Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.

sowie der BSW-Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

9. Jahrgang März / Mai / Juli 1999

50/51/52



Zum Titelbild:
"Da klingelte das Telephon im Büro des Stationsvorstehers laut und schrill. Er eilte zum Schreibtisch, hob den Hörer ab. Es war der Posten 17, der meldete, daß eine führerlose Lokomotive, vermutlich die 1414, eben gesehen worden war."
Neben reinen Fachbüchern erreichen uns auch immer wieder Kinder- und Jugendbücher zum Thema "Eisenbahn", die wir gerne in unser Archiv mit aufnehmen, weil sie bis in die 60er Jahre hinein belegen, daß Darstellungen aus der Welt der Eisenbahn für junge Leser durchaus von Interesse waren (vgl. auch das Titelbild zu "Mitteilungen" Nr. 44/45).
Die Illustration von Walter Niemann entstammt dem 1951 beim Hamburger Verlag Friedrich Oetinger erschienenen Kinderbuch von Friedrich Feld "1414 geht auf Urlaub - Die Geschichte einer Lokomotive"

Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.

Vorstand:
- Wilfried Habenicht (Vorsitzender) 04745/944060 (Rathaus Bederkesa)
- Hans-Wolfgang Harden (Stellv. Vorsitzender) 04705/393
- Konrad Keim (Stellv. Vorsitzender, zugl. Vertreter der Gemeinde Drangstedt) 04704/719
- Lothar Wichern (Kassenführer) 04745/943510 (KSK Bad Bederkesa)
- Martina Jäger (Schriftführerin) 04745/7169 (Geschäftsstelle Museumsbahn)
- Uwe Kühne (Vertreter des Landkreises Cuxhaven) 04721/662438 (Kreishaus)
- Friedrich Zimmermann (Vertreter der Stadt Langen) 04743/937-0 (Stadt Langen)

Beirat: BSW-Gruppe "Das Stellwerk", Bremerhaven

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

Betriebsleitung: Dipl.-Ing. Bernhard Luther, 04743/6815
Dipl.-Ing. Jürgen Gerdts, 0471/73003

Bankverbindungen:
KSK Wesermünde-Hadeln, BLZ 292 501 50, Konto-Nr. 110 006 666 und 110 007 336.
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 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

Liebe Leserinnen und Leser,
mit diesem Heft, auf das Sie lange warten mußten, werden erstmals drei Ausgaben zusammengefaßt - ein Dreifachheft also, das sich aber nur unwesentlich umfangreicher als ein Einzelheft präsentiert. "Nanu", werden Sie fragen, "fällt der Redaktion nichts mehr ein, oder wird bei der Museumsbahn gestreikt?" Das ist natürlich nicht der Fall. Die Misere besteht darin, daß sich die Aufgaben im Verein, die ein Mitglied des Vorstands wahrzunehmen hat, vervielfacht haben. Gerade jetzt, wo die Endrunde der Vorbereitungen zur Betriebsaufnahme eingeläutet ist, bleibt die Arbeit an den "Mitteilungen", die weitgehend im Ein-Mann-Verfahren entstehen, oft liegen. Ich bitte daher um Nachsicht und Geduld und viel Spaß bei der Lektüre des Heftes, das in dieser Form ein Einzelfall bleiben möge!

Ihr H.-W. Harden

Molli - Exkursion Bad Doberan

Samstag, 4. September und Sonntag, 5. September 1999

Leistungen: Fahrt mit dem Bus ab Bremerhaven und Übernachtung sowie Busrundfahrt (Bereich Wismar / Rostock). Preis: 210,- pro Person DZ/FR, 250,- pro Person EZ/FR.
Besuch beim "Molli" Bad Doberan-Heiligendamm, evtl. auch Klütz-Grevesmühlen. (Kosten nicht im Preis enthalten).
Es sind noch einige Plätze frei. Anmeldung umgehend bei Gisela Harden, 04705 - 393.

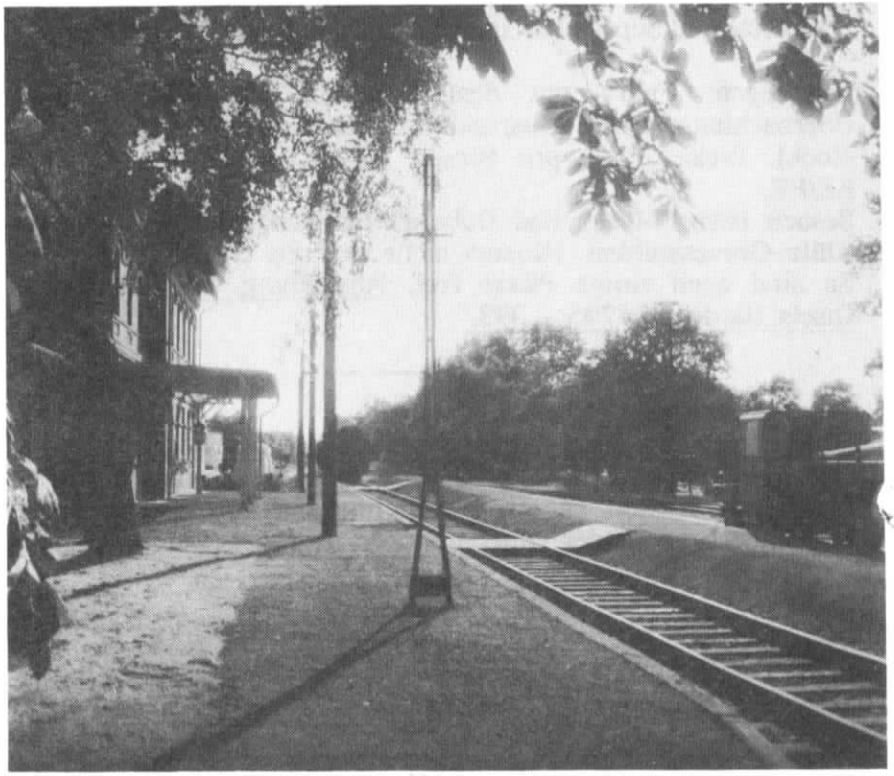
Wer hat Interesse?
Überführung unserer Zuggarnitur von Harpstedt nach Bremerhaven. Wer möchte dabeisein? Der Termin steht noch nicht fest. Kosten cà 40,-. Alle Interessenten melden sich bitte umgehend in der Geschäftsstelle, 04745 - 7169.

Samstag, 21. August 1999:
Sommerfest des Vereins

Bahnhof Bad Bederkesa: Kaffee unmd Kuchen, Grillen, Klönen... Beginn 15.30 Uhr. Gäste sind herzlich willkommen! Um Kuchenspenden wird gebeten; Absprache bitte mit Gisela Harden, 04705 - 393.

Aktuell

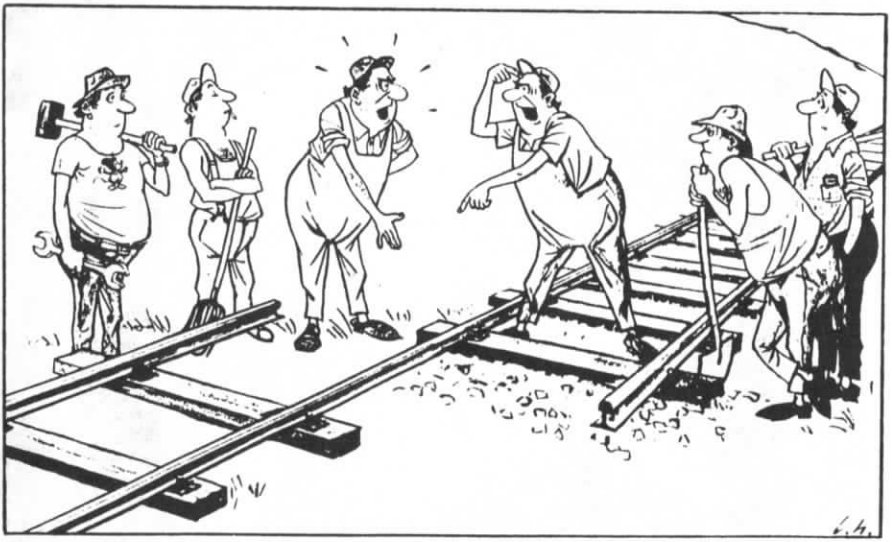
- Die beiden **Bahnsteige** in Bad Bederkesa haben ein neues Aussehen erhalten. Bisher bestand der Oberflächenbelag aus einem alten Kies- / Sand-Gemisch, das nicht nur unansehnlich, sonder auch dem Schuhwerk vor allem weiblicher Gäste äußerst abträglich war.
Ursprünglich war geplant, zumindest den Hausbahnsteig zu pflastern. Jedoch stand uns das dafür in Aussicht genommene zeittypische Pflaster (noch) nicht zur Verfügung. Es mußte eine andere Lösung gefunden werden, zumal der alte Belag unter dem Vordach mangels Feuchtigkeit schon als Wüste anzusprechen war. Andererseits hatten wir auf den übrigen Bahnsteigteilen ständig mit Aufwuchs zu kämpfen.
Als wir im vergangenen Jahr den Platz für die Fahrradständer herrichteten, verwendeten wir als Belag graue Hochofenschlacke (Stahlschlacke) - mit gutem Erfolg. So lag der Gedanke nahe, mit diesem Baustoff "weiterzumachen". Das



Die alten / neuen Bahnsteige im Bahnhof Bad Bederkesa. Rechts unsere Kleinlok Kö 1010.
Foto: H.-W. Harden

alte Material auf den Bahnsteigen wurde 5-10 cm tief abgetragen. Alle Bahnsteigflächen wurden dann mit Schlacke aufgefüllt und anschließend verfestigt (abgerüttelt und gewalzt). Als Ergebnis haben wir stabile Bahnsteigoberflächen, die auch noch sehr gut aussehen. Gleichzeitig mit den vorgenannten Arbeiten wurden die beiden Zugänge zum 2. Bahnsteig neu gestaltet.
Ein besonderes Dankeschön geht an unser Vereinsmitglied H.-W. Cordts für die kostenmäßige Übernahme einiger Lkw-Ladungen mit Schlacke!

- Die Ausschreibung für den **III. und IV. Bauabschnitt** (Streckenumbau im Bereich Wehden und Drangstedt) erfolgte Mitte April. Es gingen Angebote von neun Firmen ein. Bei Redaktionsschluß war der Auftrag durch den Landkreis noch nicht vergeben.



Wir gehen davon aus, daß Arbeitsergebnisse dieser Art im III. und IV. Bauabschnitt nicht zu bewundern sein werden.

- Seit geraumer Zeit bereitet uns das **Verhalten von Nachbarn in Langen und Debstedt** einiges Kopfzerbrechen. Während die beliebte Entsorgung von Gartenabfällen und Schutt über den Zaun auf unser Gelände noch zu den vergleichsweise kleinen Sünden gehört, machen uns die Schaffung wilder Überwege, stillschweigende Grundstückserweiterungen und die Einleitung von Regenwasser in den Bahnkörper doch ernste Gedanken. Reinhard Straßenburg wird sich auf Wunsch des Vorstands zusammen mit der Stadt Langen und diese Probleme kümmern; es sollten aber auch alle Vereinsmitglieder, die Kenntnis von solchen unliebsamen Vorgängen haben und Verursacher benennen können, dies der Geschäftsstelle mitteilen.
Fairerweise muß aber erwähnt werden, daß die meisten Anlieger sich völlig



korrekt verhalten. Einige halten sogar unser Gelände hinter ihrem Zaun mit sauber!!

- Mehr als hundert Jahre lang hat er Schnee, Regen, Frost, Hitze und Sturm standgehalten, der **Schrankenposten 242** in der Nähe des Bahnhofs Wingst an der Strecke Harburg - Cuxhaven. Er dürfte mit der Eröffnung der Bahn 1881 in Dienst gegangen sein, bis er vor wenigen Monaten durch einen Container ersetzt wurde.
H.-W. Harden hatte sich dafür eingesetzt, diesen betagten Zeitzeugen zu erhalten, weil solche "Gehäuse" für Generationen einfach beschäftigter Eisenbahner täglicher und typischer Arbeitsplatz gewesen sind. Die Idee war, das kleine Gebäude zeichnerisch und fotografisch zu dokumentieren und dann sorgfältig abzutragen, um es später bei der Museumsbahn wieder zu errichten.
Nachdem uns der 242 von der DB AG zum Abbruch überlassen worden war, rückten wir am Morgen des 28. April an. Teile der Inneneinrichtung hatten wir schon vorher gesichert; nun wurde das kleine Gebäude zerlegt und in seinen Einzelteilen in Container verladen. Der Abtrag des Mauerwerks machte nicht viel Mühe; der alte Mörtel setzte unserem Vorhaben wenig Widerstand entgegen. Zum Teil konnte man die Steine einfach abnehmen, zum Teil mußte vorsichtig mit Hammer und Meißel gearbeitet werden. Allerdings ließ es sich nicht vermeiden, daß Steine zu Bruch gingen. Gleiches gilt für die alten Dachziegel. Es



28. April 1999, 7 Uhr: Ein letztes Bild vom kompletten alten Posten 242. Aber die Leiter steht schon am Dach, und unsere Abbruchmannschaft ist voller Tatendrang!

