschirr, das dann in unserem Wagen seine Runde machte und sehr wichtig für uns alle war. Heute streiten sich Hertas beide Söhne, Siegfried und Eckart, darum, wer nun welchen Topf damals getragen hat.

Von Kolberg bewegte sich der Zug über Naugard in Richtung Stettin. Mittags erreichten wir Gollnow, dort gab es für uns einen Graupeneintopf. Die Leute schubsten bei der Essensausgabe, und ich bekam eine Ladung davon auf den Mantel. Auf der Weiterfahrt sah man den durch einen Luftangriff zerstörten Wald von Arnimswalde, die Baumstämme, alle in gleicher Höhe, wie abgemäht. Nachts standen wir bei Fliegeralarm vor Stettin. Wir waren sehr froh, als wir die Oderbrücken passieren konnten. Ein nur wenig späterer Flüchtlingstransport aus Naugard, der auch bis Bremervörde fuhr, mußte, bereits unter Beschuß, zur Ostsee geleitet und dort an der Küste entlang nach Westen geführt werden, weil die Stettiner Oderbrücken schon zerstört waren.

Um 6 Uhr früh erreichten wir Pasewalk in Vorpommern. Dann ging es weiter nach Mecklenburg, wo wir gegen Mittag in Neubrandenburg ankamen. Die Landkarte vor Augen und noch die freundliche Einladung meiner Kusine aus dem Harz im Sinn, stiegen wir hier aus, mit Kind und Kegel, treppab, treppauf und hinein in den verräucherten, überfüllten Wartesaal. Dort hatten uns ein paar Offiziere beobachtet und kamen an unseren Tisch, um uns nach unserem Woher und Wohin zu befragen. Als sie unsere Pläne hörten, rieten sie uns entschieden davon ab. Sie sagten, im Harz sei es bereits so voll, da würde keine Maus mehr unterkriechen. Und auf unserer Fahrt von hier nach Süden müßten wir die Bahnstrecke Berlin-Hannover kreuzen, die laufend bombardiert würde. Deshalb könnten wir auch gar nicht hinkommen. Das sahen wir ein.

So ging es also wieder vom Wartesaal, treppab und treppauf, bis zu unserem Güterzug, der noch dastand. Diesmal erwischten wir einen Wagen mit einem losen Brett statt einer Türe, das ich Tag und Nacht festhalten mußte. Die Kinder vergnügten sich in dem dunklen Wagen damit, mit ihren Händchen nach den Sonnenstrahlen zu haschen, die durch die Astlöcher der Wagenwände fielen. Nachts erreichten wir Güstrow und dann Schwerin. Die Nächte waren, besonders gegen Morgen, eisig kalt, und die Kälte kroch in uns hinein. Als es tagte, bemerkten wir, daß unser Zug über eine Brücke fuhr und einen tiefuntenliegenden Fluß überquerte. Das mußte die Elbe sein. Am Morgen befanden wir uns in der Lüneburger Heide und hielten in einer Mulde. Wir wunderten uns, daß der Zug lange Zeit nicht weiterfuhr. Da kamen in Massen riesige Kampfgeschwader wie unzählige silberne Vögel in geordneter Formation mit leichtem Brummen in großer Höhe

über uns hinweggeflogen. Die Ostpreußen, die zum Teil noch keine Fliegerangriffe kannten, stiegen aus und winkten mit ihren Kopftüchern nach oben. Wir waren darüber entsetzt. Oder war es vielleicht gut, daß die feindlichen Flieger erkannten, daß wir kein militärisches Ziel waren?

Ich kroch jedenfalls dicht zu meinen Angehörigen in die Wagenecke und dachte, wenn's uns treffen sollte, dann besser alle zusammen! Und ich betete mit Inbrunst das Vaterunser, wobei mir die Bitte um Vergebung der Schuld besonders wichtig war; denn ich dachte, ich könnte ja in Kürze vor Gott stehen. Überhaupt ist wohl damals viel gebetet worden. Meine Schwester Herta erzählte später, daß sie in ihrem Herzen immer den Liedvers bewegte; „Es kann mir nichts geschehen, als was Er hat ersehen, und was mir selig ist!" (Von Paul Fleming aus dem Liede „In allen meinen Taten laß ich den Höchsten raten.") Meine glaubenszuversichtliche Mutter, die immer in allen Situationen in heiterer Gelassenheit das Gute erkannte, sagte auf mein Befragen nach ihrem Befinden während der Fahrt: „Es ist doch alles gut, mit jedem Kilometer rollen wir weiter nach Westen." Die Fliegerverbände zogen inzwischen weiter davon, und später hörten wir von schweren Luftangriffen auf Berlin.

