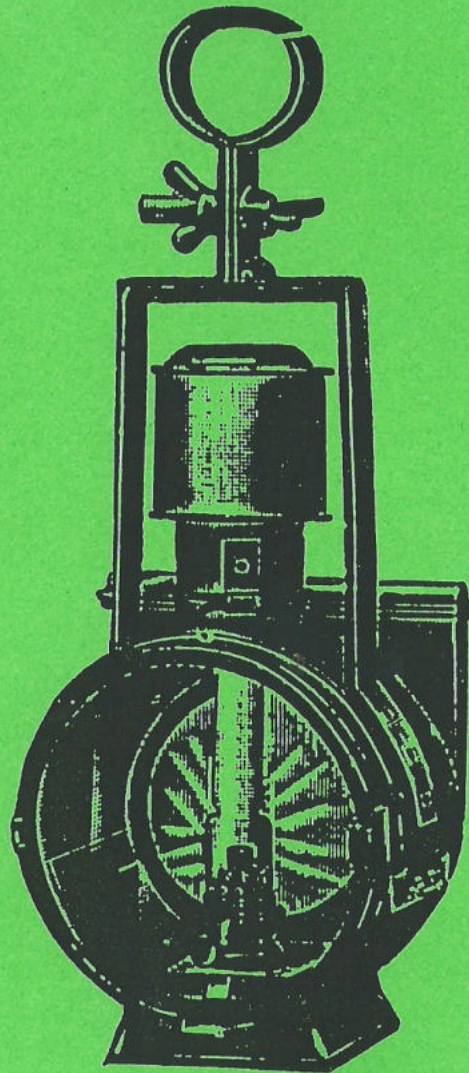




Das "Flügelrad"

Vereinsmitteilung
der
Eisenbahnfreunde
Friesland e.V.



106. 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.

- - Aus dem Vereinsleben - -

1

Aller guten Dinge sind Drei !

Mit dieser dritten Vereinsmitteilung in diesem Jahr klingt das Jahr 1995 schon wieder aus. Wo ist die Zeit geblieben?

Es ist einiges bewegt worden und allen denjenigen sei Dank ausgesprochen, die tatkräftig mitgewirkt haben, sei es bei der Sommervorführung oder beim Vereinsheimausbau etc.. Leider fassen fast immer die selben mit an, während andere sich auf's nörgeln beschränken.

Da bekanntlich in der Kürze die Würze liegt, breche ich hier das Vorwort ab und wünsche allen Mitgliedern, Familienangehörigen, Freunden und Lesern dieser VM ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes 1996.
Rd.



Adventvorführung

Mit den Adventvorführungen (- genaue Termine siehe Heftmitte -), zu denen **alle Mitglieder** eingeladen sind ihre Fahrzeuge (betriebssicher und 2 Leiter Gleichstrom ist leider Bedingung) vorzuführen und zu fahren, steht uns das letzte "Großereignis" unmittelbar bevor.

Wer also Fahrzeuge einsetzen möchte, kommt bitte am Dienstag vor dem betreffenden Schautag zur Vereinsanlage, damit die Fahrzeuge aufgegleist und im Anlagenbetrieb getestet werden können.

Es werden desweiteren Aufsichtspersonen für die Schautage gesucht. Wer also Zeit und Lust hat meldet sich bitte beim Vorstand.

Außerdem werden für unser Cafe "Zur schrägen Schiene", welches an den Schautagen wieder geöffnet werden sollt, noch Kuchenspenden gesucht. Wer einen oder zwei Kuchen spenden möchte, wendet sich doch bitte an die Herren Schulte oder Rode, damit eine geordnete Planung vorgenommen werden kann. Nicht das an einem Adventsonntag alle Kuchen mitbringen und am nächsten keiner.
Rd.



" Vereinswein "

Interessenten, die noch eine Flasche von unserem Vereinswein haben möchten, mögen sich schnell bei mir melden.

Die 0,375 l Flasche "Marienstädter Speisewasser" kostet 6,- DM.
Rode

Liebe Eisenbahnfreunde !

Ein für den Verein wichtiges Jahr geht schon wieder seinem Ende zu. Angefangen haben wir ja 1995 noch fast unter der Belastung in den Güterschuppen umziehen zu müssen.

Der Umschwung kam dann jedoch schnell und als Aufgabe hatten wir "nur" noch den Ausbau des neuen Vereinsraumes - näheres hierzu - wie auch an anderer Stelle im Flügelrad berichtet - auf unserer nächsten Monatsversammlung. Diese "nur" Aufgabe hat aber die Grenzen des freiwilligen Helfens deutlich aufgezeigt - den 3 bis 4 ständig mitarbeitenden Vereinsmitgliedern sei hier besonders gedankt - aber dem Projekt war doch nahezu ohne Gegenstimmen zugestimmt worden? An die dringend erforderliche und auch für dieses Jahr mitvorgesehene Renovierung der Toilette ist jedenfalls so vorerst nicht zu denken. Ich rege hier an, diese Arbeiten gegen Bezahlung machen zu lassen.

Als letzte Aufgabe in diesem Jahr liegen noch die Adventsvorführungen vor uns - auch hier gilt:

Freiwillige für die Aufsicht werden gesucht - bitte bei Rudi Hofmeister oder mir melden - auch für einzelne Tage -

Herzlich willkommen sind natürlich auch alle, deren Zeit nur einen kurzen Abstecher und Besuch des Bahnhofs erlaubt. Zum Abschluß der Adventsvorführungen wollen wir uns wieder zu einem gemütlichen gemeinsamen Essen im ehemaligen Speicher treffen.

Termin: am Samstag vor dem 4. Advent am 23.12.95 ca. 18.30 Uhr

Die letzte Monatsversammlung 1995 wird wie in den Vorjahren wieder zwischen Weihnachten und Neujahr am 28.12.95 um 19.30 Uhr sein. Es sind alle Mitglieder und Gäste herzlich eingeladen und willkommen.