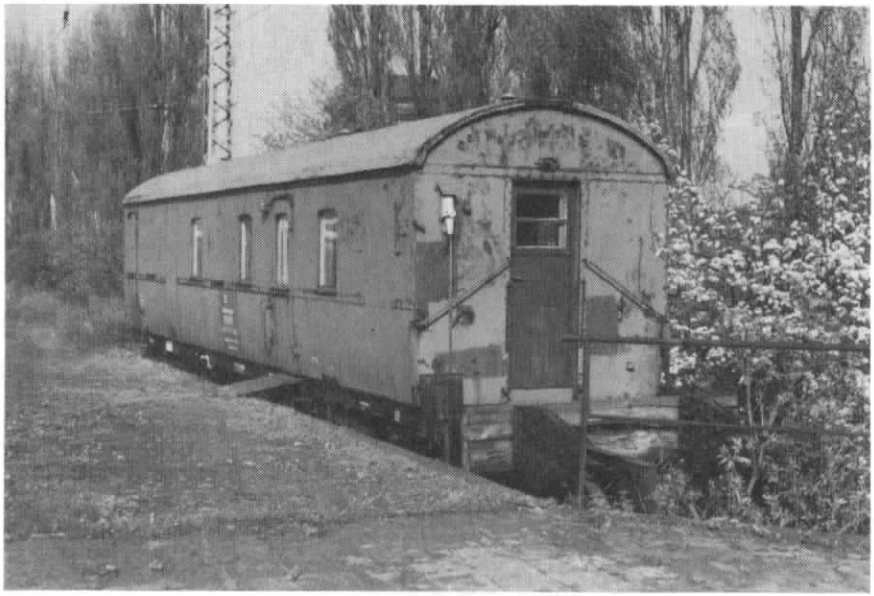
konnten jedoch die überwiegenden Teile des Dachs und des Außenmauerwerks sowie die Tür und die Fenster geborgen werden. Alle Materialien sind jetzt beim Bahnhof eingelagert.



Drei Stunden später: Dachziegel und Dachstuhl sind bereits geborgen; jetzt werden die Giebel beseitigt.

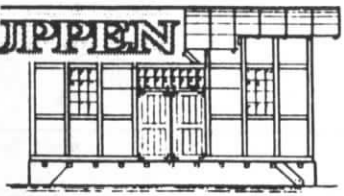


29. April 1999, 7 Uhr: Soweit ist unsere Truppe mit den Abbrucharbeiten am Vortag vorangekommen. Der "neue" Posten 242, ein Container, ist hinter den Resten der alten Bude schon zu erkennen. Am Abend wird von dem steinernen Gemäuer bis auf einige Fundamentreste nichts mehr zu sehen sein...
Fotos (3): H.-W. Harden



Als kleine Nachlese zu dem Bericht über unseren Einheits-Abteilwagen in "Mitteilungen" Nr. 49 schickte Peter L. Pechstein aus Bremen dieses Foto, das den Unterrichtswagen am 26.3.1990 im Bahnhof Bremen-Neustadt zeigt. Damals noch im aktiven Dienst, lassen sich am Fahrzeug allerdings schon deutliche Verfallserscheinungen feststellen.
Foto: Peter L. Pechstein

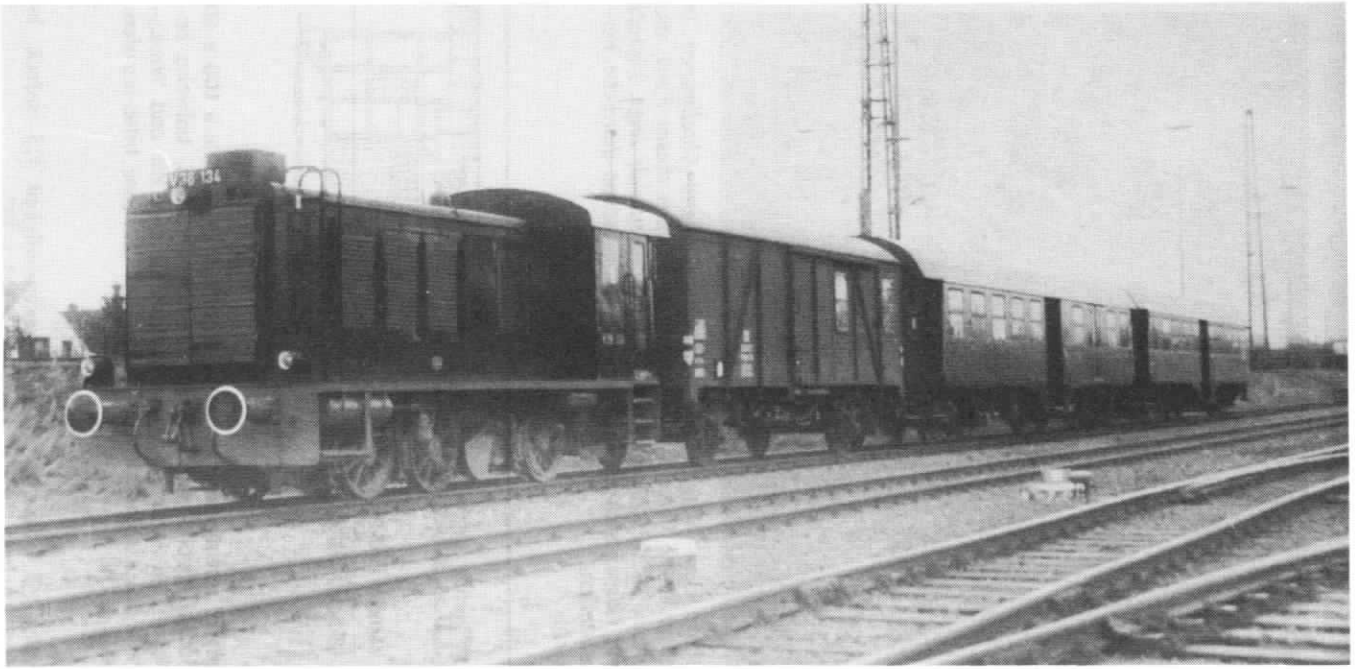
DER GÜTERSCHUPPEN



Angebot und Nachfrage unserer Vereinsmitglieder

Modulanlage im "Rohbau" umständehalber zu verschenken. 5 Module à 100 x 60 cm bereits mit Landschaftsprofil und Trassenbrettchen versehen, teilweise bereits mit Gleisen. Motiv: Mittlerer Kopfbahnhof (mit kleinem Bw und Werksanschluß), in dem zwei eingleisige Strecken enden. Bei Interesse bitte anrufen: Hartmut Klein, 06198 / 2859

Gesucht: Tonbandgerät, 2 / 4 Spuren, Bandlaufgeschwindigkeit 9,5 cm/sek, in technisch einwandfreiem Zustand. H.-W. Harden, 04705 / 393.



Unsere Zuggarnitur nach der Überführungsfahrt im Delmenhorster Güterbahnhof. Bis hierher hatte die EVB-Lok die Garnitur von Bremerhaven gebracht; den Weitertransport besorgte die DHE.
Für die Überführung waren der V 36 die Stangen abgenommen worden.

Mit dieser Garnitur werden wir der Betrieb aufnehmen: V 36 134, Pwghs-54 (für den Fahrradtransport), BPw 4yg und B 4yg. Der AB-Wagen ist zur Zeit noch bei der Fahrzeuggruppe in Arbeit.
Foto: H.-W. Harden

- Am 8. März war es soweit: Unsere für den Betrieb vorgesehenen Fahrzeuge wurden von Bremerhaven nach Harpstedt gebracht. In der Werkstatt der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn werden die letzten Arbeiten und Untersuchungen für die betriebliche Zulassung ausgeführt. Die EVB stellte die Zuglok für die Überführungsfahrt von Bremerhaven bis Delmenhorst; dort wurden die Fahrzeuge von der DHE abgeholt und nach Harpstedt gezogen. Bei Redaktionsschluß dauerten die Arbeiten in der Harpstedter Werkstatt noch an.

Wir erhielten die traurige Nachricht, daß unser Vereinsmitglied

Willi Ortseifen

aus Bannberscheid (Westerwald) verstorben ist. Willi Ortseifen hat die Arbeit des Vereins stets mit großer Aufmerksamkeit verfolgt und immer wieder tatkräftig unterstützt.
Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

Der Vorstand

Mitteilungen des Vorstands

Mit Stichtag 31.5.1999 hatte der Verein 365 Mitglieder

Neu im Verein:

Sandmann, Jürgen	Löningstraße 18, 27568 Bremerhaven
Antowski, Marco	Lange Straße 37, 27478 Cuxhaven
Brinkmann, Klaus	Buxtehuder Straße 3b, 27572 Bremerhaven
Hartert, Klaus	Am Ostrand 2, 27476 Cuxhaven
Waßmann, Waltraud	Anholtstraße 37, 27570 Bremerhaven
Koch, Ute	Eschackerstraße 24, 27574 Bremerhaven

Für eingegangene Spenden in Höhe von 2.034,16 DM sei allen Beteiligten herzlich gedankt. Im vorgenannten Betrag ist eine Spende der Firma H.-W. Cordts, Bad Bederkesa, über 1.074,16 DM für die Lieferung von Stahlschlacke enthalten (siehe auch "Aktuell"). Ein Dankeschön für alle anderen Spenden sagen wir:

Dirk-H. Ferrault-Larue, Hans Köhler, Jürgen Sandmann, Dr. Thomas Wasielewski, Ulrike Ruesch und Ute Koch.

An Sachspenden gingen bei uns ein:
- 1 Kaffeemaschine durch Gisela Harden
- Literatur, Uniformteile und Sammlungsstücke aus dem Nachlaß Gert Paech
- Werkzeuge, Gartengeräte und Bauholz durch Siegrid Paech
- Div. Literatur durch Günter Niber
- Div. Literatur, Regale und Gaststättenzubehör durch Klaus Mehlitz
- 1 Pendeluhr durch Günter Waßmann
- 2 Werbeschilder (Emaille) durch H.-W. Harden

Bericht über die 10. Ordentliche Mitgliederversammlung der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V. am 30 März 1999

Ort: Rathaus Bederkesa, Sitzungssaal
Beginn: 19 Uhr
Ende: 22 Uhr
Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste
Tagesordnung gemäß "Mitteilungen" Nr. 48, Seite 3

1. Begrüßung, Regularien
Der Vorsitzende des Vereins, Wilfried Habenicht, begrüßt die Anwesenden zur 10. Ordentlichen Mitgliederversammlung. Die fristgerechte Einladung wird festgestellt und die Tagesordnung ohne Veränderung angenommen.
In einer Schweigeminute wird der verstorbenen Mitglieder des Jahres 1998 gedacht:
Hans-Jürgen Niescher
Jakob Kunz
Axel Dvorak
Emma Pieper
Wolfgang Kroner
Gert Paech

2. Jahresbericht 1998
Der Jahresbericht (sowie die Vorschau auf das Betriebsjahr 1999, siehe Pkt.3) wird von den Herren Habenicht, Harden und Keim vorgetragen.
- Als Nachfolger für den verstorbenen OBL Gert Paech konnte Herr Dipl.-Ing. Bernhard Luther gewonnen werden.
- Der II. Bauabschnitt mit Umbaumaßnahmen im Bereich Langen und Drangstedt konnte abgeschlossen werden. Insgesamt wurden 1770 m Gleis durch die Firma Stefen, Oldenburg, erneuert. Das Gesamtvolumen der Baumaßnahme belief sich auf 666.000,- DM. Die Aufsicht auf der Baustelle übernahmen Konrad Keim und H.-W. Harden.
- Mit DB Cargo konnte ein Nutzungsvertrag abgeschlossen werden, der es uns gestattet, unsere Fahrzeuge im ehemaligen Bw Lehe zu hinterstellen und zu warten.

- Vom Autohaus Bederkesa wurde dem Verein ein VW-Bus überlassen, der den Transport von Arbeitskräften und Material erheblich erleichtert.
- Die museale Sammlung konnte auch im Berichtsjahr erheblich erweitert werden.
- Die Fahrzeuggruppe hat die für den Betrieb vorgesehenen Fahrzeuge für die Abnahme vorbereitet. Der vierachsige 1./2.-Klasse Wagen kann erst später eingesetzt werden, weil der Arbeitsumfang an dem Fahrzeug noch beträchtlich ist (nach Aussage von Bernd Folkens etwa 1000 Arbeitsstunden).
- Von der EVB konnten zwei Klv 51 (Schwerkleinwagen) übernommen werden. Den Transport vom Bf Geestenseth nach Drangstedt besorgten die Firmen Toscani und Matthäi.

