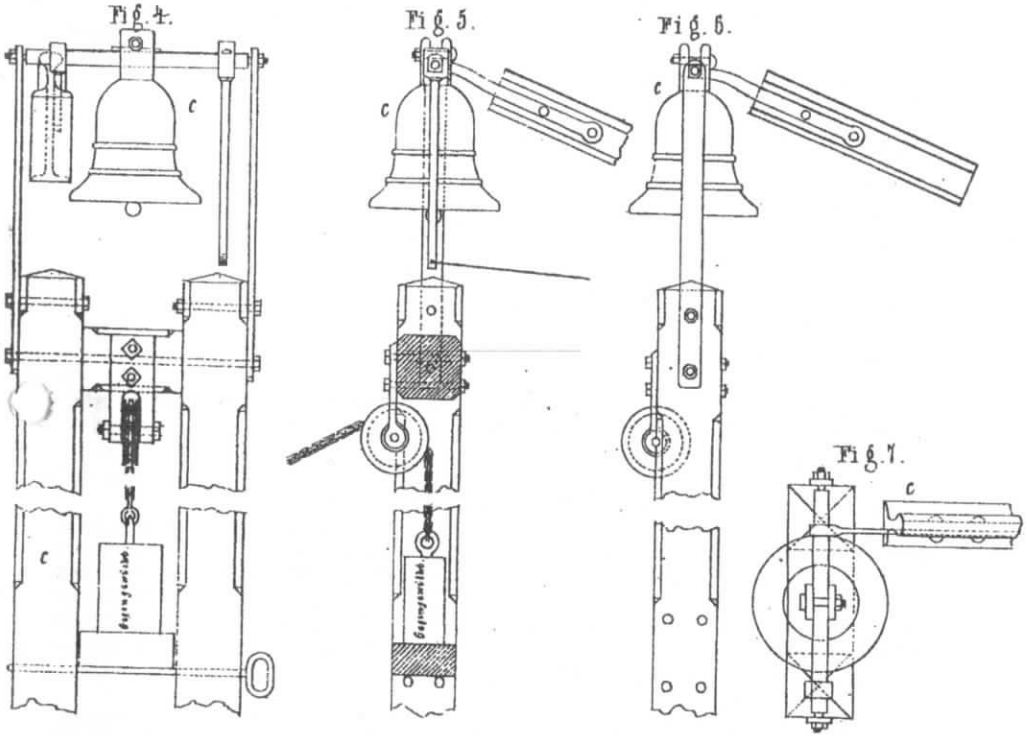
Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

sowie der BSW - Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

9. Jahrgang September / November 1999

53/54



Zum Titelbild:
Schrankenläutewerke – bei den inzwischen selten gewordenen handbedienten Schrankenanlagen gibt es sie heute noch. Um 1860 waren sie im Bereich der Hannoverschen Staatsbahn so beschaffen wie auf dem Titelbild dargestellt: "Richtige" Glocken auf den hölzernen Schrankenböcken, über einen Drahtzug fernbedient und mit einem Schienenstück als Gegengewicht versehen.
(siehe die Fortsetzung des Berichts über den "Eisenbahn-Bau im Königreich Hannover vor 140 Jahren").

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)
- Wilhelm 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, 0474376815
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 Radaktion:

Hans-Wolfgang Harden, Wurster Landstraße 22, 27638 Wremen-Hülsing 04705/393

Samstag, 26. Februar 2000

Kohl- und Pinkel-Tour des Vereins



Treffpunkt: "Smiet Anker" Riedemannstraße (ehemalige Kantine Seebeck-Werft, Fischereihafen)
Zeit: 12.15 Uhr. Anschließend "Verdauungswanderung" im Schaufenster Fischereihafen und umzu.
Preis: 18.50 + Korn (alternativ auch Jägerschnitzel erhältlich). Anmeldung sofort bis spätestens 16.2. bei Gisela Harden, 04705/393

Aktuell

- Zwei große Projekte, die den Verein sowohl personell als auch finanziell erheblich belasten, standen in diesem Herbst an:

1. Revision des Museumbahnzuges
Wie bereits in der letzten Ausgabe der "Mitteilungen" berichtet, wurde der Zug, bestehend aus der V 36, dem Pwghs-54, dem B 4yg und dem PwB 4yg, in die Werkstatt der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn überführt, um dort die fälligen Revisionsarbeiten ausführen zu lassen.
Im Rahmen der Hauptuntersuchung (HU) waren an der V 36 noch Arbeiten am Fahrwerk und an der Brems- und Druckluftanlage nötig. Laut Werkstattprotokoll waren dies:
- Fahrwerk: Achsen aus- und eingebaut, Überprüfung der Achsen auf Anrisse mit Ultraschallverfahren, Achslager überprüft, Radreifen erneuert, Federn, Federwiegen, Buchsen und Schaken demontiert und überprüft, Achshalter und Gleitbacken überprüft, Rahmen auf Anrisse untersucht, Sandstreuer instandgesetzt, Zug- und Stoßeinrichtung untersucht und geprüft, Kuppelstangen eingebaut, alle Puffer aus- und eingebaut, zerlegt und instandgesetzt.
- Bremse: Hauptluftbehälter aus- und eingebaut, innere Untersuchung und Wasserdruckprobe durchgeführt, Bremsgestänge aus- und eingebaut und überprüft, Bremssohlen aus- und eingebaut, erneuert, Bremszylinder aus- und eingebaut, zerlegt, gereinigt, gefettet und überprüft, Überdruckventile aus- und

eingebaut, überprüft, sämtliche Bremsventile aus- und eingebaut, zerlegt, gereinigt, gefettet und überprüft, Druckregler eingestellt. Alle 4 Kupplungsschläuche aus- und eingebaut, erneuert. Kompressor aus- und eingebaut, zerlegt und überprüft.
- Druckluftanlage: Anlassluftbehälter aus- und eingebaut, innere Untersuchung und Wasserdruckprobe durchgeführt.
Bei den Wagen wurden folgende Arbeiten ausgeführt:
- Fahrwerk: Drehgestelle aus- und eingebaut, Drehpfannen aus- und eingebaut, überprüft, Achsen aus- und eingebaut, Überprüfung der Achsen auf Anrisse mit Ultraschallverfahren, Radreifen aufgearbeitet, Achslager zerlegt, überprüft und neu gefettet, Zug- und Stoßeinrichtung überprüft, Rahmen auf Anrisse untersucht, alle Puffer aus- und eingebaut, zerlegt und instandgesetzt.
- Bremsen: Bremszylinder zerlegt, gereinigt, überprüft und gefettet, Steuerventil aus- und eingebaut, zerlegt, gereinigt, überprüft und gefettet, Bremsgestänge und Bolzen überprüft und gefettet, alle vier Kupplungsschläuche aus- und eingebaut, erneuert, Notbremsventil überprüft und verplombt, Br III durchgeführt.
- Aufbau und E-Anlage: Türen, Tritte und Einstiege überprüft, Beleuchtung und Signalleuchten überprüft und teilweise instandgesetzt.
Mit der gesamten Garnitur wurde am 10.9.99 eine Probefahrt von Harpstedt bis Bahnhof Annenheide und zurück durchgeführt, die ohne Beanstandungen verlief. Daraufhin wurde die Zuggarnitur durch den Sachverständigen der Landeseisenbahnaufsicht abgenommen.
Bis zur Überführung nach Bremerhaven muß die Zulassung durch das Verkehrsministerium in Hannover abgewartet werden.

2. III. und IV. Bauabschnitt der Streckensanierung
Der starke Verfall des Streckengleises zwischen den Kilometern 6,720 - 8,000 und 9,470 - 11,580 ließ uns keine andere Wahl, als den III. und IV. Bauabschnitt zusammen zu fassen und als eine Baumaßnahme durchzuführen. Das Bauvolumen belief sich auf 990.000,- DM, wovon der Verein 60%, die EU 40% zu tragen hatten. Vereinsseitig waren 3,39 km Gleis zu beschaffen.
Ausschreibende Stelle war der Landkreis Cuxhaven.
Den Zuschlag für die Ausführung der Arbeiten erhielt wiederum die Fa. Stefen aus Oldenburg. Baubeginn war Ende August. Bei Radaktionsschluß dauerten die Arbeiten noch an.
Folgende Oberbauarbeiten waren auszuführen:
- Heranschaffen der Oberbaustoffe zu den Baustellen (Schwellen, Schienen, Joche mit Beton- bzw. Holzschwellen.
- Ausbau von 3390 m abgängigen Gleisen.
- Sammeln der Altschienen und Altschwellen; brauchbare Altschwellen mit K-Befestigung zum Wiedereinbau sammeln einschließlich des zugehörigen Kleineisens.
- Herstellung des Planums.
- Auslegen und montieren der neuen Oberbaustoffe.
- Herstellen der Schweißungen.
- Neugleis mit den seitlich ausgesetzten Bettungsstoffen (Schotter) verfüllen.
- Lieferung von 1600 t Schotter
- Gleis stopfen und richten einschließlich rund 400 m Gleis vor Bad Bederkesa, das durch unsere ABM-Mitarbeiter mit neuen Schwellen hergerichtet worden

ist.
- Außerdem waren drei kleinere Bahnübergänge herzustellen.
Die Bauaufsicht lag wieder in den bewährten Händen von Konrad Keim und H.-W. Harden. Fast täglich mußte mit den Firmen-Mitarbeitern gesprochen und geplant werden - der Teufel steckte immer im Detail: Wo waren welche Baustoffe zu lagern, wo die Altstoffe zu sammeln, um sie abtransportieren zu können, wo waren Altschwellen und Kleineisen zu sammeln, wie waren unsere ABM-Mitarbeiter sinnvoll mit einzusetzen, wie waren die Bahnübergänge zu gestalten, wie waren Arbeitsabläufe sinnvoll zu koordinieren und, und, und... Wenn es auch manchmal hier und da gehakt hat, so sind wir bisher doch mit dem Verlauf der Arbeiten zufrieden. Mit der Fertigstellung des III. und IV. Bauabschnitts ist Ende November zu rechnen.

- Auf dem Gelände des Bremerhavener Nordhafens fand sich ein alter **Lokomotiv-Wasserkran**, der inzwischen nach Bad Bederkesa gebracht und eingelagert werden konnte. Hersteller ist die Mannheimer Firma Bopp & Reuther.

