

Burkhard Ehlen

Historischer Eisenbahnverkehr auf der Stader Geest

Die Aktivitäten der Buxtehude – Harsefelder Eisenbahnfreunde e. V.

Prolog: Szenen aus der Geschichte der Kleinbahn Buxtehude - Harsefeld

Im alten Regierungsbezirk Stade zwischen Elbe und Weser war am Ende des neunzehnten Jahrhunderts die flächendeckende Entwicklung der Eisenbahn – namentlich die Querverbindungen – beträchtlich zurückgeblieben. So fuhr man um 1900 mit Pferd und Wagen von Buxtehude aus auf die Stader Geest. Schon 1892 konstituierte sich in Lilienthal bei Bremen ein Eisenbahn-Verein, der den Bau einer 750 mm spurigen Kleinbahn von Bremen über Lilienthal, Zeven, Harsefeld an die Untere Elbebahn forderte. Der Verein erstellte ausführliche Pläne mit Kostenvoranschlägen und überreichte sie der preußischen Regierung. Der Betrieb auf dem Teilstück von Bremen nach Tarmstedt konnte im Oktober 1900 aufgenommen werden. Zu dem geplanten Weiterbau nach Buxtehude kam es allerdings nicht.

Erst die „Buxtehuder Bewegung“ und deren Wortführer Carl-Hermann Richter, ein Buxtehuder Kaufmann, brachten die Planungen wieder voran. Man hatte sich zum Ziel gesetzt, der unzureichenden Erschließung des Buxtehuder Umlandes, insbesondere der Stader Geest, durch Sandwege und Pferdefuhrwerke mit dem Bau einer Eisenbahnverbindung nach Harsefeld und darüber hinaus Abhilfe zu schaffen. Der wirtschaftliche Einfluß Buxtehudes sollte spürbar und dauerhaft gehoben und die Abwanderung der Verkehrsströme nach Bremervörde und Zeven vermieden werden.

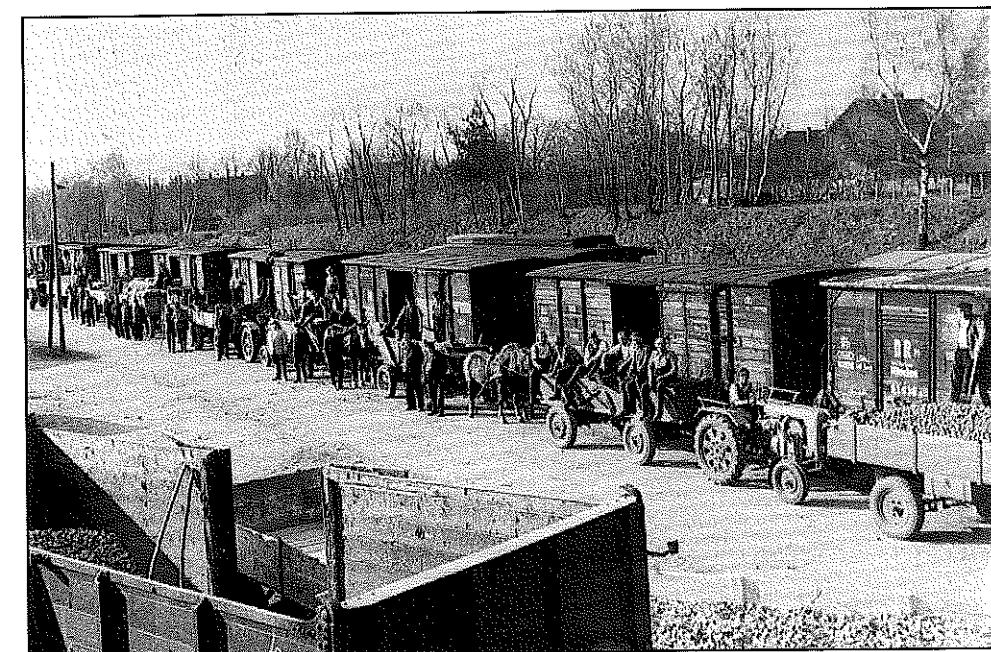
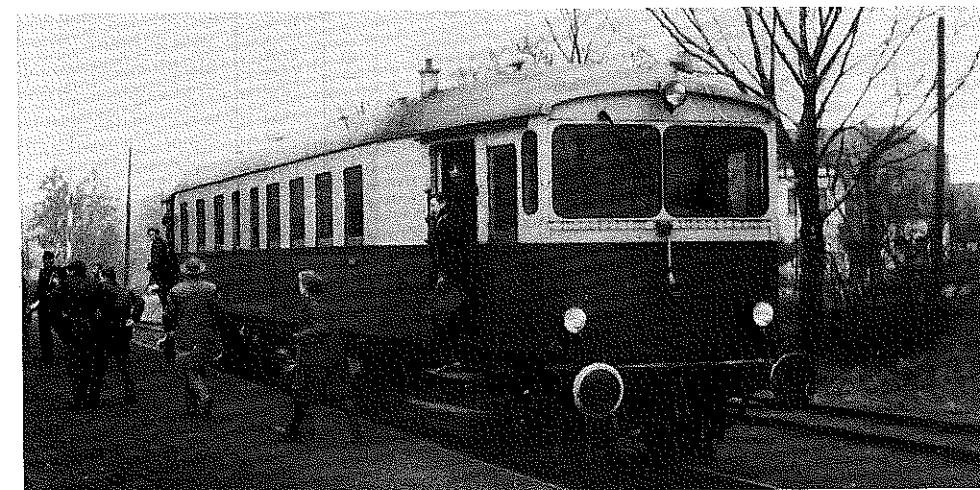
Nach einigen Rückschlägen für die Eisenbahn-Bewegung wurde 1914 endlich mit dem Bau der Kleinbahn begonnen. Durch den Ersten Weltkrieg weiter verzögert, konnte die Kleinbahn Buxtehude – Harsefeld erst am 21. Dezember 1928 eröffnet werden. Die Anlagen der Kleinbahn wurden betont einfach und sparsam errichtet. Wenige Gleise im Bahnbetriebswerk in Harsefeld mit Lokschuppen und zusätzlicher kleiner Triebwagenhalle, handbetriebene Weichen und bis 1982 vorhandene Schienenstöße bei Sandbettung der Gleise mit Hakenplatten und Wanderschutzaschen waren typische Kennzeichen der Bahn.

