Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

sowie der BSW - Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

9. Jahrgang Januar 1999

49



Zum Titelbild:
In den vergangenen Wochen und Monaten hat sich unsere museale Sammlung wieder erheblich erweitert. Einzelne Exponate sollen daher in loser Folge unseren Lesern vorgestellt werden, so auch in diesem Heft. Das Titelbild zeigt zwei ältere Rangierer-Handlampen mit Rot- und Grünblenden an den Seiten.
Foto: H.-W. Harden

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn

Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.

Vorstand:
- Wilfried Habenicht (Vorsitzender) 04745/944060 (Rathaus Bederkesa)
- Hans-Wolfgang Harden (Stellv. Vorsitzender) 04705/393
- N.N. (Stellv. Vorsitzender)
- Lothar Wichern (Kassenführer) 04745/943510 (KSK Bad Bederkesa)
- Martina Jäger (Schriftführerin) 04745/7169 (Geschäftsstelle Museumsbahn)
- Konrad Keim (für die Gemeinde Drangstedt) 04704/719
- Uwe Kühne (für den Landkreis Cuxhaven) 04721/662438 (Kreishaus)

Beirat: BSW-Gruppe "Das Stellwerk", Bremerhaven

Geschäftsstelle: Martina Jäger, Bahnhofstraße 16, 27624 Bad Bederkesa
04745/7169

Betriebsleitung: - N.N.
- Dipl.-Ing. Jürgen Gerdts, 0471/73003

Bankverbindungen:
KSK Wesermünde-Hadeln, BLZ 292 501 50, Konto-Nr. 110 006 666 und
110 007 336 (Spendenkonto)
Volksbank Bad Bederkesa, BLZ 292 612 24, Konto-Nr. 114 17 000

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 zweimonatlich jeweils im Januar, März, Mai, Juli, September und November. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Alle in diesem Heft veröffentlichten Beiträge und 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.

10. Ordentliche Mitgliederversammlung

Dienstag, 30 März 1999, 19 Uhr, Bad Bederkesa, Rathaus, Sitzungssaal
Tagesordnung siehe "Mitteilungen" Nr.48, Seite 3

Ostermontag im Bahnhof
Montag, 5. April 1999
Frühschoppen von 11 bis 14 Uhr
Wie immer bringen unsere Vereinsmitglieder
österliche Marschverpflegung mit.
(Bitte vorher mit Gisela Harden absprechen)
Getränke sind vorhanden und gegen
Barmittel zu erstehen.
Gäste sind herzlich willkommen!

Herbstexkursion des Vereins

Im September 1999 planen wir eine Fahrt nach Bad Doberan (Molly!); der genaue Termin (Wochenende) steht noch nicht fest. Um einen Überblick zu bekommen, wer teilnehmen möchte, bitten wir um Meldung bis zum 1. April bei Gisela Harden, 04705 / 393. Mindestteilnehmerzahl 20.

Bitte vormerken:
Unter dem Motto "Mai Treff im Bahnhof" findet am 1. Mai ein Aktionstag im Bremerhavener Hauptbahnhof von 10-16 Uhr statt. Geplant ist u.a.: Promotion-Team "Jeckyl & Hyde", Stand der BSW-Modellbahngruppe, Gewinnspiele, Kino und Minikino, hist. Triebwagen der EVB evtl. mit Sonderfahrten, Infostand der Bahnpolizei, Verkaufs- und Infostand der Museumsbahn, Arbeit der Bahnhofsmission, Führungen zum Stellwerk "Bf" und und...
Bitte Presseankündigungen beachten!

Aktuell

- Der heutigen Ausgabe der "Mitteilungen" liegt das **Inhaltsverzeichnis** für die Jahrgänge 7 und 8 (1997 und 1998) bei.
Von allen bisher erschienenen "Mitteilungen" sind noch Exemplare vorhanden. Einige Hefte sind allerdings im Original vergriffen und können nur noch als Fotokopien bezogen werden. Interessenten wenden sich wegen einer Vervollständigung ihrer Sammlung bitte an die Geschäftsstelle (04745 / 7169).

- Mit Ablauf des Monats Januar wird uns unsere bisherige **Leiterin der Geschäftsstelle**, Frau Martina Jäger, nicht verlassen. Frau Jäger ist als Schriftführerin gewähltes Mitglied des Vorstands und hat zudem versprochen, sich nach Ablauf ihres ABM-Vertrags auch weiterhin um die Lohnbuchhaltung zu kümmern. Als Nachfolgerin für die ständige Arbeit in der Geschäftsstelle wird

Frau Angelika Reich ab 1. Februar bei uns tätig sein. Frau Reich wird zusätzlich Arbeiten im Archiv mit übernehmen. Wir wünschen ihr einen guten Start bei uns und danken Frau Jäger ganz herzlich für ihre Mit-, Zusammen- und Weiterarbeit!

- Am 18. Dezember versammelten wir uns im Bahnhof zu einer außerordentlichen **Mitgliederversammlung** und einer gemütlichen **Weihnachtsfeier**. Unseren Vereinsdamen ein herzliches Dankeschön für die gelungene Vorbereitung und die leckere Weihnachtsbäckerei.

- Zur Vervollständigung unserer Ausstellungsräume fehlt noch die Installation der **Beleuchtungseinrichtung**, die Kosten in Höhe von etwa 12.000,- DM verursachen wird. Dank einer großzügigen Spende ist ein beträchtlicher Teil dieser Summe bereits aufgebracht; einen weiteren Teil wollen wir über entsprechende Anträge finanzieren. Es wäre aber schön, wenn sich noch weitere Gönner finden würden, um die Räume im 1. Obergeschoß unseres Bahnhofs sowie das Treppenhaus professionell ausleuchten zu können. Erst dann wird eine dauerhafte Nutzung der Museumsräume möglich sein.

- Bei der Beschaffung von weiteren **Oberbaustoffen** sind wir wieder einen großen Schritt voran gekommen: Aus Umbauarbeiten im Bahnhof Bremen-Burg konnten wir cà 650 Betonschwellen nebst Schienen S 49 (fast) kostenlos übernehmen. Die Firma Wiebe überließ uns die Stoffe zum Nulltarif, den Transport der Schwellen

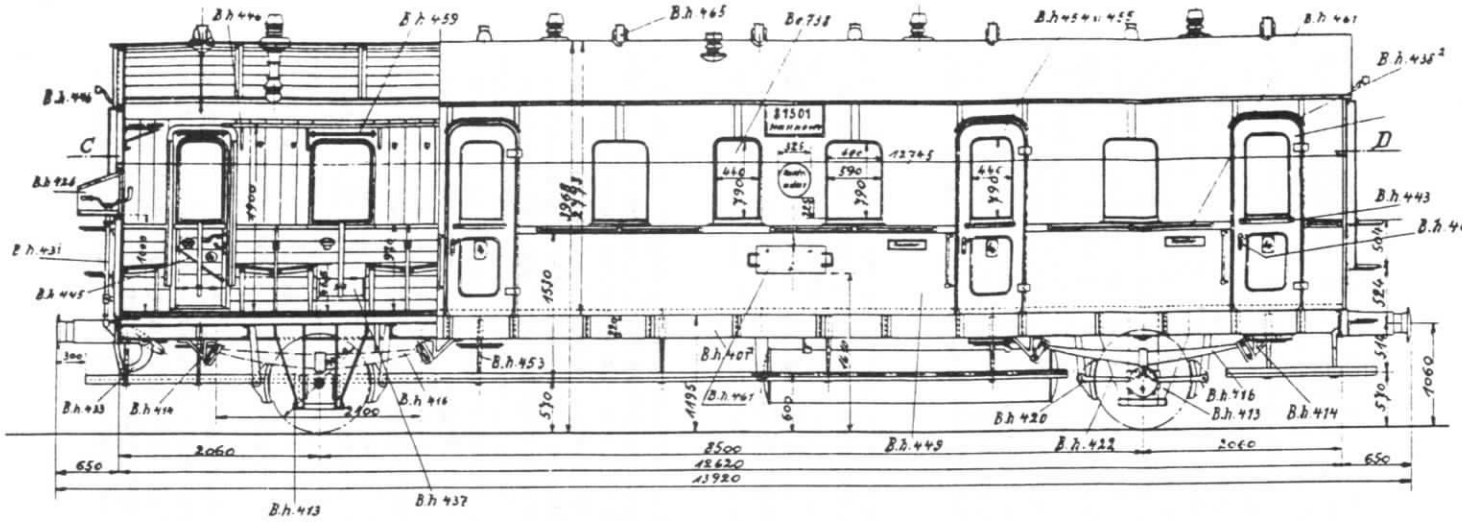


nach Debstedt besorgte das Bauunternehmen Matthäi, ebenfalls kostenlos! Lediglich für die Beförderung der Schienen mußten wir einen Beitrag entrichten, weil dafür ein spezieller Tieflader nötig war. Allen beteiligten Firmen danken wir für die großartige Unterstützung!