- 25 "Molli"-Fahrer hatten sich am ersten September-Wochenende zusammengefunden, um an der diesjährigen **Museumsbahn-Exkursion** teilzunehmen. Früh um 6 Uhr ging es am Samstag, dem 4.9., in Bremerhaven mit dem Sielemann-Bus los. Zustieghalte in Bad Bederkesa und Hamburg-Neugraben; um die Mittagszeit Ankunft in Bad Doberan, wo uns unsere Schweriner Freunde - Marlies und Uwe Strohschein - schon am Bahnhof erwarteten. Nach kurzer Mittagspause ging es dann mit dem Molli nach Kühlungsborn, Beeindruckend die Fahrt des langen, dampfgeführten Zuges im Zuckeltempo durch die Straßen Bad Doberans, dann aber, außerhalb des Ortes, stark beschleunigend hinaus in die offene Landschaft Richtung Ostsee. In Kühlungsborn-Ost steigen diejenigen aus der Gruppe, die Ort und Meer erleben möchten, aus; die anderen fahren weiter zur Endstation Kühlungsborn-West, dem Betriebsbahnhof. Das große Empfangsgebäude im 30er- Jahre- Baustil beherbergt im Güterschuppen ein kleines Molli-Museum, das aber nur teilweise Exponate der 900mm-Schmalspurbahn zeigt, ansonsten mit Ausstellungsstücken aus der Welt der "großen" Eisenbahn aufwartet. Gleiches gilt für die Schaustücke in der Außenanlage. Originell ist die Idee, einen alten offenen Vierachser, auf dem Bänke, Tische und Sonnenschirme zum Verweilen bei einem kühlen Bier einladen, an die Rampe des Güterschuppens zu stellen. Die Rückfahrt in frischer Luft auf der Plattform des letzten Wagens mit einem schönen Panoramablick auf die mecklenburgische Ostseelandschaft geht viel zu schnell zu Ende.
Weiterfahrt nach Rostock ins große SAS Radisson Hotel. Quartiermachen, kurz die Füße hochlegen. Dann zum gemeinsamen Abendessen nach Warnemünde. Zunächst noch ein Bummel hinaus auf die Westmole; Dutzende von kunstvollen Drachen stehen über dem Strand - ein wunderschöner Abend.
Am nächsten Morgen geht es mit einem Abstecher zur Insel Poel nach Wismar. Während eine Gruppe an einer Führung durch die alte Hansestadt teilnimmt, fährt die andere weiter nach Grevesmühlen zum Besuch der Klützer Ostsee-Eisenbahn. Diese 15 km lange, 1905 eröffnete und 1995 von der DB AG stillgelegte Strecke ist seit 1997 als Erlebnis- und Ausflugsbahn zwischen Grevesmühlen und Klütz wieder in Betrieb. Ein museales Konzept ist nicht erkennbar, aber die Landschaft ist schön, und die Bahnhofsanlage in Klütz - stark dem


99 2322-8



Links:
- Molli-Lok 99 2322-8 mit Zuggarnitur in Kühlungsborn-West zur Rückfahrt nach Bad Doberan.
- 12 Uhr mittags im Bahnhof Klütz. Der Zug der Klützer Ostsee-Eisenbahn steht abfahrbereit nach Grevesmühlen. Links der im Text erwähnte Lokschuppen.
Fotos (2): Günter Waßmann

Verfall preisgegeben- wäre eine Restaurierung wert. Vor allem die Segmentdrehscheibe am Bahnhofsende zum Umsetzen der Lokomotiven und der einständige Lokschuppen mit integriertem Wasserbehälter sind Sehenswürdigkeiten. Als besondere Serviceleistung befördert die Klützer Ostsee-Eisenbahn unsere Gruppe zurück nach Grevesmühlen - an sich war diese Fahrt im Fahrplan nicht mehr vorgesehen!
Nach der "Wiedervereinigung" mit der Wismarer Gruppe geht es gegen 17 Uhr zurück nach Bremerhaven. Ein schönes, durch das Wetter vergoldetes Wochenende ist zu Ende. Ein Dankeschön an die Organisatoren!

Mitteilungen des Vorstands

Neu im Verein:

Pflegedienst Elger	Ziegeleistraße 1, 27607 Langen
Martin Hellwig	Holßeler Weg 4, 27607 Neuenwalde
Sabine Süberkrüp	Engbütteler Straße 1, 27632 Misselwarden

Für eingegangene Spenden in Höhe von 7.932,50 DM sei allen Beteiligten herzlich gedankt:
Hans Köhler, H.-D. Kahl, Klaus W. Brauer, aktiv-discount, D. König, Lohsen Beerster Automarkt, St. Emich, Dr. Th. Wasielewski, K.H. Cassens, P. Bock, R.Straßenburg.

An Sachspenden gingen bei uns ein:
- div Kleinteile aus dem Betrieb durch Uwe Peters
- div. Schrifttum und Karten durch Günter Niber
- div Feldbahnmaterial, Werkzeuge, Kleinteile, Meßgeräte und Schrifttum durch Wolfgang Rawiel

---

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!

Günter Niber

Befähigung unserer Betriebsbediensteten

An das Können und Wissen von Eisenbahnern werden hohe Anforderungen gestellt. Das ist auch richtig so; erwarten doch alle Reisenden, die sich dem Verkehrsunternehmen Eisenbahn anvertrauen, in erster Linie Sicherheit.
Natürlich hat auch der Gesetzgeber Vorschriften erlassen, in denen die Anforderungen an Eisenbahner geregelt sind. Aufgrund des **Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)** hat der Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates die **Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)** erlassen. Im Abschnitt Personal sind in den Paragraphen

§ 47 Betriebsbeamte
§ 48 Anforderungen an Betriebsbeamte
§ 54 Ausbildung und Prüfung

die gesundheitlichen und geistigen Anforderungen festgelegt. Diese Rechtsverordnungen finden wir wieder in den ***Befähigungsrichtlinien*** der **Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE), Anhang I.**
Hier einige Auszüge aus den Befähigungsrichtlinien der FV-NE:

A. Eigenschaften

Alle Betriebsbediensteten müssen sich gemäß EBO körperlich und geistig für ihren Dienst eignen und insbesondere ausreichendes Seh- und Hörvermögen und – erforderlichenfalls – ausreichende Farbentüchtigkeit besitzen.

Seh-, Hör- und Farbenunterscheidungsvermögen sind mindestens alle fünf Jahre nachzuprüfen.

Die Betriebsbediensteten müssen mindestens 18 Jahre, Triebfahrzeugführer jedoch mindestens 21 Jahre alt sein.

Außerdem müssen sie zuverlässig sein und die Fähigkeiten und Kenntnisse haben, die ihr Dienst erfordert.

Eisenbahnbetriebsbedienstete müssen die deutsche Sprache in dem für ihre jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang beherrschen. Sollen Personen, die nicht Angehörige eines Bahnunternehmens sind, als Eisenbahnbetriebsbedienstete verwendet werden, so müssen sie ebenfalls den Erfordernissen dieser Richtlinien genügen.

B. Kenntnisse und Fertigkeiten

1. Alle Bediensteten müssen mit den örtlichen Verhältnissen ihrer Dienststelle vertraut sein. Triebfahrzeugpersonal und Zugführer müssen außerdem streckenkundig sein.
2. Die Bediensteten müssen ihr Arbeitsgebiet und die dazugehörigen Vorschriften kennen sowie in der Lage sein, eine verständliche Meldung über einen dienstlichen Vorgang zu machen. Ferner müssen sie die Unfallverhütungsvorschriften kennen und wissen, wie sie sich bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen zu verhalten haben.

3. Örtliche Betriebsleiter, Leiter von Dienststellen, Fahrdienstleiter und Zugleiter müssen außer der eingehenden Kenntnis ihres Arbeitsgebietes noch allgemeine Kenntnisse in den übrigen Fachgebieten besitzen. Sie müssen einen dienstlichen Vorgang in verständlicher Form schriftlich darstellen können sowie in der Lage sein, das ihnen unterstellte Personal zu unterweisen und zu beaufsichtigen.

C. Ausbildung

Vor seinem Einsatz ist jeder Bedienstete in einem Vorbereitungsdienst praktisch zu beschäftigen und für den in Aussicht genommenen Dienstposten auszubilden. Die Dauer der vorbereitenden Beschäftigung und der Ausbildung richtet sich nach den betrieblichen Verhältnissen des vorgesehenen Einsatzes. Während der Ausbildung darf der Dienst nur unter verantwortlicher Überwachung durch einen zur selbständigen Wahrnehmung dieses Dienstpostens befähigten Bediensteten ausgeübt werden.

Der Vorbereitungsdienst braucht nicht zusammenhängend abgeleistet zu werden. Die Zeiten früherer Ausbildungen und Tätigkeiten können angerechnet werden.

Der OBI legt fest, welche Voraussetzungen zu erfüllen sind und wie das Vorhandensein der geforderten Kenntnisse und Fertigkeiten nachzuweisen ist.

Als Mindestforderungen gelten:

Fahrdienstleiter, Aufsichtsbediensteter und Zugleiter
Drei Monate Beschäftigung im Betriebsdienst oder im Betriebs- und Verkehrsdienst und sechs Tage Ausbildung als Fahrdienstleiter und Aufsichtsbediensteter oder als Zugleiter und wenn die Befähigung als Rangierleiter, Weichenwärter oder Schrankenwärter erforderlich ist, je einen Tag Ausbildung in diesem Dienstzweig.

Rangierleiter
Zwei Monate Beschäftigung im Betriebsdienst, möglichst als Rangierer, und drei Tage Ausbildung als Rangierleiter.

Rangierer
Zwei Wochen Beschäftigung im Betriebsdienst und zwei Tage Ausbildung als Rangierer.

Schrankenwärter
Zwei Tage Ausbildung als Schrankenwärter.

Zugführer
Drei Monate Beschäftigung im Betriebs- und Verkehrsdienst und zwei Wochen Ausbildung als Zugführer einschließlich des Fahrdienstes auf Betriebsstellen bei Zugleitbetrieb. Für den Einsatz von Triebfahrzeugführern, Bedienern von Kleinlokomotiven und Führern von Nebenfahrzeugen als Zugführer genügt eine Ausbildung von fünf Tagen.

Zugschaffner
Ein Monat Beschäftigung im Betriebs- und Verkehrsdienst und fünf Tage Ausbildung als Schaffner einschließlich der Unterweisung in der Bedienung der

Brems-, Heizungs- und Beleuchtungseinrichtungen und, wo erforderlich, einen Tag als Rangierleiter.