Abschließend wünsche ich schon jetzt den Mitgliedern und Freunden des Vereins ein harmonische Weihnachtsfest und einen guten Start ins neue Jahr 1996.

Mit freundlichen Grüßen !

Rudi Schulte

Schulte - Vorsitzender



Modellbahnanlage wird aufgelöst

Über unser Vereinsmitglied Herrn Bickel erfuhr ich, daß Frau Ott aus Oldenburg die große HO-Anlage ihres verstorbenen Mannes verkauft. (Zweileiter-Gleichstrom Einzelverkauf : Dampf- und E-Loks, Wagons, Gleismaterial und Zubehör)

Herr Tapken will sich mit Frau Ott für den Verein in Verbindung setzen (Preise, Zustand usw.) - Informationen bei ihm oder direkt bei Frau Ott 0441/58856 werktags ab 20 Uhr.



Rückblick Sommervorführung 95

Die diesjährigen Sommervorführungen waren wieder ein Erfolg. Es wurden interessante Besucher begrüßt und Gespräche geführt. Außerdem wurde am letzten Fahrtag recht international auf den Gleisen gefahren, was bei den Besuchern gut ankam. Von Amerika über Schweden, Schweiz, Frankreich und Italien waren interessante Zugbildungen zu sehen.

Allen, die sich die warmen Samstag-Abende mit "Eisenbahnfahren" versüßt haben, sei der Dank ausgesprochen - auch von der Vereinskasse, die einen warmen Geldregen erhielt.

Rd.



" Sonderwagen 96 " Umfrage

Auf Grund der Tatsache , daß unser "Donnerbüchsen - Sonderzug" in HO (die Wagen waren sehr erfolgreich und sind europaweit verkauft worden) nun vollständig ist, wirft sich die Frage auf: **Was machen wir 1996 ?**

Welcher Wagen soll 1996 als Sonderwagen aufgelegt werden? **Hier seit ihr als Mitglieder gefragt!** Macht Vorschläge und laßt diese bitte bis Mitte Dezember (Stichtag 17.12.1996) Herrn Rode zukommen. Der Wagentyp, der am häufigsten genannt wird, kann dann, falls es sich rechnen läßt, unser HO Sonderwagen 96 werden. Hier ist also aktive Mitsprache gefragt!

Die N - Bahner werden 1996 die fehlenden Wagen von ihrem "Donnerbüchsen Zug" erhalten.

Rd.



Modulbau

Am 18. Oktober trafen sich zum ersten Mal die Modulbauer, um die Eckpunkte des weiteren Vorgehens abzusprechen. Außerdem wurden der Spartenleiter und sein Stellvertreter gewählt.

Wer Interesse hat, bei der Modulbaugruppe mitzuwirken, kann sich bei den Spartenleiter Hans Eilerts oder seinem Stellvertreter Max Bernhard melden.

Dort sind auch nähere Auskünfte zum Modulbau erhältlich.

Rd.



Aufruf der Sparte Verkehrspolitik

Die Zukunft unserer "Hausstrecke" Sande - Esens steht auf wackligen Füßen. wie auch aus der hiesigen Presse zu erfahren war.

Wie soll der Schienenverkehr überhaupt in der Region weitergehen?

Wie wird sich die Umstellung des Nahverkehrs zum 1.1.96 auswirken?

Fragen, die engagierte Eisenbahnfreunde bewegen. Die Sparte Verkehrspolitik der Eisenbahnfreunde Friesland bietet hier ein entsprechendes Forum.

Ich rufe daher alle an der Verkehrspolitik interessierte Mitglieder auf, sich am

Mitwoch, den 15. November

um 19:30 Uhr im Kreuzelwerk in Wilhelmshaven einzufinden, um anstehende Fragen und Probleme zu erörtern. Auch soll dabei über die Zukunft der Sparte gesprochen werden.

Hans-Jürgen Backer



★

Ein Zug fährt durch New Mexico. Plötzlich werden die Wagen durch heftige Stöße erschüttert, endlich hält der Zug. Eine Frau beugt sich aus dem Fenster und fragt den Zugführer nach der Ursache des Haltens. „Wir haben eine Kuh überfahren“, lautet die Antwort. „Ach... sie war auf den Schienen, die Kuh?“ – „Nein“, erwidert der Beamte, „wir haben sie über das Feld verfolgt!“



★

*
Niggenboell sitzt im Zug. Er zieht eine schwere Brasil aus der Tasche und fragt die Dame gegenüber: „Gestatten Sie, daß ich rauche?“

Die Dame sagt: „Fühlen Sie sich ganz wie zu Hause!“

Da steckt Niggenboell die Zigarre wieder ein und brummt: „Na, dann eben nicht!“

*

Vereinsfahrt !?

Mit der größeren Vereinsfahrt in diesem Jahr wollte es beim besten Willen nichts werden. Versucht worden ist vieles aber nichts führte zum Ziel. Also auf ein neues im nächsten Jahr!
Rd.

**Auflösung zum "Fiesen Friesentest" aus der VM 2/95**

Lösung: 1b, 2b, 3a, 4b, 5c, 6b, 7a, 8c

0 - 2 Richtige: Kiek an! Ein Gast von der Südseite des Weißwurstäquators! Friesland haben Sie garantiert noch nie gesehen.

3 - 5 Richtige: Keine Bange - Sie sind auf dem besten Weg, ein guter Frieze zu werden. Trainieren Sie noch etwas!

6 - 8 Richtige: Schnack'kein dumm'Tüch! Sie sind waschechter Frieze und kennen jeden Grashalm zwischen Leer und Jever.
Rd.