Mit Kriegsbeginn mußte die Kleinbahn ihren Zugverkehr ausdünnen. Am 1. Juli 1940 wurde die Bahnlinie durch Brand- und Sprengbomben von britischen Flugzeugen in Mitleidenschaft gezogen. Aufgrund Benzinmangels wurde der Wis-

Oben: Schwere Zeiten 1947 - der noch feldgrau gestrichene Wismarer Schienenbus wird von Hamsterern förmlich erdrückt, Foto: Podloucky, Slg. Bohlmann

Mitte: Eben ist der Triebwagen mit seinen Fahrgästen in Harsefeld-Süd angekommen, Anfang 60er Jahre, Foto: Slg. Bohlmann

Unten: Geschäftiger Ladebetrieb in Harsefeld-Süd, verm. Anf. 50er Jahre, Foto: Slg. Schmid



marer Schienenbus 1941 auf Treibgasbetrieb umgestellt – die Fahrgäste durften nun nicht mehr am und im Wagen rauchen. Nach schweren Luftangriffen wurde die Hamburger Bevölkerung 1944 auf das Umland evakuiert. Die Beförderungszahlen der Kleinbahn erreichten dadurch eine Höchstmarke. Im Frühjahr 1945 wurde der Bahnbetrieb eingestellt, da die gesamte Strecke mit Schadwagen der Deutschen Reichsbahn vollgestellt war. Im April 1945 endete für die Bevölkerung auf der Stader Geest durch Vorrücken der schottischen Garde der Zweite Weltkrieg.

Im Mai 1946 konnte der Bahnverkehr wieder aufgenommen werden. Die Menschen aus den Städten kamen zum Hamstern aufs Land. Die Züge waren überfüllt und mußten Sonderleistungen erbringen. Der kleine Wismarbus war buchstäblich von Menschen überhäuft. Man hockte auf allen waagerechten Flächen. Der Fahrer hatte keine Streckensicht mehr und mußte auf Zuruf fahren. Die Verhältnisse änderten sich erst mit der Währungsreform im Juni 1948.

Auf der Stader Geest haben sich viele Heimatvertriebene niedergelassen und fanden in Buxtehude und Hamburg Arbeit. Dadurch entwickelte sich ein starker Berufs- und Schülerverkehr. Die starken Fahrgastzahlen hielten allerdings nicht dauerhaft an. Daher stellte die Kleinbahn ihren Betrieb in den 60er Jahren von Dampfzügen auf Triebwagenverkehr um. So konnte der durch individuelle Motorisierung der Bevölkerung zurückgehende Personenverkehr wirtschaftlich durchgeführt werden. Im März 1957 nahm der heute noch als Museumsfahrzeug erhaltene WU-MAG-Triebwagen den Pendeldienst zwischen Buxtehude und Harsefeld auf.