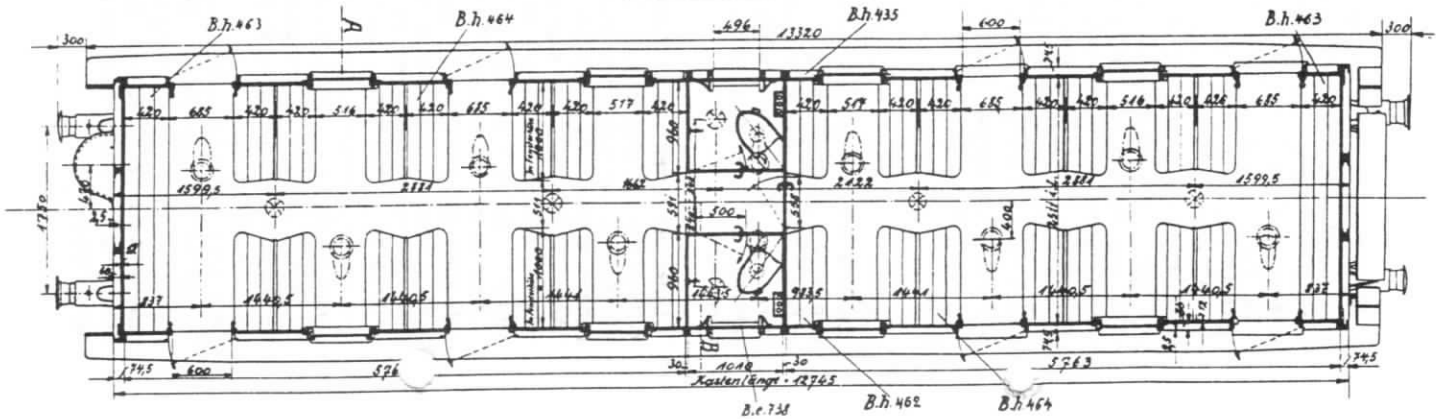
- Mitunter ergeben sich einfach eigenartige Situationen! Zur Erinnerung: 1995 hatte unser Verein das große Glück, bei der Vergabe von Fördermitteln aus dem europäischen Topf einen Volltreffer zu landen und über 800.000,- DM **Europamittel** für Investitionen bei der Streckensanierung in Höhe von rund 2,2 Mio. DM zu sichern. Die enorm große Aufgabe wurde auf vier Bauabschnitte verteilt. Nachdem 1997 der I. und 1998 der II. Bauabschnitt positiv beendet werden konnten, wurden die Vorbereitungen für den III. und IV. Bauabschnitt Ende 1998 getroffen. Als die notwendigen Anträge bei der Bezirksregierung eintrafen, kam plötzlich die Hiobsbotschaft "Europamittel stehen dafür nicht mehr zur Verfügung!" Nachdem sich der Vorstand vom ersten Schreck erholt hatte, begann die Suche nach dem verschwundenen Geld. Irgend jemand mußte im Dschungel der Bürokratie eine Weiche falsch gestellt haben. Nach hartnäkkiger Spurensuche dann der Erfolg: Das Geld war für andere Maßnahmen abgezweigt, zum Glück aber noch nicht ausgegeben worden. Nun ist es wieder da und steht dem Verein wie ursprünglich zugesagt für die anstehenden Bauarbeiten zur Verfügung. Die durch die "Fehlleitung" verloren gegangene Zeit ist leider nicht wieder aufzuholen!

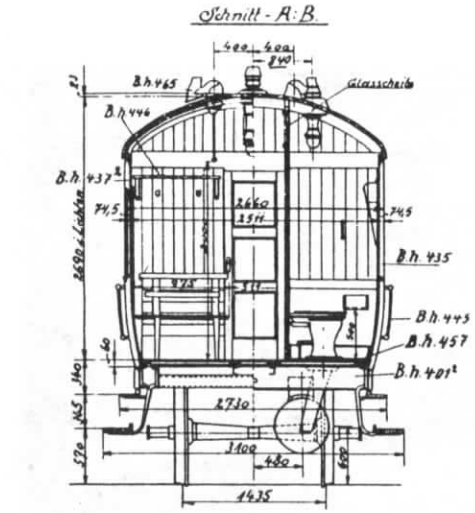
- Zum 1.3. kann unser Mitglied Wilfried Panzer wieder fest als **Baggerfahrer** bei uns arbeiten, nachdem das Arbeitsamt diesem Termin zugestimmt hat. Schon in den vergangenen Monaten war Wilfried Panzer immer ansprechbar, wenn es darum ging, den Bagger einzusetzen - soviel Engagement und uneingeschränkte Bereitschaft zeigen nur wenige im Verein! Zu einem Zeitpunkt, an dem weitere umfangreiche Gleisbauarbeiten anstehen, ist der Bagger für uns ein unverzichtbares Arbeitsgerät.

- Unter der Bezeichnung "Zweiachsige Einheits-Durchgangswagen" versteht man zumeist die als "Donnerbüchsen" bekannt gewesenen Personenwagen mit offenen Endbühnen, die sich auch heute noch im Park von Museums- und Touristikbahnen großer Beliebtheit bei den Fahrgästen erfreuen. Und mit dem Begriff "Abteilwagen" verbindet man gemeinhin die 2-, 3- oder 4-achsigen Reisezugwagen der Länderbahnzeit - hier im Norden natürlich die Fahrzeuge preußischer Bauart - deren Erscheinungsbild durch die schmalen Fenster, die zahlreichen Türen, die durchlaufenden Trittbretter an den Wagenlängsseiten, die Oberlichtaufbauten der Dächer und die an vielen Wagen vorhandenen hochliegenden, spitzdachigen Bremserhäuser gekennzeichnet war. Aber neben den 2-achsigen Einheits-Durchgangswagen und den Abteilwagen der Länderbahnbauarten hat es auch die heute fast schon vergessenen 2-achsigen **Einheits-Abteilwagen** gegeben. Das waren durchaus keine Exoten im Wagenpark der deutschen Staatsbahnen; immerhin sind 2676 Stück davon gebaut worden. Aber als unscheinbare Alltagsfahrzeuge, die zum überwiegenden Teil der niedersten Wagenklasse angehörten, hat sie kaum jemand so recht beachtet - vielleicht mit Ausnahme derer, die sie täglich benutzen mußten.
Nach dem 1.Weltkrieg bestand vor allem im süddeutschen Raum ein großer Mangel an 4.Klasse-Wagen. Und wegen der schlechten Wirtschaftslage waren viele Reisende darauf angewiesen, auf das günstigste Angebot zurückzugreifen, nämlich 4.Klasse zu fahren. Deshalb entstanden zwischen 1921 und 1928 die Einheits-Abteilwagen, die sich bis in die 60er Jahre im Personenzugdienst gehalten haben.

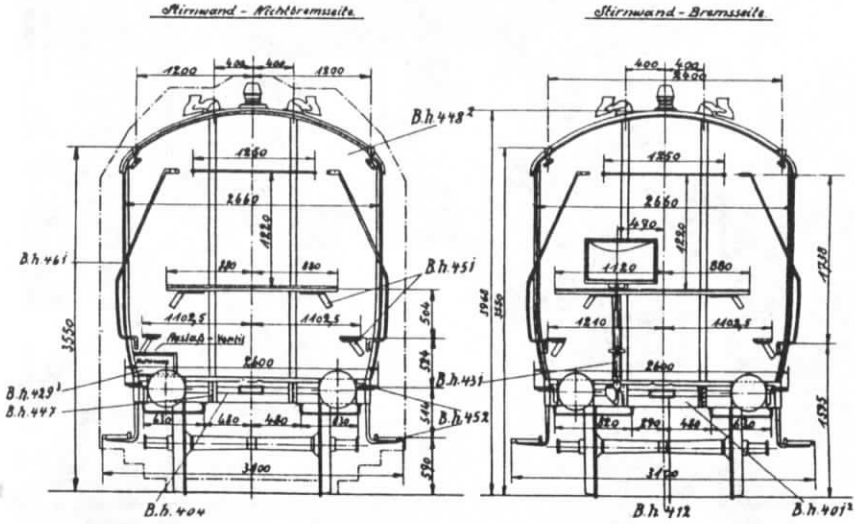

B.h.446
B.h.459
B.h.465
B.e.738
B.h.454 u. 455
B.h.461
B.h.435²
C
D
B.h.426
B.h.431
B.h.445
B.h.443
B.h.460
B.h.453
B.h.407
B.h.461
B.h.433
B.h.414
B.h.416
B.h.420
B.h.422
B.h.413
B.h.437
B.h.449
B.h.416
B.h.413
B.h.414
12745
1580
1060
2060
8500
12620
13920
650
650

Schnitt-C:D.


B.h.463
B.h.464
B.h.435
B.h.463
A
B
B.h.462
B.h.464
B.e.738
Kastenlänge · 12745
1750
1599,5
1440,5
1441
1440,5
1440,5
1599,5
2881
2122
2881
1440,5
1441
1440,5
1440,5
1440,5
5763
1010
576
600
300
300



Zeichnung des zweiachsigen Abteilwagens eiserner Bauart vom Mai 1924 (Zchng. B.h.400, 2. Aufl.). Der Wagen hat bei einem Eigengewicht von 17,7 t 66 Sitzplätze, Gasglühlicht, Dampfheizung und eine Luftdruckbremse Bauart Kunze-Knorr-P.



Als die 4.Klasse mit dem Fahrplanwechsel am 1. Oktober 1928 fortfiel, wurden die Wagen in die 3.Klasse "hochgestuft". Ab 1952 ersetzte die DB die alten Holzlattensitze durch kunststoffgepolsterte Sitze aus dem 3yg-Umbauprogramm. Nach 1956 waren die einstmaligen Viertklässler dann sogar als 2.Klasse-Wagen unterwegs, ehe Anfang der 60er Jahre das "Aus" kam. Einige Fahrzeuge wanderten noch in die Bauzüge oder wurden Gerätewagen.

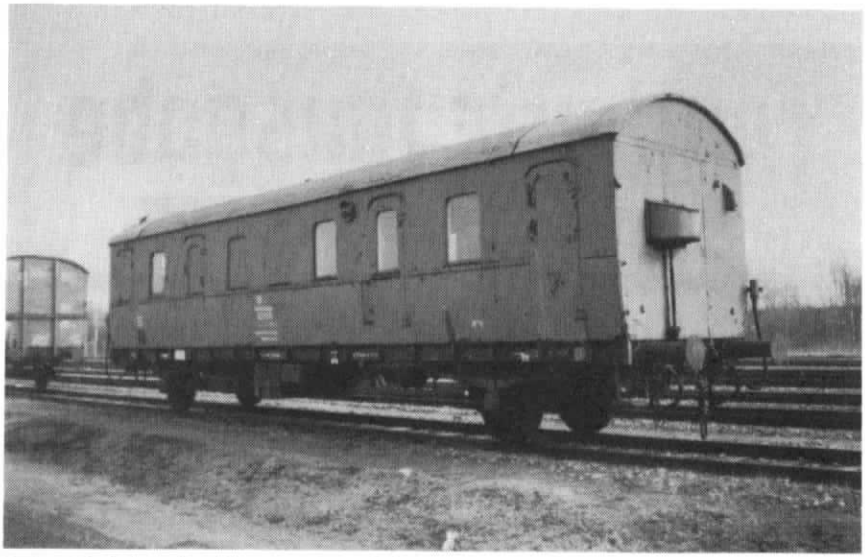
So ein Fahrzeug ist nun auch in unsere Sammlung gekommen, ein Waggon mit einer interessanten Geschichte: In dem alten Einheits-Abteilwagen verbarg sich ein rollendes Klassenzimmer, genauer gesagt ein Schulungsraum, in dem Eisenbahner im Rahmen ihrer Ausbildung mit den Geheimnissen der Stellwerkstechnik vertraut gemacht wurden. Im Wageninnern waren zwei kleine mechanische



Stellwerksanlagen in gegenseitiger Abhängigkeit installiert. Alles, was man über mechanische Stellwerke wissen mußte, konnte man an diesem Lehrstellwerk lernen. Der Vorteil der gesamten Anlage bestand darin, daß dieser Schulungswagen im ganzen Direktionsbezirk eingesetzt werden konnte. Viele unserer Berufseisenbahner im Verein können sich an die Ausbildung in diesem Fahrzeug noch gut erinnern.

