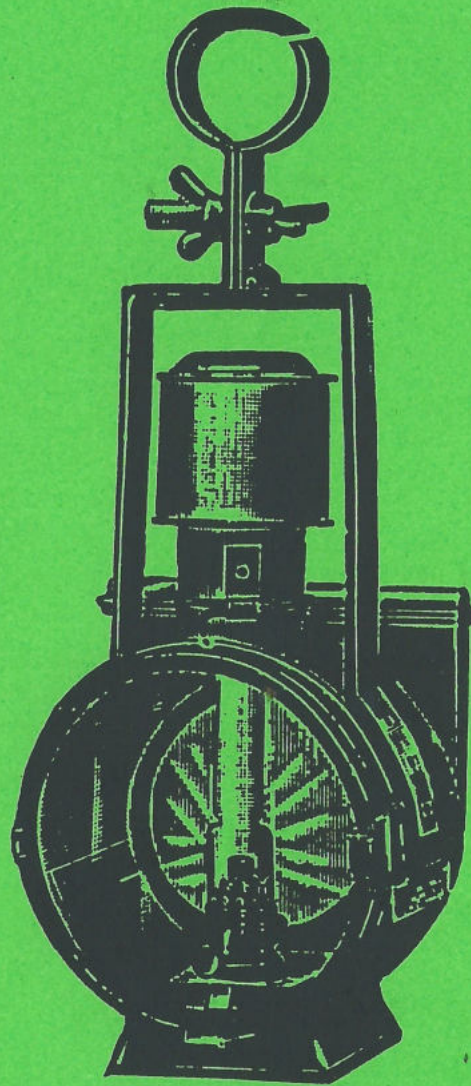




Das "Flügelrad"

Vereinsmitteilung
der
Eisenbahnfreunde

Friesland e.V.



104. Gesamtausgabe

Ansprechpartner im Verein

- Vorsitzender: Dieter Schulte
Stargarder Weg 9
26388 Wilhelmshaven
Telefon: 04421/54146
- Stellvertreter: Hans - Jürgen Backer
Steenkamp 14
26316 Varel
Telefon: 04451/84242
- Stellvertreter: Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven
Telefon: 04421/51009
- Kassenwart: Klaus Depping
Lausitzer Weg 15
26441 Jever - Rahrdum
Telefon: 04461/71583
- Schriftführer: Hans Eilerts
Weserstraße 154
26382 Wilhelmshaven
Telefon: 04421/203517

- Vereinstreffen - Vereinstreffen - Vereinstreffen -

Jeden Dienstag ab 19.30 Uhr im Bahnhof Jever.

Jeden letzten Donnerstag im Monat ab 19.30 Uhr
Monatsversammlung im Wirtshaus "Stadt Jever".

Mitglieder und Gäste sind herzlich Willkommen.

Pleiten - Pech und Pannen oder der Weihnachtswahnsinn läßt grüßen !

In der letzten Ausgabe unserer VM ist leider mehr fehlgelaufen, als der Redaktion lieb gewesen ist. Doch man lernt ja leider leider am Häufigsten nur aus Fehlern. Wir lassen uns aber deshalb nicht unterkriegen, wie man mit dieser nun vorliegenden Ausgabe sehen kann.

Ich wünsche nun allen Mitgliedern, deren Familienangehörigen sowie allen weiteren Lesern dieser VM ein frohes Osterfest und viel Spaß beim Lesen.
Es grüßt die Redaktion



Vereinssonderwagen 95

Wie schon in den letzten Jahren, gibt es auch in diesem Jahr wieder einen (N) bzw. zwei (HO) Vereinssonderwagen.

In HO sind es in diesem Jahr der 1. Klasse- und der Gepäckwagen von der "Donnerbüchse" Fabrikat Roco.

In N ist es diesmal die 2. Klasse von den "Donnerbüchsen" Fabrikat Fleischmann.

Achtung! Die Auflage der HO-Fahrzeuge ist in diesem Jahr auf nur je 60 Stück festgelegt worden. Also wartet nicht zu lange mit der Vorbestellung !

Von den 94er Wagen gibt es noch eine geringe Stückzahl.

Die Redaktion



Sommervorführung 95

Auch in diesem Jahr gibt es unsere Sommervorführungen (**genaue Daten - siehe Heftmitte**).

Wer also seine Fahrzeuge einen Auslauf genehmigen möchte und selbst für die 2,5 Stunden Ausgang hat, ist herzlich eingeladen, sich im Vereinsheim auszutoben. Um vorherige Anmeldung wird aber gebeten.

Die Redaktion

Liebe Eisenbahnfreunde !

Meinen letzten Bericht über den Stand der Vereinsaktivitäten haben Sie mit der Einladung zur Mitgliederversammlung Anfang Februar erhalten. Wichtigstes Ereignis für den Verein war in der Zwischenzeit die Jahresmitgliederversammlung, von der Sie in der nächsten Ausgabe des **Flügelrades** noch ein vollständiges Protokoll erhalten. Die wichtigsten Punkte aber vorab:

6.3,4,5 Die Kassenprüfung ergab keine Mängel und der Kassenwart wurde ohne Gegenstimmen entlastet. Zum Neuen Kassenprüfer wurde Herr Möller gewählt.

6.1,2,3 Die Pläne des erweiterten Vorstandes zur Wiederaufnahme der Arbeiten an der H0-Anlage wurden wie beantragt genehmigt ebenso die Umbauarbeiten in den Räumen der ehemaligen Bundesbahnsozialkasse. Nach Fertigstellung der Umbauten wollen wir uns hier auch zu unseren Monatsversammlungen treffen. Dem Bau von Vereins-H0-Modulen stimmte die Versammlung ebenfalls zu.

