Mitteilungen der Museum Bremerhav derkesa e.V.

sowie der [illegible] pe „Das Stellwerk"

10 Jahre Museumsbahnverein

Herausgegeben v

10. Jahrgang

Museumsbahn

März / Mai 2000

56/57



Zum Titelbild:
Der III. und IV. Bauabschnitt konnte in diesem Frühjahr abgeschlossen werden. Wiebe-Lok 3 (ex DB V 100) arbeitet mit dem Schotterzug im Bereich Wehden / Brücke Hajeweg (siehe auch "Aktuell").
Foto: Wilfried Heinken

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn

Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.

Vorstand:
- Wilfried Habenicht (Vorsitzender) 04745 / 944060 (Rathaus Bad 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 / 937145

Beirat: BSW-Gruppe "Das Stellwerk", Bremerhaven

Geschäftsstelle: Martina Jäger, Bahnhofstraße 16, 27624 Bad Bederkesa
Tel.: 04745 / 7169 Fax: 04745 / 931387

internet: www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de

Betriebsleitung: Dipl.-Ing. Bernhard Luther 04743 / 76815
Dipl.-Ing. Jürgen Gerdts 0471 / 308550 u. 0171 / 6746467

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 vom Vorstand der Museumsbahn herausgegeben. Schriftleitung: Hans-Wolfgang Harden.
Die "Mitteilungen" erscheinen zweimonatlich jeweils im Januar, März, Mai, Juli, September und November. Der Bezeugspreis 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

Achtung - Betriebsaufnahme

Die Vorbereitungen für die Betriebsaufnahme laufen auf vollen Touren! Wir werden am Eröffnungstag zwei kostenlose Fahrten für unsere Vereinsmitglieder durchführen. Termin, Abfahrtzeiten und Modalitäten werden allen Mitgliedern rechtzeitig mit gesonderter Post zugehen.

Wilfried Habenicht

10 Jahre Museumsbahn

Ein langer Weg, ein überwiegend schöner, aber teilweise auch dorniger Weg, der hinter Vorstand und heute 349 Mitgliedern liegt. Ein Zeitpunkt der Rückbesinnung und der Bilanz!
... und diese Bilanz kann sich sehen lassen:

- Von 1992-1995 wurde in 4 Bauabschnitten für über 0,5 Mio. DM (davon rd. 50% Landesmittelförderung) der historische Beerster Bahnhof restauriert. Diese gelungene Arbeit wurde 1997 mit dem "Preis für Denkmalpflege" der Niedersächsischen Sparkassenstiftung ausgezeichnet (1. Preis für den Bereich des Regierungsbezirks Lüneburg).
- 1993 erklärte sich der Landkreis Cuxhaven nach vielen Verhandlungen bereit, eine für ihn neue und fremde Aufgabe zu übernehmen, weil das Niedersächsische Wirtschaftsministerium lieber eine Kommune als Eisenbahnunternehmer haben wollte und der Landkreis das Vereinsziel als wirtschaftsfördernd erkannte.
- 1996 wurde nach zähen Verhandlungen mit dem Vorstand der Deutschen Bahn AG erreicht, dass der Verein für einen Gesamtpreis von 75.000,- DM (ursprüngliche Forderung rd. 800.000,- DM) Eigentümer der 17,6 km langen Bahnstrecke zwischen Bremerhaven-Speckenbüttel und Bad Bederkesa wurde.
- Von 1998-2000 hat der Verein die Gleise auf rd. 1/3 der Gesamtstrecke grundsaniert (Erneuerung des Oberbaus auf 6 km Länge). Der Aufwand betrug mehr als 2 Mio. DM, davon waren 40% EU-Mittel-Förderung.
- Genehmigungen als Eisenbahnbetriebs- und Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen wurden
1997 vom Niedersächsischen Wirtschaftsministerium und
1999 vom Senat Bremen erteilt.
- 1999 wurden in der Werkstatt der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn für rd. 80.000,- DM die Fahrzeuge (Lokomotive V 36 134, zwei 4yg-Reisezugwagen und ein Pwghs 54) hauptuntersucht, durch den Sachverständigen der LEA abgenommen und für den Betrieb zugelassen. Zuvor hat die Fahrzeuggruppe des Vereins diese Fahrzeuge mit viel Fleiß und Liebe restauriert.
- Eine kaum noch überschaubare Menge von Sammlungsgegenständen der Eisenbahngeschichte liegen in unseren Magazinen und warten auf die Aufarbeitung und die noch vor uns liegende Einrichtung der Ausstellungsräume im Bahnhof.
- Derzeit gehen jahrelange Anstrengungen der Realisierung eines interessanten Fahrzieles in der Seestadt in ein entscheidendes Stadium: Im Schaufenster Fischereihafen wird eigens für uns mit Mitteln des Bremer Senats und Eigenleistungen ein Gleis überholt und ein Bahnsteig neu erstellt! Voraussichtlich ab

Frühjahr 2001 ein sehr lohnendes Reiseziel in einen Bereich Bremerhavens, der eine rasante Entwicklung als touristischer Anziehungspunkt Bremerhavens hinter sich hat.
Viele, viele Menschen - Freunde, Förderer und Sponsoren - haben uns 10 Jahre lang intensiv geholfen - immer im Vertrauen darauf, dass die Anstrengungen dieses ehrenamtlich tätigen Vereins einmal zu dem dieser Region touristisch und damit wirtschaftlich dienenden Erfolg führen werden, nämlich der Aufnahme des Fahrbetriebs.
Jetzt stehen wir unmittelbat davor. Der Vorstand scheut sich aber noch, schon jetzt einen Termin zu nennen; denn erst die entscheidende Abnahme der Bahnstrecke durch die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) in Hannover wird zeigen, ob alles in Ordnung ist.
Ein 10-jähriges Jubiläum wollten wir daher *vor* dieser für uns alle wichtigen Entscheidung auch bewusst nicht feiern. Wir möchten das mit dem ersten Fahrtage gerne zusammenlegen.
Die Gelegenheit der 10-Jahres-Bilanz möchte ich stellvertretend für den gesamten Vorstand und alle Mitglieder aber nutzen, um an dieser Stelle erneut all den vielen Menschen herzlich zu danken, die an irgend einer Stelle und zu irgend einer Zeit seit dem Frühlingsbeginn 1990 (Gründungstag) für uns und unsere Idee da waren.
Ohne Fürsprachen, ohne Spenden, ohne ideelle Hilfen und ohne die ständige Gestellung von Arbeitskräften durch das Arbeitsamt und das hiesige Sozialamt wäre diese positive Bilanz trotz millionenschwerer Investitionen und dennoch positiver Haushalts- und Rechnungsbilanzen nicht möglich gewesen.
Danke! ... und helfen Sie uns bitte auch weiterhin!
Es ist für uns nicht nur die Liebe zur Eisenbahn, sondern insbesondere auch die Übernahme einer wirtschaftlich wichtigen Entwicklungsaufgabe für unsere ganze Region. Letzteres war für mich als Vereinsvorsitzender aus meinem Beruf heraus ja der Antrieb für die damalige Vereinsgründung. Ich bin sicher, dass auch die seinerzeitige Entscheidung des Fleckenrates richtig und richtungweisend war, dem Verein das von der DB erworbene Bahnhofsgebäude mit der Zielvorgabe der Restaurierung und Erhaltung der historischen Anlage zu übergeben. Die in unseren Verein gesetzten Erwartungen sind mit den über die Bahnhofssanierung hinaus gelungenen Schritten (Erwerb, Erneuerung und damit Erhaltung der Strecke sowie Aufnahme des Fahrbetriebes) sicherlich in vollem Umfang erfüllt!