3. Vorschau auf das Betriebsjahr 1999
- Der III. und IV. Bauabschnitt für die Streckensanierung wird zu *einer* Baumaßnahme zusammengefaßt. Die Hoffnung, im Gleisbau noch etwas nach hinten "schieben" zu können, hat sich als unrealistisch erwiesen, weil der Zustand der beiden in Frage kommenden Streckenabschnitte von zusammen 3,3 km so schlecht ist, daß ein Fahrbetrieb dort mit Risiken verbunden gewesen wäre. Die Finanzierung ist durch Eu-Mittel, ABM-Zuschüsse und erhebliche Eigenleistungen gesichert. Baubeginn soll Ende Juni, Anfang Juli sein.
- Die Fahrzeuge werden vermutlich zur gleichen Zeit aus der Werkstatt Harpstedt der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn nach abschließenden Untersuchungen zugelassen nach Bremerhaven zurückkehren.
- Mit elf Mitarbeitern über ABM bzw. BSHG haben wir für 1999 einen hohen Personalbestand.
- Die Satzung des Vereins muß überarbeitet und aktualisiert werden.

4. Kassenbericht 1998
Herr Wichern gibt den Kassenbericht für 1998

Kassenbericht für das Rechnungsjahr 1998

* *

Am Jahresbeginn 1998 bestanden folgende Kontenstände:

- Girokonto 110 006 666 (laufendes Konto bei KSK)	DM	1.860,30
- Girokonto 11417 000 (laufendes Konto bei Voba)	DM	223,99
- Spendenkonto (V 36) u. Rücklagenkonto	DM	29.683,51
darin Spendenbetrag (V 36) DM 9.033,51		
Zwischensumme/Kassenbestand:	DM	31.767,80
- Darlehenskonto 600 466 477	DM	-23.692,35
- Darlehenskonto 600 466 485	DM	-26.447,56
Saldierte Kontenstände	DM	-18.372,11

Einnahmen des Rechnungsjahres:

Erträge aus der Strecke	DM	73.161,51
Spendenzahlungen allgemein	DM	39.340,50
Spendenzahlungen V 36	DM	0,00

Schwellenpatenschaften			DM 115,--
Beiträge			DM 25.186,10
Zuschüsse			DM 12.000,--
Veranstaltungen			DM 841,06
Ertrag Gaststätte			DM 200,--
Verkauf von Werbeträgern			DM 63,--
ABM-Zuwendungen/Lohnfortzahlungen			DM 390.751,18
sonstige Positionen			DM 1.011,42
Summe der Einnahmen			DM 542.669,77

Ausgaben des Rechnungsjahres:

Lohn- und Lohnnebenkosten incl. Finanzamt			DM 384.648,94
Berufsgenossenschaft			DM 15.499,31
Aufwand für die Strecke			DM 8.473,20
- darin Investitionen	DM 7.043,83		
Aufwand für den Bahnhof			DM 21.136,18
- darin Pachtzahlung	DM 12.000,--		
- darin Investitionen	DM 0,--		
Aufwand für Fahrzeuge			DM 12.583,11
- darin Investitionen Museumsfahrz.	DM 0,--		
Aufwand für die Werkstatt			DM 3.694,24
Aufwand für das Archiv			DM 276,89
Aufwand Gaststätte			DM 250,--
Fahrkostenerstattungen			DM 9.315,76
Einkauf von Werbeträgern			DM -,--
Veranstaltungen			DM 731,52
Zinsaufwendungen (Darlehen u. Girokonten)			DM 3.489,01
Darlehenstilgungen			DM 1.632,50
Kosten der Vereinsverwaltung			DM 5.194,28
Betriebshaftpflicht			DM 2.587,50
diverse sonstige Aufwendungen			DM 3.465,35
Summe der Ausgaben			DM 472.977,79

Zum Jahresende ergaben sich aufgrund der dargestellten Buchungsvorgänge folgende Jahresend-Kontenstände:

- Girokonto 110 006 666 (laufendes Konto KSK)		DM 7.798,47
- Girokonto 11417 000 (laufendes Konto Voba)		DM 607,80
- Spendenkonto (V 36) u. Rücklagenkonto		DM 93.053,51
darin Spendenbetrag (V 36)	DM 9.033,51	
Zwischensumme/Kassenbestand		DM 101.459,78
- Darlehenskonto 600 466 477		DM -22.952,63
- Darlehenskonto 600 466 485		DM -25.554,78
Saldierte Kontenstände:		DM 52.952,37

Die im Jahr 1998 durchgeführten Umbaumaßnahmen an der Strecke wurden über den Landkreis Cuxhaven abgerechnet. Sie sind somit nicht in der Rechnungslegung des Vereins berücksichtigt.

Für die im vorjährigen Kassenbericht noch unklare Nacherhebung von Beiträgen an die Berufsgenossenschaft ist im Rechnungsjahr 1998 die Nachzahlung von DM 10.000,-- geleistet worden.

Die Kasse wurde am 12.2.1999 in der Geschäftsstelle (Bahnhof) durch die gewählten Kassenprüfer Günter Henschel und Peter Boock geprüft.

Bad Bederkesa / Bremerhaven, Tag der Mitgliederversammlung

Lothar Wichern
-Kassenwart-
erstellt: 11.2.99

5. Bericht der Kassenprüfer / Entlastung des Vorstands

Herr Henschel und Herr Boock haben am 12.2.99 die Kassenprüfung in der Geschäftsstelle durchgeführt. Die Kassenführung wurde als sehr ordentlich befunden. Es ergaben sich keine Beanstandungen.
Herr Henschel beantragt die Entlastung des Vorstands, was die Mitglieder einstimmig beschließen.

6. Haushaltsplan für 1999

Herr Wichern erläutert den Haushaltsplan für das Jahr 1999.

Haushaltsplan für das Rechnungsjahr 1999

* *

Am Jahresbeginn 1999 bestanden folgende Kontenstände:

- Girokonto 110 006 666 (laufendes Konto bei KSK)		DM	7.798,47
- Girokonto 11417 000 (laufendes Konto bei Voba)		DM	607,80
- Spendenkonto (V 36) und Rücklagenkonto		DM	93.053,51
davon - Spendenbetrag (V 36)	DM 9.033,51		
- Rücklage	DM 84.020,--		
Zwischensumme/Kassenbestand:		DM	101.459,78
- Darlehenskonto 600 466 477		DM	-22.952,63
- Darlehenskonto 600 466 485		DM	-25.554,78
Saldierte Kontenstände		DM	52.952,37

Einnahmen des Rechnungsjahres:
-für die geplanten Investitionsmaßnahmen

A: Umbaumaßnahme III. Bauabschnitt *1)		DM	504.250,--
- darin Sachleistungen	DM 135.250,--		
Bundesmittel	DM 156.000,--		
Investitionszuschuß	DM 201.000,--		
Zuschuß Gemeinden	DM 12.000,--		
B: Umbaumaßnahme IV. Bauabschnitt *1)		DM	388.700,--
- darin Sachleistungen	DM 160.120,--		
Bundesmittel	DM 120.000,--		
Investitionszuschuß	DM 108.580,--		

C: Sanierung der Museumsfahrzeuge			DM 100.000,--
- dar.Investitionszuschuß	DM 40.000,--		
Entnahme aus Rücklage u. aus Spendenkonto (V 36)	DM 60.000,--		
Erträge aus der Strecke			DM 35.000,--
Spendenzahlungen allgemein			DM 35.000,--
Spendenzahlungen V 36			DM 5.000,--
Schwellenpatenschaften			DM 2.500,--
Beiträge			DM 24.000,--
Zuschüsse			DM -,--
Verkauf von Werbeträgern			DM 550,--
ABM-Zuwendungen/Lohnfortzahlung			DM 430.000,--
Veranstaltungen			DM 2.000,--
sonstige Positionen			DM 10.000,--
Summe der Einnahmen			DM 1.537.000,--

Ausgaben des Rechnungsjahres:

Lohn- und Lohnnebenkosten incl. Finanzamt			DM 430.000,--
Berufsgenossenschaft			DM 7.000,--
Aufwand für die Strecke			DM 920.000,--
- darin Investitionen			
III. Bauabschnitt *1)	DM 504.250,--		
IV. Bauabschnitt *1)	DM 388.700,--		
- Einkauf Baumaterial	DM 15.000,--		
Aufwand für den Bahnhof			DM 22.500,--
- darin Investitionen	DM -,--		
Aufwand für Fahrzeuge			DM 120.000,--
- darin Investition Museumsfahrz.	DM 100.000,--		
Aufwand für die Werkstatt			DM 4.000,--
Aufwand für das Archiv			DM 900,--
Fahrkostenerstattungen			DM 10.000,--
Einkauf von Werbeträgern			DM 1.000,--
Veranstaltungen			DM 1.500,--
Zinsaufwendungen (Darlehen u. Girokonten)			DM 2.500,--
Darlehenstilgungen			DM 1.600,--
Kosten der Vereinsverwaltung			DM 6.000,--
diverse sonstige Aufwendungen			DM 10.000,--
Summe der Ausgaben			DM 1.537.000,--

Zum Jahresende 1999 ergeben sich aufgrund der dargestellten Planzahlen folgende Kontenstände:

- Girokonto 110 006 666 (laufendes Konto KSK)			DM 2.906,27
- Girokonto 11417 000 (laufendes Konto Voba)			DM 500,--
- Spendenkonto (V 36) u. Rücklagenkonto			DM 38.053,51
darin Spendenbetrag (V 36)	DM -,--		
Zwischensumme/Kassenbestand			DM 41.459,71
- Darlehenskonto 600 466 477			DM -22.012,63
- Darlehenskonto 600 466 485			DM -24.854,78
Saldierte Kontenstände:			DM - 5.407,70

*1)
Die im Jahr 1999 durchgeführten Umbaumaßnahmen an der Strecke werden über den Landkreis Cuxhaven abgerechnet. Sie werden somit nicht direkt in die Rechnungslegung des Vereins einfließen.

Bad Bederkesa / Bremerhaven, Tag der Mitgliederversammlung

Lothar Wichern
-Kassenwart-
erstellt: 29.03.1999

Der Haushaltsplan wird von den Mitgliedern einstimmig gebilligt.

7. Wahlen zum Vorstand
Turnusgemäß ist der Vorsitzende zu wählen. Wilfried Habenicht wird zur Wiederwahl vorgeschlagen und einstimmig für weitere zwei Jahre gewählt. Herr Habenicht nimmt die Wahl an.
Für den verstorbenen stellvertretenden Vorsitzenden Gert Paech ist für die Dauer von einem Jahr ein Nachfolger zu wählen. Auf Vorschlag des Vorstands wird Konrad Keim einstimmig von der Versammlung gewählt. Herr Keim nimmt die Wahl an.

8. Wahl eines Kassenprüfers
Für den ausscheidenden Peter Boock wird Hans-Ludwig Mahn vorgeschlagen und von der Versammlung einstimmig gewählt. Herr Mahn nimmt die Wahl an.

9. Anträge, Anfragen, Mitteilungen
Termine: Osterbrunch am Ostermontag ab 11 Uhr.
Die alljährliche Fahrt des Vereins geht am 1. September-Wochenende nach Bad Doberan ("Molli"). Anmeldungen umgehend bei Gisela Harden.

Das Spendenaufkommen bei der Mitgliederversammlung beträgt 171,- DM

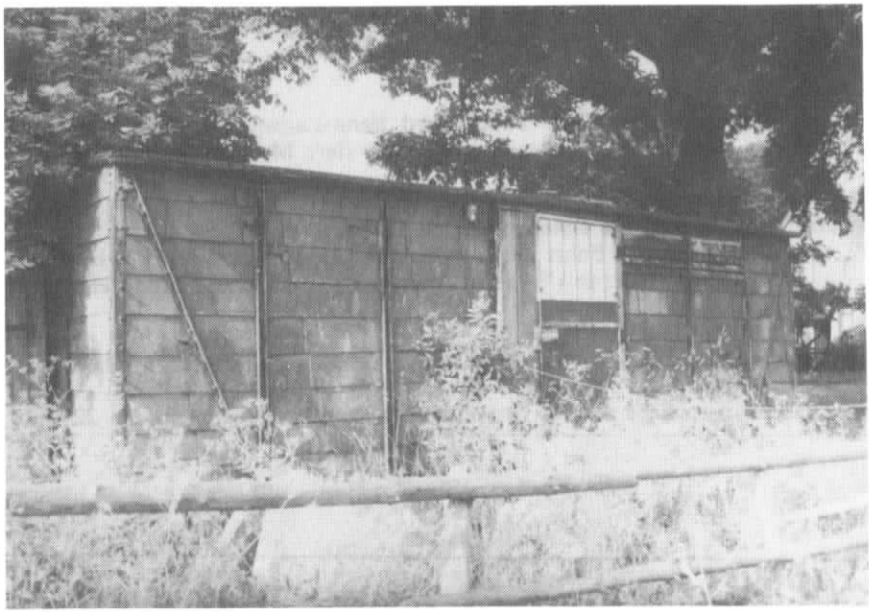
Herr Habenicht schließt die 10. Ordentliche Mitgliederversammlung um 22 Uhr.