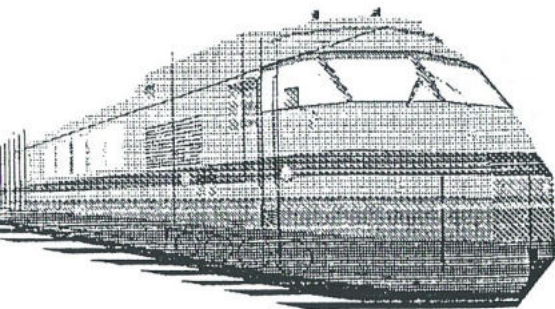
**Jahresabschlußessen**

Auch in diesem Jahr ist wieder ein Jahresabschlußessen vorgesehen. Das Essen soll am **23.12.1995 um 18.30 im "Speicher"** neben dem Bf. Jever stattfinden. Interessenten melden sich bitte mit genauer Personenzahl schnellstens beim Vorstand, damit eine rechtzeitige Platzreservierung vorgenommen werden kann.
Rd.

Vorschau auf die Monatsversammlungen

Monat November (30.11.): Bericht über die Baufortschritte in den neuen Vereinsräumen. Interessierte mögen reichlich kommen.

Monat Dezember (28.12.): Vortrag über den Bau einer Dampflokomotive. Der Vortrag wird mit Hilfe von Dias und Fotos von R. Hofmeister gehalten
Rd.



Hans - Joachim Zschiesche
Mitglied im Arbeitskreis
Verkehrspolitik der
Eisenbahnfreunde Friesland e.V.
Goedensow Weg 8
26386 Wilhelmshaven



Wilhelmshaven, 14. Oktober 1995

Liebe Eisenbahnfreunde !

In der letzten Ausgabe des Flügelrades berichtete ich über den letzten Fahrplanwechsel. Besonders wurde über den letzten D-Zug 1838/39 Wilhelmshaven-Mönchengladbach berichtet. Dieser Zug wurde ersatzlos gestrichen. Er fiel, wie schon viele andere Verbindungen von Wilhelmshaven aus ins Ruhrgebiet, der berühmten "Salamitaktik" der Bahn zum Opfer.

Dieser Zug, der nur Freitags und Sonntags fuhr, war vorzugsweise für Familienheimfahrten der Bundeswehr vorgesehen und erhielt den liebevollen Namen "Nato Express".

Nun denn, der D-Zug verschwand ohne Vorankündigung vom Fahrplan.

Als Mitglied im Arbeitskreis Verkehrspolitik das Signal für mich: Attacke, warum wurde der Zug gestrichen ?

Was für unsere Soldaten in der Region Wilhelmshaven/Friesland nun zum Alptraum wird, habe ich ja bereits geschrieben. Zur Erinnerung: Ein Triebwagen der BR 624 nimmt drei Züge Anschluß in Oldenburg nach Wilhelmshaven auf (RB 7379, IR 2539 u. IC 740).

Dies schrieb ich also folgenden politischen Vertretern: MdB Thomas Kossendey (Obmann im Verteidigungsausschuß), der Wehrbeauftragten im deutschen Bundestag Claire Marienfeld und dem Bundeswehrverband.

Es kamen vielversprechende erste Antworten. Ich glaubte ferner, besonders bei der Wehrbeauftragten ein offenes Ohr zu finden, da selbst Telefonate zwecks Unterrichtung und Klarstellung geführt wurden.

Nur mit einem hatte ich nicht gerechnet, dem Wilhelmshavener MdB Erich Maaß. Diesen hatte ich wegen schlechter Erfahrungen in Sachen DB Wilhelmshaven erst gar nicht mehr angeschrieben. Der MdB Kossendey tat dies wohl aber in guter Absicht und aus Wilhelmshavener Sicht.

Leider ging diese Angelegenheit D 1838/39 damit schnell zu Ende. Warum: Weil die Politik des MdB Maaß wohl von seiner Referentin Frau Mostny gemacht wird. Der ganze Briefverkehr und ein dreiviertelstündiges Telefonat ging nur von ihr aus, halt mit Grüßen von Herrn Maaß gespickt. Bei dem Gespräch fand ich schnell heraus, daß der Referentin Mostny jegliche Erfahrung in Sachen Bahn, besonders hier in Wilhelmshaven fehlt. Das was die Bahn aus Hannover schrieb, soll ohne weitere Kritik zur Kenntnis genommen werden.

So schrieb die Konzernleitung für Niedersachsen und Bremen am 31.07.95, daß zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven im D 1839 nur ca. 130 Reisende fahren und deshalb der Zug aus wirtschaftlichen Gründen gestrichen wurde.

Diese Schreiben kenne ich nur zur Genüge und es bedarf keine Einschaltung eines Politikers um solche Aussagen zu bekommen.

Ferner wurde ja die Abfahrt des D 1838 Freitags weniger von der Streichung her beanstandet. Diese wurde wirklich mehr als mangelhaft in Anspruch genommen, weil Dienstende im Vorhafen um 11.30 Uhr ist und der Zug schon um 12.00 Uhr abfuhr. Auch spielen Gründe der Hafenbelegung und des Dienstzeitausgleiches eine große Rolle. Immerhin fahren Soldaten auch schon einen Tag vorher bzw. benutzen andere Züge.

Hauptkritikpunkt ist und bleibt daher die Sonntägliche Rückfahrt. Hier sind, wie bereits erwähnt ebenfalls Schwankungen aus bestimmten Gründen. Dennoch gibt die Bahn ja 130 Reisende zu, doch wann und wer wurde bzw. hat ehrlich gezählt ? Warum betrifft das komischerweise nur den Nato Express von und nach Wilhelmshaven ? Ist daher die Antwort auf diese Frage wirklich nur die Wirtschaftlichkeit ?

Benutzt man das Kursbuch um ebenfalls eine Antwort zu finden, stellt man folgendes fest: D 1838/39 wHV-Mönchengladbach gestrichen !

RB 7379 Osnabrück-Oldenburg nur Sonntags neu !