Triebfahrzeugführer
Drei Monate Beschäftigung im Betriebs- und Betriebsmaschinendienst - erforderlichenfalls auch in der Instandhaltung von Fahrzeugen - und zehn Tage Fahrausbildung als Triebfahrzeugführer auf der Triebfahrzeugart (Dampf-, Diesel- oder elektrische Triebfahrzeuge), für die seine Verwendung vorgesehen ist.
Führer von Dampfloks müssen darüber hinaus als Heizer ausgebildet und sollen 45 Tage als solcher gefahren sein.
Soll ein Triebfahrzeugführer auf einer anderen Triebfahrzeuggattung oder Triebfahrzeugbauart (Leistung, Kraftübertragung usw.) eingesetzt werden, so ist er hierfür zusätzlich auszubilden.

Bediener von Kleinlokomotiven, Führer von Nebenfahrzeugen
Nachweis der Befähigung zum Rangierleiter. Zusätzlich sechs Tage Ausbildung als Bediener einer Kleinlokomotive oder Führer eines Nebenfahrzeugs, je nach Fahrzeugbauart, für die seine Verwendung vorgesehen ist.

Nun wird sich der eine oder andere Leser fragen, was das alles mit unserer Museumsbahn zu tun hat? Antwort: sehr viel! Hier sind die gesetzlichen Bestimmungen festgelegt, nach denen wir unseren Fahrbetrieb auszurichten haben. Zur Erinnerung: die Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V. ist eine Nichtbundeseigene Eisenbahn mit allen gesetzlichen Rechten und Pflichten.
Wie setzen wir diese Gesetzesvorschriften um? Im Frühjahr 2000 wird der Vorstand mit einem Arzt die notwendigen Untersuchungen auf gesundheitliche Tauglichkeit vereinbaren und die Untersuchung der betejligten Museumsbahnmitglieder veranlassen.
Den Teil "Ausbildung" haben der OBL und öBL in die Hand genommen. Aus den Anfängen der Ausbildung zum Rangieleiter durch Gert Paech und Günter Niber (1995/96) hat sich die Unterrichtsgruppe gebildet. Unter der Anleitung von Berhard Luther, Kurt Zimmermann und Günter Niber wurden die notwendigen Kenntnisse erarbeitet. Dabei ist anzumerken, daß der Unterricht nur Anleitung und Einführung für das Lernen zu Hause sein kann. Ein intensiver Ausbildungsunterricht, wie er z.B. bei der Deutschen Bahn angeboten wird, kann naturgemäß nicht durchgeführt werden. Wer könnte schon einen Monat lang täglich 8 Stunden zum Unterricht kommen?
Bisher wurden ausgebildet:

Rangierer
Rangierleiter
Bremsbeamte
Zugführer
Zugschaffner
Fahrkartenverkäufer

Hier möchte ich nun auf eine, wenn auch lösbare, Problematik eingehen. Die Befähigungsrichtlinien fordern außer den Ausbildungsstunden auch die Beschäftigung im Betriebsdienst. Für einen Zugführer werden z.B. drei Monate Beschäftigung gefordert. Diese Voraussetzungen bringen derzeit nur Eisenbahner mit. Erst wenn bei uns der Fahrbetrieb läuft, können diese Forderungen von

den Mitgliedern, die schon ausgebildet sind oder sich noch ausbilden lassen möchten, erbracht werden. Zwei Museumsbahner konnten diese Forderungen schon erfüllen: H.-W. Harden und Wolfgang Rawiel haben diesen Teil der Richtlinien beim Einsatz als Arbeitszugführer unter Anleitung von Konrad Keim erfüllt.
Aber nicht nur Ausbildung und vorbereitende Beschäftigung wird gefordert. Auch die Teilnahme am Fortbildungsunterricht (FU) ist Voraussetzung für den Einsatz im Betriebsdienst. Der FU wird von der Unterrichtsgruppe mindestens einmal jährlich angeboten. Behandelt werden aktuelle Neuerungen und Berichtigungen der Vorschriften.
Soweit meine Ausführungen zu den gesetzlichen Grundlagen und zu den Anforderungen an die Betriebsmitarbeiter der Museumsbahn. Diese Theorien sollen uns nicht schrecken. Die Praxis sieht viel lockerer aus. Neben der Erarbeitung des erforderlichen Wissens werden bei den Ausbildungsveranstaltungen Erfahrungen ausgetauscht und Ideen für unseren Fahrbetrieb entwickelt. Es geht immer recht fröhlich zu!
Zur Zeit läuft die Ausbildung zum Wagenprüfer R und G. R steht für Reisezug und G für Güterzug. An dieser Unterrichtsserie nehmen überwiegend Mitglieder der Fahrzeuggruppe teil.
Für alle, die Betriebsdienstaufgaben wahrnehmen wollen, findet in diesem Jahr Fortbildungsunterricht statt mit den Schwerpunkten Neuerungen (Berichtigungen) im Signalbuch und in der Fahrdienstvorschrift sowie Verhalten bei Betriebsunregelmäßigkeiten (Termine siehe bei den einzelnen Veranstaltungen).

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!

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!

Klaus-Jürgen Zarbel

Im Jahre 1990 vorhandene preuß.P8, BR 38[10-40]

Die **Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa e.V.** gab es schon als ich damit begann, eine Liste zu erstellen, aus der hervorgeht, welche Dampflokomotiven im Gründungsjahr noch vorhanden waren. Das Ergebnis ist beachtlich. In meiner Gesamtliste nehmen die 52-er allerdings den größten Platz ein. Was bei der amerikanischen Handelsmarine während des II.Weltkrieges die „Liberty-Schiffe" und „T 2-Tanker" waren, waren bei der Deutschen Reichsbahn die Lokomotiven der Kriegslokbaureihe 52. Die Aufgabenstellung beider Transportmittel war die gleiche – nämlich, Nachschubgüter an die Front zu schaffen. Vorliegende Liste über die P 8 ist ein Auszug aus dieser Gesamtliste. Die aufgelisteten 51 Exemplare der 1990 noch vorhandenen P 8-Maschinen, die ich bis dato in der entsprechenden Literatur und Periodika gefunden und in die Liste aufnehmen konnte, entsprechen zwar nur einem Bruchteil dessen was von diesen Maschinen gebaut worden ist, ist es dennoch erfreulich, daß vier Lokomotiven mehr oder weniger mit dem Darstellungsraum unserer Museumsbahn in Zusammenhang zu bringen sind und als Museumslokomotiven bzw. als Denkmallokomotiven erhalten sind. Es ist nicht auszuschließen, daß, zumindest in Rumänien, noch andere Exemplare erhalten sind, die ich noch nicht erfassen konnte.

Die preußische P 8 war eine der am meisten gebauten Dampflokbaureihen und bildete das Rückrat in der Personenbeförderung, nicht nur in Preußen und verschiedenen anderen deutschen Länderbahnverwaltungen und bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, sondern auch bei ausländischen Bahnverwaltungen. Sie wurde in einer Auflage von 3948 Stück im Zeitraum von 1906 bis Mitte der Dreißiger Jahre von allen deutschen Herstellerfirmen und von zwei rumänischen Werken gebaut. Die P 8 war eine einfache, unkomplizierte und pflegeleichte Maschine und war deshalb beim Personal auch sehr beliebt. Krüppel, die partout keinen Dampf machen wollten, gab es wohl bei jeder anderen Baureihe auch. Wegen des langen Beschaffungszeitraumes blieben Bauartänderungen nicht aus. Am augenfälligsten waren da die Kesselaufbauten (Dome, Speiseventile) oder die verschiedenen Arten

der äußeren Steuerung (Hängeeisen, Kuhnsche Schleife) oder die verschiedenen Arten der Windleitbleche.

Einen großen Aderlaß erlitten die deutschen Staatsbahnen nach dem I. Weltkrieg. Nach den Bestimmungen des Versailler Vertrages mußten zahlreiche Lokomotiven, darunter natürlich auch P 8, an die Siegermächte abgegeben werden.

Eine dieser Maschinen ist z.B. die P 8 **2445 ALTONA**, die nach Belgien abgegeben werden mußte. Folglich erhielt sie keine Reichsbahn-Betriebsnummer nach dem endgültigen Nummernschema von 1925. Während des II. Weltkrieges machte sie als „Leihlok" Dienst in Deutschland und kehrte dann wieder nach Belgien zurück, um nach ihrer Ausmusterung als Exponat ein Eisenbahnmuseum zu bereichern.

Von der Aufführung der durchaus interessanten Lebensläufe der einzelnen Maschinen in diesem Beitrag sehe ich ab, würde es doch den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen. Die bereits erwähnte 2445 ALTONA ist zwar in Bw Wittenberge in Dienst gestellt worden, kann aber rein hypothetisch durchaus vor der Abgabe an Belgien im **Bw Harburg Hbf, Bw Cuxhaven, Bw Lüneburg** oder anderen Bw der Direktion Altona Dienst verrichtet haben. Die **38 1444** ist eine alte Hannoveranerin, die im Bw Minden ihren Dienst aufnahm, in unserem Bereich im **Bw Celle** tätig war, später an die BD Hamburg weitergereicht wurde und dort im Bw Flensburg ausgemustert wurde.

Bei der **38 2884** handelt es sich um eine Flüchtlingslok aus dem Osten. Sie kam nach dem Kriege in den Bereich der späteren BD Hamburg, wo sie im Bw Husum tätig war. Dann wurde sie an die BD Hannover, wo sie u. a. in mehreren Bw unseres Darstellungsraumes, nämlich **Bw Lüneburg, Bw Celle, Bw Soltau (Han.), Bw Uelzen**, zu Hause war, abkommandiert. Im **Bw Bremerhaven-Lehe** wurde sie von der Ausbesserung zurückgestellt und im Bw Hannover Hgbf ausgemustert. Sie war die letzte P 8 der BD Hannover und ist heute Ausstellungsstück des Verkehrsmuseums Nürnberg. Einen Weg von Nord nach Süd vollbrachte **38 3650**, die im **Bw Harburg Hbf** in

38 2864

Links: 38 2884 am 21.6.67 im Bf. Cuxhaven
Foto: K.D.Hensel

Dienst gestellt wurde. Sie war einige Zeit in der BD Köln tätig, bevor sie in der BD Nürnberg beheimatet wurde. Ihr letztes Tätigkeitsfeld war die BD Stuttgart, wo sie Bw Tübingen ausgemustert wurde. Sie ist jetzt vor einem Supermarkt in Böblingen als Denkmallok zu bewundern - wenn noch etwas von ihr übrig ist.

Die Betriebsnummer ist die individuelle Bezeichnung einer Maschine an Stelle eines Namens (in frühen Länderbahnzeiten hatten die Lokomotiven Namen). Das preußische Bezeichnungssystem war kompliziert und zum Schluß in den Nummernreihen auch nicht mehr ausreichend. Deswegen fungierten die Direktionen Hannover und Elberfeld als Gattungsbezirke für die P 8 ab Beschaffungsjahr ca. 1921.