Nicht vergessen:

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!

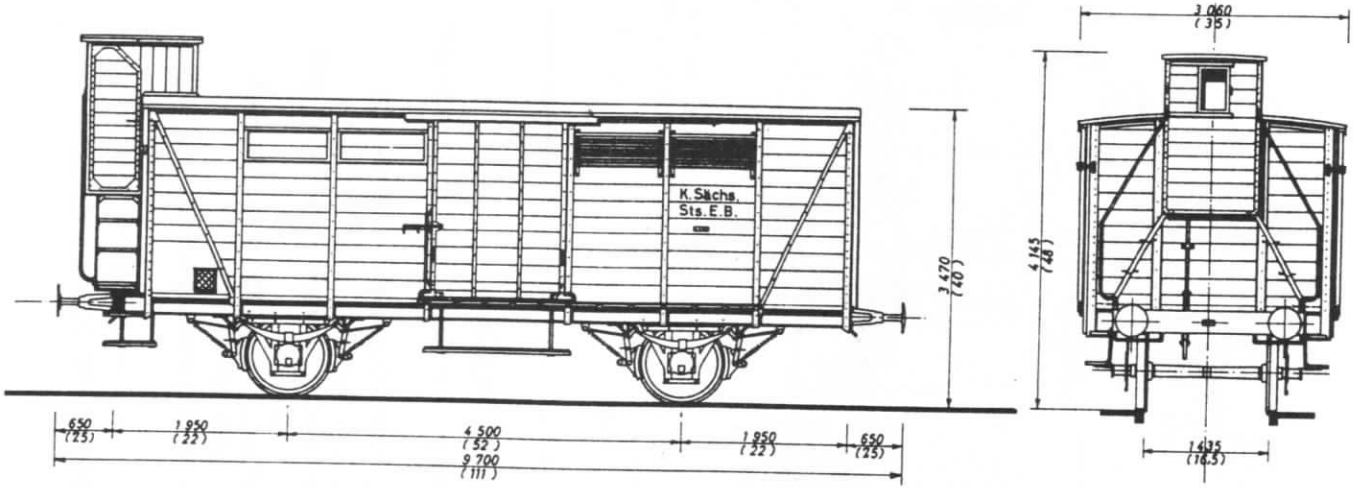
Ein "Königlich Sächsischer" in Debstedterbüttel

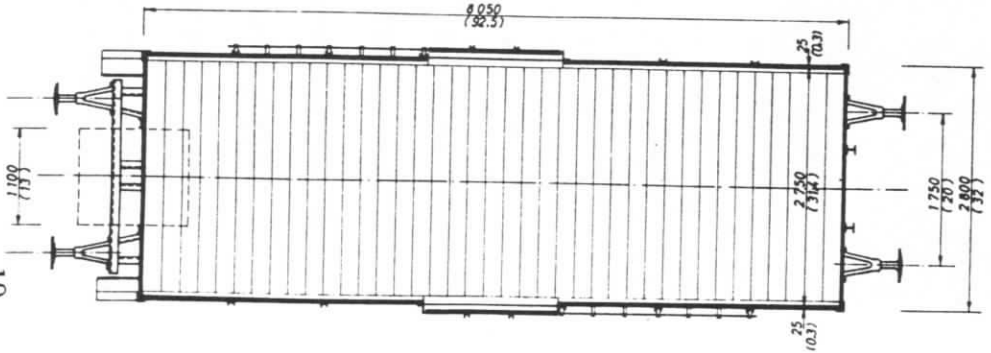
Unweit des Debstedter Bahnhofs steht bei einem Gehöft ein alter Güterwagenkasten, der sich bei näherem Hinsehen als Teil eines Wagens der "Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen" entpuppt. Der auf einer Seite verlängerte Rahmen und der Ausschnitt im Dach weisen darauf hin, daß das Fahrzeug ursprünglich ein hochliegendes Bremserhaus besaß. Der Wagenkasten ist mit Platten abgedichtet; die Korrosion ist so weit fortgeschritten, daß Rahmen und Pufferbohlen an manchen Stellen bis auf Papierstärke abgezehrt sind.
Alte Wagenkästen sind früher gerne als Stall oder Schuppen verwendet worden. Vor allem da, wo Eisenbahner ihr Anwesen hatten, konnte man sie im Hof oder im Garten stehen sehen. Offenbar waren sie günstig zu erwerben. Inzwischen sind sie aber nahezu verschwunden, sei es, daß die meisten ihr natürliches "Verfallsdatum" erreicht hatten oder einfach nicht mehr in das Bild einer gepflegten Gartenanlage paßten. Und so wird der alte Sachse in Debstedterbüttel wohl eines Tages auch in sich zusammenfallen und auf dem Müll landen...
H.W.H.



Durch die Anordnung der Profile auf dem Wagenkasten und die Position der Lüfterklappen ist der Rest des alten Fahrzeugs unschwer als "Sachse" anzusprechen. Die aufgenagelten Platten verhindern jedoch eine eindeutige Identifizierung anhand einer eventuell noch vorhandenen Wagennummer.

Foto: H.-W. Harden



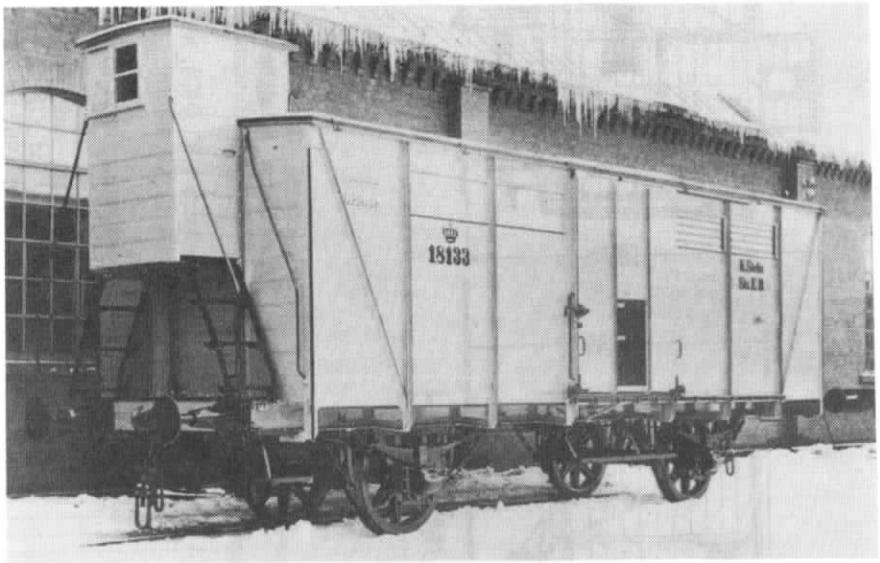


Gedeckter Güterwagen der ehemaligen Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen.

Maßstab 1:87 (HO), Modellmaße in Klammern.

Zeichnung: Horst Meißner

entnommen aus: "Miniaturbahnen", Bd.XIX, Heft 12, Nürnberg 1967



So hat er ausgesehen, als er noch neu war, der gedeckte Güterwagen der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen. Auf 21,8 m² Bodenfläche konnten 48 Mann oder 6 Pferde befördert werden.
Werkfoto Gotha, Sammlung Hermann Hoyer

Spendenkonten

für die Aktionen "Schwellenpatenschaft" und Anteilseigner"

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.
Bitte die Angabe von Namen und Anschrift nicht vergessen!

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!

Zur Lektüre empfohlen...

Stefan Lauscher, Die Diesellokomotiven der Wehrmacht - Die Geschichte der Baureihen V 20, V 36 und V 188, EK-Verlag, Freiburg 1999
ISBN 3-88255-236-0, 89,- DM

2,3 kg schwer, 590 Seiten stark - schwergewichtig und opulent kommt das Buch von Stefan Lauscher über die Diesellokomotiven der Wehrmacht daher. Die Geschichte der Baureihen V 20, V 36 und V 188, jüngst beim EK-Verlag erschienen, hat eine sachkompetente Würdigung erfahren. "Möge dieses Buch dazu beitragen, diesen häufig viel zu wenig beachteten Baureihen den Stellenwert in der deutschen Diesellokgeschichte einzuräumen, der ihm gebührt!" schreibt der Autor am Ende seines Vorworts. Das Vorhaben ist Lauscher eindrucksvoll gelungen! Wer in fast 20 Jahre währender Arbeit die Entwicklung der Wehrmachtsdiesel erforscht und ihre Lieferung und Einsätze rekonstruiert hat, steht entweder vor der Situation, im Wust seines Materials unterzugehen oder, wie im vorliegenden Fall, ein brillantes Ergebnis vorzulegen.
Wollte man sich bisher über die Baureihen V 20 und V 36 informieren, war man entweder auf die 1986 bei Franckh erschienene Arbeit von Rolf Löttgers oder auf die zahlreich verstreuten Einzelveröffentlichungen bzw. Zeitschriftenartikel angewiesen. Mit dem "Lauscher" liegt nun ein umfassendes Kompendium vor, das ausführlich die Vorgeschichte, Konzeption und Konstruktion der Wehrmachtsdiesel, ihre industrielle Fertigung und den Kriegseinsatz sowie das Nachkriegszeitalter in beiden Teilen Deutschlands beschreibt. Nicht nur die späteren Staatsbahnlokomotiven der Baureihen V 20 und V 36 werden umfassend behandelt, sondern auch deren Schwestern bei Klein- und Privatbahnen, Werk- und Industriebahnen und den Anschlußbahnen der Besatzungsmächte. Überflüssig zu erwähnen, daß die heute noch vorhandenen Museumslokomotiven registriert und dargestellt sind. Ein besonderes Kapitel beschäftigt sich mit dem Einsatz von V 20 / V 36 - Lokomotiven in aller Welt, von "A" wie Albanien bis "W" wie Weihnachtsinseln. Betrachtungen über die aus den Wehrmachtsdieseln verwandtschaftlich entwickelten Nachkriegslok sowie die Lg II-Kleinlok (Köf II) - als WR 110 B ebenfalls als Kriegslokomotiven beschafft - und die Beschreibung und den Einsatz der "Dora"-Geschützlokomotiven, später bekannt geworden als V 188, runden das Buch ab.
Die Wehrmachtsdiesel sind natürlich Kriegsgeräte in unseliger Zeit gewesen. Lauscher legt aber Wert darauf, seine Arbeit ohne zeitgeschichtliche Anklagen einerseits oder militärhistorische Verklärung andererseits auskommen zu lassen - und das gelingt ihm auch!

Wer sich noch eingehender oder in speziellen Einzelheiten mit dem Thema beschäftigen möchte, dem bietet der Autor mit einem umfangreichen Anmerkungsapparat und einem ausführlichen Quellenverzeichnis enorme Zugangsmöglichkeiten. Eins geht beim "Lauscher" allerdings nicht: Man kann die Geschichte der Wehrmachtsdiesel kaum "am Stück" von vorne bis hinten lesen. Das Buch ist ein Schmöker und Nachschlagewerk, kapitelweise zu erarbeiten und auszuwerten. Und außerdem ist es ein wunderschönes "Bilderbuch" im besten Sinne des Wortes! H.-W. H.

Ludger Kenning, Bahn-Nostalgie Deutschland 1999, 432 Seiten mit 2 Übersichtskarten und zahlreichen Fotos, Verlag Kenning, Nordhorn 1999. ISBN 3-933613-05-1, 39,- DM.

Das war seit langem überfällig: Erstmals liegt eine (fast) vollständige Dokumentation über Vereine, Museen, Interessengemeinschaften und Einzelinitiativen zur Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge in Deutschland vor. Daß er bei seinen Recherchen auf 438 Sammlungen mit rund 10.000 Triebfahrzeugen stoßen würde, hätte sich Autor Ludger Kenning nach eigenem Bekunden vorher nicht träumen lassen. So ist mit immensem Fleiß ein Kompendium entstanden, in dem die einzelnen Sammlungen mit jeweils einem Foto, einem kurzen Text und der Fahrzeugliste vorgestellt werden. Dazu gehören die Anmerkungen zum Fahrbetrieb - z.T. mit Fahrplänen oder Betriebstagen - und die Anschriften der Unternehmen (mit Telefon und -fax und Ansprechpartnern). Zwei ausklappbare Tafeln mit Übersichtskarten (Nord und Süd) erleichtern das Auffinden der jeweiligen Sammlung.