Danach erreichten wir gegen Mittag bei freundlichem Vorfrühlingswetter die Stadt Lüneburg. Es gab dort für uns einen wohlschmeckenden Gemüseeintopf aus gespendeten Konserven und sogar etwas Bohnenkaffee. Eine freundliche Rote-Kreuz-Helferin betreute uns. Sie bot uns an, eine Nacht bei ihr zu schlafen, da wir erzählten, daß wir nach Hameln weiter wollten. Deshalb ging ich zum Bahnhofsvorsteher, um mich nach Zügen dorthin zu erkundigen. Er sagte mir, es gäbe keine Züge dorthin, denn die Strecken seien alle zerstört. Was nun? — Die Rote-Kreuz-Helferin sagte, länger als eine Nacht dürfte niemand in Lüneburg bleiben, damit die Stadt nicht durch all die nachströmenden Flüchtlinge verstopft würde. Ich wäre gern in Lüneburg aus beruflichen Gründen geblieben, auch hatte ich schon oft Gutes über diese Stadt gehört. Aber Herta erklärte, sie würde in unserem Flüchtlingszug bleiben und abwarten, wo sie untergebracht würden. Da wir sie nicht allein lassen wollten in dieser ungewissen Kriegszeit, stiegen wir wieder zu ihr in unser Züglein ein. Wir hörten, es würde in eine Stadt mit „Förde" in ihrem Namen gehen. Nun, von Eckernförde hatte ich schon gehört und kannte dessen Lage an der Ostsee. Doch als sich unser Zug in Bewegung gesetzt hatte, bemerkte ich am Stand der Sonne, daß unsere Fahrt nach Nordwesten weiterging. Eckernförde aber lag nördlich von Lüneburg. Wohin also ging die Fahrt?

Der Zug fuhr jetzt pausenlos und schnell, er raste förmlich wie ein D-Zug. Wir sahen Wald mit vielen Birken, Moorflächen mit Torf und Heideflächen. Ich betrachtete meine Landkarte. Vom Teufelsmoor hatte ich schon gehört. Ich erinnerte mich an ein schönes Bild mit braunem Moor und einem Graben darin, Birken und arbeitenden Frauen mit wehenden Kopftüchern. Ob man uns dorthin brachte, um das Moor zu kultivieren? Ich sprach das aus. Wir beschlossen, an der nächsten Haltestelle auszusteigen, um doch irgendwie nach Hameln zu gelangen. Doch der Zug hielt nicht. Er brauste nur so dahin. Wir lasen die Stationsnamen Buchholz und Harsefeld. Es war immer dunkler geworden. Schließlich weinten wir alle und bereuten, nicht in dem freundlichen Lüneburg geblieben zu sein. Doch endlich rollte der Zug bei Vollmond und Fliegeralarm-Sirenengeheul in einen Bahnhof ein. In großen Lettern sahen wir BREMERVÖRDE geschrieben. Davon hatten wir noch nie gehört. Niemand bemühte sich, uns auszuladen. Irgendwo weit hinten auf einem Gleis stand lange Zeit unser Wagen. Ich versuchte, durch Rufen auf uns aufmerksam zu machen. Schließlich nahte eine Lokomotive und beförderte unseren Wagen auf ein totes Gleis vor dem Bahnhofsgebäude. Dort bemühten sich

Helferinnen und Jugendliche um uns. Sie hatten eigentlich einen Säuglingstransport erwartet und unzählige Milchfläschen vorbereitet, von denen sie uns einige gaben. Wir sagten, daß wir von hier aus weiter nach Hameln wollten. Aber man erwiderte uns, wir würden gut auf dem Lande untergebracht werden. Wir entgegneten, daß die Kinder krank seien. Sie hatten unterwegs aus einer Miete gefrorene Möhren gegessen und dadurch fürchterlichen Durchfall bekommen. Die Helferinnen aber meinten, wenn Kinder noch so schreien könnten, seien sie noch ziemlich gesund.