Links:
Um einen Eindruck davon zu bekommen, wie es in unserem Unterichtswagen einmal ausgesehen hat, sei hier ein Foto aus dem Reichsbahnkalender von 1934 wiedergegeben (Es ist natürlich nicht die Innenansicht unseres Wagens). Im Text des Kalenderblatts heißt es dazu: "...Die Reichsbahn sucht ihr Personal in allen Dienstzweigen durch ständige Unterweisung für seine schwierigen Berufsaufgaben leistungsfähig zu erhalten. Besondere Pflege erfordert im Interesse der Betriebssicherheit der verantwortungsvolle Sicherungsdienst auf den Stellwerken. Da es nicht möglich ist, die Weichenwärter durch Abordnung in zentral gelegene Schulen dem Dienst länger zu entziehen, muß die Schule selbst zu den einzelnen Dienststellen kommen. Das Bild zeigt eine solche fahrbare Schule, einen Unterrichtswagen für den Stellwerks- und Blockdienst. Auf einer Miniatur-Eisenbahn können die Betriebsvorgänge der Wirklichkeit nachgeahmt werden, und der Stellwerksbeamte muß die vorgeschriebenen Handgriffe am Block- und Hebelwerk ausführen. Zugmeldungen können auf Fernschreiber und Fernsprecher geübt werden.
Jede der 28 Reichsbahndirektionen verfügt über solche Unterrichtswagen, die systematisch die Dienststellen des Bezirks bereisen. ..."

So ist es nicht verwunderlich, daß wir seit langem versucht haben, dieses einmalige Exponat für die Sammlung zu erwerben. Die Bemühungen gehen bis in das Jahr 1992 zurück. Nur wenige im Verein wußten davon, weil wir unsere Absicht nicht publik machen wollten, um nicht schlafende Hunde - sprich Begehrlichkeiten andernorts - zu wecken. Die verbindliche Regelung mit den für den Wagen Zuständigen sah vor, das Fahrzeug nach seiner Ausmusterung der Museumsbahn komplett für Ausstellungszwecke zu überlassen. Leider kam es im



Unser Einheits-Abteilwagen. Deutlich ist zu erkennen, daß Türen und Fensteröffnungen teilweise verschlossen sind.
Foto: Paul Nagel

letzten Jahr dann etwas anders: Ohne unser Wissen ist die Stellwerksanlage ausgebaut worden, um sie weiterhin stationär zu nutzen. So besitzen wir nun die "leere Hülle". Sollte es gelingen, die Stellwerksanlage eines Tages wieder zu bekommen, wird sie auch eingebaut. Wichtig ist, daß das Fahrzeug bei uns sichergestellt ist; von den Einheits-Abteilwagen gibt es nur noch wenige erhaltene Exemplare.

Übersicht über die zweiachsigen Einheits-Abteilwagen

Gattungszeichen	ab 1928	Bauart	Lieferjahre	Stückzahl	Ausmusterung
D-21	Cd-21	Holzbauart	1921-25	954	1964
D-21a	Cd-21a	Holzbauart	1921-25	535	1962
B-21		eiserne B.	1923	10	1960
BC-21		eiserne B.	1922-23	30	1962
BC-21a		eiserne B.	1922-23	10	1961
C-21		eiserne B.	1923	10	1964
D-21b	Cd-21b	eiserne B.	1922-27	927	1964
D-27	Cd-27	eiserne B.	1927-28	200	1962

- Aus der großen Zahl von musealen **Sammlungstücken**, die uns in letzter Zeit erreichten, seien nachfolgend einige Exemplare vorgestellt; weitere sollen in den nächsten Heften folgen.

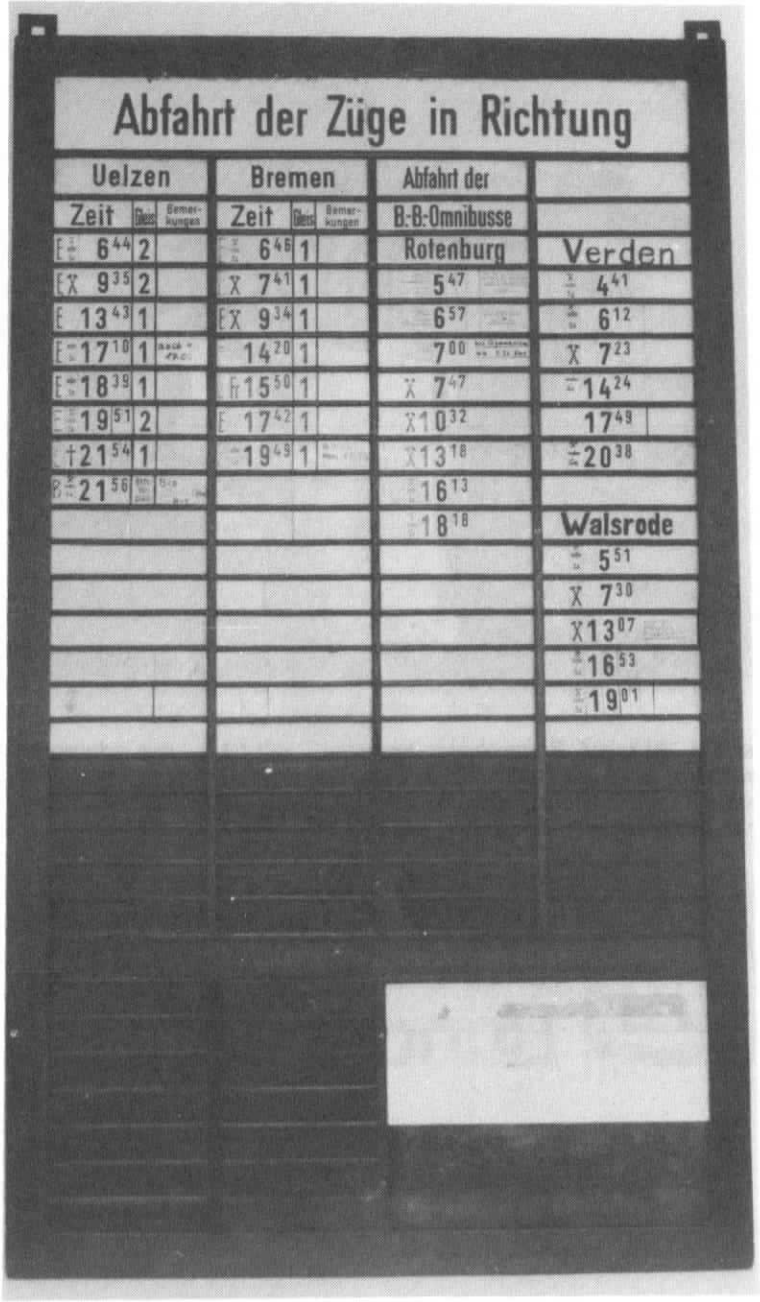


Emailleschild "Fahrkartenausgabe / Ausgang", 70x40 cm, Hersteller Emaillierwerk Hannover, Mellendorf; der Schrifttype nach aus den 20er/30er Jahren. Oberflächenschaden links unten.



Emailleschild "Bahnhof Bremerhaven-Seehafen", 60x40cm, mit schweren Oberflächenschäden, etwa 30er/40er Jahre. Darunter der Nachfolger, aber auch schon historisch: Aluminiumschild 50x25 cm mit altem DB-"Keks" und Schriftzug "Deutsche Bundesbahn", vermutlich aus den 60er Jahren.





Fahrplantafel mit Eichenholzrahmen; Ziffern und Zeichen aus Kunststoff, Größe 112 x 190 cm.

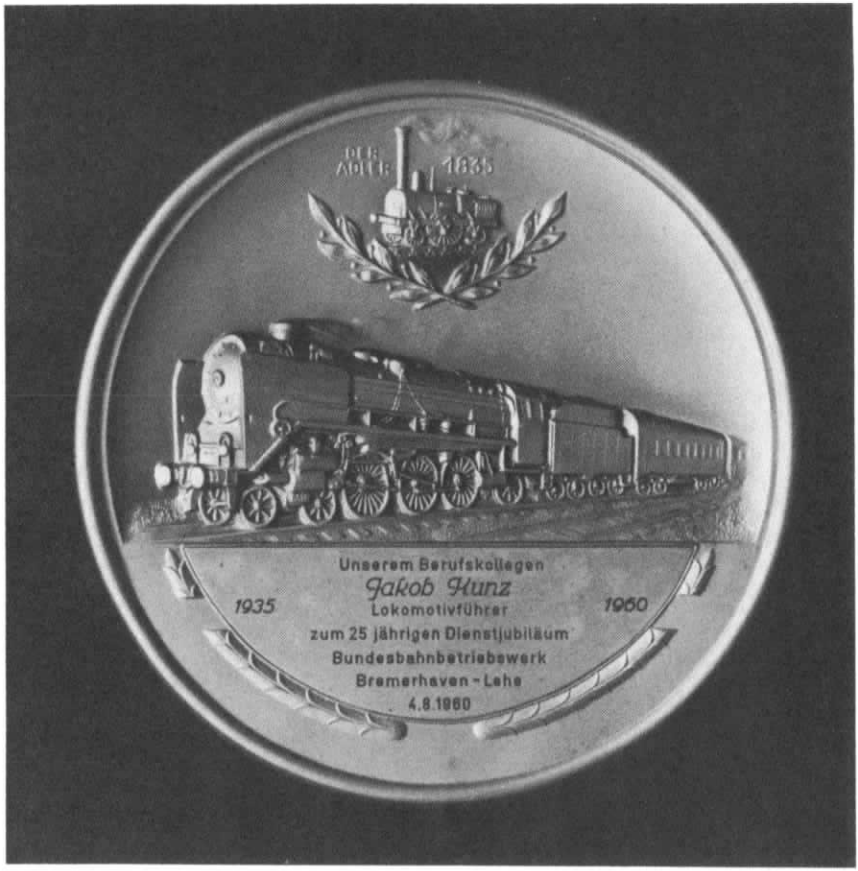


Geldtasche Nr. 23 der Fahrkartenausgabe Brake, etwa 30x30cm, Rindsleder mit sehr starken Verfallsschäden. Die Tasche dürfte vor der Jahrhundertwende hergestellt worden sein.