Obwohl das Buch vom Autor als "erster Anlauf" verstanden wird, dürfte es sehr schnell zum Standardwerk über die deutschen Eisenbahn-, Feldbahn- und Straßenbahnsammlungen werden, nicht zuletzt wegen seines günstigen Preises.

Leider war es aus Platzgünden nur möglich, die Triebfahrzeugbestände der einzelnen Sammlungen zu erfassen, was in vielen Fällen ausreicht, weil (fast) nichts anderes gesammelt wird. Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß sich *alle* Sammlungen mit Fotos von Fahrzeugen präsentieren, mit einer Ausnahme: Unser Verein zeigt sein schönes Bahnhofsgebäude! Für die Museumsbahnen ist die Definition allein über Lokomotiven und Triebwagen sicher nicht befriedigend. Hier wäre für eine spätere Ausgabe zumindest eine allgemeine Charakterisierung der Wagengarnituren (z.B.: "Züge mit 2-achsigen Einheits-Durchgangswagen" / ..mit 4-achsigen Umbauwagen" o.ä.) sowie die Darstellung der Sammlungsschwerpunkte oder der Konzepte bei den Vereinen abzufragen.

Das einzige, was dem Rezensenten an diesem empfehlenswerten Buch überhaupt nicht gefällt, ist der Titel: Der strapazierte Modebegriff "Nostalgie" paßt schwerlich zu den Dokumentations-Absichten seriöser Museen - aber verkaufen läßt er sich wohl gut... H.-W. H.

Aus unserem Archiv

Eisenbahn-Bau im Königreich Hannover vor 140 Jahren

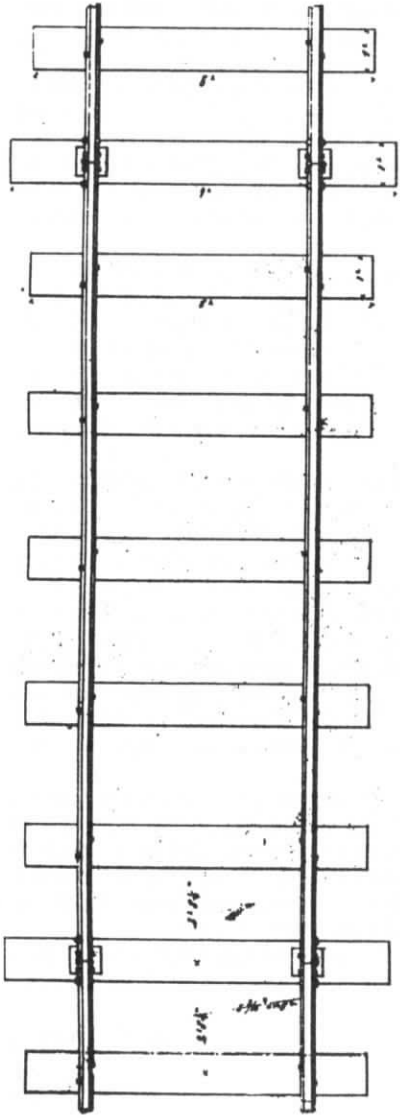
Wenn heute Eisenbahn-Anlagen hergestellt werden, ist der Anteil der von Maschinen ausgeführten Arbeiten beträchtlich. Bagger, Frontlader, Lkw, viele motorisch angetriebene Kleingeräte, lasergesteuerte Nivellier- und Stopfmaschinen, Schotterpflüge und komplette Umbauzüge sorgen dafür, daß die reine Handarbeit nur noch einen Bruchteil dessen ausmacht, was früher einmal von den Bauleuten gefordert wurde.
Schaufeln und Spaten, Schottergabeln, Hämmer und Schraubenschlüssel, handbediente Schwellenbohrer und Schienensägen, Schubkarren und Handwagen - das waren die Arbeitsgeräte der Bahnbauer vor 140 Jahren. Pferdegespanne sorgten für die An- und Abfahrt von Erde und Baumaterialien, desgleichen kleine Loren. Zu den "Großgeräten" gehörten drei- und vierbeinige Rammen; Wasser wurde durch einfache Pumpen oder Wasserschnecken (Archimedische Schrauben) gefördert.
"Zeichnungs-Anlagen zur Dienstanweisung für den einen Bau leitenden Ingenieur vom 1. September 1859" - hinter diesem Titel verbirgt sich ein 55,5 x 37,7 cm großer Atlas in Querformat mit 43 Tafeln, die als "Anlagen" bezeichnet werden. Der Zeichnungsband befindet sich in Privatbesitz. Für unser Archiv war es jedoch kürzlich möglich, Reproduktionen von allen Tafeln herzustellen. Die eigentliche Dienstanweisung - also der Text zu den Anlagen - liegt nicht vor, aber die Zeichnungen sind eine Fundgrube zum technischen Stand des Bahnbaus aus der Mitte des 19. Jahrhunderts.
Ein Verfasser oder Herausgeber ist für den Zeichnungsband nicht angegeben. Da der Atlas jedoch in Anlage 1 das Längenprofil der 17. Bausektion der Strecke Hannover - Minden zeigt und die Längenmaße in hannoverschen bzw. englischen Einheiten angegeben sind, dürfte der Herausgeber der Dienstanweisung ohne Zweifel die Hannoversche Staatsbahn gewesen sein. Diese Vermutung wird gestützt durch die Tatsache, daß sich die Zeichnungen von Stationsschildern auf Orte im Königreich beziehen und daß einzelne Zeichnungen des Bandes in anderer (alter) Literatur wiedergegeben und als solche hannoverschen Ursprungs bezeichnet werden. Und schließlich: In unserer Sammlung befindet sich ein hannoverscher Meilenstein aus Geestemünde, der der Zeichnung im Atlas vollkommen entspricht (s. "Mitteilungen" Nr. 1 und "Lok Magazin" Nr. 155/1989).
Nach und nach sollen einzelne Blätter oder Teile daraus, nach Themen geordnet, vorgestellt werden. Nicht alles ist geeignet, weil durch das große Format des Originals viele Zeichnungen so verkleinert werden müßten, daß entscheidende Details verloren gingen. Zudem gibt es manche Teilzeichnung mit technischen Einzelheiten, die für viele Leser sicher nicht von herausragendem Interesse wären und den allgemeinen Darstellungsrahmen sprengen würden.
Die Zuordnungen der Zeichnungen zueinander entsprechen nicht immer dem Original, weil dies durch das kleine Format unserer "Mitteilungen" nicht möglich war.

H.-W. Harden

Fig.1.
Querschnitt des Oberbaues.

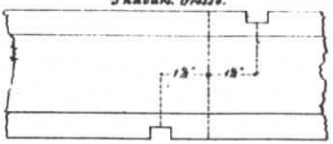


Fig. 2.
Grundriss.

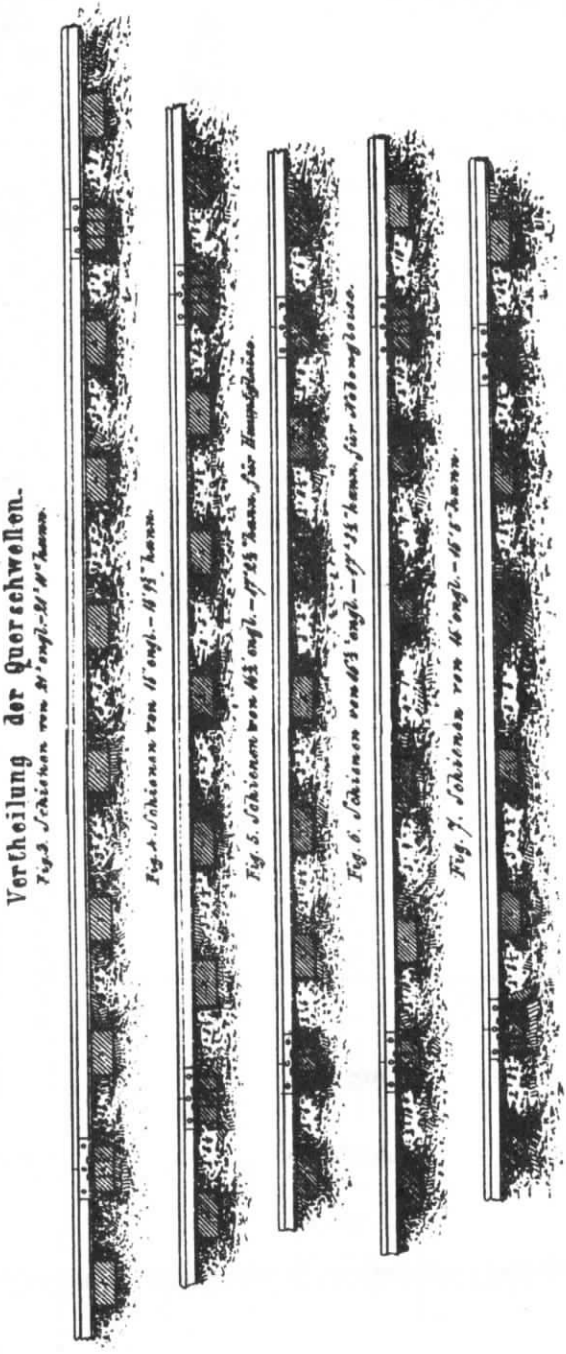


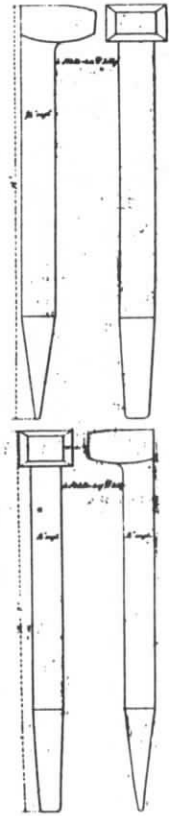
Anlage-Blatt 3 "**Construction des Oberbaus - Schienen und Schienenbefestigung**"
In den Figuren 1 und 2 werden Querschnitt und Grundriß des Oberbaus dargestellt. Die Schienen sind mit Hakennägeln auf den Schwellen befestigt. Im Bereich der Schienenstöße gibt es als Unterlage eine sogenannte "Stossplatte". Der Stoß liegt auf *einer* (etwas verlängerten) Schwelle, während man heute im Stoßbereich Doppelschwellen (Kuppelschwellen) verwendet.
Das dargestellte Gleisjoch ist (von Stoß zu Stoß) 5,35 m lang; der Abstand zwischen Stoßschwelle und der 1.Querschwelle beträgt 630 mm, zwischen den folgenden Querschwellen 770 mm von Schwellenmitte zu Schwellenmitte.
Für die Aufnahme der Hakennägel sind im Schienenfuß Ausklinkungen vorgenommen (s. Zeichnung).

Ausklinkung der Schienen.
Natürl. Größe.