Das Jahresbudget 1995 wurde in der vorgeschlagenen Höhe verabschiedet, es wurde lediglich um einen Betrag von 500,- DM für Vereinsveranstaltungen aufgestockt (**Neue Budgetsumme 10.200,-,- DM**)

Der Verbleib der **Denkmalslokomotive** am Bontekai war auch ein Thema. Der Platz am Bontekai soll voraussichtlich in den nächsten Jahren für Wohnbebauung genutzt werden. Es sollte noch einmal versucht werden, ob die L. nicht doch noch einen Platz im Bahnhofsbereich finden kann. Um dieses Vorhaben zumin-

dest in Angriff zu nehmen fanden sich mehrere Mitglieder zu einer Arbeitsgruppe zusammen. Um so größer war die Überraschung dann als Herr Klotz und ich am 1.3.95 mit der neuen Leiterin des Liegenschaftsamtes Frau Holzenkämpfer zusammentrafen. Erst mußten wir auch hier die Eigentumsfrage klären (Die Denkmalslokomotive ist ja eindeutig Eigentum der Stadt Wilhelmshaven, dieser Tatbestand ruft immer wieder großes Erstaunen hervor) Danach machte Frau Holzenkämpfer den Vorschlag, daß die Lokomotive, wenn sie demnächst vom Bontekai weggäbe, doch eigentlich in den Bahnhof gehöre. So gut wie die L. erhalten sei, wäre sie dort doch ein zusätzlicher Anziehungspunkt. Wenn die L. aber noch in den Bahnhofsbereich solle, wäre jetzt die letzte Möglichkeit, sich darum zu kümmern. Dem konnten Herr Klotz und ich nichts hinzufügen. Wir haben dann noch über die technische Abwicklung eines Umzuges diskutiert. Größtes Problem des Umzuges bleibt aber nach wie vor die Finanzierung. Frau Holzenkämpfer will jedenfalls in dieser Hinsicht aktiv werden. Über einen Erfolg würde sich ja niemand mehr freuen als die Eisenbahnfreunde - über Fortschritte in dieser Sache werde ich bei Bedarf berichten.

Mit freundlichen Grüßen !

Schulte

Schulte - Vorsitzender



Tag der offenen Tür

Am **7. Mai** veranstalten die Modellbahnfreunde Varel von **11 bis 17 Uhr** einen **Tag der offenen Tür** in ihren neuen **Vereinsräumen im Güterschuppen im Bf. Varel**. Es sind u.a. eine Tombola und ein Modellbahnflohmärkt geplant, an dem sich jeder beteiligen kann. Wer also Interesse hat, melde sich bitte bei mir, damit ich die Meldung weitergeben kann.

J. Rode



Modulbau

Der von einigen Mitgliedern ins Leben gerufene Modulbau nach den Richtlinien des "Nordmoduls" kommt langsam in Schwung. Die ersten Kopfstücke sind ausgeliefert worden bzw. die ersten Module sind schon in Bau.

Damit aber Landschaftsmäßig nicht wahllos drauflos gebaut wird, sollte jeder, der sich am Modulbau beteiligt, sich mit einer Kurzbeschreibung bei mir melden, um eine bessere Abstimmung vornehmen zu können. Außerdem sollten sich alle Beteiligten und Interessierten am Modulbau so schnell wie möglich zu einem Gespräch treffen. Also bitte melden, damit wir einen Termin festlegen können ! Sollten noch weitere Mitglieder Interesse am Modulbau haben, sind sie herzlich Willkommen und können sich bei mir die Unterlagen über das "Nordmodul" anfordern.

J. Rode



Messeneuheiten 95

Wie bekannt, war es mir möglich, mich auf der Nürnberger Spielzeugmesse umsehen zu dürfen. Von den dort gezeigten Neuheiten habe ich reichlich Informationsmaterial mitgebracht, welches nun interessierten Mitgliedern zur Einsicht zur Verfügung steht.

Wer sich also einen Überblick verschaffen möchte, kann sich bei mir melden.

J. Rode

US - Modelle

Mir ist es gelungen, eine Bezugsquelle für US-Modelle in unserer näheren Umgebung aufzutun. Dort sind sämtliche Modellbahnartikel (z.B. Gebäude, Fahrzeuge, Farben etc.) erhältlich, die auf dem amerikanischen Markt angeboten werden. Was nicht auf Lager liegt wird schnellstens besorgt.

Interessierte können bei mir das Prospektmaterial einsehen bzw. nähere Informationen erhalten.

J. Rode



Zu verkaufen

Verschiedene Zweileiter-Gleichstromloks (Tender-, Schlepptender- und Dieselloks), Güter- bzw. Personenwagen sowie Gleismaterial, Trafos und eine Drehscheibe von Fleischmann stehen zum Verkauf an.

Nähere Informationen sind bei **Ptok, Danziger Str.1, Schortens, Telefon 04461 / 8662** erhältlich.

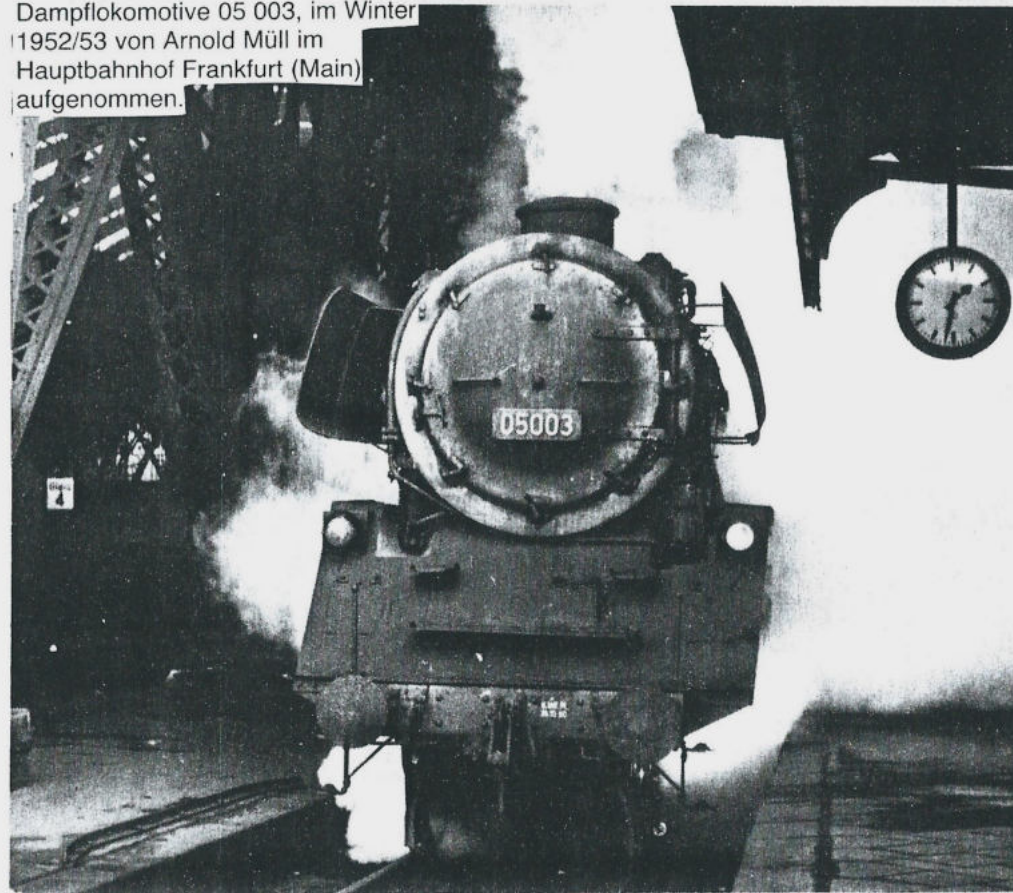
"Ich würde es Ihm ja sagen, aber es ist doch verboten, mit dem Fahrer zu sprechen!"