Weil es bei Preußens 21 Direktionen gab, konnte es rein theoretisch in Berlin vorkommen, daß gleichzeitig sechsmal die **2401** (Königliche Eisenbahndirektion ALTONA, BERLIN, HALLE, HANNOVER, OSTEN, STETTIN) auftraten. Die P 8 wurde in jeder Direktion ab dieser Nummer eingereiht. Aus der Ferne war der in 25 mm hohen Buchstaben geschriebene Direktionsname kaum zu lesen. Obwohl die Deutsche Reichbahn schon bestand, wurden die Lokomotiven noch bis 1923 mit preußischer Betriebsnummern geliefert, wenn sie auch zuletzt nur noch mit Farbe aufgebracht waren. Nach dem vorläufigen Umzeichnungsplan von 1923 sollte unsere P 8 als Baureihe 16 eingereiht werden. Die Lokomotiven 38 4026 bis 38 4030 sind tatsächlich als *16 2996* bis *16 3000* abgeliefert worden, die nachfolgenden bis 38 4051 sind aber schon mit ihren endgültigen Betriebsummern von den Werken geliefert worden.

Zwei Betriebsnummernschilder, ein und dieselbe Lok – die dazugehörige Maschine **38 2872** war insgesamt 19 Jahre in unserem Darstellungsraum, nämlich im **Bw Bremen Hbf** und im **Bw Bremerhaven-Lehe** stationiert und ist leider nicht erhalten geblieben. Sie wurde im Jahre 1963 im **Bw Bremerhaven-Lehe** ausgemustert und hat das neue DB-Bezeichnungssystem von 1968 nicht mehr

2561
HANNOVER
38 28 72

erlebt. Auf dem Schild wäre dann zu lesen gewesen: **038 872-8**. Das Foto zeigt zum Vergleich ein preußisches und ein Schild, wie sie bei der Deutschen Bundesbahn üblich waren. Bei der frühen Deutschen Reichsbahn bestanden die Loknummernschilder aus Messingguß bzw. aus Schildern mit genieteten breiten Messingziffern analog der Ziffern auf dem preußischen Schild, die sie aber in der Kriegszeit verloren, weil das Material anderweitig dringender benötigt wurde. Dann gab es eine lange Zeit nur aufgemalte Loknummern.

Für Berichtigungen und Ergänzungen wäre ich allen Lesern unserer „Mitteilungen" sehr dankbar, denn wie zu sehen ist, sind nicht alle Zeilen und Spalten komplett beschriftet.

Liste der 1990 vorhandenen P8-Lokomotiven

Legende:

Spalte 1: Länder- oder Privatbahnbezeichnung
Betriebsnummer
Bahnverwaltung

Spalte 2: Betriebsnummer nach dem endgültigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von **1925**

Spalte 3: Hersteller
Baujahr
Fabriknummer

Spalte 4: Achsformel
Gattungsbezeichnung

Spalte 5: Betriebsnummer nach 1945
Bahnverwaltung

Spalte 6: erste Direktion
erste Dienststelle
letzte Direktion
letzte Dienststelle

Spalte 7: Datum z-Stellung (von der Ausbesserung zurückgestellt)
Datum Ausmusterung (+)
Verschrottung (#)
provisorische mobile Heizanlage (PmH)
Dampfspender (Dsp)
Heizlok (Hzl)

Spalte 8: Bemerkungen
derzeitiger Eigentümer
derzeitige Betriebsnummer
offizielle Betriebsnummer DBAG

P 8 „2421 FRANKFURT" K.P.E.V.	38 1182	BMAG 1910 4.485 P 35.17	2'C h2 38 1182-5 DR		KED Frankfurt Bw Frankfurt/M 1 Rbd Erfurt Bw Arnstadt		**DBAG**, Bh Arnstadt; Hängeeisensteuerung **088 385-0 betriebsfähig 38 1182**
P 8 „2412 HANNOVER" K.P.E.V.	38 1444	Linke 1912 963 P 35.17	2'C h2 DB		KED Hannover Bw Minden BD Hamburg Bw Flensburg	 +240461	200848-140454: Bw Celle Hängeeisensteuerung 210454-060554: Bw Celle „2412 HANNOVER" anachronistisches Exponat im Werkmuseum Linke-Hoffmann-Busch, Salzgitter
P 8 „2479 ERFURT" K.P.E.V.	38 1635	Henschel 1914 12.645 P 35.17	2'C h2 DR		KED Erfurt Bw Saalfeld Rbd Erfurt Bw Weimar	 + 1971 # 1991	HzL VEB Baureparatur Weimar Bw Est Weimar
P 8 „2425 ALTONA" K.P.E.V.	38 1698	Borsig 1915 9.076 P 35.17	2'C h2 Ok 1-122 PKP		KED Altona Bw Kiel		1990: in Polen vorhanden HzL in Swiecie / Polen
P 8 „2459 KÖNIGSBERG" K.P.E.V.	38 1772	Schichau 1916 2.275 P 35.17	2'C h2 038 772-0 DB		KED Königsberg Bw Königsberg (Pr.) BD Stuttgart Bw Rottweil	 z 011075	letzte P 8 der DB **betriebsfähig 38 1772** Eisenbahntradition Greven
P 8 „2468 STETTIN" K.P.E.V.	38 1932	BMAG 1916 5.894 P 35.17	2'C h2 Ok 1-188 PKP		KED Stettin Bw Stralsund		1990: in Polen vorhanden Schrottplatz Zebiec / Polen
P 8 2445 ALTONA K.P.E.V.		Henschel 1916 13.855 P 35.17	2'C h2 6445 64.045 SNCB		KED Altona Bw Wittenberge Bw Tournai		28.11.40: „Leih"-Lok im Bw Neuß **6445** Dampflokmuseum Leuven / Belgien
P 8 „2431 POSEN" K.P.E.V.	38 2155	BMAG 1917 6.388 P 35.17	2'C h2 Ok 1-359 PKP		KED Osten Bw Frankfurt (O) Pbf		 **betriebsfähig Ok 1-359** Museum Wolistein / Polen
P 8 „2553 ERFURT" K.P.E.V.	38 2267	Henschel 1918 16.695 P 35.17	2'C h2 38 2267-3 DR		KED Erfurt Bw Erfurt P Rbd Erfurt Bw Gotha	 PmH ....86-....67	 **betriebsfähig 38 2267** Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Bochum-Dahlhausen
P 8 „2535 ELBERFELD" P.St.E.V.	38 2383	Henschel 1919 16.539 P 35.17	2'C h2 038 382-8 DB		ED Halle Bw Cottbus BD Stuttgart Bw Rottweil	 z 290474	 Deutsches Dampflokmuseum, Neuenmarkt-Wirsberg

P 8 „2465 BROMBERG" „2465 OSTEN" P.St.E.V.	38 2402	BMAG 1919 6.947	2'C h2 P 35.17	 Ok 1-196 PKP	ED Bromberg > ED Stettin Bw Stralsund Bw Meseritz	 +130280	 Standort Meseritz, vorgesehen für Eisenbahnmuseum Warschau / Polen
P 8 „2441 DANZIG" P.St.E.V.	38 2425	Schichau 1919 2.739	2'C h2 P 35.17	 Ok 1-296 PKP	ED Danzig Bw Stolp + 1980	 **als Schrotthaufen ausgestellt Ok 1 - 296** Museum für Verkehr und Technik, Berlin
P 8 „2455 POSEN" „2600 BRESLAU" P.St.E.V.	38 2460	Linke 1919 1.804	2'C h2 P 35.17	 230.094 CFR	ED Breslau Bw Glatz	 23.07.26: Verkauf von DRG an CFR 1999: Standort AW Cluj / Rumänien
P 8 „2513 HALLE" P.St.E.V.	38 2470	Linke 1919 1.814	2'C h2 P 35.17	 Ok 1-370 PKP	ED Halle Bw Elsterwerda	 1990: In Polen vorhanden Schrottplatz Zebiec / Polen
P 8 „2556 ERFURT" P.St.E.V.	38 2498	Linke 1919 1.842	2'C h2 P 35.17	 Ok 1-372 PKP	ED Erfurt Bw Weißenfels	 1990: In Polen vorhanden Schrottplatz Zebiec / Polen
P 8 „2564 ERFURT" P.St.E.V.	38 2556	BMAG 1919 6.975	2'C h2 P 35.17	 230.098 CFR	ED Erfurt Bw Meiningen Depot Lasi	 23.07.26: Verkauf von DRG an CFR **betriebsfähig 230.098** für Sonderfahrten der CFR; Depot Lasi / Rumänien
P 8 „2517 STETTIN" P.St.E.V.	38 2884	Vulcan 1920 3.641	2'C h2 P 35.17	 038 884-3 DB	RBD Stettin Bw Belgard BD Hannover Bw Bremerhaven-Lehe	 +120368	Verkehrsmuseum Nürnberg; 220853-220456; Bw Lüneburg 230456-190657; Bw Celle **38 2884** 040559-300960; Bw Soltau (Han) 011060-200666; Bw Uelzen letzte P 8 BD Hannover; 210666-130767; Bw Bremerhaven-Lehe
P8 „2406 BERLIN" P.St.E.V.	38 2923	Vulcan 1921 3.680	2'C h2 P 35.17	 230.102 CFR	RBD Berlin Bw Berlin Anhalter Bf	 +120368	23.07.26: Verkauf von DRG an CFR 1990: abgestellt in Oradea / Rumänien
P 8 „2586 HALLE" P.St.E.V.	38 3180	Linke 1921 2.257	2'C h2 P 35.17	 230.105 CFR	RBD Breslau Bw Breslau Hbf + 1980	 23.07.26: Verkauf von DRG an CFR 1999: Standort AW Cluj / Rumänien
P 8 „2580 HANNOVER" P.St.E.V.		Linke 1921 2.269	2'C h2 P 35.17	 Ok 1-322 PKP	RBD Hannover Bw Hainholz	 **betriebsfähig Ok 1-322** Dampflokmuseum Choszcno (Arnswalde) / Polen