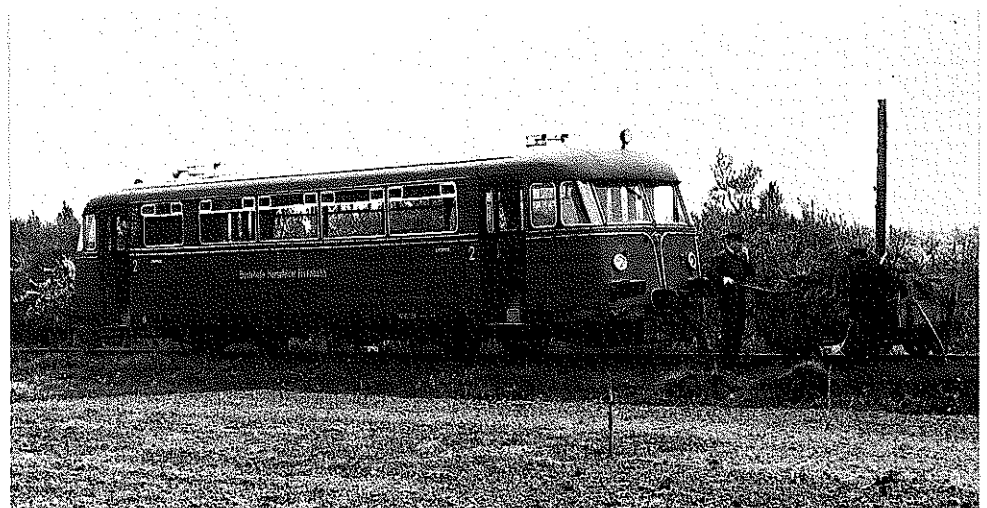
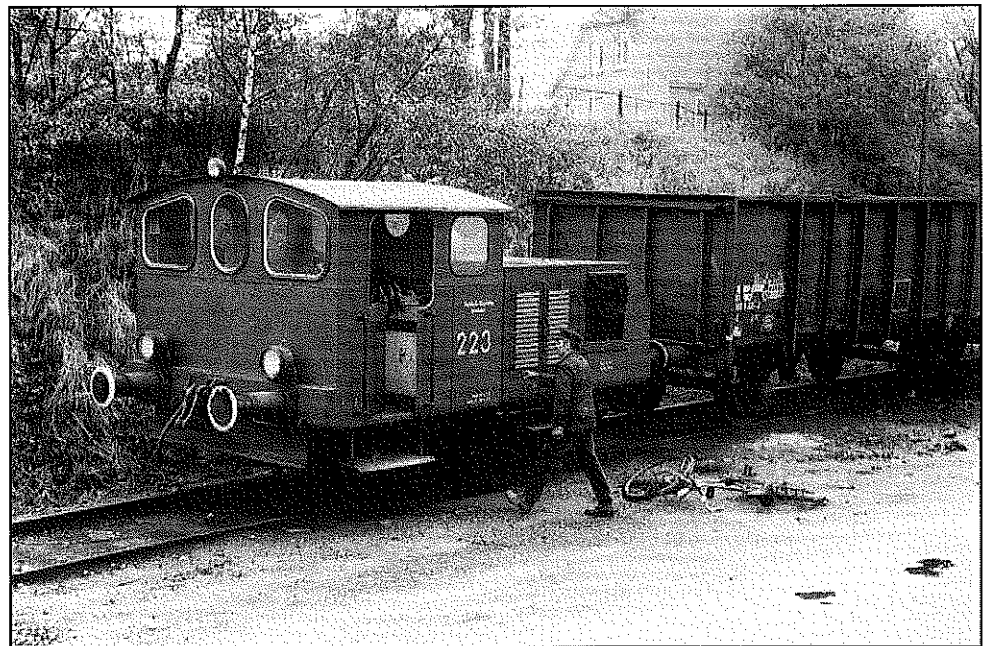
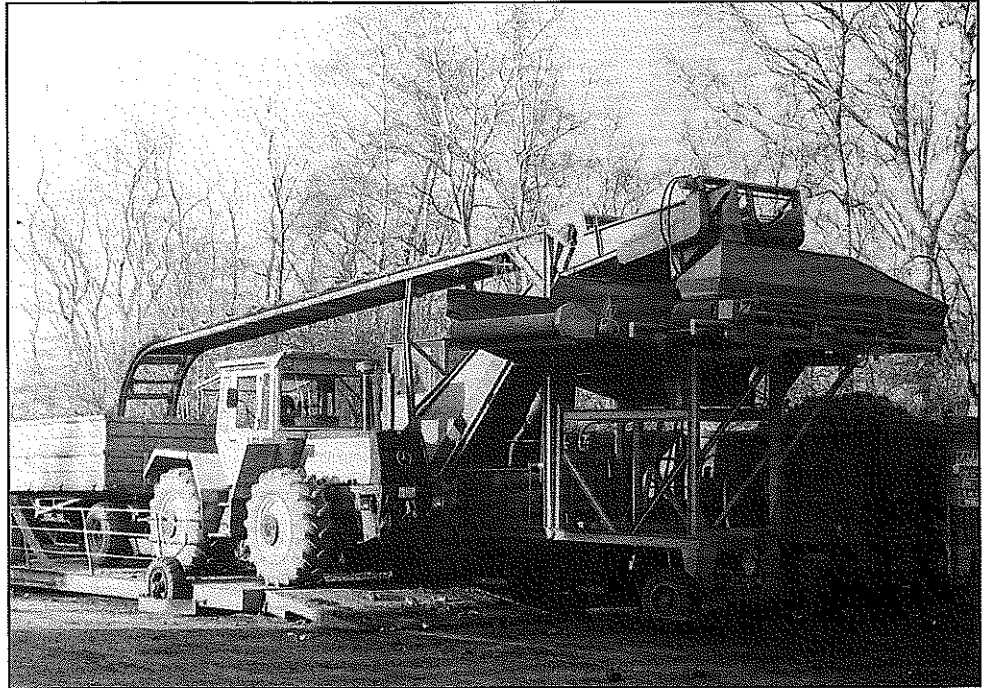
Die Erschließung der Stader Geest mit der Bahn war die Voraussetzung für die wirtschaftliche Nutzung von Rohstoffen, die Intensivierung der Land- und Viehwirtschaft. Die Bahn war gleichzeitig Transportader und Sammelschiene für die Produkte aus der Fläche in die Ballungszentren. Durch Etablierung von Konkurrenz auf den Verkehrsmärkten hat die Kleinbahn ihren Stellenwert teilweise verloren und ist bemüht, den verbliebenen Gütertransport rationell und wirtschaftlich ohne großen Personalaufwand durchzuführen. Die automatische Rübenverladeanlage in Harsefeld belegt dieses beispielhaft.