Für die Anfertigung von Ausstellungsstücken für unser Museum suchen wir noch

Modellbau-Interessierte

Gefragt sind Geduld, Ausdauer und die Bereitschaft, mit Liebe zum Detail auf einem hohen Fertigungsstandard Dioramen, Fahrzeug- und Funktionsmodelle anzufertigen.
Wir arbeiten 14-tägig je 4 Stunden in der Werkstatt der Hauptschule in Dorum montags von 18-22 Uhr.
Anfragen an: Wolfgang Rawiel, 04742 / 8440



Ehrenplakette zum 25-jährigen Berufsjubiläum, Durchmesser 20 cm, aus Weichmetall geprägt, bronziert, auf schwarzem Samt mit Holzrahmen 40x40 cm.
Dargestellt ist im oberen Teil die Lokomotive "Der Adler" (Nürnberg-Fürth 1835) über zwei Lorbeerzweigen; darunter ein Schnellzug der 30er Jahre. Warum man ausgerechnet die Darstellung der 2' C 1' h4v Mitteldrucklokomotive der Baureihe 04, die 1932 in nur zwei Exemplaren von Krupp gebaut wurde, gewählt hat, ist wohl nur damit zu erklären, daß die 04-Lokomotiven um 1935 als technisch besonders fortschrittlich gegolten haben - was sie aber keineswegs gewesen sind. Die Prägevorlage wurde für die Plaketten aber stets weiterverwendet.
Das Exponat stammt aus dem Nachlaß unseres verstorbenen Mitglieds Jakob Kunz.
Foto: Dietrich Rogner

Der typische Erdgas-Fan.

Geht mit der Zeit, ohne daß die Umwelt auf der Strecke bleibt.

In Sachen Energie ist der typische Erdgas-Fan immer auf dem neuesten Stand. Warm soll es sein – kostengünstig und platzsparend. Die zeitgemäße Antwort für ihn heißt Erdgas, denn: Erdgas ist eine umweltschonende Energie, weil es ohne Rauch und Ruß verbrennt, nur geringe Mengen CO_2 und praktisch kein SO_2 emittiert.

erdgas

Die umweltschonende Antwort
auf Ihre Energiefragen.



Stadtwerke Bremerhaven AG

Information:

Energie (spar) beratung
Telefon (0471) 477-2444

Zur Lektüre empfohlen...

Mit der Weser im Osten und dem Jadebusen im Westen ragt die Halbinsel Butjadingen als abgeschiedener Winkel des ehemaligen Herzogtums Oldenburg in die Nordsee hinaus. Ab 1908/09 wurde das Butjadinger Land von einer Bahn erschlossen, die wechselvolle Zeiten durchlebte. 1956 fuhr der letzte Personenzug; im gleichen Jahr wurde auch der kleinbahneigene Güterverkehr aufgegeben. Für 12 Jahre übernahm dann die DB die Betriebsführung, um den Restverkehr auf der ständig verkürzten Strecke nach und nach einzustellen.
Bis auf Trassenreste, die Bahnhofsgebäude und den Lokschuppen in Eckwarden erinnert heute nichts mehr an die Butjadinger Bahn. Auch schriftliche Zeugnisse fehlten bisher, von kleinen regionalen Beiträgen und der Kurzdokumentation von Gerd Wolff einmal abgesehen. Der Verlag Kenning hat nun in seiner Reihe "Nebenbahndokumentation" als Band 46 die überaus ansprechende Arbeit von Hinrich Rudolfsen, Rolf Gerdes und Jochen Ewald unter dem Titel "Die Butjadinger Bahn" herausgebracht. Auf 120 Seiten entsteht ein lebendiges Bild dieser Kleinbahn, werden Vorgeschichte, Bau und Betrieb geschildert und die Bahnhöfe und Fahrzeuge vorgestellt. Ein kleines Kapitel beschäftigt sich auch mit den Fährlinien im Umkreis der Butjadinger Bahn.
Neben den zahlreichen Karten, Gleisplänen, Gebäude- und Fahrzeugzeichnungen ist die reiche Illustration des Buches mit Fotos in zum Teil hervorragender Qualität besonders zu erwähnen. Es ist immer wieder erstaunlich, welche Bildschätze zum Vorschein kommen, wenn man sich die Mühe macht, Menschen im lokalen Umfeld anzusprechen und aufzusuchen; das haben die Autoren offenbar mit Erfolg getan.
Allen, die sich mit der Eisenbahngeschichte unserer Region beschäftigen, ist dieses Buch wärmstens zu empfehlen! H.W.H.

Rudolfsen, Gerdes, Ewald, Die Butjadinger Bahn, Verlag Kenning, Nordhorn 1998, ISBN 3-927587-98-2, DM 36,-.

Tip:
Zu den gesuchtesten Standardwerken der Eisenbahnliteratur gehört zweifellos die "Enzyklopädie des Eisenbahnwesens" des Dr. Freiherrn von Röll, die zwischen 1912 und 1923 in 10 Bänden erschien. Der "Röll" ist eine wahre Fundgrube zum Thema Eisenbahn und für alle ein Muß, die sich historisch sachkompetent machen wollen. Allerdings ist das Werk inzwischen eine absolute Rarität.
Nun will ein Braunschweiger Verlag die Enzyklopädie des Eisenbahnwesens als Reprint herausbringen. Die einzelnen Bände sollen für einen Preis von jeweils 98,- bis 128,- zum Jahresende nach und nach in einer limitierten Auflage erscheinen. Sicher kein billiger Spaß, aber ein lohnender! Subskriptionsliste bis September 1999.
Information bei : Archiv-Verlag GmbH, Postfach 8020, 38130 Braunschweig, Tel.: 0531-1222111. H.W.H.

Mitteilungen des Vorstands

Mit Stichtag 31.1.99 hatte der Verein 362 Mitglieder

Neu im Verein:

Mamarachimov, Eduard	Adenauerstraße 40 27624 Bad Bederkesa	
Petersen, Olaf	Schienendamm 20 21769 Lamstedt	04773/624

Für eingegangene Spenden in Höhe von 10.522,- DM sei allen Beteiligten herzlich gedankt: Herrn Bernhard Toffel, Herrn Hans Köhler, Herrn Uwe Stau, Herrn Günter Henning, Herrn Reinhard Straßenburg, Ingrid und Dietrich Rogner, Herrn H.-W. Harden, Herrn Konrad Keim, Herrn Wilfried Habenicht.

850,- DM gingen für die Aktionen "Schwellenpatenschaft" bzw. "Der symbolische Anteil" ein. Spender waren:
Familie Morche, E.v.Twistern, Günter Wassmann und Hans-Kurt Cassens.

Jeder **2.** *Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!*

Spendenkonten

für die Aktionen "Schwellenpatenschaft" und "Anteilseigner" sowie für alle allgemeinen Spenden, für die Sie eine Spendenbescheinigung haben möchten:

Samtgemeinde Bederkesa
Konto-Nr. 100 994 00, BLZ 292 612 24
bei der Volksbank in der Samtgemeinde Bederkesa e.G.
oder
Samtgemeinde Bederkesa
Konto-Nr. 110 200 160, BLZ 292 501 50
bei der KSK Wesermünde-Hadeln

Verwendungszweck: "Museumsbahn"

Schwellenpatenschaft DM 55,- je Schwelle, Anteilseigner DM 100,- pro 10 m Strecke

Bitte die Angabe von Namen und Anschrift nicht vergessen!

Hans-Wolfgang Harden

Auf Spurensuche - Anschluß und Versorgung des Flugplatzes Nordholz durch die Eisenbahn

Schluß

Ergänzungen zum 2. Teil des Beitrags
Herr Frank Glaubitz aus Köln konnte zu den Nordholzer Lokomotiven folgende ergänzende Angaben machen:
Die Lok KHD 27254 existiert noch. Sie gelangte 1994 an die "Eisenbahnfreunde Flügelrad Oberberg EFO" und gehört zum Eisenbahnmuseum Dieringhausen bei Gummersbach (siehe Foto).
Bei der O&K-Dampflok könnte es sich handeln um
O&K 13017 / 1938, 1435mm, Ct, 350 PS, neu an Marinebauamt Nordholz, Cuxhaven, 19xx an Buderus, Werk Wetzlar, Nr.7
oder
O&K 13518 / 1940, 1435mm, Ct, 400 PS, neu an Marinebauamt Nordholz, 19xx an Vorortbahn Wilhelmshaven, Lok 32, 1964 an Eisen-Altstoff, Essen.



Die ehemalige Nordholzer Lok 33 ist beim Eisenbahnmuseum Dieringhausen erhalten geblieben. Etwas drollig und gewöhnungsbedürftig ist der nachträglich montierte Kraftstofftank auf dem Dach der Maschine.
Foto: Frank Glaubitz, 14.5.94

Die 2. Anschlußbahn

Das Nordholzer Flugplatzareal ist während des 2. Weltkriegs über eine 2. Bahnlinie an die Strecke Bremerhaven-Cuxhaven angeschlossen worden. Allerdings liegt die Geschichte dieses Anschlusses weitgehend im dunkeln. Nach bisherigem Kenntnisstand wurde die Linie von der Organisation Todt /1/ aufgebaut. Sie war 1945 noch nicht fertig, die Gleisanlagen waren aber vorhanden; ein Eisenbahnbetrieb hat jedoch nicht mehr stattgefunden. Im Bereich der Bahn lagerten nach Affeldt /2/ bei Kriegsende große Mengen an unbenutzten Baustoffen, welche die Nordholzer Bevölkerung für den Eigenbedarf bald wegholte. Wann die Gleisanlagen abgebaut wurden, ist nicht bekannt.