IR 2539 Saarbrücken-Oldenburg über Bremen nur Sonntags neu ! Jedoch ohne Bistro Cafe !

D 1885 Oldenburg-Leipzig nur Freitags neu, obwohl eigentlich D-Züge nicht mehr fahren sollen !



Der Wagenstamm des D 1885 besteht übrigens aus dem alten D 1838/39 ! !

Ich bleibe daher bei meiner Meinung, daß immer noch alte " Bundesbahner " im neuen DB AG Mantel ihre unterschiedliche Handhabe in der Wirtschaftlichkeitsberechnung betreiben.

Es soll und darf wohl nicht sein, daß in einer Stunde wohl einmal zwei Züge nach Wilhelmshaven fahren, obwohl von und nach Oldenburg und von und nach Emden sogar drei Züge aller Gattungen verkehren. Eine total überfullte RB 8441 soll Sonntags nun die kundenfreundliche Lösung sein ? Und das soll ich nach der Referentin Mostny nun als gegeben ansehen ?

Schade, daß diese Frau wahrscheinlich die Wehrbeauftragte in diesem Sinne negativ beeinflusst zu haben mag. Es wurden schriftlich einige falsche Behauptungen aufgestellt (Schreiben vom 22.08.95) und somit schrieb die Wehrbeauftragte mit Schreiben vom 14.09.95: Die Soldaten seien ausreichend mit Zugverbindungen versorgt und es hätten sich bis heute keine Soldaten unserer Region beschwert.

Fazit: Wieder ein Versuch gescheitert. Wilhelmshaven wird weiter vom Fernverkehr abgehängt. Schreibe deinem MdB deiner Wahl, es wird wohl schief gehen. Außer: Diese möchten selber einen guten Zug für sich in Anspruch nehmen. Beweis: IR Frühverbindung ab Sommer 96 ! Das haben sie wohl geschafft.

Mit freundlichen Grüßen

H.-J. Zschiesche



Modellbahnbesichtigung

mit Sonderwagenverkauf HO und N

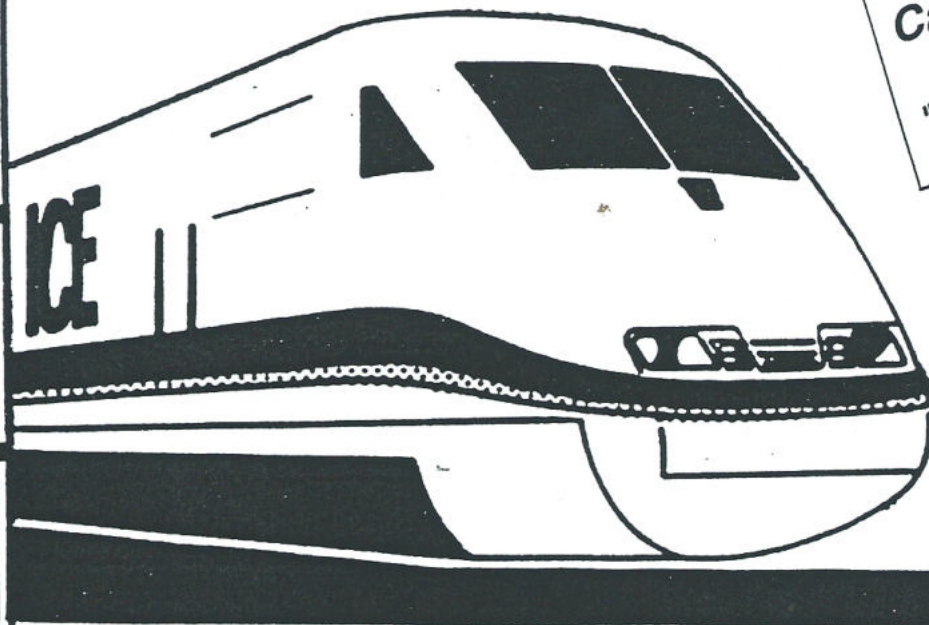
Adventvorführung

Am
3., 10., 17.,
und am
23. Dezember
jeweils
von 13.⁰⁰ bis 18.⁰⁰ Uhr
im
Bahnhof Jever

Frischen Kaffee und Kuchen
gibt es wieder im

Cafe

"Zur schrägen Schiene"



Rode 95

F

Eisenbahnfreunde Friesland e.V.

Privater Verkauf - Privater Verkauf



Herr Bernd-Erich Schulz, Auf dem Klei 11, 26386 Wilhelmshaven sucht einen Liebhaber für seine 40 - 45 Jahre alte Eisenbahn der Marke TRIX EXPRESS.

Herr Schulz bietet zwei Lokomotiven an, eine E-Lok der Bern-Lötschberg-Simplon Bahn und eine Dampflokomotive der BR 24 an.

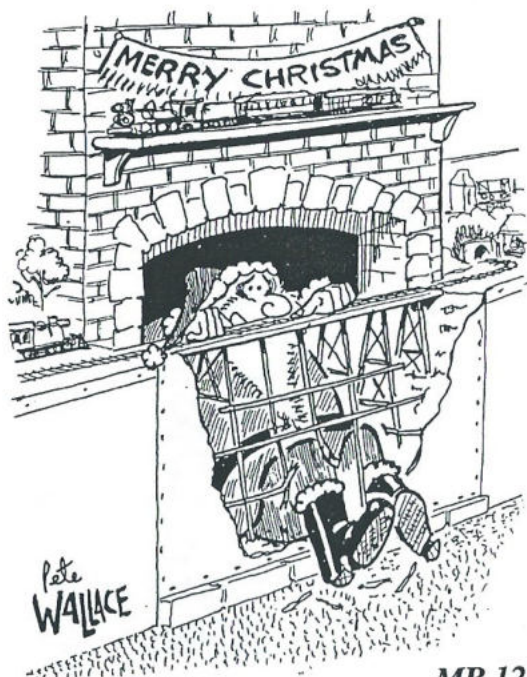
Ferner sind 10 Waggon, div. Zubehör z.B. Portalkran usw. sowie Gleise, Weichen, Trafo, Häuser usw. vorhanden.