Es standen auch schon Ackerwagen für uns bereit. Auf sie wurden wir alle samt Gepäck verladen, und los ging die Fahrt. Im Mondenschein sah ich lauter kleine Giebelhäuser, was mich holländisch anmutete. Das mag die „Neue Straße" gewesen sein. Dann hörte ich Wasser rauschen und erfuhr, daß wir einen Fluß, namens Oste, überquerten. In einer alleeartigen Straße mit hohen Bäumen sprangen einige der hilfreichen Jugendlichen vom Wagen ab, die dort wohl wohnten. Vor einer erleuchteten Gastwirtschaft hielt dann später der Wagen an. Wir waren an unserem Bestimmungsort angekommen. In dem großen Gasthaussaal war ein großes Durcheinander. Mütter suchten ihre Kinder und umgekehrt. Aber alles fand sich wieder, desgleichen das dazugehörige Gepäck. Die leitenden Männer des Dorfes waren alle anwesend. Ein freundlicher Herr in unserer Nähe – es war der Lehrer Brinkmann – schrieb alle Namen der Flüchtlinge auf, um die Unterbringung zu regeln. Er fragte Gretel, woher sie denn käme? Sie antwortete ihm, sie käme aus Memel und hätte zwei kleine Kinder. Er sah sie mitleidig an und meinte, sie käme ihm vor wie die Königin Luise, die wäre doch damals mit ihren Kindern vor Napoleon die Kurische Nehrung entlang nach Memel geflüchtet. – Königin Luise hat übrigens ganz in der Nähe der Wohnung meiner Schwester in Memel übernachtet. – Nun solle meine Schwester bei ihm im Lehrerhause wohnen. Er fragte, wer denn noch zu ihr gehöre? Die Mutter mit ihrer jüngsten Tochter könnte auch noch zu ihm kommen. Die andere Tochter mit den drei kleinen Kindern sollte zum Nachbarn, dem Bauern Jürgen Busch. Nach dieser Entscheidung nahmen die jugendlichen Helfer unsere Gepäckstücke und gingen mit uns durch das nächtliche Dorf, die mondbeschienene Dorfstraße entlang, bis zu den genannten Häusern. Die liebenswürdige Frau Brinkmann empfing uns mit offener Freundlichkeit. Ihre beiden Töchter, Gertrud und Elfriede, etwa im Konfirmandenalter, beide mit schönen Schürzen umgetan, waren auch noch auf. Wir wurden mit Bratkartoffeln und Milchsuppe bewirtet. Es schmeckte alles köstlich. Immer wieder nötigte uns Frau Brinkmann: „Nehmen Sie doch was hin!" Aber wir konnten kaum etwas essen und waren nur unendlich müde. Als wir uns dann endlich ausstreckten, hatten wir noch nächtelang das Ruckeln des fahrenden Zuges im Körper.

Der nächste Morgen war ein strahlend sonniger Sonntag, der 4. März 1945. Meine Mutter war schon vor mir aufgestanden und unterhielt sich draußen mit dem Nachbarn gegenüber, dem Bauern Johann Tiedemann. Ich sah ganz nahe den Wald liegen und freute mich darüber. Es war die „Ohe". Ich fragte nach dem Namen des Ortes. Er hieß Elm. Das klang weich und schön. Ich war froh, daß unsere Flucht zu Ende war.

Danach gab es eine „Zuzugssperre". Wir waren gezwungen, hier zu bleiben. Meine Liebe zur Natur und zum Landleben erleichterte mir das Einleben trotz aller Entbehrungen. Mit großer Wehmut dachte ich oft an unsere liebe Heimat mit all den schönen Bauten der Backsteingotik aus der Ordenszeit, an die idyllische Stadt an der Nogat, mit all den Laubenhäusern am Markt, den alten Stadttoren und an das fruchtbare reiche schöne Land, in dem unsere Vorfahren jahrhundertelang gewirkt hatten. Besonders dachte ich an unsere einmalig schöne Marienburg, dem Hochmeistersitz des Deutschen Ritterordens, der das Land einst kultivierte. Auf unseren weiten Spaziergängen hier in Elm zeigte meine Mutter dann tröstend auf die weithin sichtbare schöne alte Elmer Windmühle und sagte zu

mir: „Das ist jetzt hier unsere Marienburg." Bei ihren Besitzern, der Familie Schulken, fanden wir später freundliche Aufnahme. Auch meine Ziehharmonika vermißte ich zum Spielen in den Abendstunden schmerzlich. Ein freundlicher Bauer, namens Hermann Bardenhagen, lieh mir sein Instrument von Zeit zu Zeit immer wieder. Ich habe dadurch begriffen, daß Heimat nicht nur ein Land ist, sondern vor allem auch die Menschen dazugehören. Und ich bin dankbar, daß ich hier viele liebenswerte Menschen gefunden habe und nicht fremd in meiner Heimat unter Menschen fremder Zunge leben muß, wo heute statt des früheren Wohlstandes Not und Armut herrschen.