Die Trasse zweigte im Ortsteil Franzenburg am Bahnübergang Robert-Koch-Straße / Wohlsenstraße in Richtung SSW zum Flugplatz ab, um nach etwa 4 Kilometern die vorhandenen Gleisanlagen auf dem Platz zu erreichen.

Befund und morphologische Ausprägung 1998 (siehe Karte Seite 20)

Die Trasse der 2. Anschlußbahn ist als Eisenbahnwüstung östlich der Landesstraße 135 (ehem. B6) in Einzelabschnitten gut ausgeprägt, teilweise aber auch abgetragen oder überformt.

Bei der ehemaligen Ausfädelung aus der Bahnstrecke Bremerhaven-Cuxhaven am Bahnübergang Robert-Koch-Straße / Wohlsenstraße (Pos.1) befindet sich zwischen der Staatsbahnstrecke und der Trasse der Anschlußbahn ein eingezäuntes Areal (Pos.2) mit einem Tor für ein Zufahrtgleis, Schwellen- und Fundamentresten, Pflasterung und betonierten Flächen. Möglicherweise hat hier eine Abfüll- oder Umladestation bestanden.

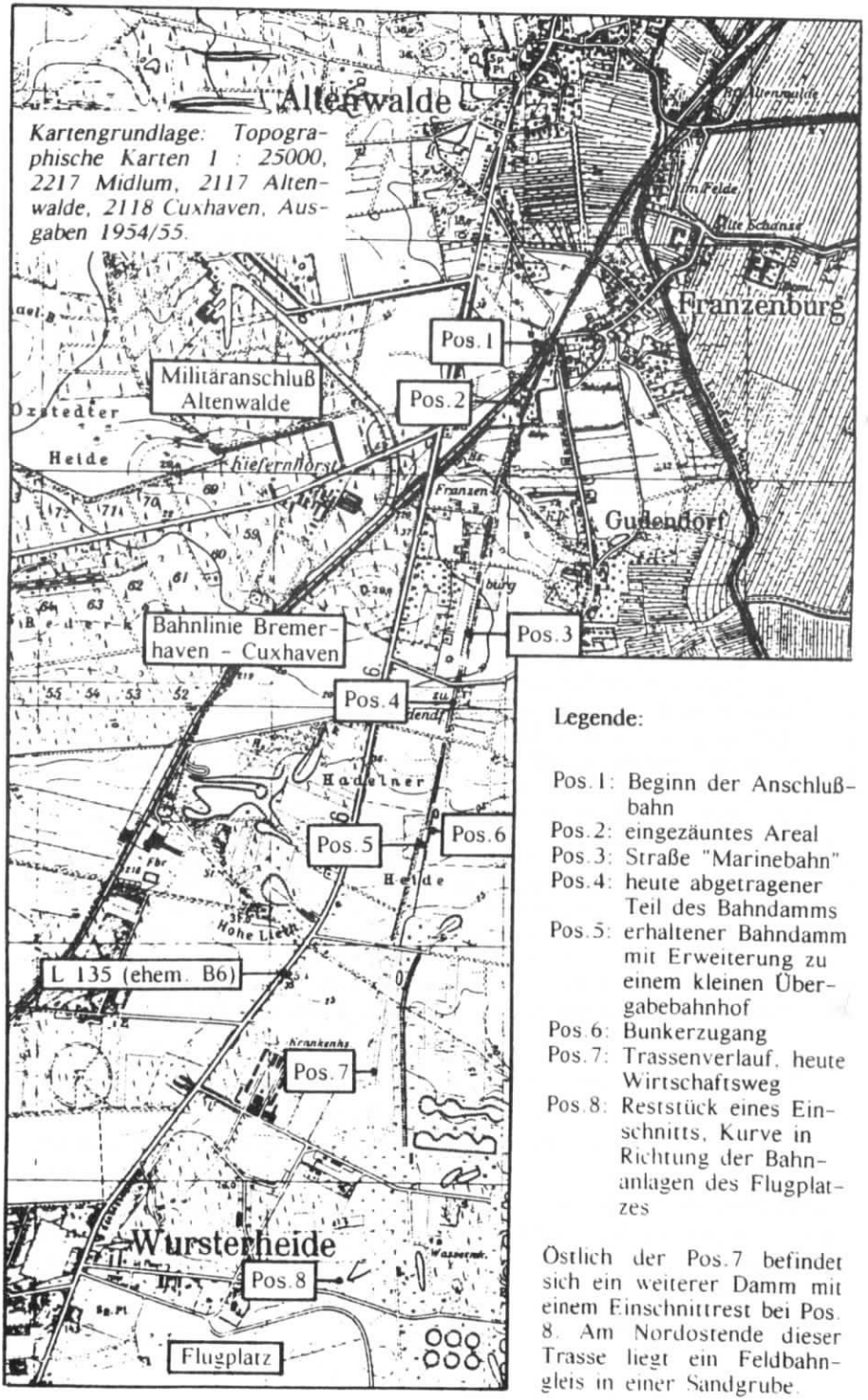
Die Trasse verläuft in leicht welligem Gelände teils auf einem Damm, teils im Einschnitt zunächst durch ein kleines Waldstück. Sie wird als Rad- und Fußweg genutzt. Weiter südlich schließt ein Baugebiet an (Einfamilienhäuser), die Trasse wird zur Straße "Marinebahn" (Pos.3). Nach Überquerung des Oxstedter Weges fällt das Gelände ab; der seinerzeit angelegte Bahndamm ist hier auf einer Länge von etwa 200-300m abgetragen (Pos.4). Südlich eines Wirtschaftsweges ist der Damm aber erhalten und verbreitert sich nach 200m im Bereich der Hadelner Heide zu einem Areal, das offenbar ein kleiner Betriebs- oder Übergabebahnhof werden sollte (Pos.5). Anhand von Schwellenresten ist erkennbar, daß mehrere Gleise nebeneinander lagen. Auch hier gibt es betonierte Flächen, möglicherweise in Zusammenhang mit Verladetätigkeiten Bahn-Lkw.

An der Ostseite ist im Damm ein Bunkerzugang zu erkennen (Pos.6).

Im weiteren Streckenverlauf schließt sich eine große und tiefe Sandgrube an.

/1/ Fritz Todt (1891-1942) leitete den Bau der Reichsautobahnen und 1938 in Konkurrenz zur Wehrmacht den Bau des Westwalls. Gleichzeitig entstand aus dem Zusammenwirken von Bauverwaltung, privaten Baufirmen und dienstverpflichteten Arbeitskräften unter Todts Leitung die Organisation Todt, deren Baukolonnen im Krieg, durch Fremdarbeiter, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge verstärkt, in den besetzten Gebieten besonders zur Instandhaltung der Verkehrswege hinter der Front eingesetzt wurden (Brockhaus Enzyklopädie, 19. Aufl., Mannheim 1993).

/2/ Alfred Affeldt, Nordholz



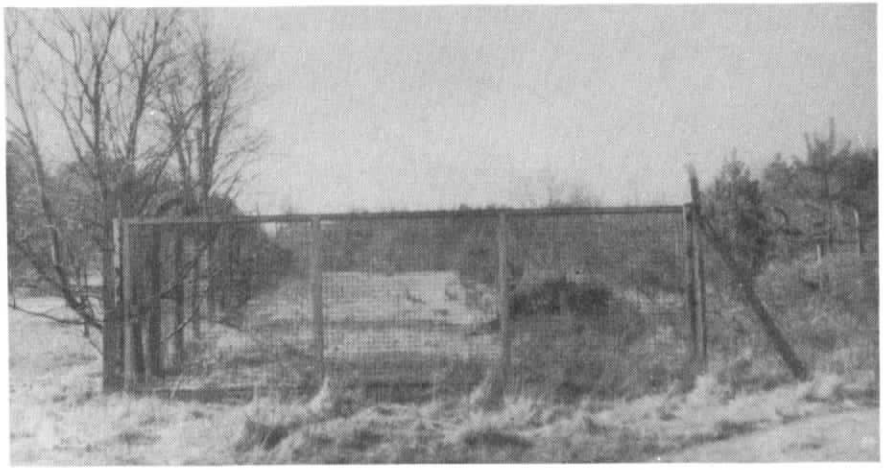
Legende:

Pos. 1: Beginn der Anschlußbahn
Pos. 2: eingezäuntes Areal
Pos. 3: Straße "Marinebahn"
Pos. 4: heute abgetragener Teil des Bahndamms
Pos. 5: erhaltener Bahndamm mit Erweiterung zu einem kleinen Übergabebahnhof
Pos. 6: Bunkerzugang
Pos. 7: Trassenverlauf, heute Wirtschaftsweg
Pos. 8: Reststück eines Einschnitts, Kurve in Richtung der Bahnanlagen des Flugplatzes

Östlich der Pos. 7 befindet sich ein weiterer Damm mit einem Einschnittrest bei Pos. 8. Am Nordostende dieser Trasse liegt ein Feldbahngleis in einer Sandgrube.

Erst wenige hundert Meter vor dem Zaun des Flugplatzgeländes ist die Trasse in Form eines Wirtschaftsweges wieder zu erkennen. Innerhalb des militärischen Platzbereichs ist die ehemalige Bahnlinie überformt.
Alle weiteren Informationen sind dem Bild- und Kartenmaterial zu entnehmen.

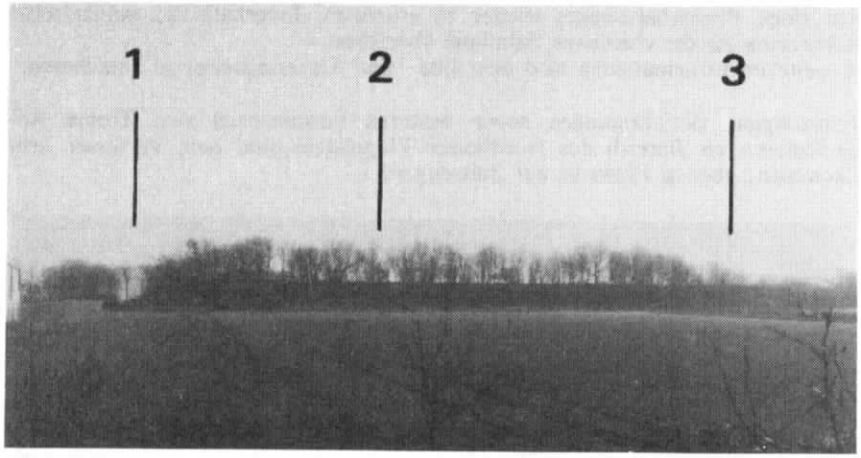
(Ergänzungen, Berichtigungen sowie weiteres Fotomaterial zum Thema Anschlußbahnen im Bereich des Nordholzer Flugplatzes sind dem Verfasser sehr willkommen, ebenso Hinweise auf Zeitzeugen)



Eingezäuntes Areal (Pos.2), Ansicht von Norden. Rechts hinter den Zaunpfählen verläuft die Strecke Bremerhaven-Cuxhaven, links am Tor vorbei die alte Marinebahn-Trasse.