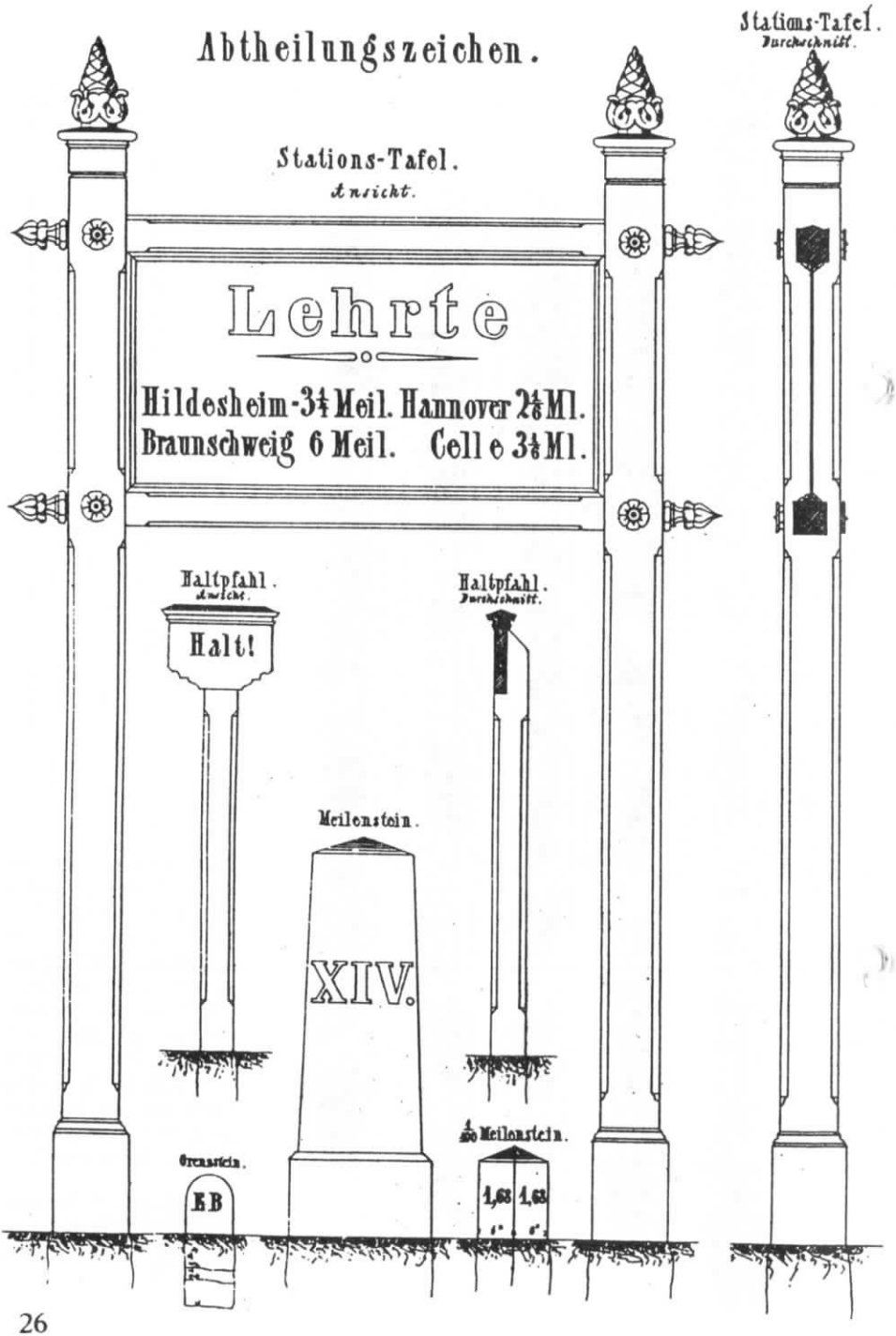
Die Bettungsstoffe (Kies, Schotter) werden außen bis an die Schienenköpfe und zwischen den Schienen über die Schwellen gehäuft (Fig.1). Beim fertigen Gleis waren die Schwellen demnach nicht zu sehen; entsprechend kurz war ihre Lebensdauer durch die ständige Feuchtigkeit, zumal auch Imprägnierverfahren noch unbekannt waren. Die Liegedauer der Holzschwellen betrug deswegen ganze drei Jahre.[1] Dieser unbefriedigende Zustand führte schon 1862 zum Einbau von

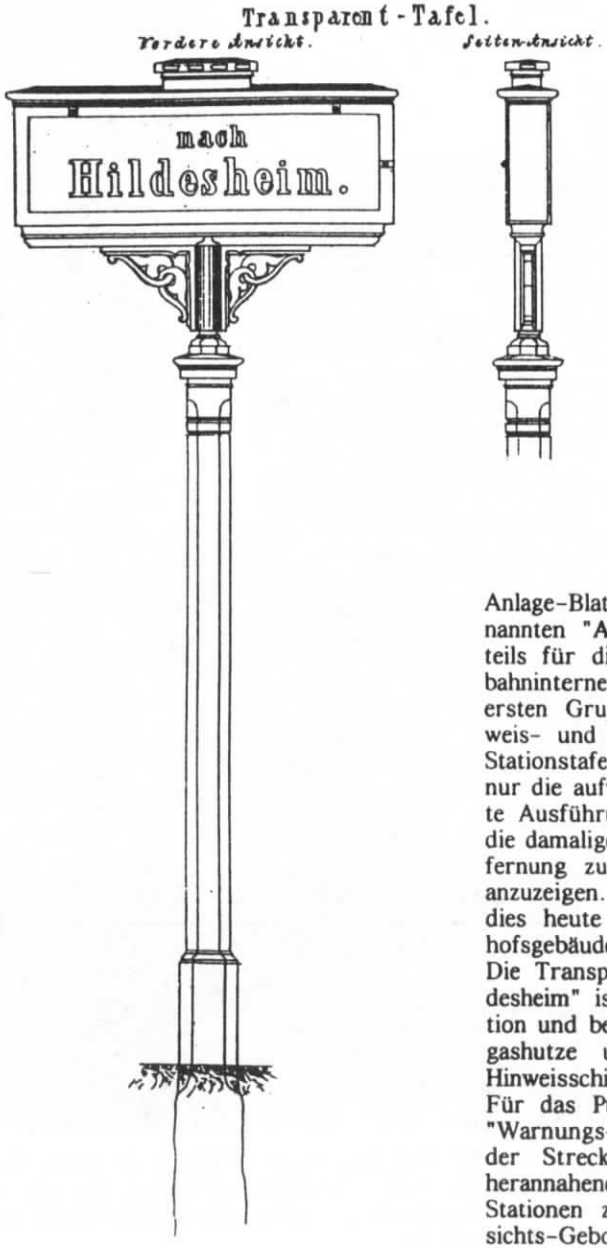




Stahlschwellen, ehe um die Jahrhundertwende mit dem Vakuum-Imprägnierverfahren die Liegedauer von Holzschwellen auf 30 Jahre erhöht werden konnte. Die Abbildungen auf dieser Seite zeigen verschiedene Gleisjoche sowie die zur Befestigung der Schienen benutzten Hakennägeln.

/1/ J. Jansen, G. Mensing, Der Schienenweg, in: 1843-1983 - 140 Jahre Eisenbahndirektion Hannover (Festschrift)

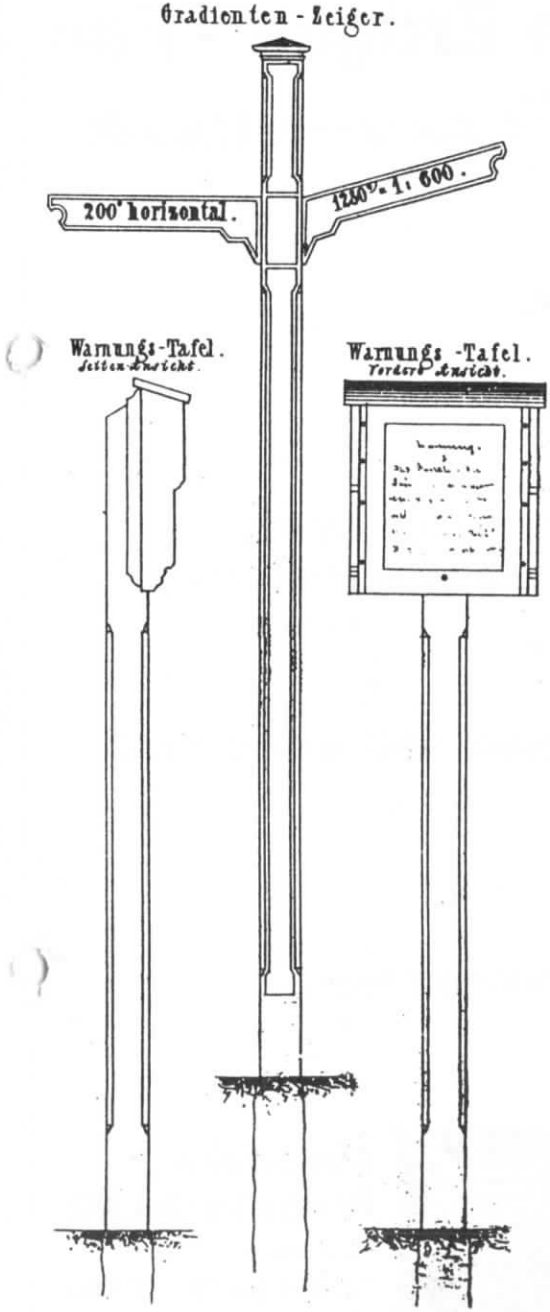

Abtheilungszeichen.
Stations-Tafel.
Ansicht.
Stations-Tafel.
Durchschnitt.
Lehrte
Hildesheim 3¼ Meil. Hannover 2⅛ Ml.
Braunschweig 6 Meil. Celle 3⅛ Ml.
Haltpfahl.
Ansicht.
Halt!
Haltpfahl.
Durchschnitt.
Meilenstein.
XIV.
Grenzstein.
EB
1/20 Meilenstein.
1,63
1,63



Anlage-Blatt 7 zeigt die sogenannten "**Abtheilungszeichen**", die teils für die Reisenden, teils für bahninterne Zwecke dienten. Zur ersten Gruppe gehören die Hinweis- und Stationstafeln. Bei der Stationstafel "Lehrte" fällt nicht nur die aufwendige, reich verzierte Ausführung auf, sondern auch die damalige Gewohnheit, die Entfernung zu den Nachbarstationen anzuzeigen. (Manchmal kann man dies heute noch an alten Bahnhofsgebäuden erkennen).
Die Transparent-Tafel "nach Hildesheim" ist eine Metallkonstruktion und beleuchtbar, wie die Abgashutze und das aufklappbare Hinweisschild erkennen lassen.
Für das Publikum ist ferner die "Warnungs-Tafel" bestimmt - an der Strecke zur Warnung vor herannahenden Zügen, auf den Stationen zum Beispiel als Vorsichts-Gebot beim Überschreiten der Gleise.



Hannoverscher Meilenstein von 1862. Der Stein wurde 1986 an der alten Bremerhavener Zweigbahn an der Ulmenstraße (Geestemünde) von H.-W. Harden aufgefunden und durch die Bm Bremerhaven geborgen. Der Stein befindet sich heute in der Sammlung der Museumsbahn.
Foto: H.-W. Harden



Welche Bedeutung der "Haltpfahl" hat, ist nicht zu erkennen. Der Pfahl ist nur etwa 1,30 m hoch. Ob es sich um einen Vorläufer der heutigen Ne 5-Haltetafel (Kennzeichnung des Halteplatzes von planmäßig haltenden Zügen) handelt oder ob die Aufforderung "Halt" an Reisende gerichtet war, ist nicht zu erkennen.

Zur Gruppe der Abteilungszeichen für bahninterne Zwecke gehört der "Gradienten-Zeiger", später als Neigungsanzeiger bekannt. Die Gradienten-Zeiger standen immer dort, wo sich die Neigung einer Strecke änderte (s."Mitteilungen" Nr.37).

Beachtung verdienen auch die Steine. Der oben halbrunde Grenzstein ist mit der Aufschrift "EB" (Eisenbahn) versehen. Wenn man Glück hat, kann man solch einen Stein heute noch auffinden. In unserer Sammlung befindet sich beispielsweise ein Grenzstein von 1881 mit dem Zeichen "UE" (Unterelbesche Eisenbahn).

Die großen Meilensteine und die 1/100 Steine gab es offiziell nur bis 1871, als die Kilometrierung eingeführt wurde. Eine hannoversche Meile entsprach 7419,205 m. Wir haben das große Glück, einen hannoverschen Meilenstein von 1862 in unserer Sammlung zu haben (s. "Mitteilungen" Nr.1 und Lok Magazin Nr.155).

Der typische Erdgas - Fan

kennt längst den Trend, der unsere Umwelt weniger belastet.

Er begeistert sich für modernste Gerätetechnik und eine schadstoff-arme Energie. **Erdgas**

So hat er einen Direktanschluß an die Zukunft.
Mit immer neuen Lösungen und Blick auf die Umwelt.

Wann möchten Sie den neuen Trend kennenlernen?

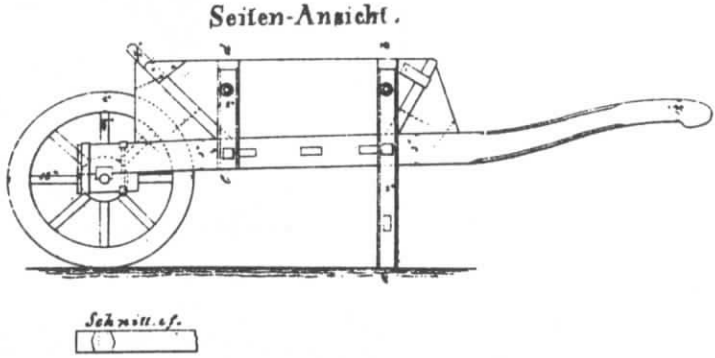
erdgas

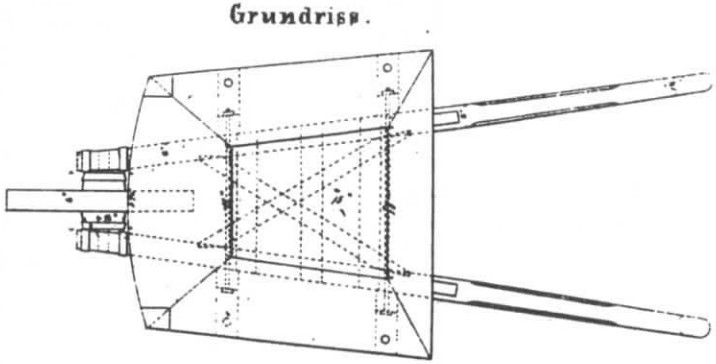
Die Umweltschonende Antwort auf Ihre Energiefragen.*

*) Erdgas ist eine umweltschonende Energie, weil es ohne Rauch und Ruß verbrennt, nur geringe Mengen CO_2 und praktisch kein SO_2 emittiert.