Preuß. P 8 **230.013** CFR		Henschel 1921	2'C h2 P 35.17	230.013 CFR			1990: abgestellt in Petrosani / Rumänien
Preuß. P 8 **230.032** CFR		Henschel 1921	2'C h2 P 35.17	230.032 CFR			1990: abgestellt in Simeria / Rumänien
P 8 „2580 ELBERFELD" P.St.E.V.	38 3199	Linke 1921 2.276	2'C h2 P 35.17	230.106 CFR	RBD Breslau Bw Breslau Hbf		23.07.26: Verkauf von DRG an CFR **betriebsfähig 38 3199** 1999: Rückkehr nach Deutschland Süddeutsches Eisenbahnmuseum Heilbronn e.V.
P 8 „2619 ELBERFELD" P.St.E.V.	38 3267	Henschel 1921 18.371	2'C h2 P 35.17	Ok 1-325 PKP	RBD Cassel Bw Göttingen P Bw Jaworzyna Slaska		**Ok 1- 325** Ausstellungsstück
P 8 „2624 ELBERFELD" GD Baden	38 3272	Henschel 1921 18.376	2'C h2 P 35.17	Ok 1-258 PKP	RBD Karlsruhe Bw Offenburg		1990: in Polen vorhanden Jelon bei Ostroleka / Polen
P 8 „3034 ELBERFELD" P.St.E.V.	38 3587	Schichau 1921 2.925	2'C h2 P 35.17	Ok 1-266 PKP	RBD Frankfurt Bw Frankfurt (M) 3		**Ok 1-266** Denkmal in Ostroleka / Polen
Preuß. P 8 **230.068** CFR		BMAG, Henschel oder HANOMAG 1921	2'C h2 P 35.17	230.068 CFR			Abgabe an CFR wahrscheinlich gem. Versailler Vertrag , Baujahr 1921 Direktlieferung ab Werk an CFR 1999: Standort AW Cluj / Rumänien
Preuß. P 8 **230.091** CFR		BMAG, Henschel o. HANOMAG 1921	2'C h2 P 35.17	230.091 CFR			1990: abgestellt in Oradea / Rumänien
P 8 „3097 ELBERFELD" P.St.E.V.	38 3650	AEG 1922 2.311	2'C h2 P 35.17	038 650-8 DB	RBD Altona Bw Harburg Hbf BD Stuttgart Bw Tübingen	z 140572	000022-000036: Bw Harburg Hbf **038 650-8** Denkmal Fa Multicenter, Böblingen
P 8 „2591 HANNOVER" P.St.E.V.	38 3711	Hohenzollern 1922 4.256	2'C h2 P 35.17	038 711-8 DB	RBD Mainz Bw Bingerbrück BD Stuttgart Bw Rottweil	z 200274	Denkmal Fa.Wohnpark Hesse, Beerenbostel

P 8 „2676 HANNOVER" P.St.E.V.	38 3999	Schichau 1923 2.998	2'C h2 P 35.17	 230.111 CFR	RBD Nürnberg Bw Hof		23.07.26: Verkauf von DRG an CFR 1999: Standort AW Cluj / Rumänien
Preuß. P 8 (Nachbau) 38 4050 DRG	38 4050	AEG 1924 2.773	2'C h2 P 35.17	 Ok 1-268 PKP	RBD Dresden Bw Reichenbach (Vogtl.)		1990: in Polen vorhanden, Schrottplatz Zeblec / Polen
Preuß. P 8 (Nachbau) **230.142** CFR		Malaxa 1932	2'C h2 P 35.17	 230.142 CFR	 Depot Arad		Für Sonderfahrten der rumänischen Staatsbahn **betriebsfähig 230.142**
Preuß. P 8 (Nachbau) **230 145** CFR		Malaxa 1932	2'C h2 P 35.17	 230.145 CFR			 1990: abgestellt in Oradea / Rumänien
Preuß. P 8 (Nachbau) **230.150** CFR		Resita 1932	2'C h2 P 35.17	 230.150 CFR			 1990: abgestellt in Simeria / Rumänien
Preuß. P 8 (Nachbau) **230.157** CFR		Resita 1932	2'C h2 P 35.17	 230.157 CFR			 1990: abgestellt in Oradea / Rumänien
Preuß. P 8 (Nachbau) **230.161** CFR		Resita 1932 188	2'C h2 P 35.17	 230.161 CFR			 1990: abgestellt in Medgidia / Rumänien
Preuß. P8 (Nachbau) **230.163** CFR		Resita 1932 190	2'C h2 P 35.17	 230.163 CFR			 Eisenbahnmuseum Resita, Rumänien
Preuß. P 8 (Nachbau) **230.174** CFR		Resita 1932	2'C h2 P 35.17	 230.174 CFR			 1990: abgestellt in Oradea / Rumänien
Preuß. P 8 (Nachbau) **230.187** CFR		Resita 1932	2'C h2 P 35.17	 230.187 CFR			 1990: abgestellt in Petrosani / Rumänien

Preuß. P 8 (Nachbau) **230.192** CFR		Resita 1932 	2'C h2 P 35.17	 230.192 CFR			1990: abgestellt in Simeria / Rumänien
Preuß. P 8 (Nachbau) **230.213** CFR		Resita 1932 	2'C h2 P 35.17	 230.213 CFR			1990: abgestellt in Siblu / Rumänien
Preuß. P 8 (Nachbau) **230.214** CFR		Resita 1933 	2'C h2 P 35.17	 230.214 CFR	 Depot Cluj		Für Sonderfahrten der rumänischen Staatsbahn **betriebsfähig 230.214**
Preuß. P 8 (Nachbau) **230.224** CFR		Resita 1933 231 	2'C h2 P 35.17	 230.224 CFR	 Depot Siblu		Für Sonderfahrten der rumänischen Staatsbahn **betriebsfähig 230.224**
Preuß. P 8 (Nachbau) **230.231** CFR		Resita 1933 	2'C h2 P 35.17	 230.231 CFR			1990: abgestellt in Viseu de Jos / Rumänien
Preuß. P 8 (Nachbau) **230.289** CFR		Malaxa 1939 	2'C h2 P 35.17	 230.289 CFR			1990: abgestellt in Petrosani / Rumänien
Preuß. P 8 (Nachbau) **230.299** CFR		Resita 1935 314 	2'C h2 P 35.17	 230.299 CFR	 Depot Dej		Für Sonderfahrten der rumänischen Staatsbahn **betriebsfähig 230.299** 1999: *dampft durch die Fernsehreklame für eine Kultursendung*
Preuß. P 8 (Nachbau) **230.320** CFR		Malaxa 1939 	2'C h2 P 35.17	 230.320 CFR			1990: abgestellt in Oradea / Rumänien
Preuß P 8 (Nachbau) **230.501** CFR		1936 	2'C h2 P 35.17	 230.501 CFR			1990: abgestellt in Oradea / Rumänien
Preuß. P 8 (Nachbau) **230.502** CFR		1936 	2'C h2 P 35.17	 230.502 CFR			1990: abgestellt in Oradea / Rumänien

Preuß. P 8 (Nachbau) 230.514 CFR		1937	2'C h2 P 35.17	230.514 CFR	

	1990: abgestellt in Viseu de Jos / Rumänien

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

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

Aus unserem Archiv

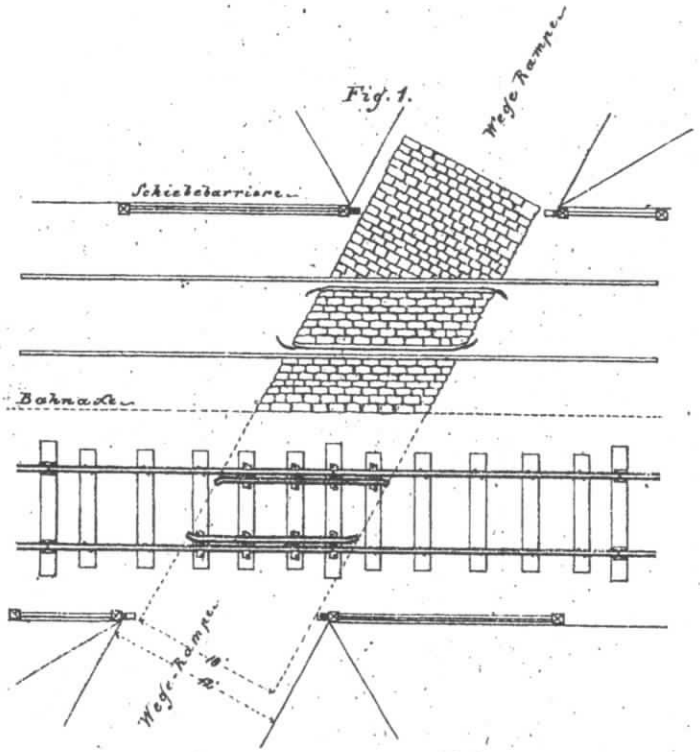
Eisenbahn-Bau im Königreich Hannover vor 140 Jahren

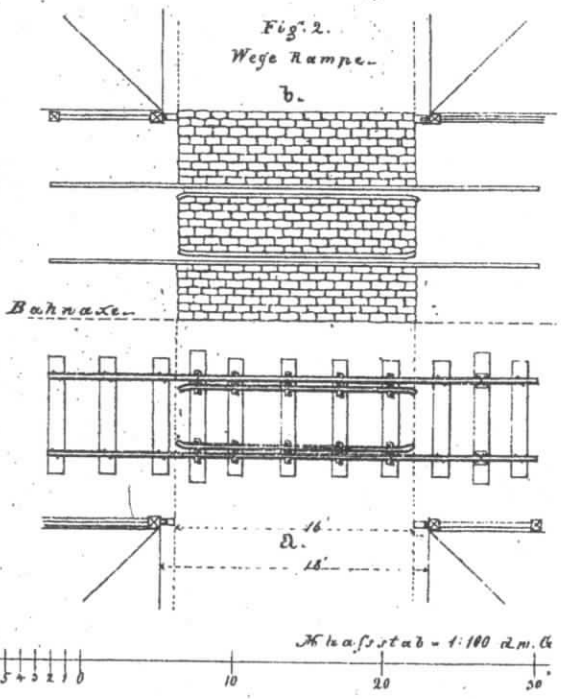
2. Teil: Wegeübergänge sowie Schiebe- und Schlagbarrieren