Der Bus ist in den Gräben gefahren. „Wie konnte denn das passieren?“

fragt ein Polizist den Fahrer. „Keine Ahnung“, sagt der, „als es geschah, war ich gerade hinten beim Kassieren!“

Dampflokomotive 05 003, im Winter 1952/53 von Arnold Müll im Hauptbahnhof Frankfurt (Main) aufgenommen.



Lok-Magazin-Kalender 1984

So las man in der WZ

1895 (Vor 100 Jahren)

Der Bahnhofsumbau in Jever ist jetzt soweit vollendet, daß der Warteraum 1. und 2. Klasse heute dem Verkehr übergeben werden konnte. Sie machen einen hübschen und behaglichen Eindruck. Die Malerarbeiten

sind zum größten Teil von Herrn Hoftheatermaler Mormann in Oldenburg ausgeführt und verdient die Decke mit den verschiedenen Wappen, darunter auch das Wilhelmshavener, besonders hervorgehoben zu werden.

Jahreshauptversammlung 1994

TOP 2 - Bericht des Archivs

Die während des Berichtszeitraumes ständig anfallenden Sichtungen und Einordnungen in das Archiv wurden vorgenommen.

Rudolf Hofmeister

Rudolf Hofmeister

(verantwortlich für das Archiv)



Jever, d. 21. Februar 1995

Jahreshauptversammlung 1995

TOP 2 - Bericht der Arbeitsgruppe HK - Anlage

Im Berichtszeitraum wurden an der HK - Anlage keine Bauarbeiten ausgeführt. Das hatte seinen Grund in der ungewissen Situation bezüglich eines eventuellen Umzuges in den Güterschuppen.

Im Bereich der Elektrik wurden jedoch geringfügige Verbesserungen durchgeführt.

Im großen und ganzen beschränkte sich die Arbeitsgruppe darauf, die Anlage in Betrieb zu halten.

Rudolf Hofmeister

Rudolf Hofmeister

Arbeitsgruppenleiter



Jever, d. 21. Februar 1995

Nachdem im 1. Teil meines Berichtes die Fahrt bis Varel beschrieben wurde, soll es jetzt weiter gen Norden gehen.

Nachdem der Triebfahrzeugführer in Varel wieder einmal seinen Sitzplatz im 628er gewechselt hatte (Es mußte "Kopf" gemacht werden), rollte der Triebwagen in flotter Fahrt um 14:50 aus dem Vareler Bahnhof in Richtung Sande und weiter nach Wilhelmshaven. Der Hauptbahnhof war allerdings nicht unser Ziel, denn in WHV-West wurde angehalten, die notwendigen signaltechnischen Sicherheitsmaßnahmen ausgeführt, um dann über die Abzweigweiche auf das Hafengleis zu rollen. Dieses geschah um 15:14 Uhr. Damit hatten wir gleichzeitig den Zuständigkeitsbereich der Bundesbahn verlassen.

Die Wilhelmshavener Vorortbahn ist aus der Werftbahn der Marine hervorgegangen und damit fast so alt wie die Stadt WHV selber. Wenn man hier auf Einzelheiten der Geschichte eingehen wollte, so würde das manches Buch füllen. Deshalb hier nur einige markante Eckpunkte:

Gegen Ende des 2. Weltkrieges umfaßten die Gleisanlagen ca. 200 km Gleis mit etwa 700 Weichen. Bis zu 30.000 Menschen wurden auf ihr täglich befördert. 1945 wurde die Marinebahn durch die alliierten Behörden beschlagnahmt und zunächst als "Marinebahn Wilhelmshaven" als eine Bahn mit öffentlichem Personen- und Güterverkehr weitergeführt. 1947 wurde sie der Oberfinanzdirektion Hannover als treuhänderischem Eigentümer übergeben. Der Betrieb konnte zunächst weitergeführt werden, weil durch die extremen Zerstörungen in der Stadt Wilhelmshaven der Straßenbahnverkehr und sonstiger öffentlicher Verkehr nicht stattfinden konnte. So war die Marinebahn die einzige Möglichkeit von den Außenbezirken Voslapp, F-groden, u.a. in die Stadt zu gelangen, um von dort zu den Industriebetrieben und dem Staatsbahnhof zu gelangen.

Am 26.11.1949 wurde die Marinebahn als "Vorortbahn Wilhelmshaven" umbenannt, wie aus einer entsprechenden Konzessionsurkunde hervorgeht. Die VoWi hatte den Charakter einer Kleinbahn: Die Betriebsführung ging auf die RBD Münster - Betriebsführung von Kleinbahnen in Oldenburg - über.