Straße "Marinebahn", Ansicht von Süden (Pos.3).



Von der L 135 (ehem. B6) aus ist ein Teil des alten Bahndamms trotz des starken Baumbewuchses bei Gegenlicht gut zu erkennen. Ansicht von Westen. 1: Bereich, an dem der Damm abgetragen wurde. 2: Bahndamm. 3: Anfangsbereich des ehemaligen Übergabebahnhofs (Pos.5).



Areal des Übergabebahnhofs (Pos.5). Ansicht von Süden.

Hans-Wolfgang Harden

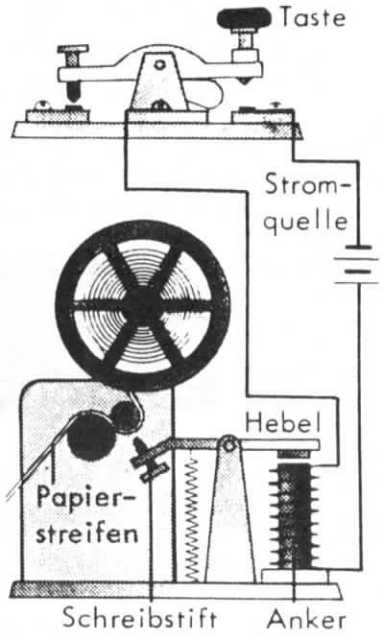
■ ▬ ■ ▬ ■ ■ ■ Ende

Vom leisen Abschied einer bahnbrechenden Nachrichtentechnik

Das Stakkato verstummt. Als letzte schaltet sich die Funkstation auf der irischen Valentia-Insel am 1. Februar 1999 ab. Die Ära der Morsezeichen ist in der Schiffahrt Nordeuropas beendet. Ein satellitengestütztes Alarm- und Sicherheitssystem ("Global Maritime Distress and Safety System" /GMDSS), vorgeschrieben für alle seegehenden Handelsschiffe über 300 BRT, ersetzt die Erfindung des Amerikaners Samuel Finley Breeze Morse (1791-1872), die zur weltumspannenden Nachrichtentechnik bis weit in unser Jahrhundert hinein geworden war.

Blicken wir zurück: Im September 1837 stellt Morse in New York den von ihm entwickelten "Morse-Telegraphen" vor. 1844 geht die erste Telegraphen-Linie über 65 km von Baltimore nach Washington in Betrieb.

Das Wirkschema einer Morse-Anlage wird aus der nebenstehenden Abbildung deutlich: Zum Senden einer Nachricht dient die handbetätigte Morsetaste, die eine Stromquelle im Rhytmus der Zeichen an die Leitung schaltet und damit die abgehenden Stromstöße erzeugt. Empfänger ist ein elektromagnetisch betätigter Schreibstift, der die ankommenden Stromstöße auf einen bewegten Papierstreifen aufzeichnet.



Eine solche Anlage arbeitet natürlich nur in *eine* Richtung. Für eine wechselseitige Verständigung benötigt man eine weitere Apparatur, die in die andere Richtung sendet.

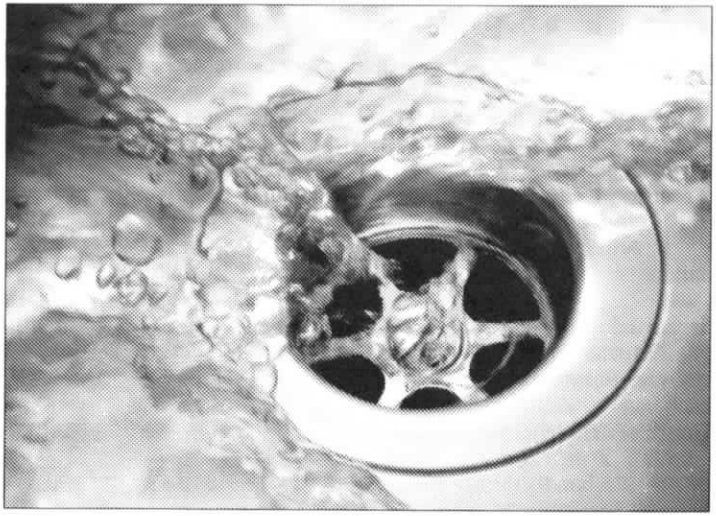
Besticht diese Signal-Anlage allein schon durch ihre technische Einfachheit, wurde sie durch die Erfindung einer codierten Sprache - dem Morsealphabet - perfekt. Das Morsealphabet ist ein von Morse entwickelter Binärcode, bei dem Buchstaben, Ziffern, Satz- und Sonderzeichen durch Kombination von Punkten und Strichen (kurzen und langen Stromstößen) dargestellt werden /1/.

Die Anzahl der Punkte und Striche pro Zeichen variiert zwischen eins und sechs, je nach der Häufigkeit, mit der die dargestellten Zeichen in der englischen Sprache vorkommen.

/1/ Die Idee für die Entwicklung binärer Telegraphencodes stammt nicht von Morse. Damit hatten sich vor ihm schon andere Forscher auseinandergesetzt, so auch der deutsche Mathematiker Carl Friedrich Gauß (1777-1855).

In den Ausguß – aus dem Sinn

SINNVOLLER UMGANG MIT TRINKWASSER



So einfach wie das Wasser aus der Leitung kommt, verschwindet es auch wieder im Ausguß. Denkt man. Wasser ist aber kein Wegwerfprodukt: Wir können kein „neues" Wasser produzieren, sondern nur dem Wasserkreislauf entnehmen und gebraucht zurückgeben. Je stärker Wasser verschmutzt wird, desto schwieriger ist es für Wasserwerke, sauberes Wasser zu gewinnen.



Hausabfälle wie Speisereste, Katzenstreu, Zigarettenkippen oder Hygieneartikel gehören in die Mülltonne und nicht in die Toilette oder den Ausguß. Nicht nur, daß sie das Wasser verunreinigen und mit viel Mühe in Kläranlagen entfernt werden müssen, sie verstopfen auch leicht die häuslichen Abflußrohre.

Achtlos weggespült belasten auch Öle, Lack- oder Lösungsmittelreste unser Wasser. Denn schon geringe Mengen können Millionen Liter Wasser unbrauchbar machen. Der einzig richtige Weg der Entsorgung ist die Abgabe bei den örtlichen Sondermüll-Sammelstellen.



Ein weiteres Problem für unser Trinkwasser: Putz- und Reinigungsmittel. Viele sind überflüssig oder werden zu hoch dosiert.

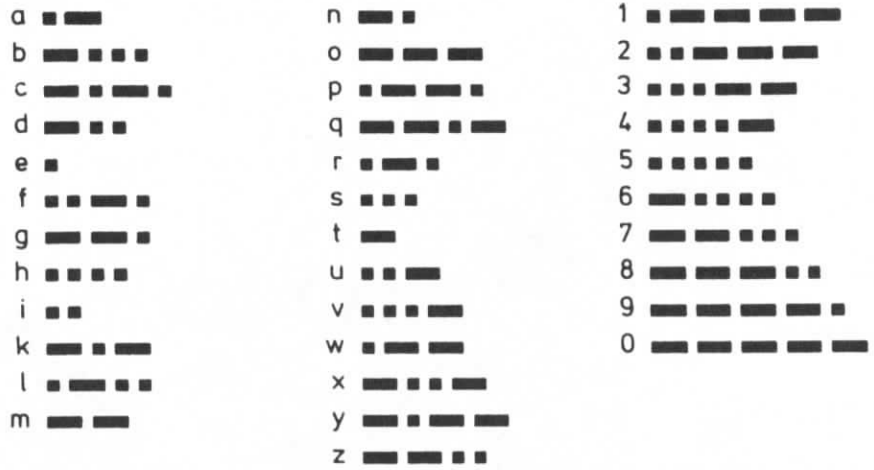
Vernünftig entscheidet, wer diese Produkte so knapp wie möglich dosiert. Denn: Umweltfreundliche Substanzen in Putz- und Reinigungsmitteln gibt es nicht.

Sinnvoller Umgang mit Trinkwasser schont die Umwelt.

Wenn Sie an weiteren Informationen zum Thema „Trinkwasser" interessiert sind, schicken wir Ihnen ergänzendes Info-Material.