Aktuell

- Die Geschäftsstelle ist in den letzten Wochen und Monaten kommunikationsmäßig "aufgerüstet" worden. Nach Installation eines ISDN-Anschlusses kamen neu hinzu:
Ein 2. Telefonanschluss für betriebliche Fernsprechverbindungen (Zug / Bahnhof / Stellwerk Speckenbüttel / Unfallmeldungen). Dies war nötig, um den betrieblichen Fernsprechverkehr vom geschäftlichen zu trennen. Die Kenntnis der 2. Rufnummer bleibt nur den unmittelbar am Betrieb Beteiligten vorbehalten.
Es wurde ein Fax-Anschluss mit eigener Rufnummer installiert. Diese lautet: 04745 / 931387.

Außerdem hat die Geschäftsstelle jetzt auch einen Anrufbeantworter.
Olaf Petersen sei für die begleitenden Arbeiten herzlich gedankt!

Die Firma e-Plus hat uns zwei Handys für den betrieblichen Gebrauch überlassen. Ein Gerät wird künftig auf der Lok mitgeführt, das andere haben unsere ABM-Mitarbeiter in Gebrauch, um draußen und vor allem auf der Strecke stets erreichbar zu sein.

- Unser Vereinsmitglied Wilfried Heinken hat mehrere Seiten über die Museumsbahn erarbeitet und als Werbung für und Information über den Verein ins Internet gestellt. Die sehenswerte und informative Arbeit, angereichert mit vielen Fotos, ist unter www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de aufzurufen.

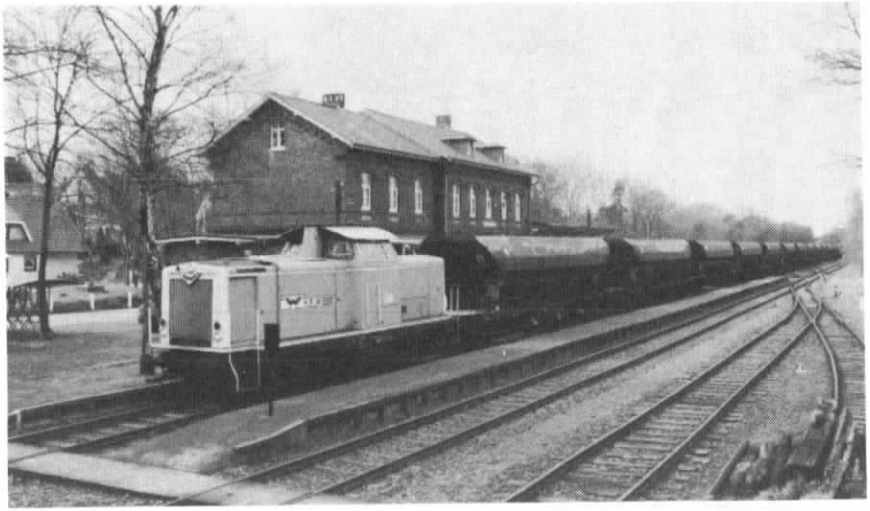
- Die Gleisbauarbeiten des III. und IV. Bauabschnitts sind (bis auf kleinere Restarbeiten) abgeschlossen. Damit sind 1/3 der Gesamtstrecke im Oberbau erneuert. Die Gesamtkosten lagen bei 2,2 Mio. DM - eine Leistung, die für einen Verein von rd. 360 Mitgliedern ohne bisher ständige Einnahmen (von den Jahresbeiträgen der Mitglieder einmal abgesehen) auch bei 40% EU-Zuschuss gewaltig ist.
Dennoch bleibt auch in den kommenden Jahren gleisbaumäßig einiges zu tun. So sind noch zwei Streckenabschnitte (km 4,0 bis 4,5 und 16,3 bis 16,8) in den nächsten Jahren zu erneuern. Dies wollen wir in Eigenarbeit durchführen; die Baustoffe sind vorhanden. Vergeben werden müsste die Lieferung von Schotter und das Stopfen und Richten.



Gedränge in der Drangstedter Kurve: Stopf- und Richtmaschine, Schotterpflug und Wiebe-Lok 3 mit Schotterzug



Stopf- und Richtmaschine der Fa. Wiebe in der Drangstedter Kurve.
Foto: Wilfried Heinken



Einen solch langen Zug hat der Bf. Bederkesa vermutlich noch nie gesehen: Wiebe-Lok 3 (Jung 13668 / 1964, ex DB V 100 2192) mit Schotterzug, den sie bis zur Endstation der Strecke bringen musste, um für die Rückfahrt nach Bremerhaven umlaufen zu können.
Foto: Wilfried Heinken



Unermüdlich während der Bauarbeiten im Einsatz: stellv. Vorsitzender Konrad Keim.
Foto: Wilfried Heinken

Erneuerungsbedürftig sind ferner:
Bf. Langen, Gleis 2. Hier muss jedoch mit den Arbeiten gewartet werden, bis die Planungen der Stadt Langen wegen der Bebauung des Gebietes "Langer Berg" abgeschlossen sind.
Bf. Drangstedt, Gleis 2. Auch hier müssen die abschließenden Planungen der Gemeinde abgewartet werden.
Bf. Bederkesa, Gleis 2 (teilweise) sowie die Gleise 3 (Schuppengleis) und 4 (Ladestraße). Auch diese Leistungen sollten in Eigenarbeit zu schaffen sein.