Mitarbeiter einer Kleinbahn zu sein, bedeutete harte körperliche Arbeit in Gleisbau, Fahrdienst und Werkstatt, Unterbringung des Dienstpersonals in einfachsten Räumlichkeiten, angefangen vom ungeheizten Büro bis zur Übernachtung im Lokschuppen. Und alles bei bescheidenem Einkommen.

Die Bahn vermittelte jedoch auch beträchtliches Ansehen in der Gesellschaft durch beamtenähnliche Arbeitsverhältnisse und hoheitliche Aufgabenwahrnehmung, Dienstwohnungen, Deputate und die Möglichkeiten der Selbstversorgung

durch landwirtschaftliche Nutzung des Bahngebietes sicherten die Erfüllung von menschlichen Grundbedürfnissen. Durch den dauernden Einsatz nur zwischen Harsefeld und Buxtehude

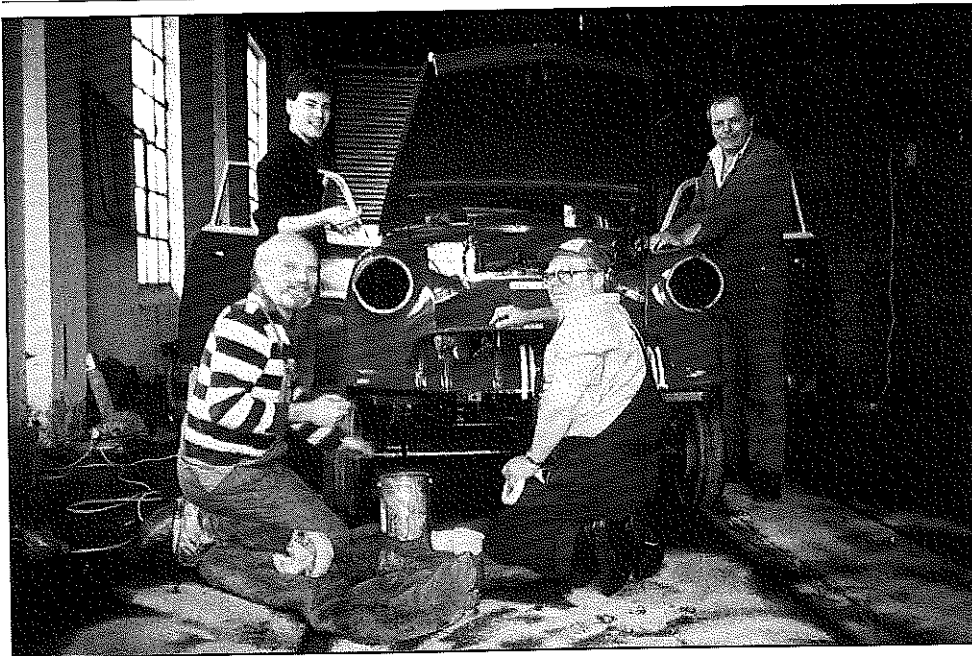
entwickelte sich zwischen Personal, Fahrgästen und auch Fahrzeugen ein starkes Zusammengehörigkeitsgefühl, fuhr man doch auf seiner Strecke mit seiner Lok.



Oben: Die neue Rübenverladeanlage in Harsefeld Süd, Juni 1983, Foto: Slg. Bohlmann

Mitte: „In Hasfeld mookt Fieten allns sülbst“, Einmannbetrieb mit Lok und Fahrrad beim Rangieren von Güterwagen in Harsefeld-Süd, Foto: Slg. Bohlmann

Unten: 2 Eisenbahner bei der Pflege des Bahnkörpers. Mit Triebwagen VT 150 haben sie sich einen Gleiskleinwagen mitgebracht, um Zweige vom Freischneiden der Strecke aufzusammeln, 19. 5. 1969, Foto: Harald O. Kindermann



Buxtehude – Harsefelder Eisenbahnfreunde e. V.

Im Jahre 1979 hat sich der Verein der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahnfreunde gegründet, um historisches Material über das Eisenbahnwesen der Stader Geest zu sammeln und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Historisch wertvolle Eisenbahnfahrzeuge sollen als technische Kulturdenkmale betriebsfähig erhalten und die Mitglieder sowie die Öffentlichkeit mit der heimischen Eisenbahngeschichte und -technik vertraut gemacht werden.

Der erste Schritt auf diesem Wege war und ist die Erhaltung des historischen WUMAG-Triebwagens 761-Nürnberg aus dem Jahre 1926 und eines Beiwagens sowie einiger anderer interessanter Exponate. Der WUMAG-Triebwagen ist der letzte erhaltene seiner Bauart. Seine technische Innovation in den 30er Jahren begründet heute den hohen Wert als technisches Denkmal der Eisenbahngeschichte. Der interessierten Öffentlichkeit werden die Fahrzeuge als Museumszug präsentiert. Sonderfahrten finden nicht nur zwischen Buxtehude und Harsefeld statt, sondern führen den Triebwagen auch durch ganz Norddeutschland. Weitere Ziele waren Luxemburg, Nürnberg, Bochum-Dahlhausen, die Rhön und – als Höhepunkt in der Vereinsgeschichte – Sachsen, wo in Görlitz das Herstellerwerk nach 65 Jahren besucht werden konnte.