Der Personenverkehr wurde weitergeführt, nahm jedoch rapide ab, je weiter der Wiederaufbau der Infrastruktur in der Stadt Wilhelmshaven voranschritt. So wurde zunächst der Betrieb auf der Strecke Maadebrücke-Gökerstraße am 16.06.1952 eingestellt. Zuletzt wurde aber immer noch mit bedeutenden Beförderungszahlen der Werksverkehr zu den Olympiawerken bedient (Hp Middelsfähr). Als die Stadtwerke WHV ihr Busnetz dann auch bis nach Roffhausen ausdehnte, folgte die Gesamtstillegung des Personenverkehrs am 31.10.1961. Im Jahre 1969 wurden auf der VoWi 510.025 Personen und 112.187 t Güter befördert. Es folgte der komplette Abbau der innerstädtischen Gleisanlagen.

Fortsetzung auf Seite 10

Modellbahnbesichtigung

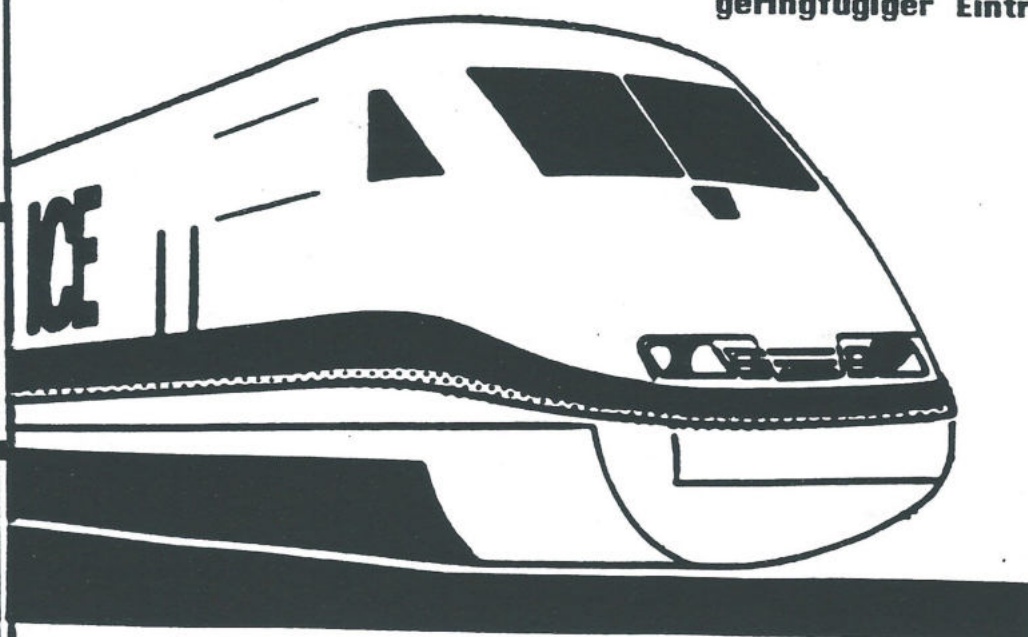
Sonderwagenverkauf H0 und N

Sommervorführung !

Am
24. Juni,
08. und 22. Juli
und am
05. und 19. August
jeweils
von 15.30 bis 18.⁰⁰ Uhr
im

Bahnhof Jever

geringfügiger Eintritt wird erhoben



Eisenbahnfreunde Friesland e.V.

Da der Güterverkehr nun keine bedeutende Rolle mehr spielte, wurde die VoWi am 31.12.1964 aufgelöst und danach als Sondervermögen des Bundes der DB einverleibt. Die DB übernahm nun die Bedienung der Anschließer. Die im südlichen Hafenbereich wurden von Sande, die im nördlichen von WHV-West bedient.

Dieser Streckenabschnitt sollte nun von uns befahren werden. In schleicher Fahrt ging es nun über den Banter Weg, die Weserstraße wurde gekreuzt, sodaß nach kurzer Zeit der Binnenhafen in Sicht kam. Immer wieder blieben staunende Spaziergänger stehen, die vom Anblick des neuen Triebwagens überrascht waren. Vorbei an den ehemaligen Anlagen der Jadewerft ging die vorsichtige, immer wieder durch Signaltöne unterbrochene Fahrt über die Jadestraße durch das Gelände des ehemaligen Wasserwerkes zum Bontekai. Hier gab es selbstverständlich den ersten Fotohalt bei unserer Denkmalslokomotive. Der Triebfahrzeugführer hatte den 628er so geschickt angehalten, daß viele schöne Fotos geschossen werden konnten. Die Fahrgäste wurden von Hans-Joachim Ziesche und mir umfassend über alles Wissenswertes rund um die Lok 44 606 aufgeklärt. Die Fahrt wurde dann fortgesetzt in Richtung KW-Brücke. Dort mußte dann das Tor zum Hafengelände geöffnet werden. Über die Kaianlagen, vorbei an den Umschlagsanlagen der verschiedenen Hafenbetriebe näherten wir uns den Absperrungen des Marinearsenals. Hier machte sich unter z.T. weit angereisten Fahrgästen eine bestimmte Anspannung bemerkbar, die uns Einheimischen natürlich fremd war, weil wir mit der Bundesmarine leben und sie inzwischen als "ganz normal" in unserer Stadt empfinden. Ein freundlicher Wachmann öffnete uns das Einfahrtstor zum Arsenal und der 628er rollte über das geschwungene Durchgangsgleis an den Arsenalanlagen vorüber. Am Ausgang des Geländes wurde wieder ein Tor für uns geöffnet und die neuen Kaianlagen am Lüneburgkai und den anderen Neubauten konnte von uns befahren werden. In Höhe des ehemaligen Polizeibades war dann aber endgültig Schluß. Hier konnten wir wieder fotografieren und uns die Beine vertreten.