TRINK WASSER

Bremerhavener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH



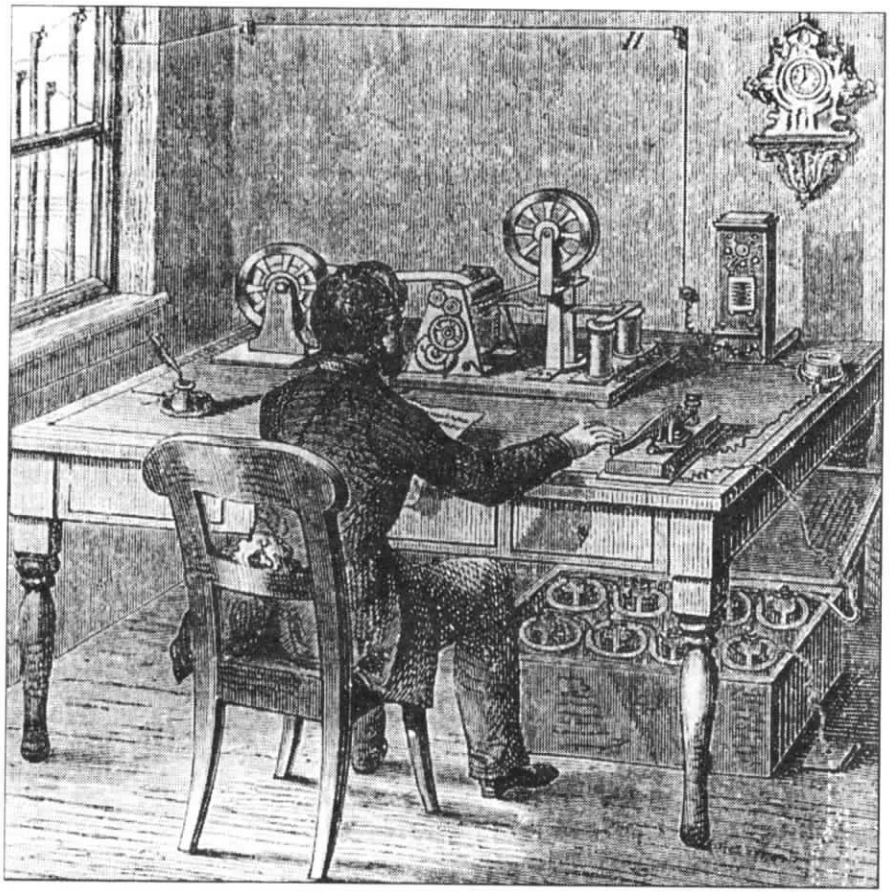
1865 wurde das Morse-Alphabet international genormt. Bei der Seeschiffahrt und später im Luftverkehr fand das Morsealphabet erst Eingang, als eine leistungsfähige Funktechnik zur Übermittlung der Signale zur Verfügung stand (ab 1899). Das Stakkato der Punkte und Striche war jahrzehntelang die unsichtbare Äther-Brücke zwischen Land und See, zwischen Schiffen untereinander und nur zu oft zwischen Leben und Tod. Die Schiffahrtsgeschichte ist voll von Berichten über heldenhafte Funker, die bis zur letzten Minute Hilferufe und Positionsangaben über die Ozeane schickten.

Der große Vorteil des Morsealphabets bestand darin, daß man es sowohl optisch (mit Hilfe besonderer Lichtzeichenanlagen) als auch akustisch (mit Hilfe der Funktelegraphie und am Morseschreiber direkt hörbar) darstellen konnte. Dazu kam die Möglichkeit der schriftlichen Fixierung.

Sehr früh schon hat man sich bei der Eisenbahn den Morsetelegraphen zunutze gemacht, nachdem sich die Elektrotechnik als zuverlässig erwiesen hatte. Nun konnte die Nachrichtenübermittlung der alten Bahnwärterkette entfallen und eine Trennung der Signalmittel in die drei Aufgabenbereiche Nachrichtenverbindung, Information und Befehlsübermittlung vorgenommen werden. Während die Befehlsübermittlung an den fahrenden oder stehenden Zug den Formsignalen in Weiterentwicklung der alten optischen Telegrafen als Aufgabe zugeteilt wurde, lieferten die elektromechanischen Läutewerke die Informationen über bevorstehende Zugfahrten an die Bahn- und Schrankenwärter. Die dritte Aufgabe, nämlich die Nachrichtenverbindungen zwischen den Stationen herzustellen, überwies man an die elektrischen Telegrafen: die Morseapparate (s. "Mitteilungen" Nr.12).

Zur Einführung der Telegrafen-Technik in unserer Region schreibt A. Diedrich /2/: "1846 nahm die Hannoversche Eisenbahn zunächst auf der Strecke Hannover - Lehrte den 1837 von Morse erfundenen 'telegraphischen Schreibapparat' in

/2/ A. Diedrich, Signale, Meldungen, Nachrichten, in: 1843-1983 - 140 Jahre Eisenbahndirektion Hannover (Festschrift)



Ein Telegraphist an seinem Arbeitsplatz. Auf dieser zeitgenössischen Darstellung sind alle Elemente der Anlage zu erkennen. Das Textblatt vor sich, bedient der Telegraphist die Morsetaste. Unter dem Tisch steht ein Kasten mit den Batterien. Der Leitungsverlauf Erde-Batterie-Taste-Freileitung ist deutlich zu sehen. Auf dem Tisch steht der Morse-Apparat für die eingehenden Meldungen.

Betrieb...Er wurde später nach und nach auch bei den anderen Bahnen eingeführt, weil die Anlage problemlos arbeitete und leicht bedienbar war. Beweis: Ein mit Handreichungen auf der Telegraphenstation Eschede beschäftigter Mann - Ruge mit Namen - verstand das Telegraphieren vollkommen. Ohne Unterweisung hatte er es abgesehen und gelernt...
Durch die Morsetelegraphen konnten die Mitteilungen über den Zugverkehr von Station zu Station so gegeben werden, daß dadurch das Fahren im Zeitabstand durch den sichereren Raumabstand abgelöst werden konnte.

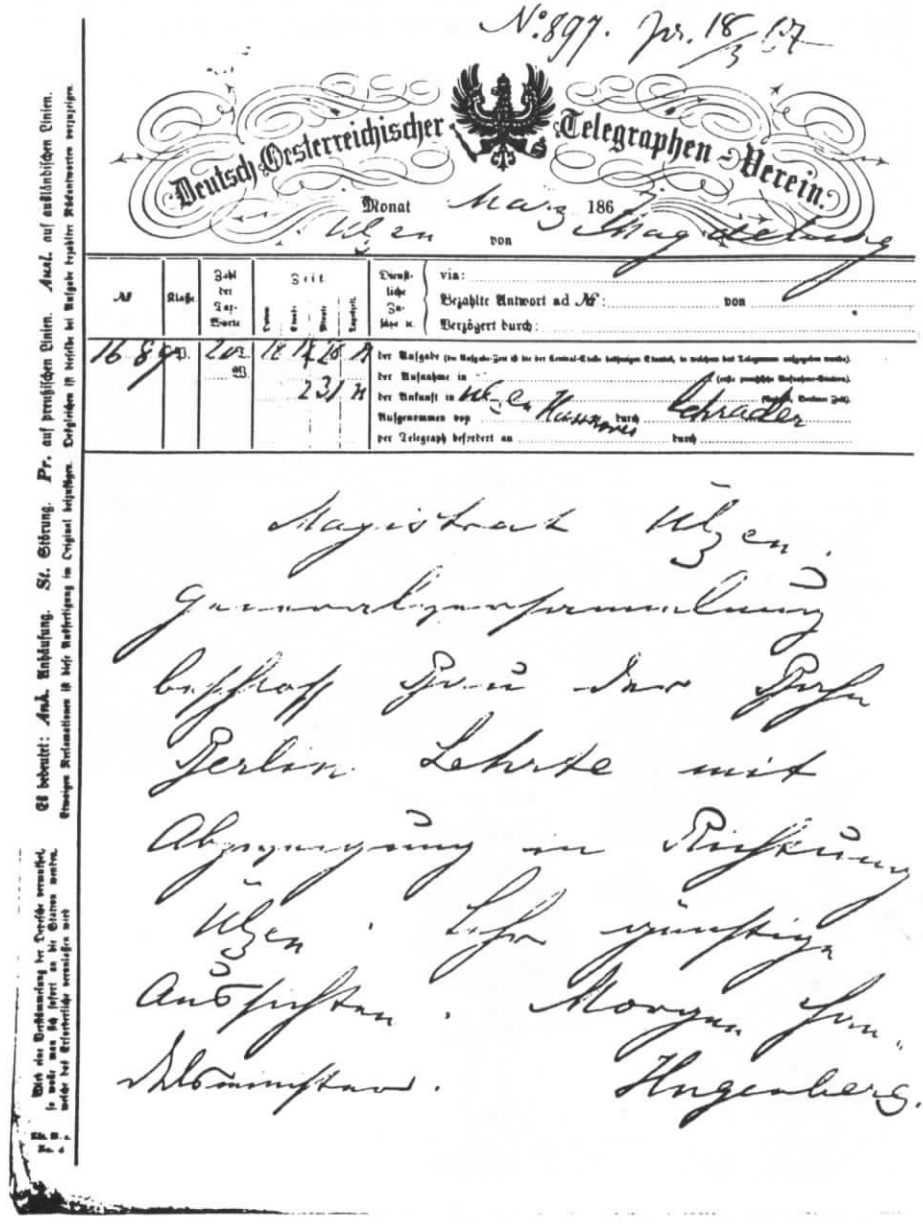
Die erste Telegraphenleitung von Hannover nach Lehrte kostete 1500 Taler. Sie bestand aus einem eisernen Draht, der auf Holzrollen an dünnen Holzstangen aufgehängt wurde. Leider traten häufig Störungen durch den hohen Ableitungswiderstand auf. Deshalb wurden die eisernen Leitungen nach der 1847 durch Siemens gemachten Erfindung der Guttapercha-Umhüllungsmaschinen zunehmend durch isolierte Leitungen ersetzt.

... Die Telegraphen erlangten schon bald nach ihrer Einführung besondere Bedeutung. Die Telegraphenlinien dienten neben eisenbahndienstlichen Zwecken auch dem allgemeinen Publikumsverkehr. Die Depeschen wurden durch die Post zugestellt. Die Eisenbahndirektion firmierte vom 8.12.1855 bis 31.12.66 unter 'Königliche Generaldirektion der Eisenbahnen und Telegraphen'.

Unter dem Direktor der Telegraphenverwaltung - Carl Frischen - wurde das



Bis in die 50er Jahre hinein ein alltägliches Bild: Fahrdienstleiter am Telegraphen, hier im Bahnhof Dannenberg West.
Foto: Sammlung Erich Staisch



N°. 897. Pr. 18/3 07

Deutsch-Oesterreichischer Telegraphen-Verein.

Monat März 186

Ülzen von Magdeburg

№	Klasse	Zahl der Tax-Worte	Zeit: Datum	Stunde	Minute	Tagestzeit	Dienstliche Zusätze u.	via: / Bezahlte Antwort ad №: ... von ... / Verzögert durch:
16 89	P.	2 Wr. / W.	18	14 / 2	26 / 31	N / N		der Aufgabe (der Aufgabe-Zeit ist die der Central-Stelle beiliegenden Stunde, in welchem das Telegramm aufgegeben wurde). der Aufnahme in ... (erste preußische Aufnahme-Station). der Ankunft in Ülzen Hannover durch Schrader (Bestimmungs-Zeit). Aufgenommen von ... durch ... per Telegraph befördert an ... durch ...