Ergebnisse aus Forschung und Dokumentation finden ihren Niederschlag in einer quartalsweise erscheinenden Vereinszeitung, in Faltblättern und Handzetteln sowie in zwei Büchern. Mit Museen, Sammlungen, Dachorganisationen, hauptamtlichen Museumswissenschaftlern und befreundeten Museumseisenbahnen in der Region und auch darüber hinaus wird ein intensiver Austausch an Erfahrungen und Kenntnissen gepflegt.

Der zweite Schritt war der Aufbau einer temporären Ausstellung über die Geschichte der Kleinbahn Buxtehude – Harsefeld, die von Mai bis September 1992 im Museum für Kloster- und Heimatgeschichte gezeigt werden konnte. Mehrere Flachvitрины und eine Hochvitrine boten Platz, die wichtigsten Aspekte von BHE-Geschichte und BHEF-Aktivitäten anhand von Fotos, Texttafeln und ausgesuchten Exponaten anzureißen. Beispielsweise eine aus Galoppwechsler, Fahrkartentasche, Fahrkartenzange, Edmonson'schen Pappfahrkarten, Karbidlampe und auch der Mütze, die eine Dienstuniform erst komplett macht, bestehende Grundausrüstung eines jeden Schaffners.

Die Ausstellung soll in überschaubarer Zukunft über Apensen nach Buxtehude wandern und auch wachsen, indem sie „am Wege liegende“ Gegenstände und Informationen aufnimmt und

Oben: Aktive Eisenbahnfreunde bei der Aufarbeitung der Opel-Schienenkraftdrasine im Harsefelder Lokschuppen, Frühjahr 1990, Foto: Peter Schütt

Mitte: Vom 29. 8. bis 3. 9. 1991 fuhr der BHEF mit dem Museumstriebwagen nach Dresden. Eine Rundfahrt führte durch die sächsische Schweiz, wo im Bahnhof Ulbersdorf - nahe der Tschechei - ein Zwischenstopp eingelegt wurde, Foto: Burkhard Ehlen

Unten: Ein Blick in die Ausstellung über die Geschichte der BHE, die vom Mai bis November 1992 im Museum für Kloster- und Heimatgeschichte in Harsefeld gezeigt wurde. Ausstattung eines Eisenbahnschaffners: Karbidlampe, Galoppwechsler, Fahrkarten und Entwerterzange sowie die Dienstmütze, Foto: Burkhard Ehlen



integriert.

Der dritte Schritt sieht vor, ein »Eisenbahnmuseum Stader Geest« in Harsefeld aufzubauen. Der BHEF will sich dabei nicht in die Gefahr begeben, mit einem dürftigen Sammlungsbestand ein neues Museum zu schaffen und damit vielleicht dazu beizutragen, unsere Gegenwart zu musealisieren, vielmehr soll ein, auf die vorhandenen Exponate aufbauendes und mit weiteren Institutionen der Technikgeschichte abgestimmtes Sammlungskonzept die Bildung eines Schwerpunktes erreichen, der die Museumslandschaft im Landkreis Stade sinnvoll ergänzt und abrundet. „Klasse statt Masse“ sowie inhaltliche Beschränkung auf das Thema „Neben- und Kleinbahnen im Elbe-Weser-Dreieck“ mit besonderer Ausprägung für den hier typischen Triebwagenverkehr geben den Aktivitäten ein unverwechselbares Gesicht.

Konzeptfremde Fahrzeuge, die sich zur Rettung vor ihrer Verschrottung in Harsefeld befinden, können und sollen dann – z. B. als Dauerleihgabe – in passende Sammlungen abgegeben werden.

Mit einem »Eisenbahnmuseum Stader Geest« in Harsefeld wird eine lebendige und ganzheitliche Dauerausstellung angestrebt. Die inhaltliche Aussage des Museumszugverkehrs wird durch Uniformen, Utensilien, Fahrkarten, Bücher, Fotos uvm. erst wirklich vermittelt. In einer Dauerausstellung kann auf die sozio-ökonomischen Auswirkungen und Randbedingungen des Eisenbahnwesens auf der Stader Geest eingegangen werden. Der Besucher erhält einen, wenn nicht erschöpfenden, so doch umfassenden Einblick in die Thematik. Zahlreiche Gespräche mit unseren Fahrgästen lassen den Wunsch nach weitergehenden Informationen ausdrücklich erkennen. Wer kennt schließlich noch die Kleinbahnzeit auf der Stader Geest aus eigener Anschauung?

Museumswerkstatt und -depot sollen zur Besichtigung frei sein. Das „begehbare Museumsmagazin“ vermittelt dem Besucher durch entsprechende Informationstafeln und die Mitarbeiter schon einen ersten Einblick in die Arbeit und das im Aufbau befindliche Museum. Denn die Verwirklichung der genannten Ziele hängt zentral von den Möglichkeiten des ehrenamtlichen Engagements in der Freizeit unserer Mitglieder ab, zumal bei allen Arbeiten die handwerkliche Qualität über dem schnellen Ergebnis steht. Von daher muß ein »Eisenbahnmuseum Stader Geest« in Harsefeld sicher lange Zeit als ein Museum im Aufbau verstanden werden.