Auf diesen Streckenabschnitt wurde dann auch die geplante Erweiterung der Gleisanlagen im Hafen von Wilhelmshaven diskutiert. Vor allem natürlich die südliche Erweiterung des Industriestammgleises-Nord, um die Hafenbedienung unabhängig vom Arsenalbetrieb vornehmen zu können. Nach der kurzen Verschnaufpause ging es nun die ganze Strecke wieder zurück bis zum Abzweig Wilhelmshaven-West. Hier mußten wir nach dem Ein- und Ausschließen unsere Fahrt zum Hbf vorsetzen, weil von Wilhelmshaven-West nach Sande keine direkte Verbindung besteht. Dies wäre nur mittels einer "Falschfahrt" möglich gewesen. Also auf zum Hbf. Hier wurde nur die Fahrtrichtung gewechselt, um so schnell wie möglich wieder nach Sande zu gelangen, denn wir hatten ja noch Einiges vor. Der vorgegebene Fahrplan konnte eingehalten werden, so daß wir pünktlich um 17:32 Uhr in Sande eintrafen.

Nun sollte die letzte Etappe unserer Bereisung von Güterzugstrecken westlich von Oldenburg in Angriff genommen werden.

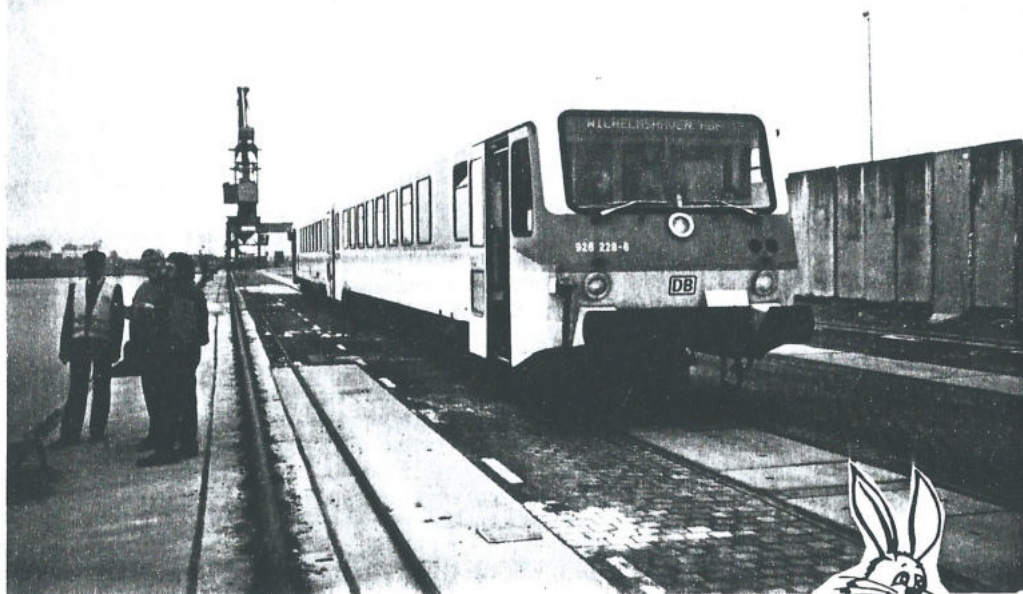
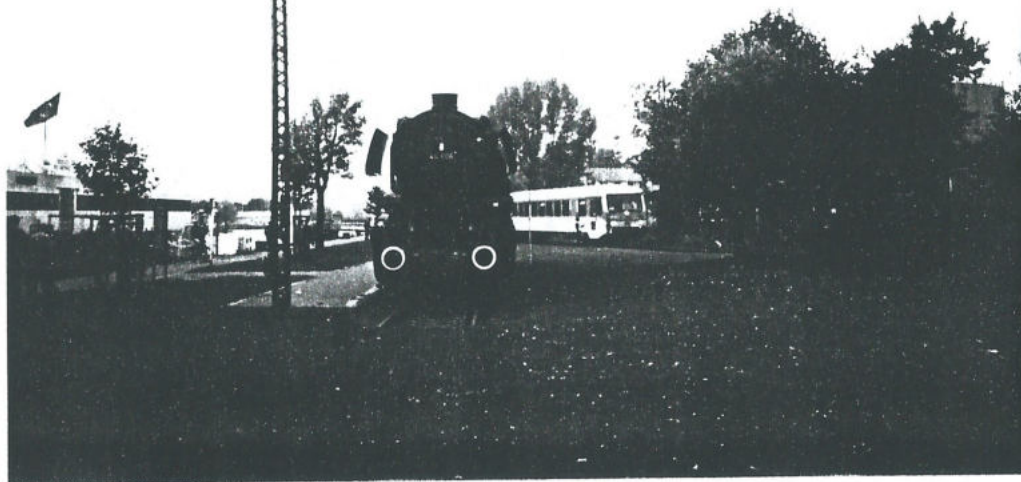
Wie bekannt, wurden durch Aufspülmaßnahmen im Voslapper Watt 1400 ha Industriegelände im Norden der Stadt Wilhelmshaven geschaffen. Dieses Gebiet sollte durch den Bau einer ausgedehnten Stammgleisanlage an das Schienennetz der DB angebunden werden. Hierzu waren grundsätzlich 2 Lösungsmöglichkeiten in der Diskussion, die sogenannte "Südstrecke" und die "Nordstrecke". Die Südstrecke sollte unter Benutzung der noch vorhandenen Anlagen der VoWi durch das Marinearsenal und den Heppenser Groden geführt werden. Der Nachteil dieser auf ca. 16 Mio DM geschätzten Linienführung liegt auf der Hand. Einmal muß das sensible Militärgelände des Marinearsenals durchquert werden und die vorhandenen sehr engen Kurvenradien der Strecke durch Wohn- und Hafengebiet waren weitere Negativpunkte. Die Nordstrecke hat demgegenüber den Vorteil, daß eine völlig neue unabhängige Leistungs- und ausbaufähige Verbindung des neuen und geplanten Industriegebietes mit dem Bundesbahnnetz geschaffen werden konnte. Auch bot diese Trassenführung die Möglichkeit, die Olympiawerke mit einem Gleisanschluß zu versehen, welches bereits seit Jahren geplant, aber bisher nie realisiert werden konnte. Die Kosten für diese Nordlösung waren mit 36 Mio DM veranschlagt worden. Das 15,2 km lange Stammgleis zweigt bei km 5,0 von der Strecke Sande - Esens (weißer Floh) ab. Die Linienführung ist für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h trassiert.