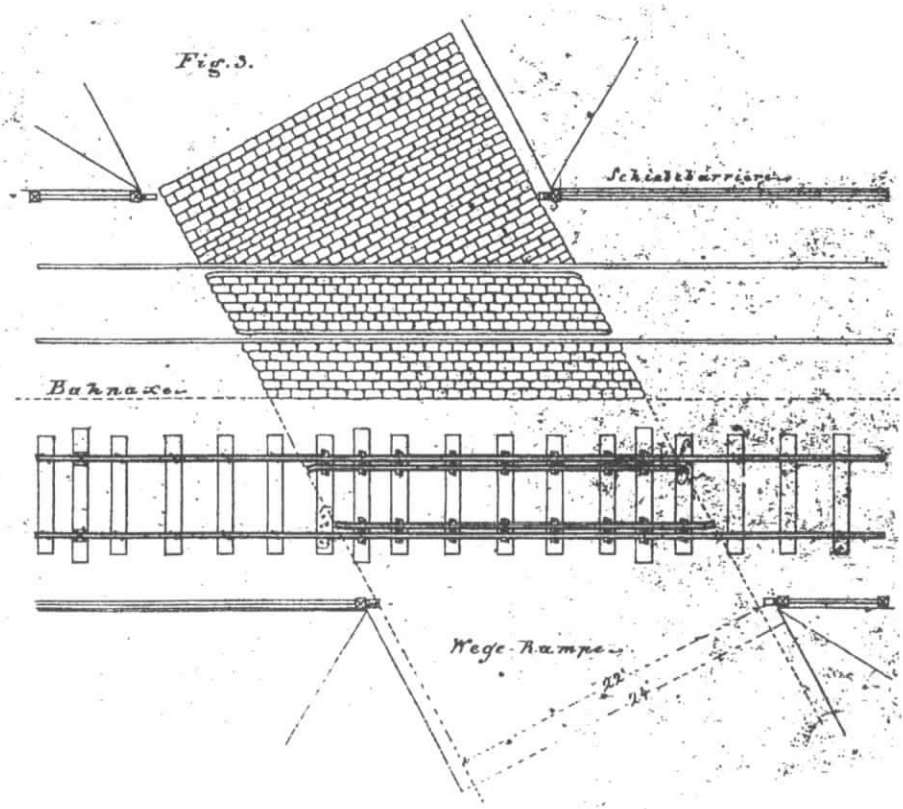
Nachdem im letzten Heft der "Mitteilungen" der allgemeine Bahnbau ("Construction des Oberbaus...") mit Gerätschaften und Abteilungszeichen dargestellt wurde, geht es diesmal um Wegeüberführungen (Bahnübergänge) sowie Schiebe- und Schlagbarrieren (Schranken) zur Sicherung des Verkehrs, wie sie in den "Zeichnungs-Anlagen zur Dienstanweisung für den einen Bau leitenden Ingenieur vom 1. September 1859" gezeigt werden.

Wegeüberführung

Grundrisse.







Die Figuren 1 und 2 vom Anlage-Blatt 4 **"Wegeüberführungen"** zeigen eine schräge und eine rechtwinklige Überführung am Beispiel einer zweigleisigen Strecke. Gepflastert ist nur der unmittelbare Gleisbereich mit großen Steinquadern, während die Wege unbefestigt sind. Zur Herstellung der Spurrillen im Übergangsbereich werden normale Schienen verwendet, die an den Enden nach innen gebogen sind, um ein Anlaufen der Fahrzeug-Spurkränze zu vermeiden.

Wegeüberführungen.

Fig. 1. Querdurchschnitt für Haupt-Wege.

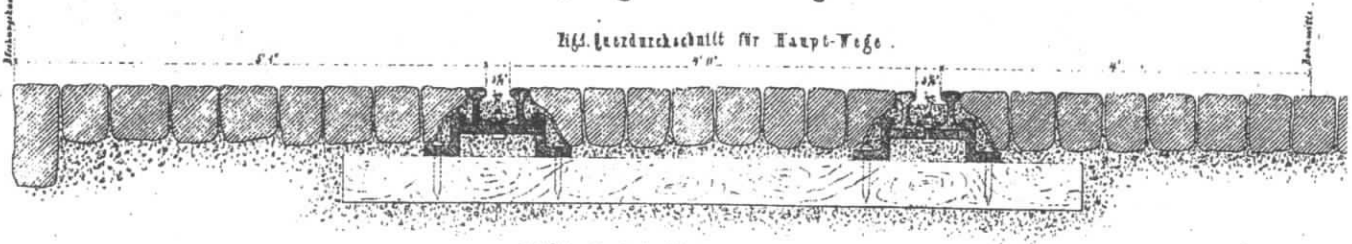
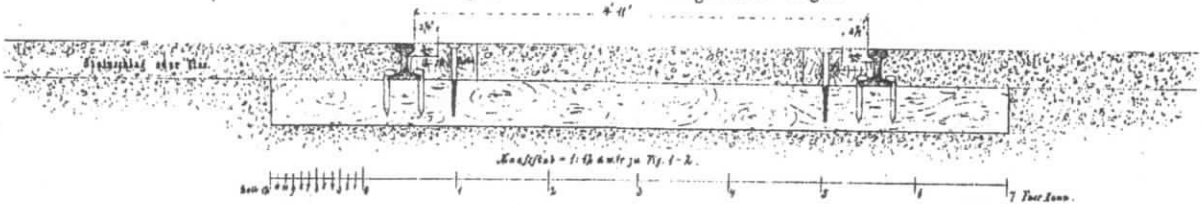


Fig. 2. Querdurchschnitt für untergeordnete Wege.



Stahl für die Schienenstösse.

Fig. 3. Endansicht von A.

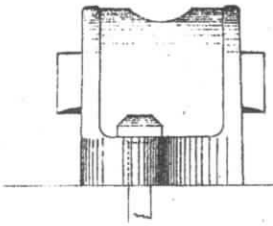


Fig. 4. Durchschnitt nach a-b

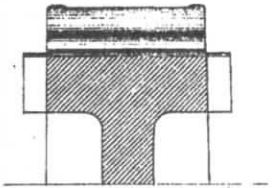


Fig. 5. Grundriss.

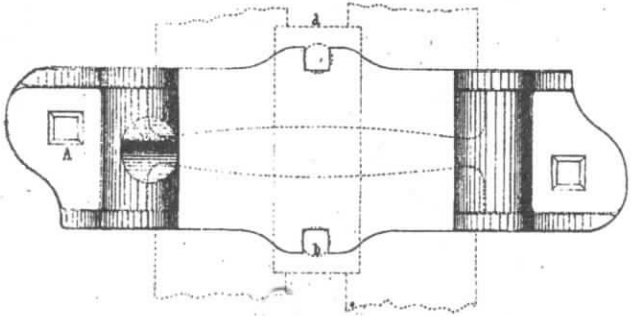
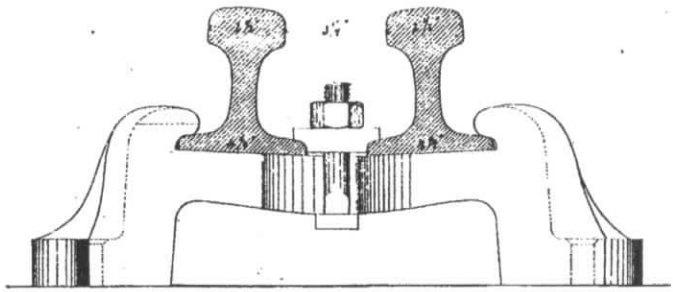


Fig. 6.
Seitenansicht des Stuhles.



In der Zeichnungs-Anlage Blatt 5 werden in den Figuren 3-6 die Stühle zur Aufnahme der Schienen an Bahnübergängen gezeigt, hier als Beispiel die Stühle für Schienenstöße (die Stühle für "Mittelschwellen" sind etwas schmaler und hier nicht dargestellt).

Der Einbau der Stühle und Schienen im Bahnübergangsbereich ist in Figur 1 von Blatt 5 - Querschnitt für Hauptbahnen - gut zu erkennen. Bei untergeordneten Wegen wählt man zur Herstellung der Spurrillen ausgeklinkte Holzschwellen, so wie es auch heute noch ausgeführt wird.

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

Construction der Schiebebarrieren.

Fig. 1.

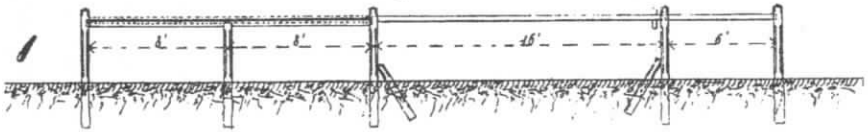


Fig. 2.

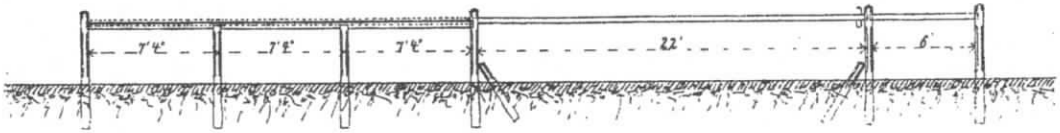


Fig. 3.

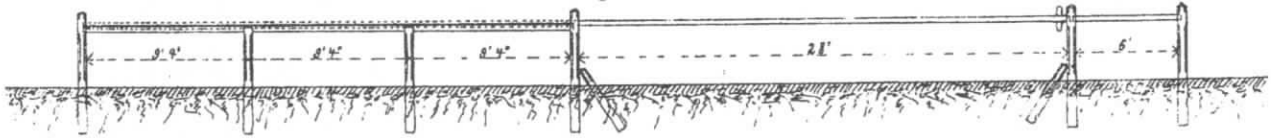
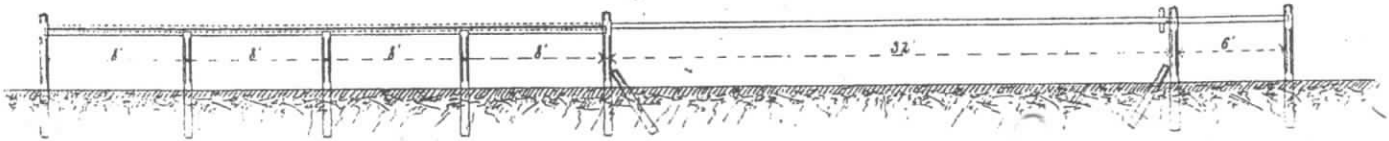


Fig. 4.