Magistrat Ülzen.
Generalversammlung
beschloss Bau der Bahn
Berlin Lehrte mit
Abzweigung in Richtung
Ülzen. Sehr günstige
Aussichten. Morgen Han-
delsminister. Hugenberg.

Es bedeutet: Anh. Anhäufung. St. Störung. Pr. auf preußischen Linien. Ausl. auf ausländischen Linien.
Etwaigen Reclamationen ist diese Ausfertigung im Original beizufügen. Desgleichen ist dieselbe bei Aufgabe bezahlter Rückantworten vorzuzeigen.

Wird eine Verstümmelung der Depesche vermuthet, so wolle man sich sofort an die Station wenden, welche das Erforderliche veranlassen wird.

Links: Telegramm von 1867. Der Text wurde bei der Aufnahme-Station aufgeschrieben, dann codiert mit dem Morse-Alphabet an die Empfangsstation durchgegeben und dort für den Empfänger "rückübersetzt".
Text: "Magistrat Ülzen, Generalversammlung beschloss Bau der Bahn Berlin Lehrte mit Abzweigung in Richtung Ülzen. Sehr günstige Aussichten. Morgen Handelsminister. Hugenberg."
(Hugenberg war der damalige Bürgermeister von Uelzen)
Quelle: Stadtarchiv Uelzen

Telegraphennetz weitgehend ausgebaut 1868 wechselte Frischen zur Firma Siemens & Halske über, die sich neben der Herstellung des elektromagnetischen Telegraphen und der... Läutewerke auch mit der Einrichtung ganzer Telegraphenlinien befaßte." Soweit Diedrich.
Obwohl Preußen 1902 die Einrichtung von Streckenfernsprechleitungen für den Eisenbahnbetrieb generell anordnete, blieben die Morseapparate bis in die 50er Jahre hinein in Betrieb. Sie besaßen nämlich den großen Vorteil, anhand des ausgedruckten Papierstreifens eine schriftliche Protokollierung über alle eingegangenen Nachrichten vorzulegen.

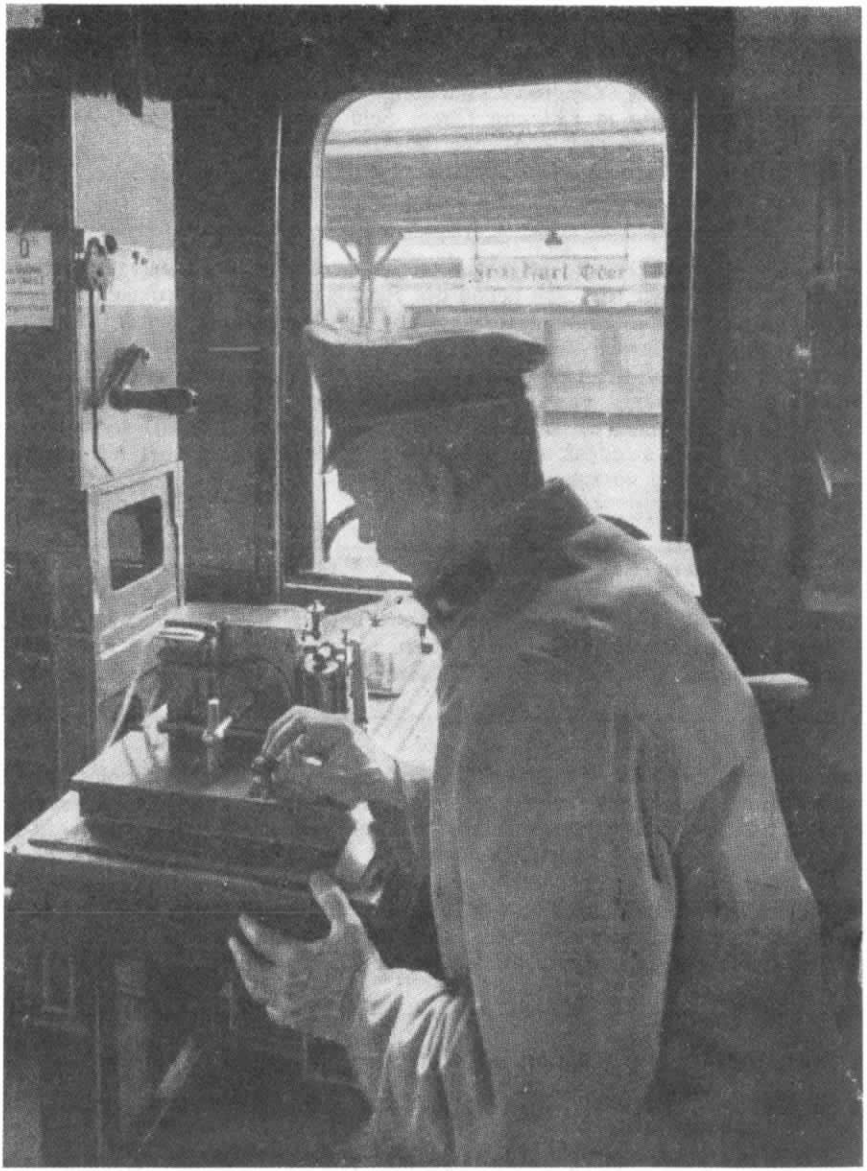
Auf einem Blatt des "Reichsbahn-Kalenders", Ausgabe 1929, heißt es:
"... Schriftlich werden die Nachrichten schnell übermittelt durch das Fernschreibnetz der Reichsbahn. Die Reichsbahn besitzt: 27313 Morse-Apparate, 181 Hughes-Apparate, 5 Pendeltelegraphen, 9 Ferndrucker, 200548 Kilometer einfache Telegraphenleitungen, 9154 Kilometer doppelte Telegraphenleitungen."

Alles das ist bei der Eisenbahn längst Geschichte. Ein Exemplar eines Morseapparats heute noch aufzufinden ist ziemlich aussichtslos. Bei der Schiffahrt hat sich die Morsetechnik länger gehalten, wie wir gesehen haben, aber auch das ist jetzt vorbei. Weiterleben wird das Di-di-da-da trotzdem: akustisch auf den Wellenlängen von privaten Kurzwellen-Enthusiasten und optisch bei der Marine. Denn Blinkmeldungen von Schiff zu Schiff sind immer noch so störund abhörsicher wie nichts anderes. Aber dennoch hat sich ein liebenswertes Stück alter Technik aus unserer modernen Welt verabschiedet!

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, DM 9,-. Zu beziehen in der Geschäftsstelle



Morseübung in der wandernden Schule, Bf. Frankfurt/Oder. (Siehe auch den Bericht über den Unterrichtswagen der Museumsbahn)
Quelle: Reichsbahnkalender 1934

Spendenkonten

für die Aktionen "Schwellenpatenschaft" und "Anteilseigner" sowie für alle allgemeinen Spenden, für die Sie eine Spendenbescheinigung haben möchten:

Samtgemeinde Bederkesa
Konto-Nr. 100 994 00, BLZ 292 612 24
bei der Volksbank in der Samtgemeinde Bederkesa e.G.
oder
Samtgemeinde Bederkesa
Konto-Nr. 110 200 160, BLZ 292 501 50
bei der KSK Wesermünde-Hadeln

Schwellenpatenschaft DM 55,- je Schwelle, Anteilseigner DM 100,- pro 10 m Strecke
Bitte die Angabe von Namen und Anschrift nicht vergessen!

Jeder **2.** *Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!*

Zu guter Letzt

Studie: Vereinsarbeit verlängert das Leben

Kleingärtner, Skatspieler, Kegler, Taubenzüchter - 41 Millionen Deutsche sind in 350 000 Vereinen organisiert.

Viele der Mitglieder sind nicht mehr die Jüngsten. Und das ist gut so.

„Vereinsmeierei" ist Balsam für die Senioren-Seele.

Forscher der US-Universität Michigan fanden heraus: Wer auch nach seinem 65. Lebensjahr noch ein Ehrenamt innehat oder übernimmt, lebt länger.

Für die Studie wurden die Lebensgewohnheiten von 1211 Menschen von ihrem 65. Lebensjahr an verfolgt, über den Zeitraum von acht Jahren. Ergebnis: All jene, die regelmäßig ehrenamtlich tätig waren, blieben gesünder.

Marc Musick, der Leiter der Studie: „Der Grund ist einleuchtend. Ehrenamtliche Mitarbeit holt die Leute aus dem Haus, bringt sie dazu, weiter aktiv im Leben zu stehen. Das ist ebenso gut wie Fitneß-Training."

(Anmerkung der Redaktion: Die Ergebnisse dieser Studie gelten natürlich auch für Mitglieder von Museumsbahnvereinen. Also, Rentner, runter vom Sofa! Nicht nur jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn; Beschäftigungsmöglichkeiten gibt es sogar täglich im Angebot...)

Termine

Modellbaugruppe
Zur Zeit noch keine Arbeitsabende. Der Umzug in eine andere Werk statt ist vorgesehen.

Gruppe Museum und Archiv
Wöchentlich jeweils mittwochs, 16.30 Uhr, Bahnhof Bad Bederkesa

Vereinsabend
Jeweils am 1. Montag im Monat, 19.30 Uhr, Bahnhof Bad Bederkesa
Termine: 1. Februar, 1. März, 12. April (verlegt auf den 2. Montag wegen der Osterfeiertage), 3. Mai.

Arbeitseinsätze für alle Mitglieder
Jeweils am 2. Samstag im Monat.
Die nächsten Einsätze: 13. März, 10. April, 8. Mai, jeweils 8 Uhr
Wichtig: Bitte immer am Tag vorher Arbeitsprogramm und Einsatzort telefonisch erfragen bei:
- H.-W. Harden, 04705 / 393
- Konrad Keim, 04704 / 719

Fahrzeuggruppe
Arbeitseinsätze jeweils samstags, Lehe Abstellbahnhof
Einzelheiten sind zu erfragen bei:
- Mario Giwanski, 0471 / 28142
- Bernd Folkens, 0471 / 291550

Ausbildungsgruppe
Unterricht jeweils montags, 14-tägig, Bahnhof Bad Bederkesa, 18 Uhr
Termine: 15. März, 29. März, 12. April, 26.April

Ostermontag im Bahnhof, Frühschoppen von 11 bis 14 Uhr
(s. Seite 3)

Dienstag, 30 März 1999
10. Ordentliche Mitgliederversammlung
(siehe S. 3)