Es handelt sich wirklich um Liebhabermodelle, die nur komplett an den Mann oder Frau gehen sollen.

Herr Schulz hat eine Preisvorstellung von 1200,- DM.

Er würde auch gern über einen persönlichen Besuch eines Interessenten sich freuen.

Telefonische Kontaktaufnahme unter: 04421 - 83542.



MR 12/94

Achtung ! Sondermeldung Vereinsfahrt ! ! !



In einer Blitzaktion wurde eine Vereinsfahrt am 25. November zum MEC Oldenburg angesetzt. An diesem Tag führen die Oldenburger nur für uns die Vereinsanlage vor!

Es ist geplant, die Fahrt mit der Bahn durchzuführen (30,- DM für fünf Personen)

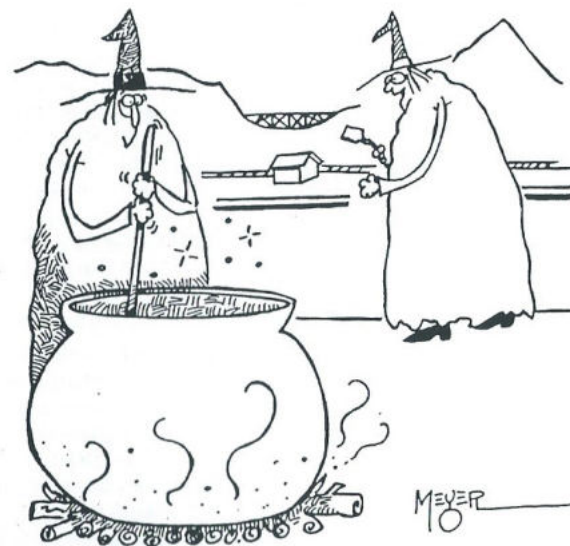
Wer mitfahren möchte, meldet sich bitte umgehend beim Vorsitzenden Herrn Schulte, dort sind auch nähere Auskünfte erhältlich (Fahrplan etc.).

Bei der Fahrkartenkontrolle: „Ihre Fahrt lautet nach München. Dieser Zug fährt aber nach Stuttgart.“

„Und warum sagt keiner dem Lokomotivführer, was er für einen Mist macht?“



Ein Ostfrieser am Bahngleis: „Hier muß eben ein Zug vorbeigefahren sein. Man sieht noch ganz deutlich die beiden Spuren.“



"Ist der Gips nun endlich fertig?" (MR 10/94)

Mancher Mann verdankt seinen Erfolg einer Frau, die ihm ständig zur Seite gestanden ist. Noch mehr Männer verdanken ihn aber einer Frau, die sie ständig in die Seite getreten hat.

Harriet Bowles





III. Ihrhove–Westrhauderfehn

Eine herbe Enttäuschung mag es für viele Einwohner des Oberledingerlandes gewesen sein, als der Kreistag in Leer am 19. Januar 1897 die geplante Kleinbahnlinie Ihrhove–Westrhauderfehn abgelehnt hatte. Das um so mehr, als das Projekt schon jahrelang in der Bevölkerung erörtert und behördlicherseits oft genug beraten worden war. Am 19. April 1895 hatte eine Besichtigung der geplanten Strecke durch den Landrat des Kreises stattgefunden und am 9. Januar 1896 der Kreistag mit 19 gegen 10 Stimmen sein Interesse an diesem Bau bekundet, ja, seine Geneigtheit zu erkennen gegeben, diese Bahnstrecke zu legen. Ob der Protest von Rhaude, Schatteburg, Collinghorst und Rhaudermoor gegen eine Linienführung neben oder auf der Landstraße im Grunde eine getarnte Ablehnung der Bahn überhaupt war? Vielleicht hat diese Demarche einige Abgeordnete nachdenklich gestimmt und kopfscheu gemacht, in der entscheidenden Stunde ihr Ja für die Bahn zu geben.

Aber wie auch immer, die sechsmal längere Strecke Leer–Aurich–Wittmund wird vom Kreistag einstimmig gebilligt, die 11,7 km kurze Linie Ihrhove–Westrhauderfehn verworfen, weil die erforderliche Zweidrittelmehrheit um eine Stimme (17 : 13) verfehlt wird. Dies auch darum für viele unverständlich, weil der preußische Minister für öffentliche Arbeit die Bahnstrecke schon grundsätzlich bejaht und das Landesdirektorium in Hannover bereits wesentliche Vorarbeiten geleistet hatte: Die Linienführung projektiert, die Weiterführung der Strecke nach Ostrhauderfehn wegen zu hoher Kosten ausgeklammert, die Spurweite 0,75 m, eventuell 1 m.

Natürlich lag auch eine Rentabilitätsberechnung für schätzungsweise 48 000 Reisende jährlich und 4 800 t Güter bei täglich drei Zugpaaren vor, wobei ein geringer jährlicher Überschuß errechnet worden war. Bis ins einzelne hatte man die Bau- und Betriebskosten veranschlagt: 260 000 Mark waren für jene, 44 000 Mark für diese dabei herausgekommen. Nun war der Kreistag gefordert, gleichsam den Startschuß zu geben. Um die weiteren behördlichen Genehmigungen der Regierung in Aurich, des Provinzialausschusses in Hannover und des Ministers in Berlin brauchte man nicht zu fürchten. Von dort waren schon gewisse, wenn auch noch unverbindliche finanzielle Zusagen gemacht worden. Da auch der Kreisausschuß in Leer einstimmig die Bahn befürwortet hatte, durfte eigentlich nichts mehr schiefgehen. Zu schön war namentlich für das abgelegene Westrhauderfehn die Aussicht, über Ihrhove an die Staatsbahn Emden–Münster und damit zugleich an die Kreisstadt Leer angeschlossen zu werden.