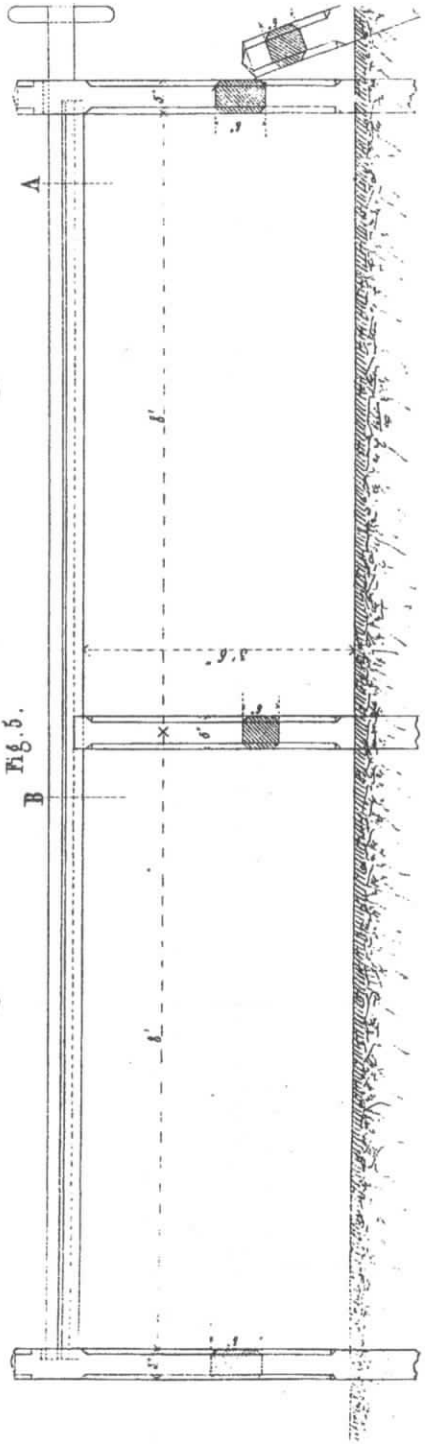
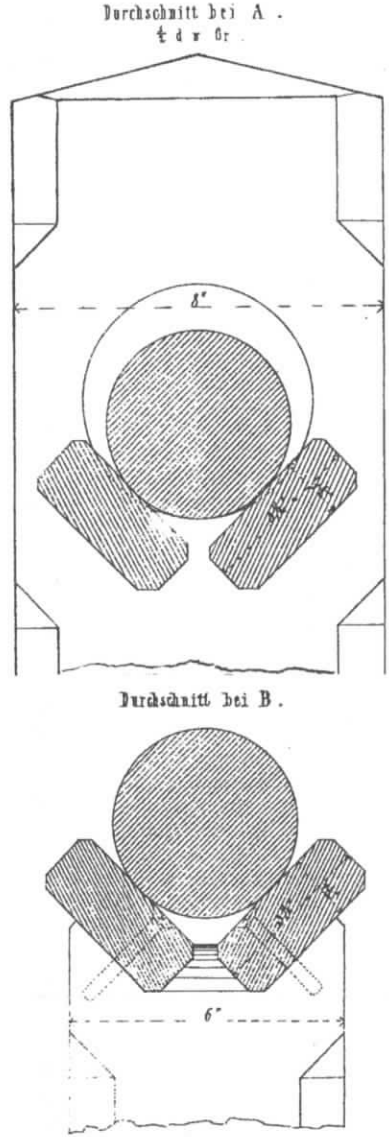


Fig. 5.



Das Anlage-Blatt 6 beschäftigt sich mit der **Construktion der Schiebebarriere**. Schiebebarrieren sind von Hand zu öffnende und zu schließende hölzerne Bäume, die konisch geformt sind und in einer aus zwei Brettern gebildeten, unten offenen Rinne laufen. In Ruhestellung liegen sie komplett in dieser Rinne.

Schlagbarriere
mit Läute-Vorrichtung.

Fig. 1.

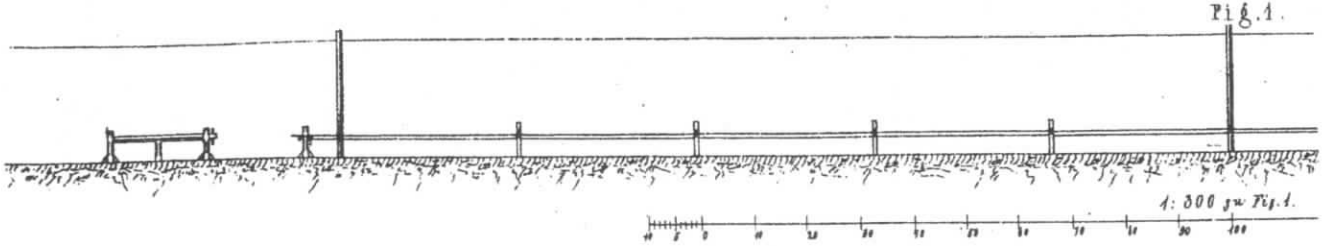
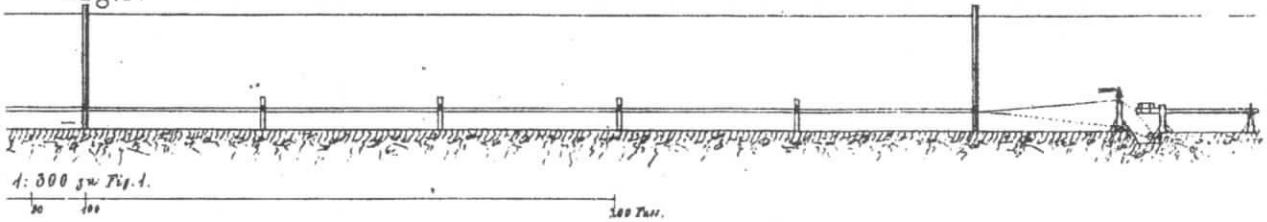


Fig. 1.



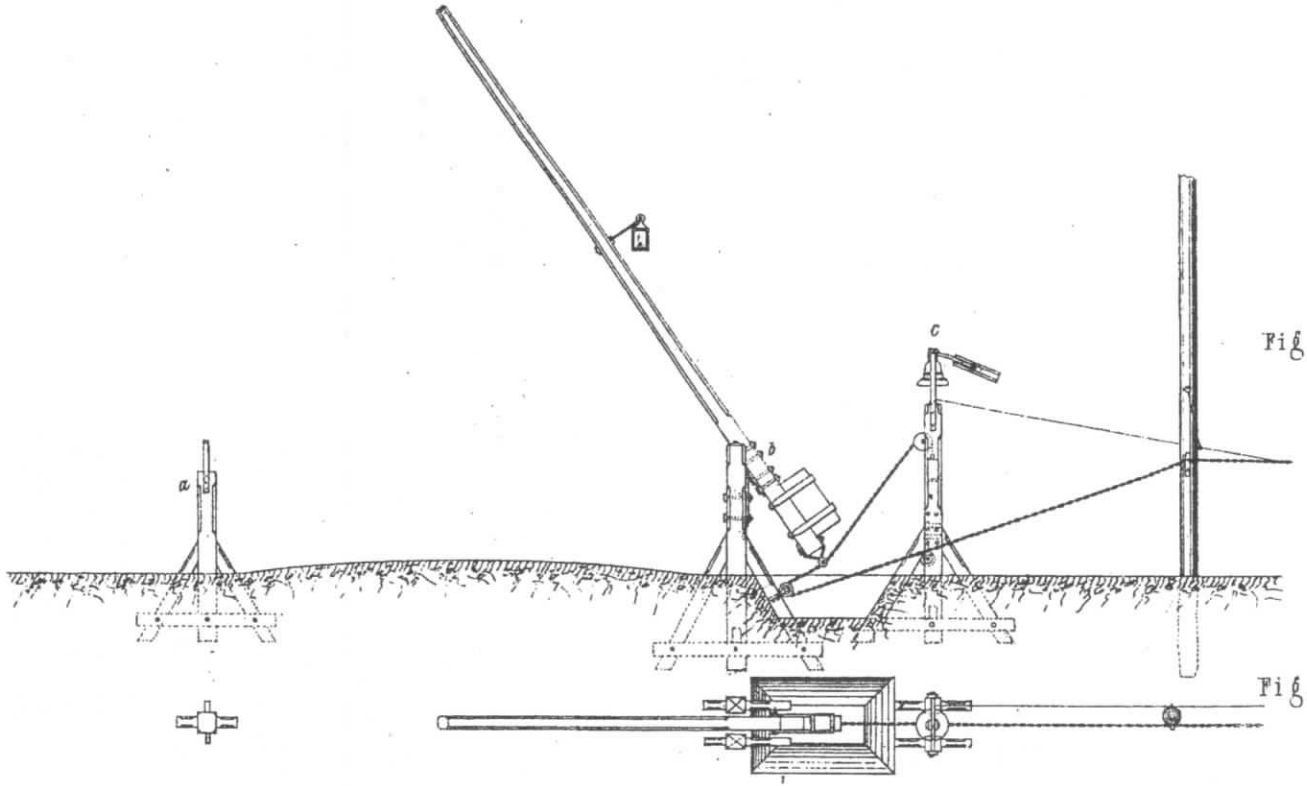
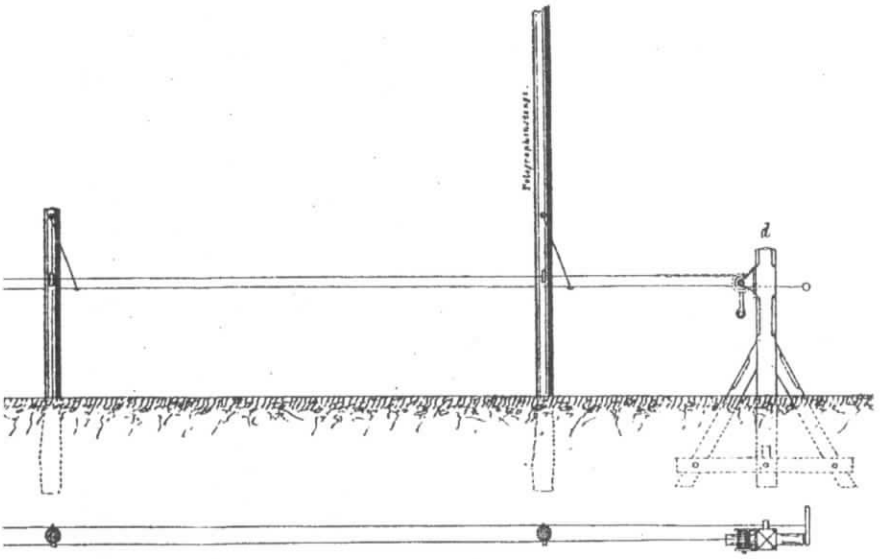
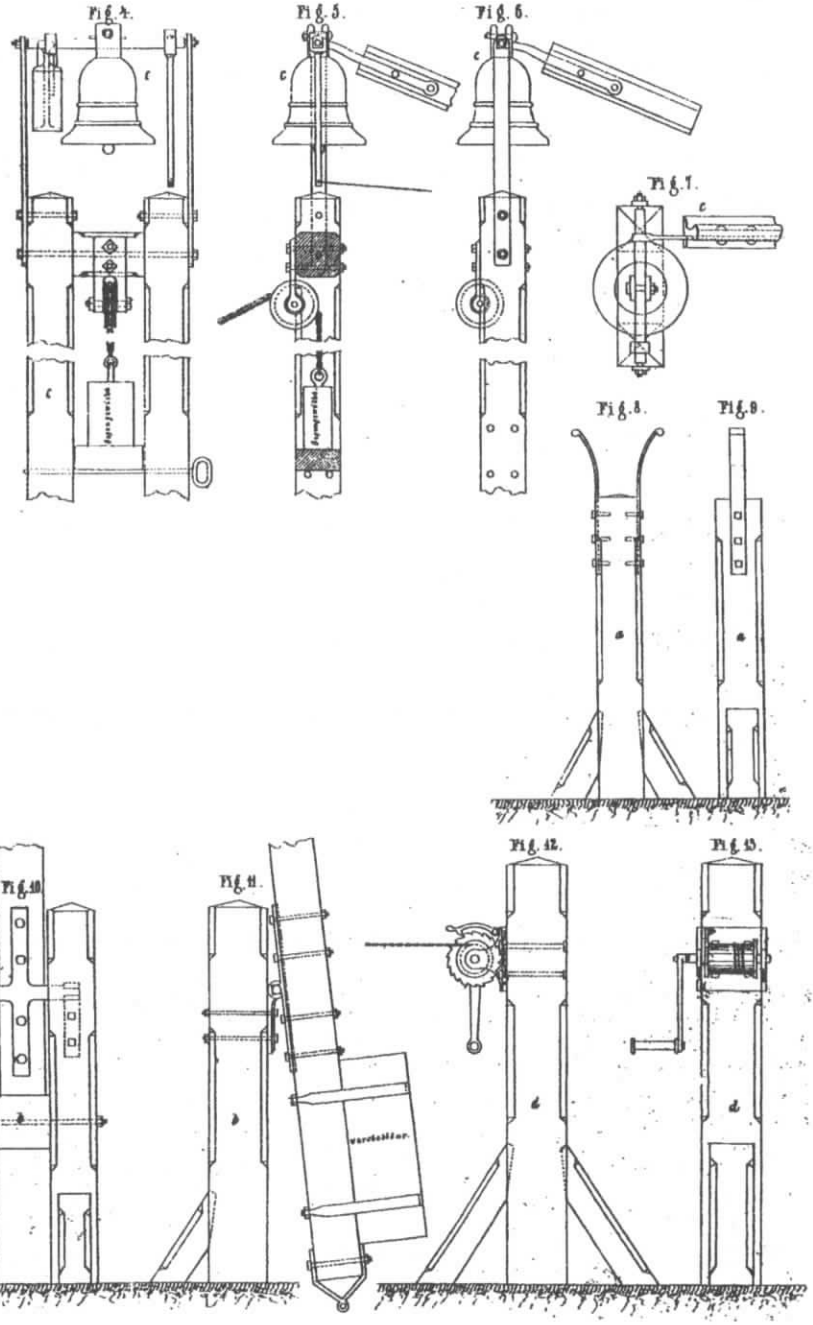