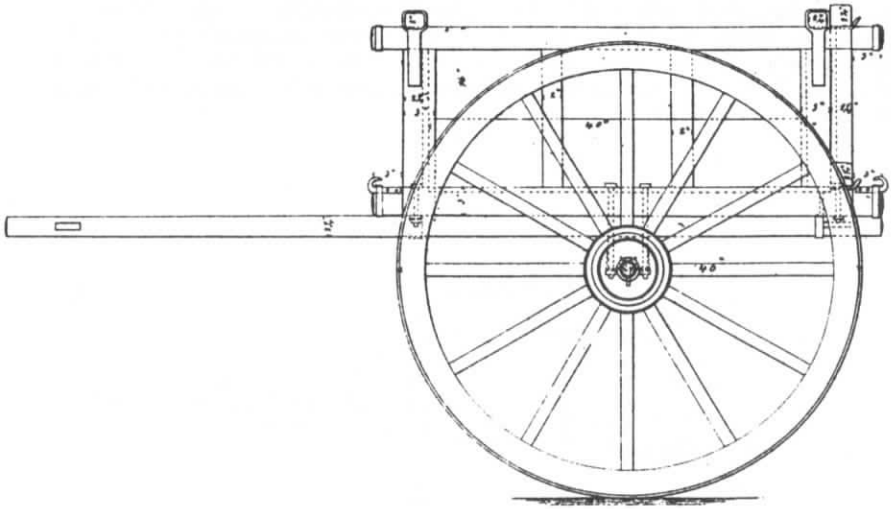
Stadtwerke Bremerhaven AG
Information:
Telefon: (0471) 477-2444

Unter der Überschrift "**Handkarren und Handwagen**" werden im Anlage-Blatt 26 zwei Transportgeräte vorgestellt. Die Schubkarre (diese Seite) dürfte auf Grund ihrer Konstruktion schon ein erhebliches Eigengewicht besessen haben; der Handwagen (siehe die beiden nächsten Seiten) wurde vermutlich von zwei Personen bewegt. Beide Arbeitsgeräte sind reine Holzkonstruktionen mit eisernen Teilen wie Radreifen, Schrauben und Muttern, Lagerteilen, Haken und Beschlägen (Stellmacherarbeit).

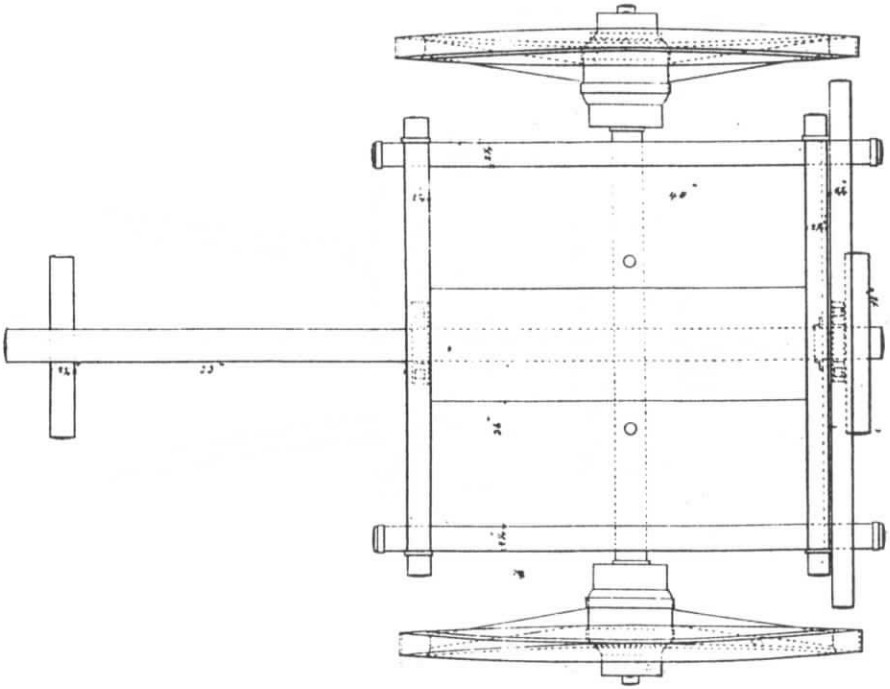




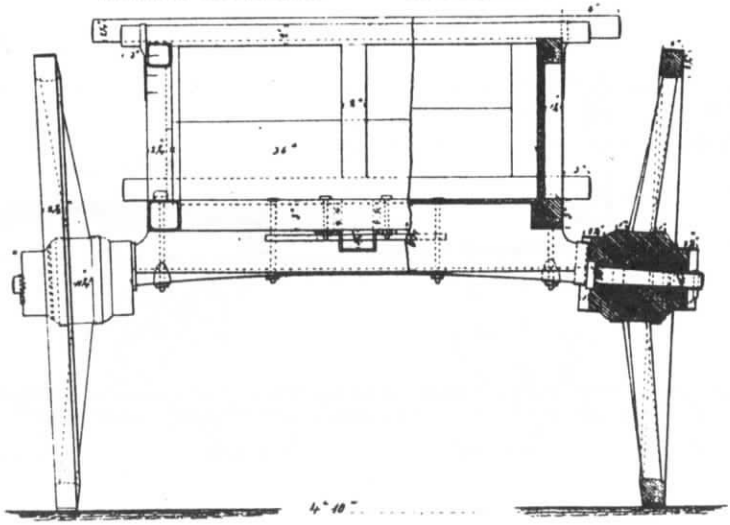
Seiten-Ansicht.



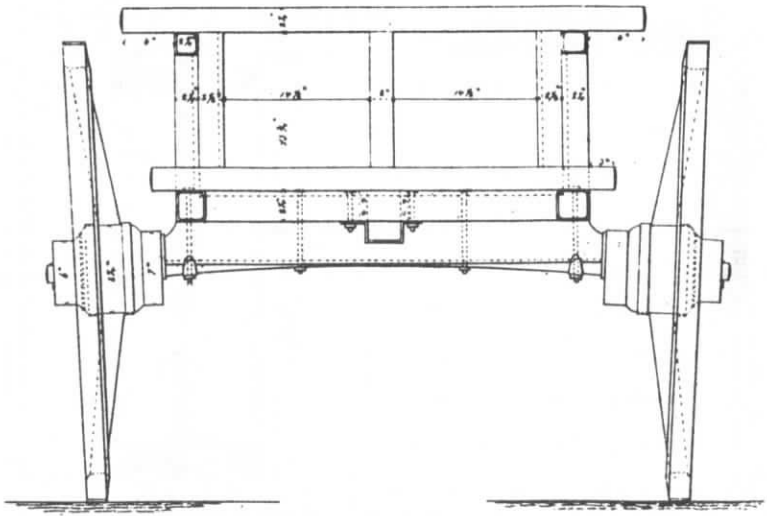
Grundriss.

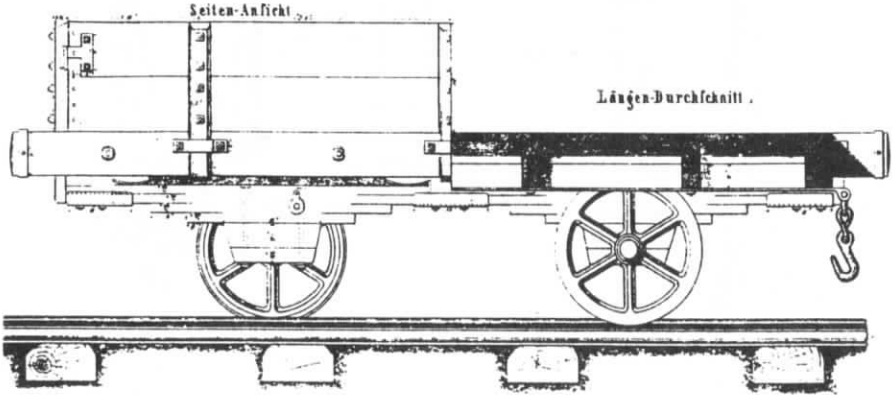


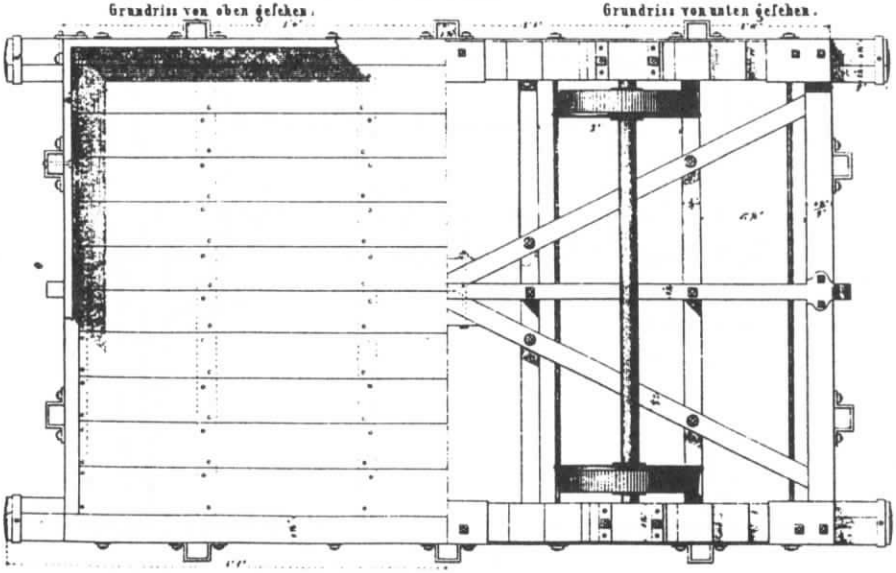
Vordere-Ansicht. Durchschnitt a.b.

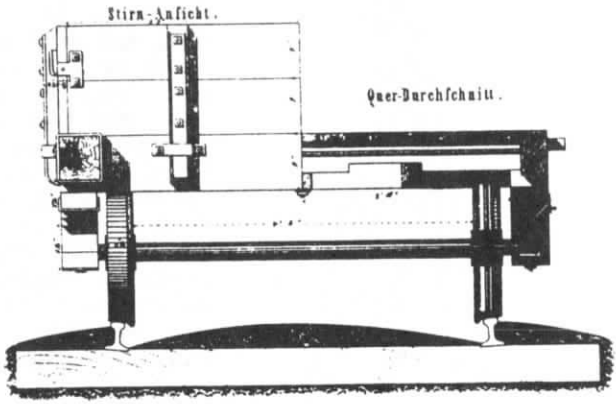


Hintere-Ansicht.




Seiten-Anſicht.
Längen-Durchſchnitt.


Grundriss von oben geſehen.
Grundriss von unten geſehen.