Der Bericht wurde, wo es um rein persönliche oder familiäre Dinge geht, in einigen Teilen gekürzt.

Quellen:
- Unsere Heimat bleibt uns Aufgabe und Verpflichtung, 30 Jahre Patenschaft Stuhm-Bremervörde-Rotenburg (Wümme) 1957-1987, Festschrift, Hrsg. Heimatkreis Stuhm und Lk Rotenburg (Wümme) 1987
- Deutsche Reichsbahn Gesellschft (Hrsg), Streckenkarte 1935

Hans-Wolfgang Harden

Ein alter Frachtbrief

Eine Kanne Testbenzin von Lehe nach Bederkesa 1915

Der Sanitätsrat Dr. Homburg in Bederkesa bezieht im September 1915 eine Kanne Testbenzin von der Firma J.H.Rathjen aus Lehe. Auf dem Frachtbrief, etwa im Format DIN A3 quer, sind alle Daten eingetragen, die man zur damaligen Zeit für ein Begleitpapier braucht. Wie der Stempel auf der 2.Seite unten zeigt, wird das Frachtstück am Nachmittag des 16.September in Lehe aufgegeben und gewogen ("Waage" schreibt man zu jener Zeit nur mit einem "a").
53 kg bringt die Kanne an Gewicht und wird in den Wagen Nr. 66330 verladen (1. Seite oben links). Dieser Wagen geht nach Geestemünde (s.Kopf 1. Seite); dort wird die Fracht am 17. September, vormittags, in Wagen 20134 umgeladen (s. Stempel 1. Seite unten). Schließlich erreicht das Testbenzin für Dr. Homburg den Bahnhof Bederkesa am Vormittag, 18. September, ist von der Verladestation Lehe bis zur Bestimmungsstation Bederkesa also 1,5 Tage mit der Eisenbahn unterwegs.
Die Rechnung (2. Seite) setzt sich zusammen aus der Frachtgebühr von 30 Pfennigen und der für den Spediteur für die Fahrt vom Bahnhof bis zum Empfänger von 20 Pfennigen. Spedition ist die Firma Heinrich Sancken aus Bederkesa, die die Ware mit Pferd und Wagen "Bahnamtlich angerollt" hat, wie der Stempel ausweist.

Kurswagen Nr.	Abgefertigt nach über Gartenmuche	Zoll- od. Steuerabf. auf Station
Abgangsbuch Nr.		

Frachtbrief

(Für den Frachtvertrag gelten die EVO. und die in Betracht kommenden Tarife.)

An Herrn Dr. Homburg

in

(Wohnung)

Bestimmungsstation Bederkesa

Bestimmungsort
(Nur anzugeben, wenn er ein anderer ist als die Bestimmungsstation.)

Nummer	Eigentumsmerkmale	Ladegewicht (Ladefläche) kg (qm)
des Wagens		
66330	Hm	

Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen wie: bahnlagernd, Anschlußgleis, Zoll- oder Steuerabfertigung in mit Kleinbahn weiter nach u. dgl.

Adresse oder Zeichen	Adresse oder Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Rohgewicht kg
J.H.R.	94	1	Kamm	Testbenzin	53
				Feuergefährlich	R

Lehe, den 16ten Septemb. 1915

Unterschrift des Absenders:
J. H. Rathjen

Wohnung Lehe, Hafenstrasse 68

Stempel der Abfahrt- und Ausbehandlungsstationen

Telefon 811
Umgeladen
17 SEP. 1915 Vm
In Wagen
20137 Tf

Druck von T. T. Heinze, Brieg. 9. 1913.

Freivermerk

Duplikat (Aufnahmeschein) beantragt?

Interesse an der Lieferung } in Buchstaben

Nachnahme

Einzelnachweis

Gesamtbetrag in Buchstaben

Barvorschuß

nach Eingang

Verechnung: abgerundetes Gewicht kg	Tarifklasse	Frachtsatz für 100 kg ℳ	Vom Absender bezahlt ℳ	Pf	Rechnung	Vom Empfänger zu erheben ℳ	Pf
					Gebühr für das Interesse an der Lieferung		
					Nachnahme { Barvorschuß		
					nach Eingang		
					Nachnahmegebühr		
60	I	35					30
					Fracht bis		
					Bahnamtlich angereift Heinr. Sancken Spediteur BEDERKESA		20
							50

Stempel der Versandstation	Wägestempel	Duplikat- (Aufnahmeschein-) Stempel	Stempel der Bestimmungsstation
Kontrollbezirk Hannover Lehe 16 Sept. 1915 Nm Nr. 16	Gewogen Lehe Wage 1		BEDERKESA 18. SEP. VORM.