17:40 Uhr zeigte die Bahnhofsuhr in Sande, als sich unser Triebwagen in Richtung Jever in Bewegung setzte. Sanderbusch wurde passiert und gleich danach die Langsamfahrstelle "Ems-Jade-Kanal-Brücke". Am Abzweig Ostiem hieß es erst einmal anhalten, denn die umfangreiche Aufschlüsselaktion mußte erduldet werden, bis dann endlich die Weiche in Richtung Voslapp umgelegt werden konnte. Es war inzwischen dunkel geworden, so daß wir mit abgeschalteter Innenbeleuchtung fahren, um von der Umgebung noch etwas wahrnehmen zu können. Kurz vor dem Voslapper Deich und der sogenannten "Ölweiche" weitete sich die eingezäunte Trasse. Hier soll demnächst ein Sgleisiger Hafenbahnhof entstehen, wenn die Beta-Raffinerie zusätzliche Güterzüge abfahren lassen will. Die Fahrt ging zunächst in Richtung Norden weiter bis vor das Firmentor der ICI. Alle Teilnehmer waren sich einig, nun auch den Streckenabschnitt bis zum Gelände der Alusuisse noch kennen zu lernen. Also wurde der 628er auch noch bis zum Eingangstor dieses Werkes gefahren. In völliger Dunkelheit ging es jetzt zurück nach Sande. Auf der Fahrt dorthin wurde bekannt, daß im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Strecke Oldenburg - Wilhelmshaven auch die Strecke von Sande bis zum neuen Hafenbahnhof elektrifiziert werden soll, weil der Sander Bahnhof die zusätzlichen Güterzüge nicht verkraften kann. Um 19:05 waren wir wieder in Sande und um 19:43 endete die erlebnisreiche Bereisung von "Güterzugstrecken westlich von Oldenburg" in Oldenburg Hbf.

Hans-Jürgen Backer

Weiter geht's nicht . . . !

Fotos von H.-J. Backer

**Welch ein "Anblick"**

Unter dieser Überschrift möchte ich in unregelmäßigen Abständen von den Aktivitäten bzw. Veranstaltungen aus dem Umland berichten, wobei das "Umland" geographisch nicht zu eng gesehen werden soll.

Diesmal möchte ich Ihre Aufmerksamkeit in Richtung Bremerhaven, genauer gesagt nach Bederkesa lenken. Dort sind rührige Menschen am Werk, um die Eisenbahnstrecke Bremerhaven - Bederkesa als Museumsbahn wieder zum Leben zu erwecken. Zu diesem Zweck wurde schon vor einigen Jahren ein entsprechender Verein gegründet, der sich "Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V."

nennt. Es ist dem Verein in der Zwischenzeit gelungen, das Bahnhofsgebäude Bederkesa weitgehend zu renovieren, so daß in dem Gebäude demnächst ein Archiv und auch weitere museale Ausstellungsstücke untergebracht werden können. Ein der Zeitepoche entsprechendes Inventar einer Bahnhofs-gaststätte ist ebenfalls in Arbeit. Es ist dem Verein weiterhin gelungen, durch den Einsatz von ABM-Kräften viel Arbeit rund um das Bahnhofsgebäude zu erledigen. Eine besondere Aktion, die Finanzkraft des Vereins zu stärken möchte ich hier besonders erwähnen: Die "Schwellen-Patenschaft". Für 55.-DM kann man die Patenschaft für eine Schwelle übernehmen. Als Gegenleistung wird eine Schwelle der Strecke Bremerhaven-Bederkesa mit einem entsprechenden Schwellennagel gekennzeichnet und der "Pate" erhält eine entsprechende Urkunde. Auf diese Art und Weise sind dem Verein in der letzten Zeit ca. 12.525.-DM für 238 Patenschaften zugeflossen.

Ein weiterer wichtiger Meilenstein in der Geschichte des Vereins war die Tatsache, daß ihm das "Eisenbahn-Unternehmerrecht" zuerkannt worden ist. Dieses ist eine der Voraussetzungen, später einmal in eigener Regie einen Eisenbahnbetrieb ins Leben zu rufen. Der geplanten Museumsbahnbetrieb soll keine "Touristikbahn" werden, wie sie bereits vielerorten besteht, sondern hier soll ganz streng "Museum am lebendigen Objekt" aufgezogen werden. Wer mehr über diesen rührigen Verein wissen möchte: Hier die Adresse der Geschäftsstelle:

Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.
Renate Weczerek-Schmonsees
Bahnhofstraße 16
27624 Bederkesa

Die Vereinsmitteilungen des Vereins sind demnächst ab dem Jahrgang 1994 im Archiv unseres Vereins vorhanden und können dort ausgeliehen werden.

Hans-Jürgen Backer

„Ehrenlokführerschein“ der HSB lockt Eisenbahnfreake aus nah und fern nach Wernigerode

Nach schwerer Arbeit erschöpft, aber glücklich

Von Michael Eggers

WERNIGERODE/HARZ. Robert Horlacher strahlt. Freudig sprudeln seine Erlebnisse aus ihm heraus. Der Dialekt verrät: Der Mann kommt aus der Schweiz. „Und dann durfte ich gleich am dritten Tag durch Wernigerode fahren.“ Der begeisterte Eisenbahnfreak hat es geschafft: Er gehört jetzt zu dem Kreis der Ehrenlokführer der Harzer Schmalspurbahnen (HSB).