- Wolfgang Rawiel hat sich der technisch gesicherten Bahnübergänge (BÜ) angenommen (4 Blinklichtanlagen). Die Wiederinstandsetzung ist wegen des hohen Alters der Bauteile (Baujahr 1955) nicht einfach und sehr zeitaufwendig. Als Totalverlust mussten wir die Freileitung zwischen BÜ Wehdener Straße und Bf. Drangstedt verbuchen. Eine Wiederinbetriebnahme dieses Leitungsabschnitts war nicht möglich. Einerseits ließ das Alter der hölzernen Maste ein Besteigen nicht

mehr zu (Unfallgefahr), andererseits war die Leitung mehrfach gerissen und abgängig. Eine Stromverbindung ist auf dem besagten Abschnitt aber nötig, weil der BÜ Wehdener Straße von Drangstedt aus mit Strom für das Laden der Batterien versorgt werden muss. Daher haben wir uns entschlossen, zwischen Drangstedt und Wehdener Straße ein entsprechendes Kabel am Schienenfuß zu verlegen. Die EWE spendierte uns die benötigten 4,5 km Kabel, die inzwischen verlegt sind.

- Aufmerksamen Beobachtern ist nicht entgangen, daß im Bereich Warteraum / Gaststätte diverse Schlösser, Türblenden und Türgriffe fehlten. Sie waren seinerzeit beim Umbau schlicht vergessen oder nicht fertig eingebaut worden. Olaf Petersen hat sich die Mühe gemacht, hier Abhilfe zu schaffen.

- An der Einfahrt zum Bahnhofsgelände ist über die Samtgemeinde ein großer Findling aufgestellt worden, der mit der Inschrift "Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V., dem Flügelrad und dem Gründungsdatum des Vereins versehen wird. Die Steinmetzarbeiten übernimmt unser Mitglied, die Firma Dallmann. Der Findling wird bei der Betriebseröffnung enthüllt.

- Auf der außerordentlichen Mitgliederversammlung im Dezember 1999 wurde beschlossen, daß die Gaststätte vereinsintern betrieben werden soll. Dritte können laut Vorstandsbeschluß vom 5.4.2000 die Gaststätte außerhalb der Fahrtage nutzen, wenn sie Mitglieder sind oder werden. Kosten: Für Mitglieder eine Nutzungsgebühr von 150,- DM zuzüglich Reinigung (sofern sie nicht selbst übernommen wird), für Nochnichtmitglieder der gleiche Betrag plus Mitgliedsbeitrag für ein Jahr.

Mitteilungen des Vorstands

- 1999 fanden 28 Vorstandssitzungen statt. Neu im Vorstand ist Herr Wilhelm Zimmermann, Bauamtsleiter der Stadt Langen und deren Vertreter.

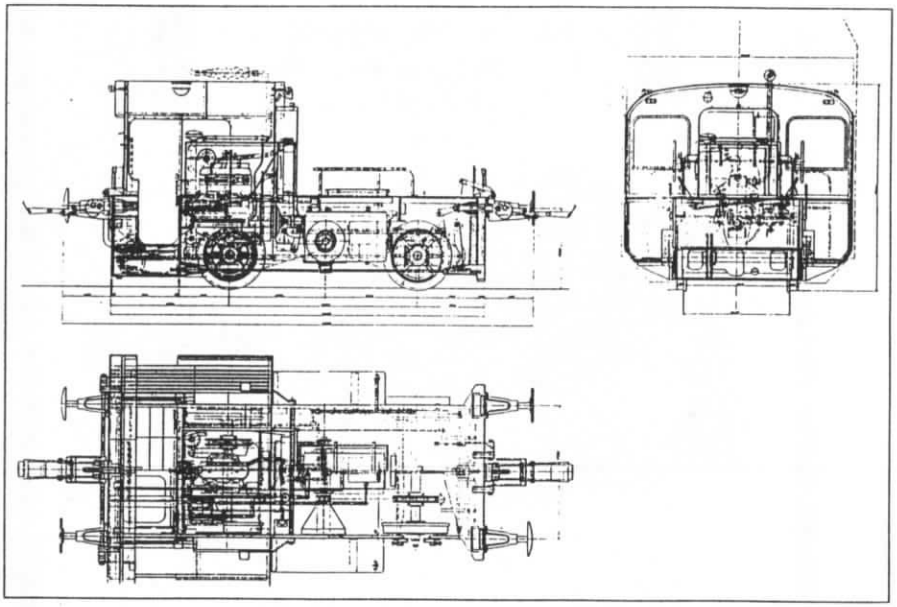
Neu im Verein:

Günter Wehde	Matthias-Claudius-Weg 13 27474 Cuxhaven	04721 / 681908
Hermann Mayer	Süderende 4 21775 Steinau	04756 / 8391
Charlotte Meyer	Holzackerweg 18 27607 Langen	04743 / 911133
Heinz-Georg Röpe	Bergstraße 24 27624 Bad Bederkesa	04745 / 6709

Für eingegangene Spenden in Höhe von 8.140,77 DM sei allen Beteiligten herzlich gedankt:
Eberhard Schweitzer, Hans Köhler, Gisela Harden, Fa. Stefen, Dieter König, Hinrich Schuster, Bernhard Luther, Töllner & Riehl, Mitgliederversammlung, Koenen GmbH, Gewerbeverein Bederkesa, H.G. Röpe.