Die nötige Infrastruktur soll durch die Nutzung des Bahnbetriebswerkes der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn in Harsefeld geschaffen werden. Da die BHE derzeit mit den Eisenbahnen und Verkehrsbetrieben Elbe-Weser fusioniert und in Folge die in Harsefeld stationierten Lokomotiven nach Bremervörde abgezogen werden, wird die Fahrzeughalle frei. Die Halle muß zunächst grundinstandgesetzt werden um als De-

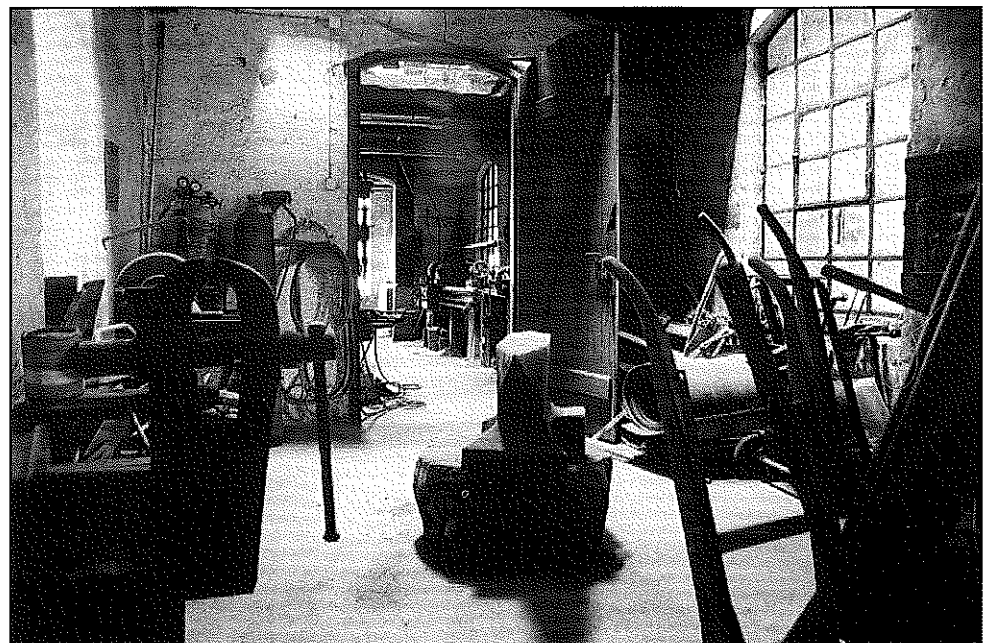
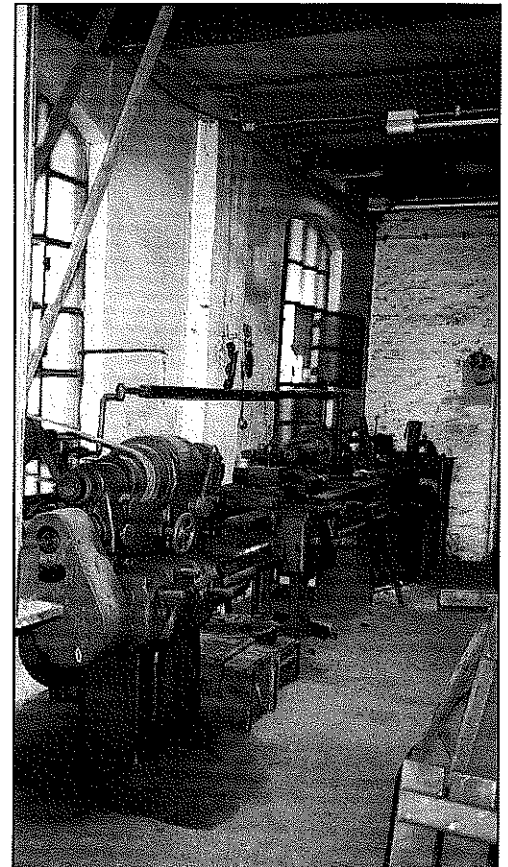
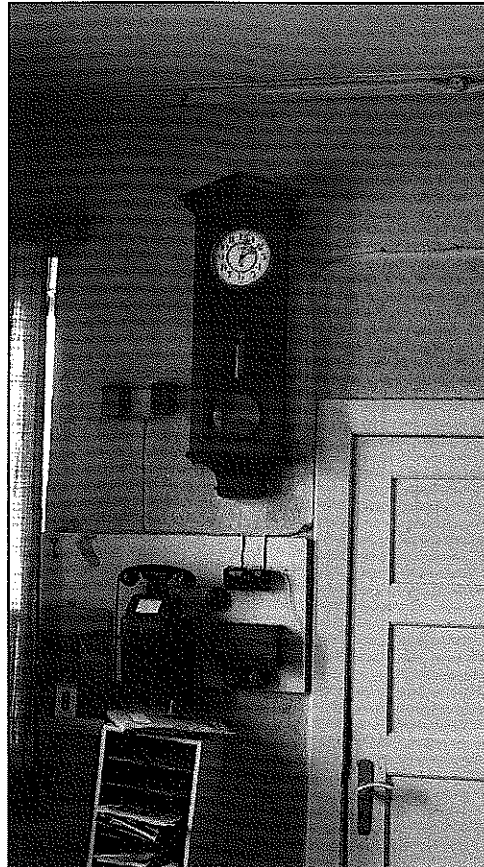
pot zu dienen. Die notwendigen Investitionen sind aufgrund der genannten Perspektiven allerdings sinnvoll angelegt. Ein vorhandenes Öllager, eine Waschplatte mit Betankung und Ölabscheider können ohne Umbauten unmittelbar weitergenutzt werden.