Zuschriften unserer Leser

Liebe Museumsbahner,
ich habe heute die "Mitteilungen" bekommen und habe mich gleich wieder, obwohl ich etwas anderes vorhatte, festgelesen.
Und da habe ich gedacht, muss ich eigentlich mal ein paar Lobe (ohne Rangfolge) loswerden.
... für die "Mitteilungen", die im Gegensatz zu vielen Hochglanzprospekten wirklich Inhalte bieten (jetzt bin ich wieder von der Torflok angetan),
...für das Konzept, das...umfassend umgesetzt wird, also nicht nur rollendes Material ("Hauptsache Dampf"), sondern auch Betriebsweise, BÜ-Sicherung, Bahnhof mit Umfeld, Bahnhofsgaststätte,
...für die Arbeitsleistungen der Mitglieder in ganz unterschiedlichen Bereichen, die zusammen doch ein Ganzes ergeben,
...für die Leistung der führenderen Mitglieder, diesen "Sack Flöhe" zusammenzuhalten,
...für die verlockenden jährlichen Reisen für Eisenbahnfreunde,
... dafür, dass der Fahrplan 2006 jetzt schon raus ist (während die DB Reservierungen für den Weihnachtsverkehr 2005 erst ab dem 1. November entgegen nehmen kann),
... vor allem aber für den langen Atem, den die Aktiven nun schon seit Jahr(zehnt)en an den Tag legen, um das Projekt voranzutreiben. Beachtlich vor allem, dass in den langen Jahren vor dem ersten Fahrtag nicht die Luft ausging.
Mit freundlichen Grüßen und den besten Wünschen für die Weihnachtsfeiern, Mitgliederversammlungen, Kohl- und Pinkeltouren und natürlich für die Saison 2006 und folgende.

Dieter König

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 292 657 47
Konto Nr. 114 17 000

ADOLF BRAUNS

Die historische Ecke

Links:

Ein Stück Bremerhavener Stadtgeschichte: Die Güterabfertigung Bremerhaven-Mitte mit Stofflager (vorne) und Postenbude "M" (links). Ganz vorne rechts ist eine Köf II zu erkennen, an der Rampe steht für die Aufnehme von Abfällen ein Klappdeckelwagen (eine heute völlig ausgestorbene Wagengattung). Das Haus mit den Treppengiebeln ist das Dienstgebäude, das von den Schuppen für den Güter-eingang (davor) und Güterausgang (dahinter) flankiert wird. Gegenüber ist das alte, heute noch vorhandene Fernmeldegebäude zu erkennen. Von den Bahnan-lagen ist nichts mehr übriggeblieben.
Foto: Juni 1967, NZ



Bahnhof Bederkesa am Ende der 50er Jahre. Zugführer Horst Feldhausen, Schaffner Günter Hahn und Lokführer Karl Fahlbusch haben sich zum Er-innerungsfoto auf dem Bahnsteig zusammengestellt. Gleich wird der Personen-zug nach Bremerhaven als Wendezug, geschoben von einer V 36, in die See-stadt abfahren. Die Wagen haben Ofenheizung!
Foto: Archiv der Museumsbahn

Aufruf zur Spende

Der Ersatzmotor für unsere V 36 134 ist fertig. Der Einbau wird Ende März stattfinden. Nach der nötigen Erprobung wird die Lok dann ab Mai für die Fahrten der Saison 2006 wieder zur Verfügung stehen.

Leider hat sich herausgestellt, dass die Originalkupplung in keinem guten Zustand mehr ist. Ersatzteile sind nicht zu bekommen. Die alte Kupplung wird zwar erst einmal wieder eingebaut, soll im Laufe der Saison aber durch eine neue ersetzt werden. Dies ist zwischen zwei Fahrtagen möglich. Aber – das sind zusätzliche Kosten!

Daher die dringende Bitte an alle Mitglieder, Freunde und Förderer der Museumsbahn:

Helft bei der Finanzierung mit! Jede Spende ist willkommen!

Spendenkonto: KSK Wesermünde-Hadeln
BLZ 292 501 50, Konto 110 007 336
Stichwort: V 36

Auch das noch...



"Junger Mann, stehen Sie auf, wenn ich mit Ihnen rede..."
Elso Reck und Jürgen Hellwig am letzten Betriebstag 2005 in Bederkesa
Foto: Jürgen Sandmann

Zuverlässiger.
Leistungsstärker.
Näher.

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

swb