An Sachspenden gingen bei uns ein:
2 Petroleum-Lampen durch Karl Kurz
1 tragbare Datenstation, 1 Rangiererlampe und 1 Ölkanne durch Dirk Mannuth
1 Anrufbeantworter, div. Einbau-Sicherheitsschlösser und Türblenden durch Olaf Petersen
1 Info-Kasten durch Herrn Goldhammer
1 Fahrkartensammlung der 50er und 60er Jahre durch Peter Schönfeld

---



Kleinlokomotive der Bauart Schwartzkopff mit 50 PS, Beschaffung 1931, Kb 4016 bis 4020. *(Zeichnung: Sig. Hufschläger)*

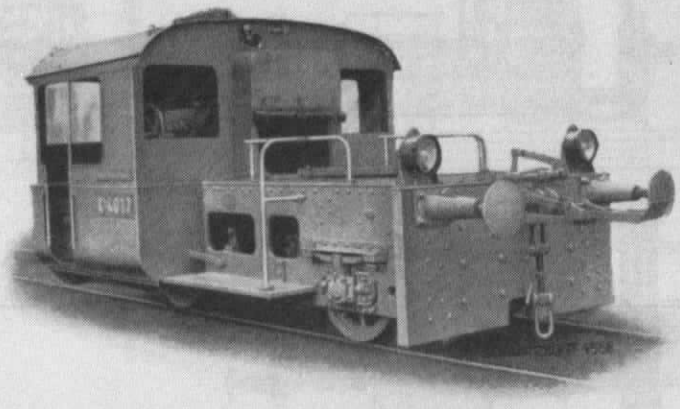
Skizze der Unterelbeschen Schwartzkopff-Kleinlok Kb 4016-4018 zum Beitrag ab Seite 10

SCHWARTZKOPFF

Motorlokomotiven

für den Verschiebedienst
mit Diesel- und Vergasermotoren

Beiderseitige
Bedienungsmöglichkeit
Selbsttätige Zughakenkupplung
Stete Betriebsbereitschaft
Wirtschaftlicher Betrieb



Berliner Maschinenbau Actien-Gesellschaft
vormals L. SCHWARTZKOPFF, Berlin N 4





Für die Bezeichnung der Bahnverwaltung (Deutsche Reichsbahn) und die Betriebsnummer (K^b 4017) trugen die ersten Kleinlok noch Schilder wie die "richtigen" Lokomotiven. Dagegen waren die Angaben für die Heimatdirektion (Altona) und den Einsatzbahnhof (Horneburg) aufgemalt.
Quelle: Galle / Witte /4/

/5/ Peter Große, Der Verbleib der Vorserien-Kleinlokomotiven Lg I und Lg II, in: Lok-Magazin 184, Stuttgart 1994
/6/ Galle, Witte, a.a.O.

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!

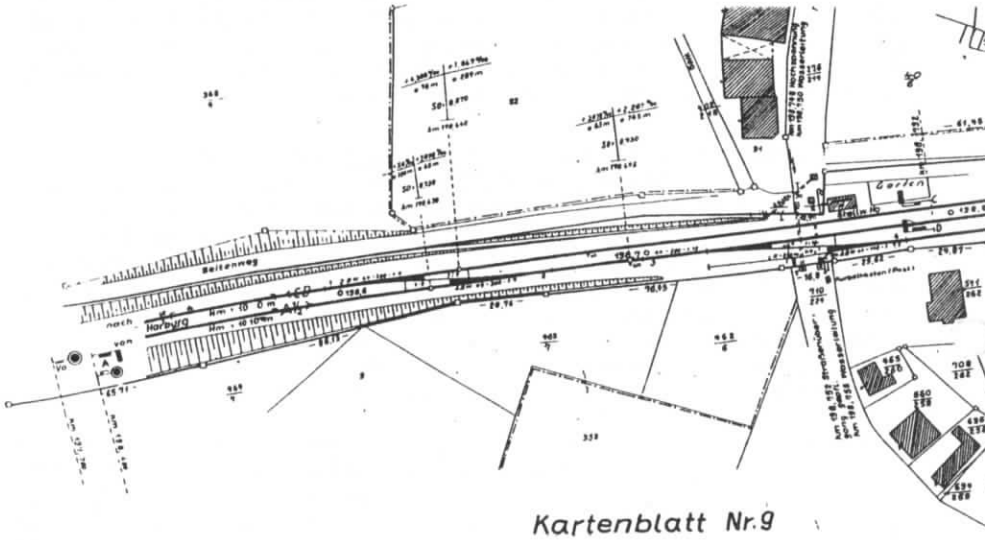
liegender, mittlerer Plattform und tief liegenden, beiderseitigen Bedienungsständen für Einmannbetrieb - waren vorgegeben. In der Ausgestaltung ließ man den Herstellern jedoch freie Hand, um die Vor- und Nachteile der jeweiligen Konstruktion erkennen zu können und die Erfahrungen dann in die Entwicklung einheitlicher Kleinlokomotiven einfließen zu lassen.

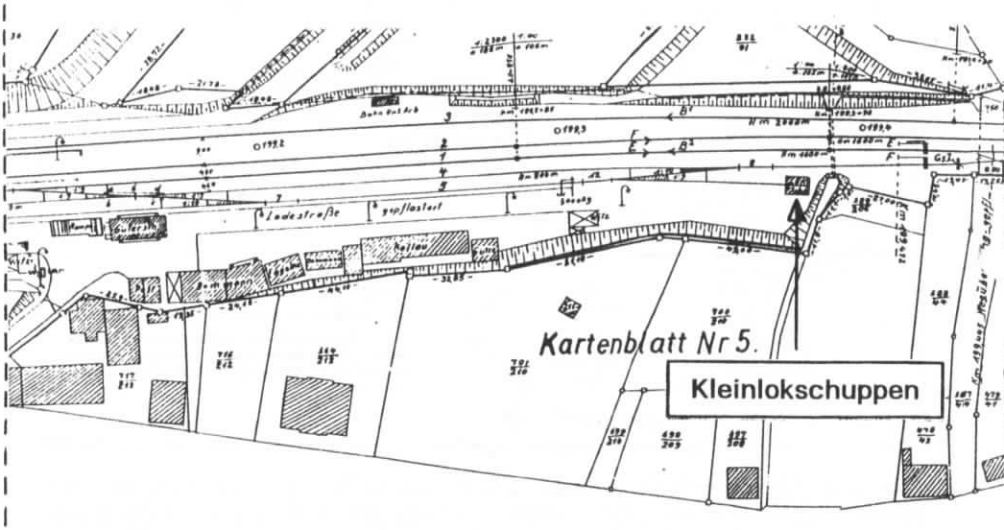
Erste grundlegende Versuche mit der Verwendung von Kleinlokomotiven waren im Bereich der RBD Münster auf den Bahnhöfen Lüdinghausen, Lübbecke und Twistringen mit großem Erfolg durchgeführt worden. Danach forderte man alle Reichsbahndirektionen auf, Bahnhöfe zu benennen, die mit Kleinlokomotiven ausgerüstet werden könnten. Die Karte zeigt die Verteilung am 1.4.1931 /4/. Für die Unterelbesche Eisenbahn der RBD Altona sind 3 Standorte - wenn auch geographisch nicht so ganz korrekt - eingetragen. Es waren zugeteilt:

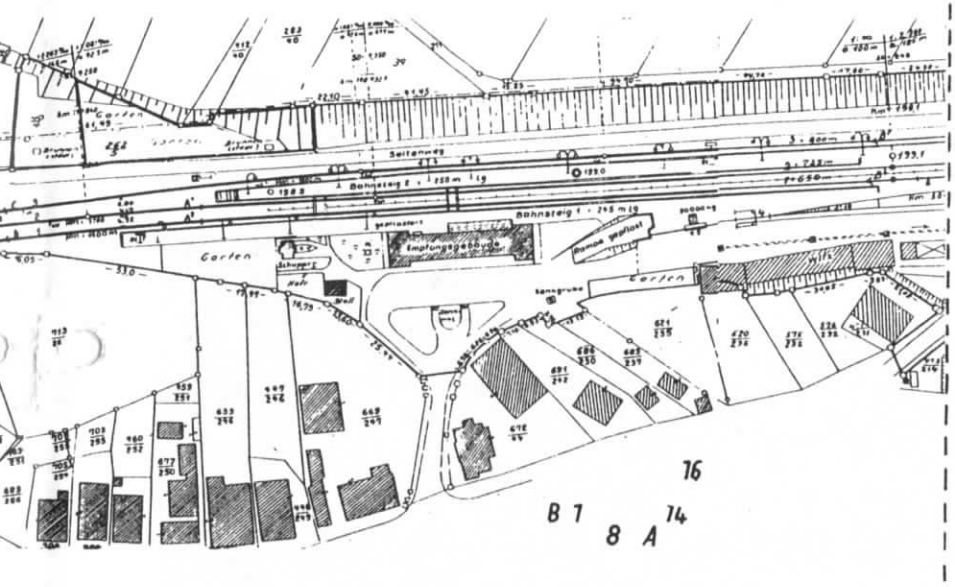
- für den Bahnhof Buxtehude Kb 4016
- für den Bahnhof Horneburg Kb 4017
- für den Bahnhof Otterndorf Kb 4018 /5/

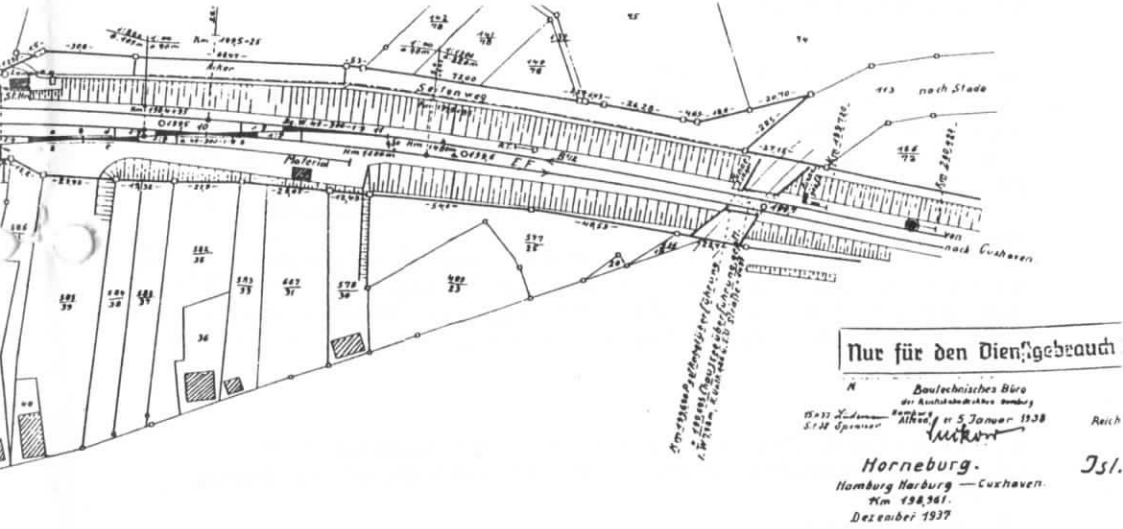


Alle drei Vorserien-Lokomotiven waren baugleich und stammten aus der Schwartzkopff-Serie Kb 4016 - 4020 von 1931 (Kb 4019 und Kb 4020 gingen nach Schlesien). Von der Horneburger Kb 4017 gibt es bei Galle / Witte /6/ diverse Fotos, die außer dem vorne vorgestellten Werbefoto noch einige andere (Detail-) Aufnahmen zeigen, die hier wiedergegeben sind.