Darüberhinaus ist die Fahrzeughalle mit der Werkstatt, in der sich noch eine Drehbank, Bohr- und Schleifmaschine, Transmission und Schmiedewerkzeuge mit Amboß befinden, ein wichtiges und erhaltenswertes Denkmal der Harsefelder Gewerbe- und Industrie-geschichte. Auf dem Gleisvorfeld der Halle werden mit den Draisinen und Kleinfahrzeugen historische Betriebsweisen – u. a. Weichen im Handbetrieb – demonstriert.

Sämtliche Aktivitäten des BHEF sind in den

Fremdenverkehr und Tourismus der Stader Geest eingebunden. So konnte beispielsweise bei Fahrten nach Nürnberg und Dresden intensiv für den Landkreis Stade geworben werden. Aufgrund der ehrenamtlichen Arbeit der Vereinsmitglieder und der schwierigen Lage öffentlicher Haushaltskassen sind auch künftig touristische Fahrten im Elbe-Weser-Gebiet die Grundlage für die weitere Entwicklung der Vereinsziele.

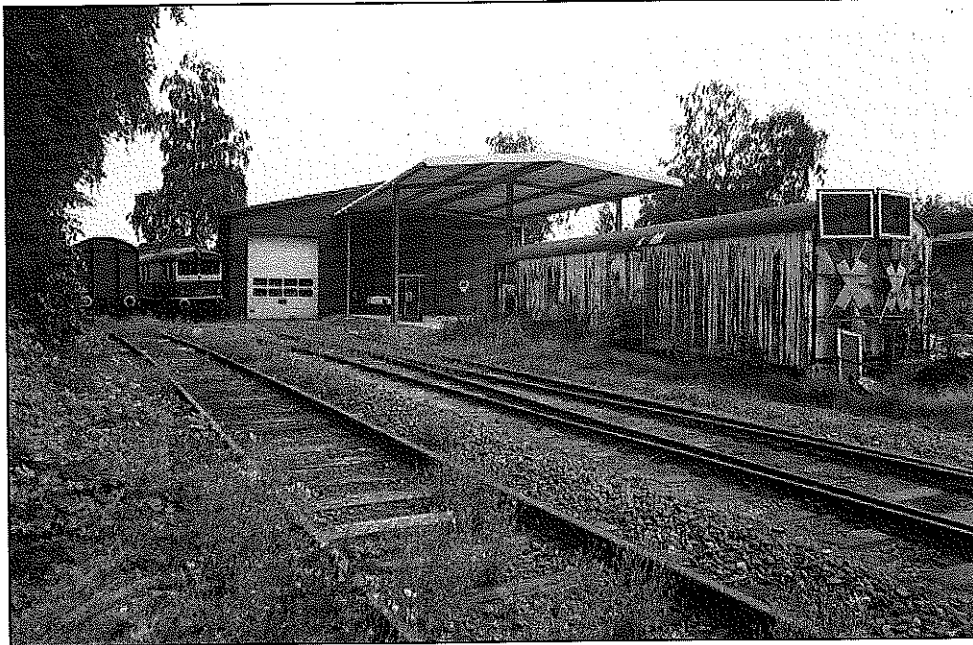
Allerdings dürfen die technikhistorisch bedeutsamen und originalen Fahrzeuge und Gegenstände nicht dem Primat der Funktion untergeordnet werden. Die für einen sicheren Eisenbahnbetrieb heute erforderlichen technischen Zusatzeinbauten stehen nicht im Widerspruch zu einem behutsamen Umgang mit der historischen Substanz.



Oben links: Kleinbahnkontor Harsefeld-Süd mit Pendeluhr und Streckentelefon - wichtige Exponate für ein »Eisenbahnmuseum Stader Geest« in Harsefeld, August 1992, Foto: Burkhard Ehlen

Oben rechts: Drehbank mit Transmission im Betriebswerk der BHE, August 1992, Foto: Burkhard Ehlen

Unten: Werkstatt mit Amboß und Schmiedewerkzeugen im Betriebswerk der BHE, der BHEF möchte die Werkstatt gerne erhalten und in das Eisenbahnmuseum integrieren, um sie der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Foto: Burkhard Ehlen



Sammlungsbestand

Durch das ehrenamtliche Engagement des BHEF konnten historisch wertvolle Fahrzeuge der BHE als technische Kulturdenkmale erhalten bleiben. Es sind dies die Fahrzeuge:

- WUMAG-Triebwagen 761-Nürnberg, Bauj. 26,
- Talbot-Beiwagen 140 255-Regensburg, Bauj. 37,
- Opel-Schienenkraftwagen SK 1, Bauj. 1953 [*],
- Handhebeldraisine, Herst. u. Bauj. unbek. [*],
- Güterzugbegleitwagen 950-5454, Hersteller und Baujahr unbekannt [*],
- Ehem. Schnellzugwagen 518038, Bauj. 1940 [*]