Fig. 2.

Fig. 3.



In Anlage-Blatt 6a wird die **Schlagbarriere mit Läute-Vorrichtung** dargestellt. Während die Schiebebarriere den Bediener vor Ort erfordert, ist die Schlagbarriere eine ferngesteuerte Anlage.
Die Bedienung des Schlagbaums erfolgt über eine Kette, die der Glocke über einen Drahtzug. Beide - Kette und Drahtzug - laufen über entsprechende Vorrichtungen an Holzpfählen, die in der Flucht der Telegraphenmasten stehen, die ihrerseits ebenfalls Haltevorrichtungen für Kette und Drahtzugleitung aufweisen.
Der hölzerne Schrankenbaum steht in Ruhestellung schräg. Er trägt in der Mitte eine bewegliche Laterne und am Schrankenbock ein verstellbares Gegengewicht. Von dort führt die Kette über eine Rolle weiter zu einem senkrecht in einem zweiten Bock geführten Gewicht, das offenbar dem Zweck dient, beim Reißen der Bedienungskette den Schlagbaum in die geschlossene Stellung zu bewegen. Der zweite Bock trägt an seiner Spitze die Warnglocke. Die Figuren 4-13 zeigen Einzelheiten der Anlage.


Fig. 4.
Fig. 5.
Fig. 6.
Fig. 7.
Fig. 8.
Fig. 9.
Fig. 10.
Fig. 11.
Fig. 12.
Fig. 13.

Wesermünde-Brhv — Cuxhaven — Hamburg

							W			
Weserm.-Brhv.	ab	6.06	8.36	10 56	12.46	15.00	17.13	18.42	21.10	23.26
Weserm.-Lehe		6.13	8.44	11 03	12.54	15.07	17.21	18.49	21.18	23.33
Speckenbütt.		6.18	8.49	|	12.59	15.12	17.27	18.54	21.23	23.38
Imsum . . .		6.25	8.56	|	13.06	15.19	17.36	19.01	21.30	23.45
Wremen . .		6.31	9.03	|	13.12	15.25	17.45	19.07	21.37	23.51
Mulsum . .		6.36	9.09	|	13.18	|	17.51	19.13	21.42	27 [illegible]
Dorum . . .		6.42	9.16	11 25	13.24	15.38	17.58	19.18	21.49	0.01
Cappel-Midl.		6.50	9.23	|	13.31	|	18.06	19.25	21.56	0.08
Spieka . . .		6.57	9.29	|	13.37	|	18.12	19.31	22.01	0.14
Nordholz . .		7.04	9.35	11.40	13.42	15.54	18.18	19.39	22.07	0.19
Altenwalde		7.14	9.45	|	13.53	|	18.28	19.48	22.18	0.29
Cuxhaven . .	an	7.23	9 54	11 58	14.01	16.11	18.37	19.57	22.26	0.38

			E		W	SE		E	S
Cuxhaven .	ab	8.18	12 04	12.41	14.15	16.18	16 55	19.33	20.16	22.37
Stade . . .	ab	9.37	13.48	13.35	15.53	17 20	17.47	21.14	21.07	23 54
Hamburg-Hptb.	an	11.00	15.18	14.32	17.19	18.27	18.49	22 49	22.05	an

Hamburg — Cuxhaven — Wesermünde-Brhv.

				W	E				E	
Hamburg-Hptb.	ab			—	8.45	7.57	12.04	14.18	16.50	18.22
Stade . . .	ab			5.58	9.43	9.48	13.40	15.52	17.48	19.48
Cuxhaven .	an			7.21	10.35	11.03	14.55	17.13	18.37	21.04

		W								
Cuxhaven . .	ab	4.55	6.02	8.30	10.48	12.43	15.02	17.18	19.20	21.[illegible]
Altenwalde .		5.04	6.11	8.43	|	12.52	|	17.28	19.29	21.21
Nordholz .		5.13	6.21	8.53	11.07	13.02	15.19	17.38	19.39	21.30
Spieka . . .		5.18	6.26	8.59	|	13.07	|	17.44	19.45	21.35
Cappel-Midl.		5.24	6.31	9.06	|	13.13	|	17.51	19.51	21.41
Dorum . .		5.33	6.41	9.15	11.24	13.23	15 37	18.00	19.59	21.49
Mulsum . .		5.38	6.46	9.21	|	13.28	|	18.06	20.05	21.55
Wremen . .		5.44	6.53	9.26	|	13.33	15 46	18.12	20.11	22.00
Imsum . .		5.51	6.59	9.33	|	13.40	|	18.19	20.18	22.07
Speckenbütt.		5.59	7.07	9.41	|	13.47	|	18.27	20.28	22.14
Weserm.-Lehe		6.06	7.14	9.49	11.49	13.54	16 05	18.34	20.34	22.22
Weserm.-Brhv.	an	6.12	7.20	9.55	11.55	14.00	16.11	18.40	20.40	22.28

Wesermünde-Bremerhaven—Bederkesa

					S		S	W		Wg	e
Wesermünde-Bremerhaven	ab	5.57	7.57	10.48	13.11	13.46	15.07	17.04	19.35	21.03	23.34
Wesermünde-Lehe	↓	6.04	8.05	10.55	13.19	13.54	15.15	17.12	19.42	21.11	23.41
Speckenbüttel	↓	6.09	8.10	11.01	13.25	14.00	15.20	17.17	19.47	21.16	23.45
Langen	↓	6.12	8.14	11.04	13.28	14.04	15.23	17.21	19.51	21.19	23.49
Debstedt	↓	6.18	8.19	11.11	13.34	14.12	15.30	17.28	19.57	21.26	23.55
Drangstedt	↓	6.28	8.29	11.22	13.45	14.22	15.40	17.39	20.09	21.41	0.05
Bederkesa	an	6.37	8.39	11.31	13.54	14.31	15.50	17.48	20.19	21.51	0.15

Wg W. außer Mi. u. v. S. e Mi. v. S. u. S.

Bederkesa—Wesermünde-Bremerhaven

		W						S		S
Bederkesa	ab	5.39	6.44	9.02	12.21	14.41	18.53	20.33	21.30	22.26
Drangstedt	↓	5.49	6.53	9.12	12.30	14.50	19.02	20.43	21.40	22.36
Debstedt	↓	5.59	7.03	9.22	12.40	15.00	19.12	20.53	21.51	22.47
Langen	↓	6.06	7.10	9.29	12.47	15.07	19.19	21.00	21.58	22.54
Speckenbüttel	↓	6.09	7.14	9.33	12.51	15.10	19.24	21.03	22.03	22 57
Wesermünde-Lehe	↓	6.16	7.21	9.41	12.59	15.17	19.32	21.10	22.10	23.05
Wesermünde-Bremerhaven	an	6.21	7.27	9.47	13.05	15.23	19.38	21.16	22.16	23.11

Grafenhof Stotel

Beliebte Gaststätte für Ausflügler, Vereine und Familien.

Großer schattiger Garten.

Termine

Modellbaugruppe
Zur Zeit keine Arbeitsabende. Der Umzug in eine neue Werkstatt ist vorgesehen. Arbeitsbeginn voraussichtlich Februar 2000.

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

Vereinsabend
Jeweils am 1. Montag im Monat, 19.30 Uhr Bahnhofsgaststätte im Bahnhof Bad Bederkesa
Die nächsten Termine: 1. November, 6. Dezember, 3. Januar, 7. Februar, 6. März, 3. April

Ausbildungsgruppe
Nach Vereinbarung mit B. Luther und G. Niber

Arbeitseinsätze für alle Mitglieder
Jeweils am 2. Samstag im Monat
Die nächsten Einsätze: 13. November, 11. Dezember, 8. Januar, 12. Februar, 11. März, 8. April
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, 26. Februar 2000

Kohl- und Pinkel-Tour des Vereins (s.Seite 3)