Kartenblatt Nr.9


Kartenblatt Nr 5.
Kleinlokschuppen



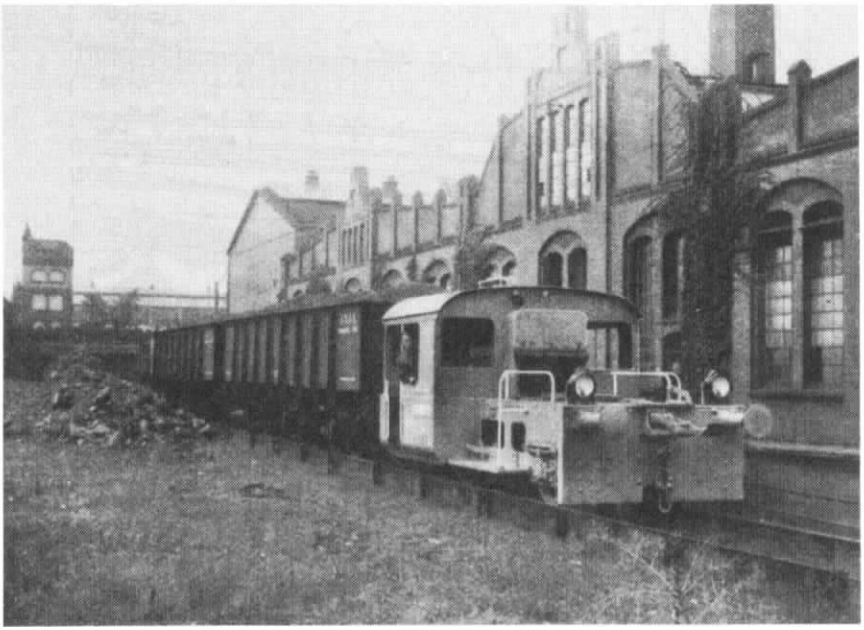


Nur für den Dienstgebrauch

Baulechnisches Büro
der Reichsbahndirektion Hamburg

Hamburg-Altona, den 5. Januar 1938

Horneburg.
Hamburg Harburg — Cuxhaven.
Km 498,361.
Dezember 1937



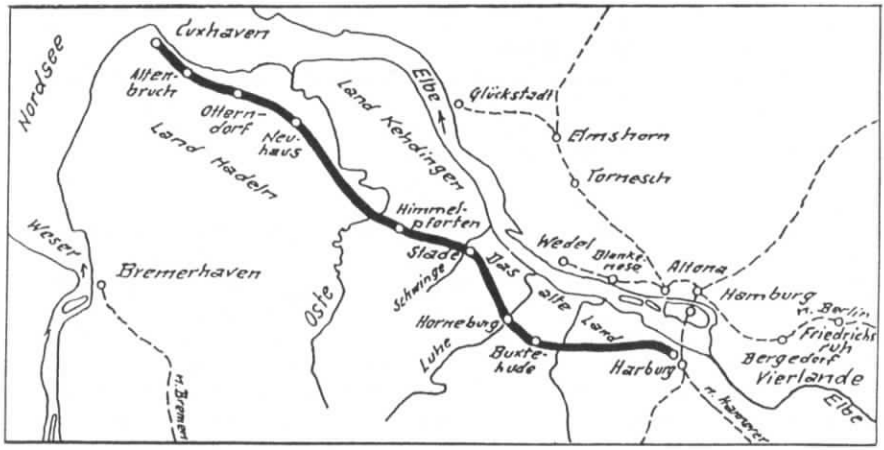
Die Horneburger K^b 4017 rangiert auf dem Hof des Herstellerwerks in Berlin. Quelle: Galle / Witte /4/

Der Gleisplan des Bahnhofs Horneburg vom Dezember 1937 zeigt eine Ortsgüteranlage, die zwar nur 2 Gleise (Gleise 4 und 5) besitzt, dafür aber mit Kopf- und Seitenrampe, Güterschuppen, gepflasterter Ladestraße, 30 t - Gleiswaage, Lademaß, einem 5 t - Ladekran und eben dem Schuppen für die Kleinlok gut bestückt ist. Die zahlreichen Lagerschuppen verschiedener Firmen längs der Ladestraße zeugen von einem regen Güterumschlag - genug Rangierarbeit für eine Kleinlok also!
Der Lebensweg der Kb 4017 ist derzeit nur lückenhaft zu dokumentieren. In einer von den Besatzungsmächten angeordneten Zählung vom 23.3.1947 findet sich die Kb 4017 in Kiel (Kb 4016 in Hmb-Eidelstedt, Kb 4018 in Lüneburg). Etwa um 1954 gehen alle drei Lokomotiven zur BD München, wo sie 1960/61 ausgemustert werden.

Quellen:
/1/ Andreas Christopher, Deutsche Kleinlokomtiven, Nordhorn 1989
/2/ 100 Jahre Deutsche Eisenbahnen, 83 Jahre Schwartzkopff (aus Katalog 1935)
/3/ Christopher, a.a.O.
/4/ Galle, Witte, Die Kleinlokomotive im Rangierdienst auf Unterwegsbahnhöfen der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1932

ten Rangieraufgaben zumindest verringern, da diese Arbeiten Energie, Zeit und Personal kosteten. "Die Nahgüterzüge der Reichsbahn hatten ... nur sehr geringe Durchschnittsgeschwindigkeiten von mitunter nur etwa 10 km/h aufzuweisen. Dies lag an den langen Aufenthalten auf den Unterwegsbahnhöfen, um die dort anfallenden Rangierarbeiten an Güterschuppen, Ladestraßen, Rampen und Lagerplätzen und die Bedienung der Gleisanschlüsse mit der Zuglok durchzuführen, aber auch am Fehlen einer zweiten Lok beim Ausrangieren der Wagenreihe auf den oft beengten Gleisanlagen. Untersuchungen...im Direktionsbezirk Elberfeld hatten ergeben, daß die Nahgüterzüge zwischen 35 und 50 Minuten Standzeit je Bahnhof hatten und daß 64 % der Zugstunden auf die Bedienung der Unterwegsbahnhöfe entfielen. Eine Verkürzung der Fahrzeit bei den Nahgüterzügen war also dringend erforderlich geworden.
Die Abtrennung des Stückgutverkehrs vom Wagenladungsverkehr auf Hauptstrecken um 1925 war bereits ein erster Erfolg in dieser Richtung. Weitere Beschleunigung ließ sich durch den Einsatz kleiner, einfach zu bedienender Rangierloks auf den Unterwegsbahnhöfen erzielen. Diese sollten nun die anfallenden Rangieraufgaben übernehmen, damit die Nahgüterzüge zum An- und Abhängen der Güterwagen nur noch kurz anzuhalten brauchten." /1/
Die Reichsbahn fand die Lösung des Problems in der Beschaffung speziell konstruierter Kleinlokomotiven, die auf wichtigen Unterwegsbahnhöfen zu stationieren waren. In einem Katalog der Firma Schwartzkoppf von 1935 /2/ heißt es dazu: "Aus der Forderung, die Zuglokomotive des Nahgüterzuges von zeitraubenden und unwirtschaftlichen Rangieraufgaben auf Unterwegsbahnhöfen zu entlasten und diese in wirtschaftlicher Form durch ein jederzeit einsatzbereites örtliches Verschiebefahrzeug kleinerer Leistung erledigen zu lassen, ergaben sich folgende Konstruktionsrichtlinien, die seinerzeit erstmalig von uns aufgestellt, heute bereits zu einer allseitig anerkannten Norm geworden sind:
- Stete Betriebsbereitschaft durch Verwendung eines Verbrennungsmotors mit elektrischer oder Druckluft-Anlaßvorrichtung,
- einmännige Bedienung mit ungelerntem Personal durch Verwendung eines Getriebes mit ständig im Eingriff bleibenden Rädern und einfachsten Schaltbewegungen,
- Bedienungsmöglichkeit von beiden Fahrzeugseiten zur guten Streckenbeobachtung durch beiderseitige Anordnung sämtlicher Bedienungshebel,
- leichte Auf- und Abstiegsmöglichkeit sowie bequemer Wechsel der Bedienungsseiten durch Verwendung eines tiefliegenden Führerstandes,
- Verkürzung der Kupplungszeiten und Verringerung des Gefahrmomentes durch Verwendung einer selbsttätigen, von beiden Bedienungsständen aus auszulösenden Zugkakenkupplung. ..."
"Durch die ständige Anwesenheit einer Lokomotive konnte auch der Betrieb auf den Unterwegsbahnhöfen selbst wesentlich flexibler abgewickelt werden. So konnten die Ladestellen und Gleisanschlüsse nun jederzeit nach Kundenwunsch bedient werden, da man nicht an die Anwesenheit der Lok eines Güterzuges gebunden war. Gleisanschlüsse konnten mehrmals am Tag bedient und die Beistellzeiten den Wünschen des Anschlußinhabers angepaßt werden. Dies bewertete man auch damals bereits als sehr wirksames Werbemittel gegenüber dem Auto" /3/.
Ab 1930 bestellte die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft eine Vorserie von 26 Kleinlokomotiven bei der BMAG (Schwartzkopff), Deutz, Windhoff, Ilsenburg und AEG. Die konstruktiven Hauptmerkmale - durchgekröpfter Rahmen mit tief