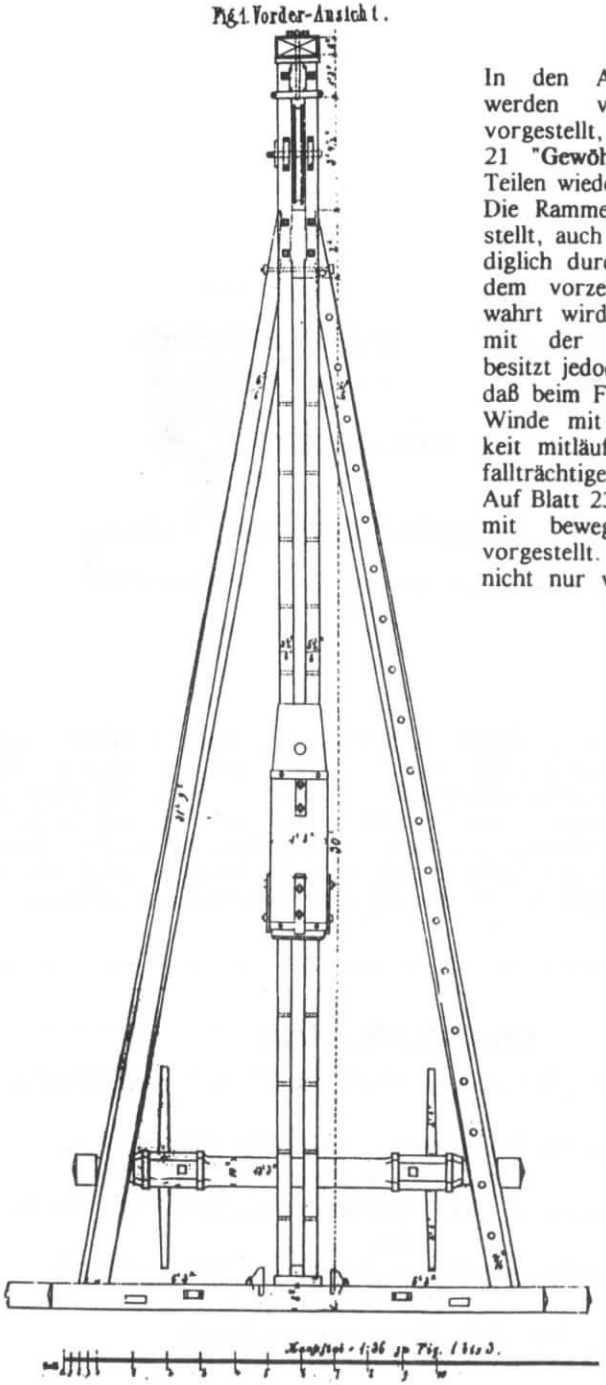


Anlage-Blatt 50 zeigt einen **"Erdtransport-Wagen für definitive Bahnen"**. Fahrzeuge dieser Art haben sich im Prinzip als "Rollwagen" bis heute erhalten, allerdings in etwas leichterer Konstruktion, da man die Wagen per Hand auch seitlich aussetzen können muß. Die Seitenwände sind, wie heute auch noch, einsteckbar, so daß das Fahrzeug wahlweise je nach Ladung mit 4 oder 2 Seitenwänden oder als Flachwagen laufen konnte. Bei der Stirnansicht (oben) ist noch einmal sehr gut die eigenartige Eindeckung von Schienen und Schwellen zu erkennen.

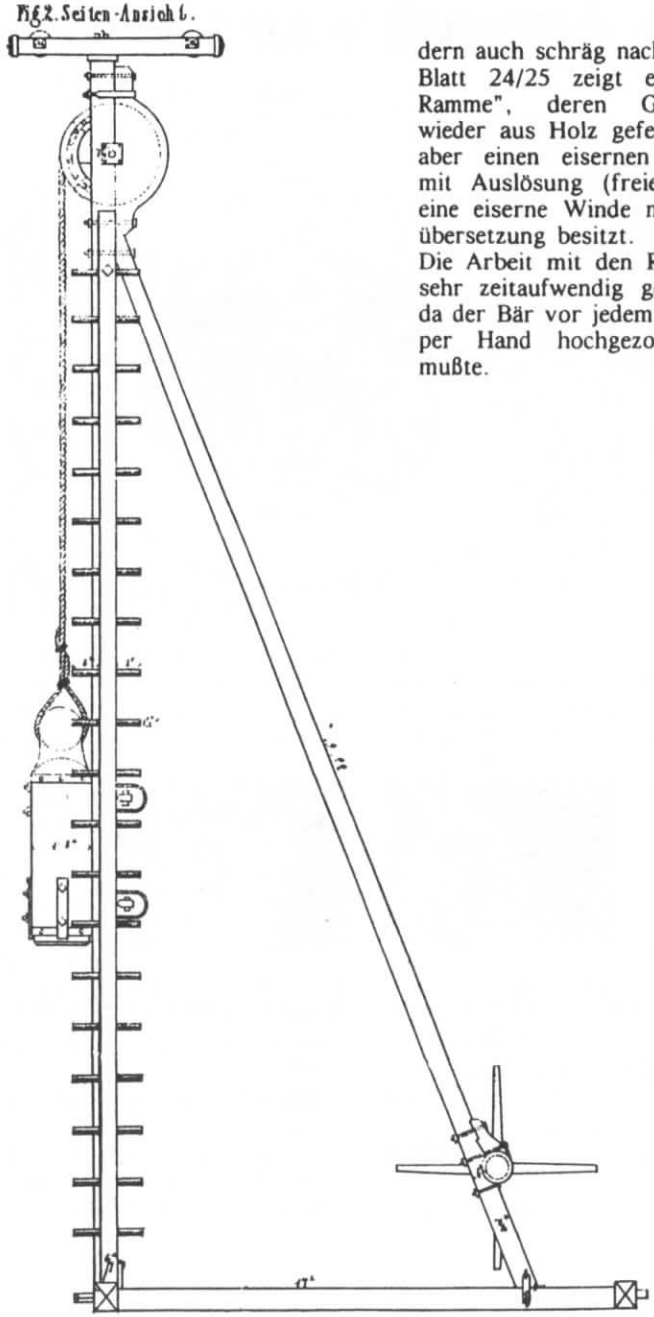
Spendenkonten

für die Aktionen "Schwellenpatenschaft" und Anteilseigner"

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



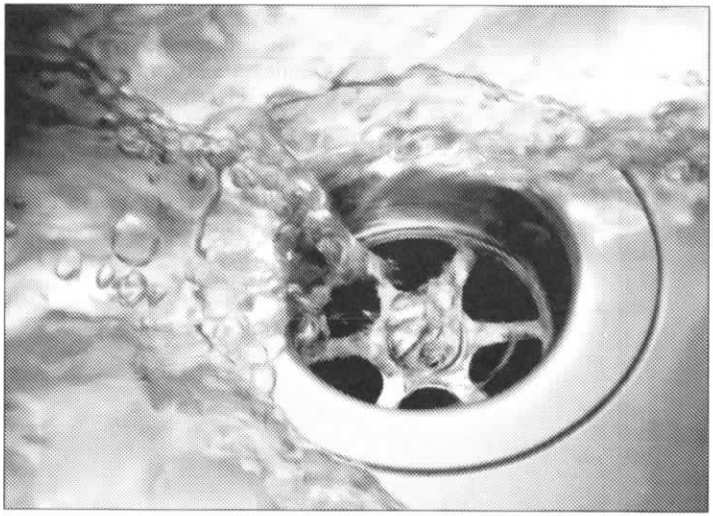
In den Anlage-Blättern 21-25 werden verschiedene Rammen vorgestellt, von denen hier Blatt 21 **"Gewöhnliche Zugramme"** in Teilen wiedergegeben ist.
Die Ramme ist aus Holz hergestellt, auch der Rammbär, der lediglich durch eiserne Bänder vor dem vorzeitigen Zerplatzen bewahrt wird. Der Rammbär wird mit der Winde hochgezogen, besitzt jedoch keine Auslösung, so daß beim Fall des Rammbären die Winde mit großer Geschwindigkeit mitläuft - eine äußerst unfallträchtige Angelegenheit.
Auf Blatt 23 wird eine "Zugramme mit beweglichen Hinterruthen" vorgestellt. Diese Ramme kann nicht nur vertikal arbeiten, son-



dern auch schräg nach unten.
Blatt 24/25 zeigt eine "Kunst-Ramme", deren Gestell auch wieder aus Holz gefertigt ist, die aber einen eisernen Rammbären mit Auslösung (freier Fall) und eine eiserne Winde mit Zahnrad-übersetzung besitzt.
Die Arbeit mit den Rammen muß sehr zeitaufwendig gewesen sein, da der Bär vor jedem Rammschlag per Hand hochgezogen werden mußte.

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.

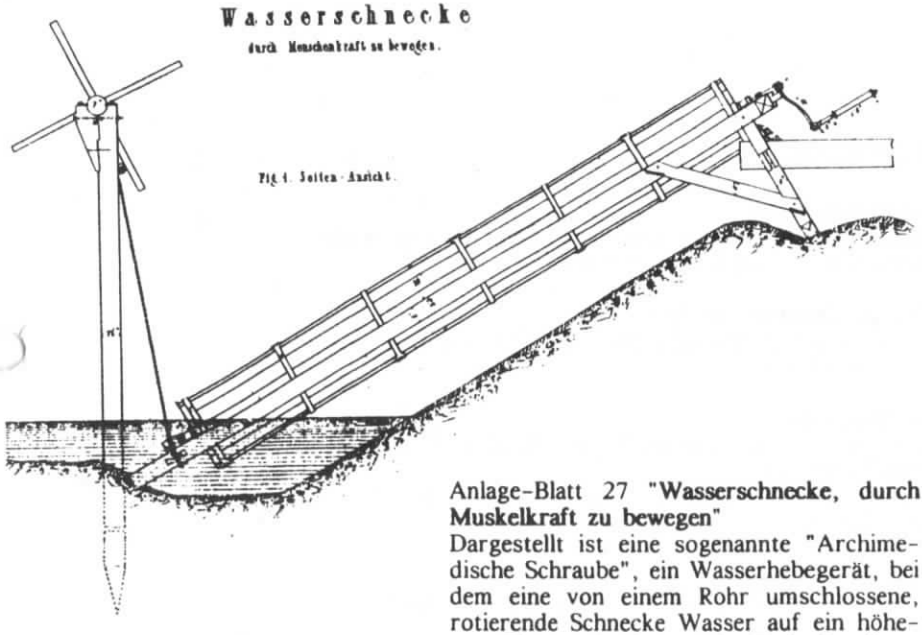
Vernünftig entscheidet, wer diese Produkte so knapp wie möglich dosiert. Denn: Umweltfreundliche Substanzen in Putz- und Reinigungsmitteln gibt es nicht.

Sinnvoller Umgang mit Trinkwasser schont die Umwelt.

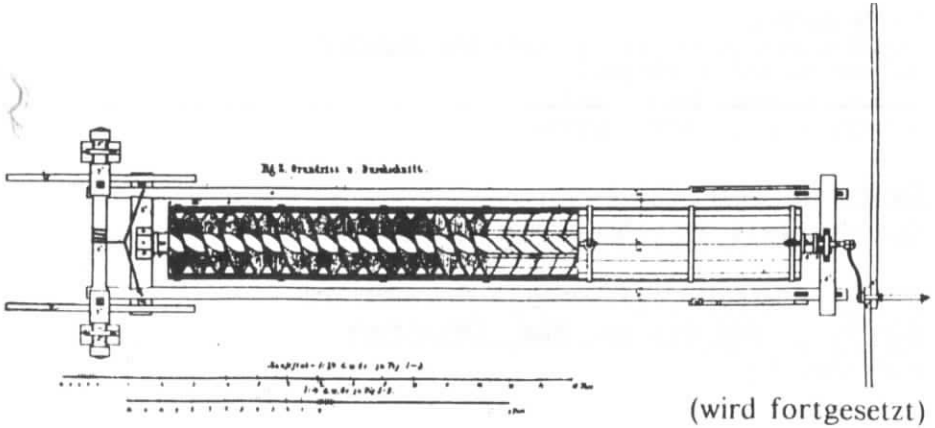
Wenn Sie an weiteren Informationen zum Thema „Trinkwasser" interessiert sind, schicken wir Ihnen ergänzendes Info-Material.

TRINK WASSER

Bremerhavener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH



Anlage-Blatt 27 "**Wasserschnecke, durch Muskelkraft zu bewegen**"
Dargestellt ist eine sogenannte "Archimedische Schraube", ein Wasserhebegerät, bei dem eine von einem Rohr umschlossene, rotierende Schnecke Wasser auf ein höheres Niveau fördert. Die Technik dieser Einrichtung war schon im Altertum bekannt.
Im Anlage-Blatt 28 wird eine noch größere Vorrichtung gezeigt, die mit einer 10 Ps-Dampfmaschine angetrieben wird. Da das Wirkprinzip jedoch gleich ist, kann auf die Darstellung verzichtet werden.



(wird fortgesetzt)

Termine

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

Gruppe Museum und Archiv
Wöchentlich jeweils mittwochs, 16 Uhr, Bahnhof Bad Bederkesa

Vereinsabend
Jeweils am 1. Montag im Monat, 19.30 Uhr Bahnhof Bad Bederkesa.
Die nächsten Termine: 2. August, 6. September, 4. Oktober

Ausbildungsgruppe
Nach Vereinbarung mit B. Luther und G. Niber

Arbeitseinsätze für alle Mitglieder
Jeweils am 2. Samstag im Monat
Die nächsten Einsätze: 14. August, 11. September, 9. Oktober.
Wichtig: Bitte immer am Tag vorher Arbeitsprogramm und Einsatzort telefonisch erfragen bei:
Konrad Keim, 04704 - 719
H.-W. Harden 04705 - 393

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

Samstag, 21 August 1999

Sommerfest des Vereins (siehe Seite 3)

Samstag, 4. September und Sonntag, 5. September 1999

Molli - Exkursion Bad Doberan

(siehe Seite 3)