Doch die Hoffnung trog. So sehr sich auch, fast leidenschaftlich, der Landrat Dr. jur. Graf von Wedel vor der entscheidenden Abstimmung um die qualifizierte Mehrheit bemüht hatte – sie war wegen der einen Stimme nicht erreicht worden. Wie hatte das geschehen können? War's Sturheit, Engstirnigkeit, Mangel an Einsicht oder kühnem Wagen? Vielleicht etwas von all dem. Aber ganz sicher hatte die Sorge um das Fuhrwesen die ausschlaggebende negative Rolle gespielt. Dieses sah sich ins Abseits gedrängt und bangte um seine wirtschaftliche Zukunft. Das läßt der in der Zeitung veröffentlichte Protest dieses Gewerbes erkennen, wenn es dort heißt: „Wir Kutscher und Fuhrleute beschweren uns laut, daß man jetzt statt Landstraßen Eisenbahnen baut.“ Der Hinweis des Kreisausschusses, durch die Bahn jährlich 1 250 Mark an Unterhalt der Straßen einsparen zu können, konnte den Fuhrunternehmern in der Öffentlichkeit Zustimmung und Sympathie, dem Kreis aber nur ein Eigentor einbringen.

Doch auch Landwirte und Kolonisten als mögliche Anlieger der noch nicht ausgepflochten Bahnlinie mochten sich da und dort in ihrer Existenz bedroht sehen. Sie trugen Sorge, ihre Felder und Äcker könnten von dem Schienenstrang durchgetrennt und ihre Wiesen durchschnitten werden. Berechtigte Bedenken der Betroffenen, da so ihr Besitz eine Wertminderung sowohl hinsichtlich des Ertrags als auch des etwaigen Verkaufs erfahren mußte – von den Gemütswerten zu schweigen. Mochte so auf der einen Seite die Ablehnung der Bahn Enttäuschung und Verärgerung hervorrufen, auf der anderen Seite kehrte sich die Sorge um die eigene Existenz in das beruhigende Gefühl, noch einmal davongekommen zu sein.

Es sollten Jahre vergehen, bis man wieder mit Ernst und Nachdruck an das gescheiterte Vorhaben von 1897 heranging. Zwar hatte man, wie stets in solchen Fällen, den enttäuschten Befürwortern der Bahn allerlei Beruhigungspillen gegeben, man werde das Projekt im Auge behalten. Aber wie hätte man? Denn nun war mal erst das Augenmerk auf die einstimmig beschlossene Drei-Kreise-Bahn Leer–Aurich–Wittmund gerichtet, deren Ausbau und Vollendung überaus viele Überlegungen und finanzielle Belastungen mit sich brachten. So tat sich jahrelang nichts, gar nichts. Und behördlicherseits hätte sich wohl weiterhin nichts getan, wäre nicht in einer Art Bürgerinitiative die Bevölkerung aktiv geworden:

Vertreter der Gemeinden Collinghorst, Holte, Holtermoor, Rhaude, Rhaudermoor, Langholt, Ostrhauderfehn und Westrhauderfehn wenden sich am 31. Mai 1906 als Beauftragte „einer sehr gut besuchten Versammlung in Marienheil“ an den Kreisausschuß um „Wiederaufnahme von Verhandlungen betreffend den Bau einer Eisenbahn von Ihrhove nach Westrhauderfehn bzw. Ostrhauderfehn–Strücklingen.“ Dieser Vorstoß bringt Bewegung in die Angelegenheit. Schon nach wenigen Wochen beschließt der Kreisausschuß, die Gemeinden um eine Rentabilitätsberechnung zu ersuchen und Entwürfe für Vorarbeiten anfertigen zu lassen.

Auch die höheren Instanzen werden wieder mobil. Das Landesdirektorium rät, von der früher vorgesehenen Spurbreite über 1 m abzugehen und die international am meisten verbreitete Normalspur 1,435 m bei der Anlage zu nehmen, um so kommende Umladeschwierigkeiten in Ihrhove bei der Staatsbahn zu vermeiden. Auch sollte damit zugleich ein späterer Anschluß an die Oldenburgische Staatsbahn über Ostrhauderfehn hinaus erleichtert werden. Die erforderlichen Mehrkosten in Höhe von 53 000 Mark seien, so die Meinung, gerechtfertigt. Da es zu jener Zeit noch keine Deutsche Reichsbahn, sondern eben nur die Landesbahn gab, mußte beim Großherzogtum interveniert werden, ob Oldenburg eventuell einen solchen Anschluß genehmige. Die Antwort fiel am 7. Juni 1909 positiv aus, und so kam es zur Normalspur. Welch eine Verbesserung gegenüber früheren Planungen! Welch ein Fortschritt in einem Jahrzehnt, in dem man zunächst noch an eine 0,75-m-Spur gedacht hatte.

Doch zeigte sich die Entwicklung der Technik bei der Eisenbahn hier besonders darin, daß ernste Überlegungen im Gange waren, diese Bahn zu elektrifizieren. Eine entsprechende Anfrage bei den Siemens-Schuckert-Werken vom Oktober 1907 wurde allerdings mit dem Hinweis beschieden, daß „für diese Anlage der elektrische Betrieb ungünstiger als der Dampfbetrieb sei“. Immerhin ist bemerkenswert, daß bei den verantwortlichen Gremien in den Gemeinden und im Kreis der Blick nach vorn gerichtet und man selber bereit war, mit der Zeit zu gehen und die Errungenschaften der Technik zu nutzen.