Die 1881 eröffnete und 1890 in preußischen Staatsbesitz übergegangene Unterelbesche Eisenbahn von Harburg nach Cuxhaven ist eine bedeutende Bahnlinie im Elbe-Weser-Dreieck. Ihre großen Tage sind allerdings dahin, und ihre Geschichte ist nur lückenhaft dokumentiert. Unter dem Titel "Beiträge zur Geschichte der Unterelbeschen Eisenbahn" soll in loser Folge und ohne gliedernde Vorgaben Material über die Harburg-Cuxhavener Strecke vorgestellt werden. Diese Beiträge sind als Mosaiksteine gedacht, die mithelfen können, nach und nach ein Bild dieser interessanten Eisenbahnstrecke entstehen zu lassen. Mitarbeit, Anregungen und Ergänzungen aus dem Leserkreis sind ausdrücklich erbeten.



Hans-Wolfgang Harden

Beiträge zur Geschichte der Unterelbeschen Eisenbahn

1. Folge **Kb 4017 - eine Vorserien-Kleinlokomotive für den Bahnhof Horneburg**

Die nebenstehende Anzeige der Berliner Maschinenbau Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff, Berlin, erschien Anfang der 30er Jahre in der Fachpresse und -literatur. Sie zeigt die 1931 unter Fabr.-Nr. 10042 gebaute Vorserien-Kleinlokomotive Kb 4017 (K für Kleinlokomotive, b für Benzin-/Benzol-Antrieb durch Vergasermotor). Die Kb 4017 gehörte zur damaligen Leistungsgruppe II (Motorleistung über 40 PS).
Die Entwicklung von kleinen Motorlokomotiven ergab sich schon in den 20er Jahren aus dem Wunsch heraus, die Betriebsabläufe im Güterverkehr auf den Bahnhöfen zu beschleunigen. Man wollte damit einerseits der zunehmenden Konkurrenz des Lkw begegnen; vor allem der Güter-Nahverkehr wanderte damals schon in erheblichem Umfang von der Schiene auf die Straße ab. Andererseits wollte man die bisher von den dampfgetriebenen Streckenlokomotiven erledig-

Klaus-Jürgen Zarbel

Lz 80520 - Mit der Taigatrommel von Bremerhaven nach Rostock

Ich heiße weder Resi noch sehe ich so aus. Trotzdem kam ich mir am Sonnabend, dem 15. Januar 2000, wie besagte Dame vor, als mein Freund Klaus Hollenbach mich nicht mit dem Traktor, sondern mit einer wahrhaftigen "Taigatrommel" abholte. Und das kam so:
Einige Tage vorher rief er mich an, ob ich Lust hätte, ihn auf einer Lok nach Rostock zu begleiten. Leicht erstaunt, was ein Berliner Lokführer in unserer Region dienstlich zu tun habe und auch gleichzeitig überrascht, rief ich ihn einen Tag später an und stimmte zu. So etwas kommt ja nicht alle Tage vor, und so etwas darf man sich auf keinen Fall entgehen lassen. Ich kann aber nicht gerade behaupten, daß meine Frau von meinem Vorhaben begeistert war. Avisiert für Freitagabend, den 14. Januar, kamen leider einige unvorhergesehene Widrigkeiten dazwischen. So konnten wir beide uns leider nicht, wie vorgesehen, bei einer zünftigen Tasse Bier austauschen. Klaus' Bett im Hotel blieb unbenutzt; aber nach der Einnahme eines kräftigen Frühstücks trafen wir uns und gingen gemeinsam ins ehemalige Bw Bremerhaven-Lehe.
Für diesen Sonnabend war für einige Museumsbahnangehörige praktische Ausbildung an unseren Fahrzeugen angesagt. Sie staunten nicht schlecht, als hinter unseren Fahrzeugen eine Taigatrommel geparkt war. Einige glaubten sogar, daß unser rühriger 2. Vereinsvorsitzende wieder einmal zugeschlagen und diese Lok käuflich erworben hätte. Andere schafften in Rekordzeit - nur Fliegen ist schöner - ihr fotografisches Handwerkzeug herbei. Kurz, Aufsehen hat die Maschine schon erregt. Soweit mir bekannt ist, war niemals zuvor eine Lokomotive dieser Baureihe auf Bremerhavener Gleisanlagen angetroffen worden.
Nach einer russischen Gedenkminute (58 sek) schmiß Klaus den Riemen auf die Orgel, um die Maschine an die Tankstelle zu verholen. 1500 Liter Diesel wurden gebunkert. Nachdem anschließend noch ein wenig mit den im Bw anwesenden Vereinsmitgliedern geklönt wurde, ging es um 10.45 Uhr los. Wir ritten auf der grünen Welle bis Bremen Rbf, um nach einem kurzen Halt über die Güterkurve auf die Rollbahn nach Hamburg zu kommen. Um 12.10 Uhr passierten wir Rotenburg (Wümme). In Maschen kamen wir vor dem Stellwerk "Monf" gegen 12.56 Uhr an. Hier wußte man mit uns offenbar nichts anzufangen, weil Lz 80520 schon längst überfällig war. Der Meister hatte einige Funk- und Telefongespräche zu führen, bis der Fahrdienstleiter die entsprechenden Unterlagen gefunden hatte und wir gegen 13.30 Uhr endlich wieder "Grün" hatten. Von nun an ging es recht zügig durch Hamburg. Nachdem wir die Norderelbbrücken passiert hatten, bogen wir auf die Berlin-Hamburger Strecke ein. Weil die Maschine nur eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bringt, mußten wir um 14.15 Uhr in Boizenburg in die Ecke, um die Überholung eines IC nach Berlin abzuwarten.