Erst seit kurzer Zeit locken die HSB mit diesen Angebot. Kostenpunkt: Schlappe 1300 Mark. „Wir wollen damit den Anforderungen einer Touristenbahn gerecht werden“, erzählt

Pressesprecher Kai Gödeke. Das Harzer Angebot hat sich bereits bis ins europäische Ausland herumgesprochen. Robert Horlacher: „Selbst im Eisenbahnerland Schweiz gibt es so etwas nicht. Deshalb mußte ich nach Wernigerode kommen.“

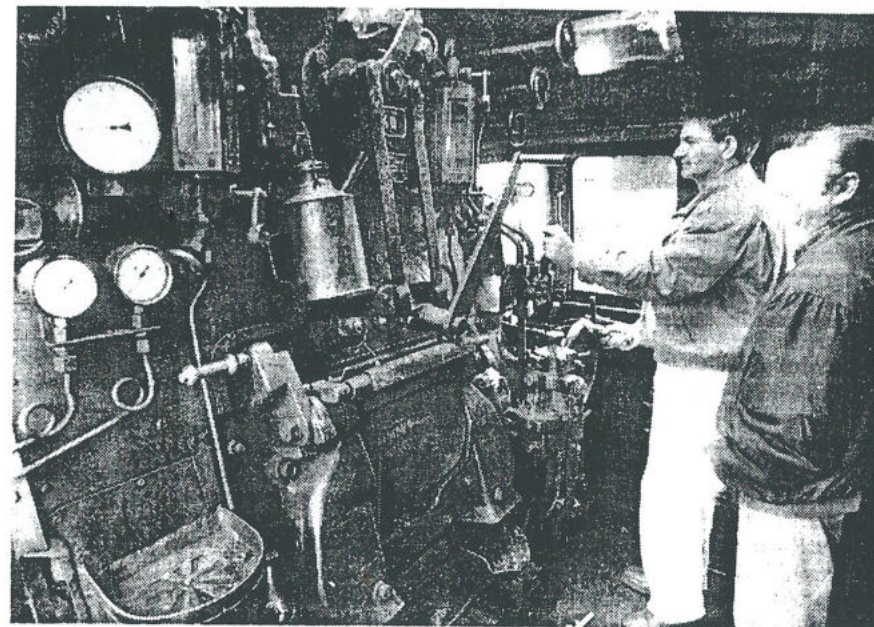
Strahlend weiße Zähne blitzen hervor, als der Schweizer überglücklich die Ernennungsurkunde entgegennimmt. Je ein warmer Händedruck von Kai Gödeke, Fahrprüfer Dieter Steinkamp und dem Betriebsleiter Triebfahrzeugtechnik, Holger Prochnow, und dann sagt der frischgebackene Eisenbahner: „Kommt, das muß begossen werden.“

Zehn Tage harter Arbeit liegen hinter ihm. „Es ist nicht so, daß unsere Aspiranten auf den Ehrenlokführertitel nur im Führerhaus sitzen müssen“, erklärt der Fahrprüfer. Schwere körperliche Arbeit sei zusätzlich gefragt. „Die Dampflokomotive muß vor Antritt der Fahrt und am Ende eines jeden Einsatzes mühsam gewartet werden“, beschreibt Steinkamp. Aus diesem Grund werden die Eisenbahnfreake auch in den Dienstplan aufgenommen. „Aber das ist ja gerade das Tolle“, freut sich der Büromensch Robert Horlacher. Ich habe noch nie so gut geschlafen wie jetzt, kaputt und erschöpft von anstrengender körperlicher Arbeit.“

Rückblick: Schnaufend fährt die Dampflokomotive durch die Stadt. Vor jedem Bahnübergang gibt sie ihr Signal, Passanten und Autofahrer halten an. „Da müssen wir ganz schön aufpassen“, betont der Schweizer, der scheinbar mühelos die unzähligen Hebel im Führerhaus bedient. Die Augen fest auf Kesseldruckmanometer und Temperaturanzeige gerichtet,



Stolz nimmt Robert Horlacher (links) seine Ernennungsurkunde von Holger Prochnow entgegen. Fotos: Bein



Eng und vollgepackt mit alter Technik ist der Führerstand, auf dem Robert Horlacher an der Seite von Fahrprüfer Dieter Steinkamp (rechts) steht.

bewegt er die Lok unter dem strengen Blick von Fahrprüfer Dieter Steinkamp am Bahnhof Hasserode vorbei, hinauf zur Steinernen Renne.

„Übernehmen Sie, dies kann ich nicht.“ Begeistert schaut der Schweizer zu, wie Dieter Steinkamp scheinbar locker in den Bahnhof Drei-Annen-Höhne einfährt und genau am Wassertank zum Stehen kommt. „Das können nur die Profis mit ihrer Routine“, gibt der Ehrenlokführer zu und ergänzt mit dem alten Eisenbahner-Spruch: „Vom Bahnhof starten ist gar nicht schwer, in den Bahnhof einfahren dagegen sehr.“

Das Ziel, der höchste Berg des Harzes, ist fast erreicht. Plötzlich

fassen auf den feuchten, rutschigen Schienen die Räder nicht mehr. Die Lok „schleudert“, wie der Experte sagt. Ruhig und ohne Hektik reagiert Rolf Horlacher und zieht einen Hebel hinunter. „Ich sande“, erklärt er. Aus kleinen Düsen an den riesigen Stahlrädern spritzt feiner weißer Sand heraus. Ein kurzer, kaum spürbarer Ruck, und die Räder greifen wieder. Die Lokomotive zieht ohne stehenzubleiben die schweren Waggons wieder hinauf, die Fahrgäste haben von alledem nichts bemerkt.

„Im Winter passiert das nicht. Dann sind die Schienen durch die Kälte stumpf.“ Der Schweizer kennt sich halt schon aus.

Wernigeröder Zeitung

Sonnabend, 1. Oktober 1994



Walburger Fahrt 95

30.04.95

Von Wernigerode nach Schierke und zurück
Abfahrt:
Wernigerode Hbf. 17.40 Uhr
Wernigerode Westerntor 17.48 Uhr

FAHRPREIS 19.- DM

Fahrkarten können gegen Einsendung
eines Verrechnungsschecks an folgende
Adresse erworben werden:

Volker Baake
Hangelgasse 9
38855 Silstedt
Tel.03943/22361

Von Nordhausen nach Schierke und zurück
Abfahrt:
Nordhausen Nord ca 16.30 Uhr

FAHRPREIS 19.- DM

Fahrkarten können gegen Einsendung
eines Verrechnungsschecks an folgende
Adresse erworben werden.