Schon bei der Planung hatte man die Möglichkeit einer späteren Erweiterung des Schienenverkehrs ins Auge gefaßt. Als sich nun bald der Nutzen der Bahn abzeichnete, dauerte es nicht lange, bis andere nun noch entlegene Gebiete sich um einen Anschluß an die Kleinbahn bemühten. Schon sollte eine Abzweigung von Hesel nach Remels gehen, eine andere von Sande nach Bagband oder Großefehn, eine weitere von Ogenbargen nach Esens. Selbstverständlich dann auch eine Verbindung von Esens nach Bensersiel und von Esens nach Neuharlingersiel. Für die meisten dieser genannten Projekte hatte der Wittmunder Kreistag schon am 29. März 1904 die Ausführung der Vorarbeiten durch die Kreisbahngesellschaft beantragt. Bis auf die geplante Strecke Ogenbargen-Esens in Weiterführung nach Bensersiel hat sich jedoch alles andere zerschlagen. Sei es, daß die behördliche Genehmigung versagt blieb, sei es, daß die Mittel für den Bau fehlten oder auch der Ausbruch des ersten Weltkrieges alle Planungen zunichte machte.

Bereits am 20. Oktober 1903 befaßt sich der zuständige Kreistag von Wittmund mit einer projektierten Linie Esens-Ogenbargen. Aber die für die Vorarbeiten beantragten Kosten über 1600 Mark können nicht bewilligt werden, weil die übergeordneten Instanzen, die bis zum preußischen Minister für öffentliche Arbeiten nach Berlin gehen, noch keine Genehmigung erteilt haben. Anfang November 1905 sind die Verhandlungen des Kreises jedoch schon so weit vorangekommen, daß der Kreistag in Wittmund, und zwar einstimmig, den Beschluß für den Bau der Bahn faßt. Denn der Minister hatte bereits im März 1904 die Ausführung der Vorarbeiten genehmigt, allerdings mit der Auflage einer gleichzeitigen Bereitstellung des Kostenanschlages und der Rentabilitätsberechnung.

Die geplante Strecke Ogenbargen-Esens würde auch auf das Gebiet des Kreises Aurich übergreifen, sollte sie Wirklichkeit werden. Mithin mußte auch aus diesem Grunde der zuständige Kreistag dort seine Zustimmung erteilen. Und auch der Kreis Leer mußte seine Genehmigung geben, da nach dem Gesellschaftsvertrag von 1898 genau nach der Länge der auf die einzelnen Kreise entfallenden Bahnkilometer die Zahl der Vertreter in der Gesellschaft ebenso festgelegt worden war, wie die Kreise zu den Kosten herangezogen werden sollten. Dem entsprechend genehmigte Aurich die Erweiterung der Bahn im Oktober 1906, und Leer folgte im November 1907. So schien alles nach Wunsch zu laufen.

Doch da gab es ein peinliches, aber schließlich sich als nützlich erweisendes Intermezzo. Das Stammkapital mußte auf 690 000 Mark erhöht werden. Auch aus diesem Behuf, vielleicht aber auch aus den Kreisen vorgeordneten Interessen, wollten sich Preußen und Hannover mit je 209 000 Mark als Stammanlage einen etwaigen Überschuß der Bahn in späteren Zeiten sichern. Die restlichen 272 000 Mark sollten dann die drei Kreise anteilmäßig tragen. Gegen diese etwas zeitraubenden Veränderungen konnten die Kreise um so weniger Einspruch erheben, als ihnen damit eine wirkliche Belastung abgenommen worden war. Nur daß es neue Beschlüsse seitens der Kreistage nötig machte,

*

Fragt der Fahrgast den Schaffner:
„Wie lange hält dieser Zug?“

„Oh, bei guter Pflege bestimmt
zwanzig Jahre!“

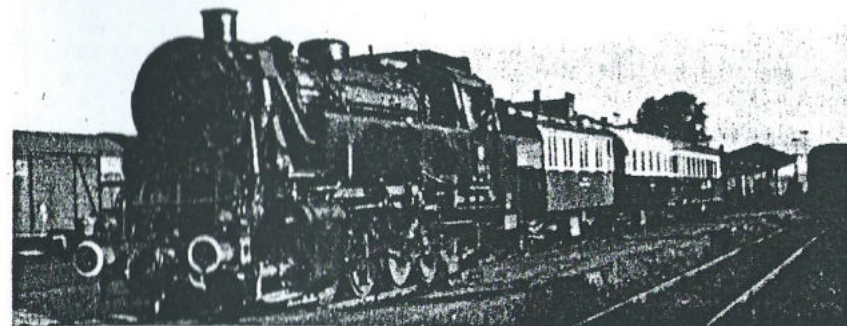
*



die dann verständlicherweise im Sinne der vorgeordneten Instanzen gefaßt wurden.

So war nun der Rahmen abgesteckt, und man konnte ins Detail gehen, die Linie der Bahn und die einzelnen Stationen benennen. Zwar gab es auch hier Wünsche und Vorschläge, die da und dort anders als die ausgearbeiteten Pläne waren. Aus wirtschaftlichen Gründen soll der Halteplatz möglichst an Norddunum herangelegt werden. Aus Esens kommen am 5. August 1907 gleich zwei aber deutlich mit einem anderen abgestimmte Anträge: Der Magistrat bittet die Herren Landräte, dafür zu sorgen, daß bei der Festlegung des Bahnhofsgebäudes nicht der erst kurz zuvor gemachte Fehler der Staatsbahn wiederholt werde, den Bahnhof in den Bezirk Moorweg zu verlegen und so das Zentrum der Stadt zu vernachlässigen. Behördlicherseits geht man ein bißchen auf die Wünsche und Vorstellungen der Interessenten ein. Man trifft sich mit ihnen zu einer Ortsbesichtigung. Aber die Zusammenkunft wirft nicht viel ab. Meist bleibt es so wie bereits geplant. Am 10. Dezember 1908 ist der Weg frei für den Bau. Alle die Ausführung hemmenden Schwierigkeiten sind überwunden. Schnell geht man an die Arbeit, und munter geht diese voran. Denn schon am 1. Juli, also nach nur reichlich einem halben Jahr, ist das Werk vollendet. Termingerech wird die neue Strecke der Öffentlichkeit übergeben. Sie führt mit ihren 16 Kilometern von Bensersiel über Esens-Folstenhausen-Dunum Brill nach Ogenbargen, wo die Linie in die schon seit fast zehn Jahren betriebene Drei-Kreise-Bahn einmündet. Für die Strecke Esens-Ogenbargen braucht der Zug 31 Minuten, für die ganze Linie Ogenbargen-Bensersiel höchstens zehn Minuten mehr.