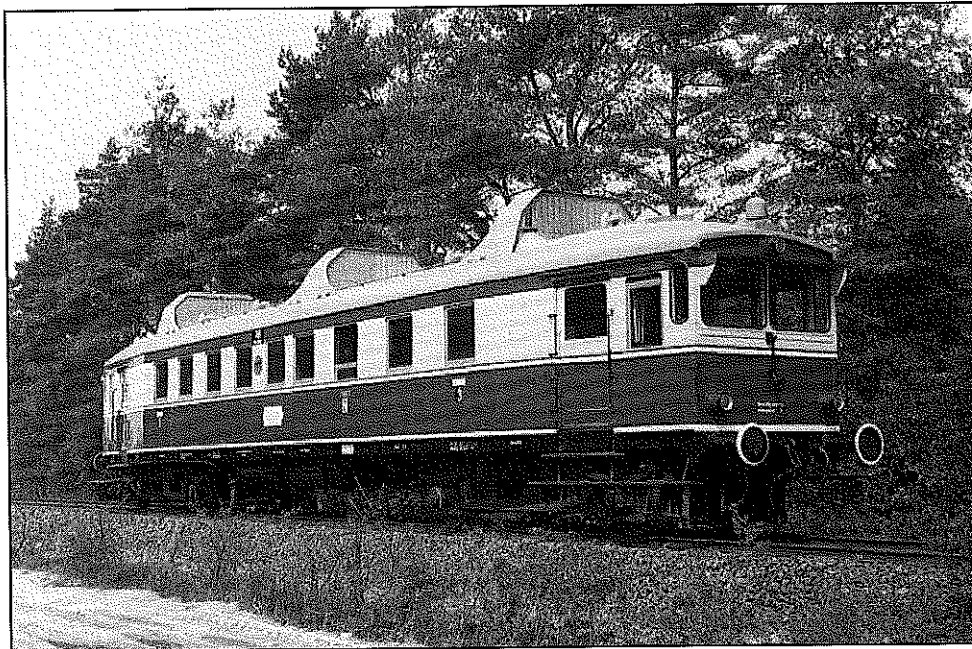
[*] Eigentümer ist BHEF

Schlußbetrachtung

Die Buxtehude – Harsfelder Eisenbahn stellt für den norddeutschen Raum eine topographisch und betrieblich interessante Kleinbahn dar. Der Museums-Verkehr trägt dazu bei, die Rolle der Eisenbahn für die Stader Geest zu unterstreichen und in das Bewußtsein der Bevölkerung zu rufen. Ein »Eisenbahnmuseum Stader Geest« in Harsfeld würde einen Akzent in der Museumslandschaft des Landkreises Stade setzen und dem Harsfelder Fremdenverkehr weitere Impulse geben. Die Bedeutung der bisher erhaltenen Fahrzeuge für die Eisenbahngeschichte wird deutlich durch die Teilnahme an den Jubiläumsveranstaltungen »150 Jahre Eisenbahnen in Deutschland« im Jahre 1985 in Nürnberg und Bochum-Dahlhausen. Die vom BHEF erhaltenen Museumsfahrzeuge erlangten bundesweite Beachtung und Bekanntheit – auch für den Landkreis Stade.

Für Anregungen und Unterstützung ist der BHEF jederzeit dankbar. Sprechen Sie uns im Museumszug an oder wenden Sie sich auch gerne an den Autor:

Burkard Ehlen, Wolkenburg 6, 5600 Wuppertal 1



Literaturhinweise

Bäumler, W.: Eisenbahn-Museen in Deutschland, in: Die Museums-Eisenbahn 1/92, Bruchhausen-Vilsen 1992.

Bäumler, W.: Eröffnung einer Ausstellung zur Geschichte der BHE, in: Die Museums-Eisenbahn 3/92, Bruchhausen-Vilsen 1992.

Bohlmann, D.-Th.: Die schweren WUMAG-Triebwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Gifhorn 1985.

Bohlmann, D.-Th.: Eine Kleinbahn an der Untereibe, Gifhorn 1988.

Credé, H.-J.: 25 Jahre Museumsbahn-Gedanke in Deutschland, in: Die Museums-Eisenbahn 4/89, Bruchhausen-Vilsen 1989.

Credé, H.-J.: Anmerkungen zur sozio-ökonomischen Bedeutung der Kleinbahnen, in: Die Museums-Eisenbahn 4/89, Bruchhausen-Vilsen 1989.

Dauskardt, Dr. M.: Technikhistorische Museen – Die neue Herausforderung, in: Mitteilungsblätter des Museumsverbandes für Niedersachsen und Bremen e. V. Nr. 38, Hannover 1990.

Ehlen, B.: Ein museales Konzept für den Verein der Buxtehude-Harsfelder Eisenbahnfreunde e. V., Harsfeld 1991.

Wiel, D.: Aufnahme des Fahrbetriebes auf den Bergischen Museumsbahnen, in: Die Museums-Eisenbahn 3/92, Bruchhausen-Vilsen 1992.



Oben: Die Harsfelder Betriebswerkstatt der BHE soll unter Einbeziehung des Gleisvorfeldes als Infrastruktur für das »Eisenbahnmuseum Stader Geest« dienen, August 1992, Foto: Burkhard Ehlen

Mitte: Historischer Triebwagen VT 175 im angenäherten Reichsbahn-Aussehen auf einer Überführungsfahrt am 21. 5. 1983 bei Hemelingbostel, Foto: Wolfram Bäumler

Unten: Demonstration von historischer Betriebsweise mit der Opel-Schienenkraftdraisine beim Museumsverkehr am 10. 8. 1992, Foto: Burkhard Ehlen