Sabine Ehrhardt

Bleicheroder Str.43
99734 Nordhausen
Tel.03631/48132

oder über
Fahrkartenausgabe
Nordhausen Nord

Vereins - Bankkonto:

Landessparkasse zu Oldenburg

Zweigstelle Jever

BLZ. 280 501 00 Kto. 050-175058

- Redaktionsanschrift - Readaktionsanschrift -

Jürgen Rode

Glettkauer Weg 8

26388 Wilhelmshaven

Telefon: 8 bis 15 Uhr: 04421/294234 (Fr. bis 13 Uhr)
: 04421/51009 (ab 17 Uhr)

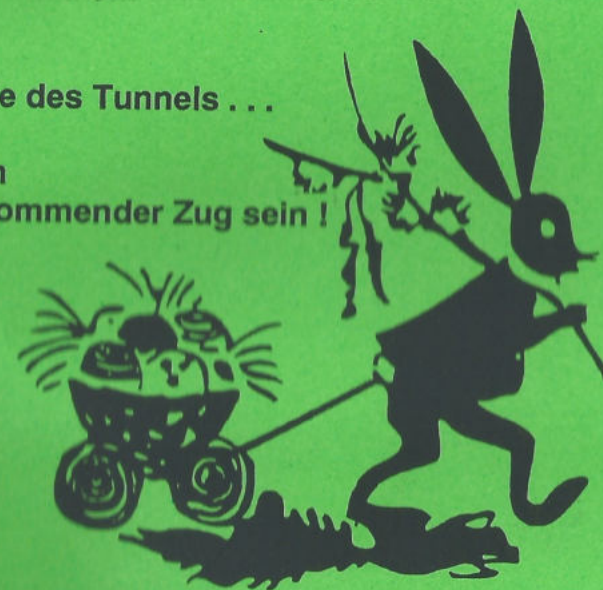
- Telefax-Nr. privat: 04421-56502 -

Die von Vereinsmitgliedern verfaßten Berichte müssen nicht
immer mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen.

Mitteilungen, die der Redaktion nicht in schriftlicher Form
vorliegen oder anonym sind, werden nicht gedruckt!

Das Licht am Ende des Tunnels ...

könnte auch ein
entgegenkommender Zug sein!



Harzer
Schmalspur
Bahnen **HSB**

Die genaue Bekanntgabe der Fahrzeiten erfolgt
mit Zusage der Fahrkarten.

Interessengemeinschaft
Harzer
Schmalspur-Bahnen e.V.
Wernigerode



Aktion "Schwellen-Patenschaft"

**Samtgemeinde Bederkesa
KSK Wesermünde-Hadeln
BLZ 292 501 50
Konto-Nr. 110 200 160**

**Kennwort: "Spende für eine Schwellen-
-Patenschaft / Museumsbahn"**

Aktion "Schwellen-Patenschaft"

Idee: Mit einer Spende in bestimmter Höhe erwirbt der Spender die Patenschaft an einer oder mehreren Schwellen der Museumsbahn-Strecke von Bremerhaven nach Bederkesa und hilft somit dem Verein beim Kauf und der Sanierung der Strecke.

1. Mit Zahlung des Spendenbeitrags (siehe unten) erwirbt der Spender die Patenschaft für eine oder mehrere Schwellen.
2. Es besteht grundsätzlich kein Anspruch auf eine bestimmte Beschaffenheit (Holz, Stahl, Beton) und Lage der Schwelle(n).
3. Die Höhe der Spende beträgt z.Zt. 55,- DM pro Schwelle. Der Spender erhält
 - eine Patenschaftsurkunde, in der Nummer(n) und Lage der Schwelle(n) eingetragen sind, und
 - eine Spendenbescheinigung.
4. Die Kennzeichnung der Schwelle(n) erfolgt durch Schwellennägel so, daß jeder Pate "seine" Schwelle(n) in der Strecke wiederfinden kann.
5. Der Vorstand der Museumsbahn setzt die Spendenmittel zweckgebunden für den Kauf, den Aus- und Neubau sowie für die Unterhaltung von Oberbau und Sicherheitseinrichtungen ein, berichtet regelmäßig über Höhe und Verwendung der Spendenmittel aus dieser Patenschaftsaktion und setzt die Höhe der Schwellen-Spende unter Berücksichtigung der Preisentwicklung fest.
6. Die Patenschaft endet
 - mit Auflösung des Vereins,
 - durch Tod des Paten,
 - durch Rückgabe der Patenschaftsurkunde (eine Rückzahlung des Spendenbetrags ist ausgeschlossen),
 - automatisch 10 (zehn) Jahre nach Ausstellung der Patenschaftsurkunde. Eine Wiedererlangung derselben Patenschaft ist möglich.
7. Jeder Patenschaftsinhaber (Spender) erkennt mit der Zahlung des Spendenbeitrags und Aushändigung der Patenschaftsurkunde diese Richtlinien an.

Bederkesa, den 16. März 1994

Der Vorstand

An den
Vorstand des Vereins
"Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V."
Bahnhofstraße 16
27624 Bederkesa

Ich / Wir sind dabei und beantragen(n) hiermit die Patenschaft für

..... Schwelle(n) zum Stückpreis von DM 55,-.

Der Betrag von DM wird auf nachstehendes Konto überwiesen:

Samtgemeinde Bederkesa
KSK Wesermünde-Hadeln
BLZ 292 501 50
Konto-Nr. 110 200 160

Kennwort: "Spende für eine Schwellen-Patenschaft / Museumsbahn"

Danach erhalte(n) ich / wir eine Patenschafts-Urkunde und (bei Beträgen über DM 100,-) eine Spendenbescheinigung.

Bei Beträgen unter DM 100,- erkennt das Finanzamt den Einzahlungsbeleg als Spendenquittung an.

Name:

Anschrift:

.....

(Bitte deutlich schreiben)

Datum, Unterschrift