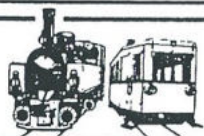
Die Eröffnungsfeier scheint recht bescheiden gewesen zu sein. Man liest nichts von wehevollen Reden. In lapidaren Sätzen sagt der „Anzeiger für Harlingerland“ nur das Allerwichtigste, um dann auf die Bedeutung von Ogenbargen als Verkehrsknotenpunkt früherer Jahre einzugehen. Denn nun ist dieser Ort „wieder der Treffpunkt von Aurich, Esens und Wittmund geworden wie zu Großvaters Zeit, als Postwagen und Omnibusse sich hier täglich kreuzten.“ Ein bißchen Nostalgie mit Sehnsucht nach Postillion und Posthorn? Warum auch nicht! Wohl nicht mehr als unsere nostalgischen, fast wehmütigen Erinnerungen an jene Kinderjahre, da unsere liebe Kreis- und Kleinbahn bald zischend, bald fauchend, oft auch mit etwas Verspätung und einem grellen Pfiff ihre Ankunft auf einer Station ankündigte und sich dann wieder mit einem monotonen Geläut in Bewegung setzte.



Zug der Kleinbahn Ihrhove-Westrhauderfehn. Welch ein Koloß gegenüber den Lokomotiven der Schmalspur.

Foto: Aden

Goslarsche Zeitung



Harzer
Schmalspur
Bahnen

HSB

Wir sind die erste nichtbundeseigene Eisenbahn für Personen- und Güterverkehr mit regelmäßigem Reisezugbetrieb in den neuen Bundesländern. Am 1. 2. 1993 haben wir die Schmalspurbahnen der früheren Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn (Harzquer- und Brockenbahn) und der Gernroder-Harzgeroder Eisenbahn (Selketalbahn) übernommen. Der gegenwärtige Schwerpunkt liegt im touristisch orientierten Reisezugverkehr auf einem Streckennetz von 131 km Länge, den wir mit ca. 360 Mitarbeitern vorwiegend mit Dampflokomotiven durchführen.

Für die Führung des Geschäftsbetriebs unserer Harzer Schmalspurbahnen GmbH suchen wir zum 1. 1. 1996 einen

Geschäftsführer.

Sie sollten eine engagierte und kontaktfreudige Persönlichkeit sein, die kaufmännische Berufserfahrung besitzt und der wirtschaftlichen und touristischen Bedeutung dieser Bahn als Verkehrsmittel, technisches Denkmal und Fremdenverkehrsattraktion entscheidende Impulse geben kann.

Neben fachlichem Wissen über den Eisenbahnbereich erwarten wir von Ihnen vor allem Organisationstalent, Verhandlungsgeschick, Durchsetzungsvermögen sowie die Bereitschaft zu kooperativer Zusammenarbeit. Regionale Kenntnisse sind wünschenswert.

Die gestellte Aufgabe erfordert vor allem umfassende Kenntnisse und Erfahrungen in der Führung des Geschäftsbetriebs einer GmbH.

Wenn Sie diese Voraussetzungen erfüllen, freuen wir uns auf Ihre Bewerbung mit den üblichen Unterlagen sowie der Angabe über Gehaltsvorstellungen.

Die Bewerbung richten Sie bitte innerhalb von zwei Wochen nach Erscheinen dieser Anzeige an

Landkreis Wernigerode

Landrat und Aufsichtsratsvorsitzender der HSB GmbH

Herrn Dr. Ermrich

Rudolf-Breitscheid-Straße 10

38855 Wernigerode



Vereins - Bankkonto:

Landessparkasse zu Oldenburg

Zweigstelle Jever

BLZ. 280 501 00 Kto. 050-175058

- Redaktionsanschrift - Redaktionsanschrift -

Jürgen Rode

Glettkauer Weg 8

26388 Wilhelmshaven

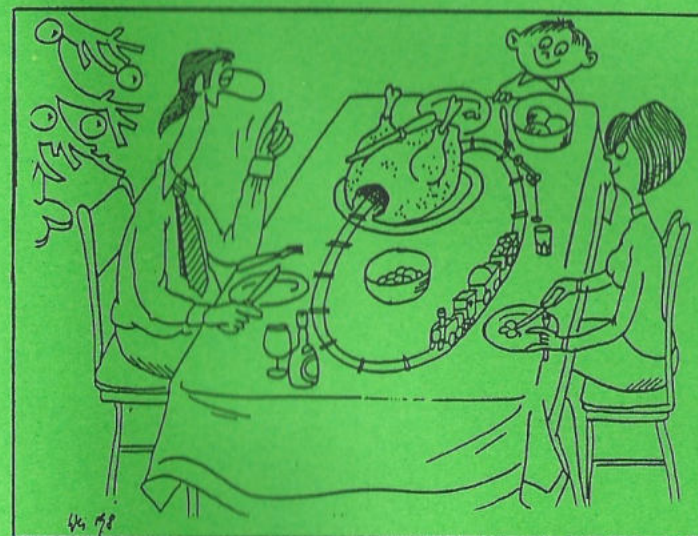
Telefon: 8 bis 15 Uhr: 04421/294234 (Fr. bis 13 Uhr)

: 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!



„Wenn der Zug bei der nächsten Runde nicht hier hält, lege ich einen Hemmschuh!“
Zeichnung: Willnat