Um 14.44 Uhr verließen wir in Hagenow die Berlin-Hamburger Eisenbahn und bogen auf die Strecke nach Schwerin ein, die erste der ehemaligen "Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn" (MFFE) (Hagenow-Schwerin-Wismar). Holthusen, wo der Transrapid-Bahnhof für Schwerin gebaut werden sollte, passierten wir um 14.56 Uhr. "Halt erwarten" in Schwerin-Süd. Hier standen wir von 15.00 bis 15.45 Uhr, weil der Verkehr bis Schwerin Hbf wegen einer Baustelle eingleisig geführt wurde. Schwerin Hbf durchfuhren wir um 15.50 Uhr und kamen gegen 16.10 Uhr in Bad Kleinen an. Hier mußten wir ebenfalls für cà. 30 Minuten auf ein Ausweichgleis. Ankunft in Rostock Hbf war um 17.23 Uhr, wo die Ablösung bereits am Bahnsteig wartete. Bedauerlicherweise mußten wir uns in Rostock recht früh voneinander verabschieden: mein Meister fuhr als Fahrgast nach Berlin und ich nach Ludwigslust, wo ich Übernachtung hatte.
Für mich ging damit ein ereignisreicher Tag zu Ende. Nach über vierzig Jahren wieder einmal auf dem Führerstand einer Lokomotive - meine Güte, was hat sich da am Signalwesen alles verändert! Bunt waren die Signale schon immer, aber ein grünes Blinklicht habe ich auf dieser Reise erstmals gesehen. Man fährt eben nicht oft genug mit der Bahn; und wenn - wer hängt schon immer seinen Kopf aus dem Fenster. Und ganz offiziell das linke Gleis zu benutzen, habe ich auch erst jetzt kennengelernt. Es besteht also für mich unbedingt Nachholbedarf, und ich hoffe, diese Lücken im Unterricht bei der Museumsbahn schließen zu können.
Eigentümer der Lokomotive ist seit 1993 das Eisenbahnmuseum Dieringhausen. Die an der Lokomotive angebrachte Betriebsnummer 120 286 ist eigentlich historisch nicht richtig. Zu dieser Betriebsnummer gehört meines Erachtens die dazugehörige Kontrollziffer. Wie ich vermute, durfte diese wohl nicht angebracht werden, weil es bei der DBAG die aktive E-Lok-Baureihe 120 gibt und es so eventuell zu Verwechslungen kommen könnte.
Von der DR in Dienst gestellt, hieß die Lok bis 1970 V 200 286. Es gab also bei beiden deutschen Bahnverwaltungen eine Baureihe V 200, wenn auch, schon vom Äußeren, völlig verschieden, nicht nur in der Achsanordnung. Dann brach auch bei der DR das Computerzeitalter an, und die Lokomotive wurde in 120 286-0 umgezeichnet. Nach dem Zusammenschluß beider deutscher Staatsbahnverwaltungen im Jahre 1992 - die DB-Baureihe 220 war längst von den Gleisen verschwunden - wurde sie in 220 286-9 umgetauft.

Stationierungen:	27.08.69 - 23.11.70	Bw Berlin-Pankow
	24.11.70 - 29.09.73	Bw Frankfurt (O)
	30.09.73 - 11.10.73	Bw Berlin-Pankow
	12.10.73 - 08.01.74	Bw Frankfurt (O)
	09.01.74 - 04.05.93 z	Bw Berlin-Pankow

Die DR beschaffte in den Jahren von 1966 bis 1975 von dieser Baureihe insgesamt 378 Lokomotiven. Weil die Loks von den Russen ohne Schalldämpfer geliefert wurden und dadurch naturgemäß recht laut waren, tauften die Reichsbahner sie auf den Namen "Taigatrommel". Nachträglich wurden die Maschinen von der DR mit den notwendigen technischen Einrichtungen versehen. Erst ab der Ordnungsnummer 300 bekamen die Loks ab Werk einen Schalldämpfer. Hiermit ausgerüstet, waren sie dann bei den Personalen recht beliebt, wie mein Meister mit erklärte.

Auszug aus dem Protokoll über die 11. Ordentliche Mitgliederversammlung der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V. am 8. Mai 2000

Ort:	Hotel Primula, Bremerhaven
Teilnehmer:	s. Teilnehmerliste
TO:	s. "Mitteilungen" Nr. 55
Beginn:	19.00 Uhr
Ende:	21.45 Uhr

TOP 1 - Begrüßung, Regularien
Der Vereinsvorsitzende Wilfried Habenicht begrüßt die Anwesenden zur 11. Ordentlichen Mitgliederversammlung. Er stellt fest, daß die Ladung fristgerecht erfolgte. Schriftliche Anträge liegen nicht vor.
Die Versammlung gedenkt der im vergangenen Jahr verstorbenen Mitglieder Karl Glück und Willi Ortseifen.
Der Vorsitzende stellt den Antrag, die Tagesordnungspunkte 4 und 5 vorzuziehen, da Herr Henschel (Kassenprüfer) noch einen anderen Termin wahrzunehmen hat. Der Antrag wird einstimmig angenommen.

TOP 4 - Kassenbericht
Herr Wichern gibt den Kassenbericht für das Rechnungsjahr 1999

Kassenbestände am Jahresbeginn 1999:

Girokonto 110 006 666 (laufendes Konto bei KSK)		DM	7.798,47
Girokonto 1 1417 000 (laufendes Konto bei Voba)		DM	607,80
Spendenkonto (V 36) und Rücklagenkonto		DM	93.053,51
darin -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 im Rechnungsjahr:

ABM-Zuwendungen		DM	352.915,07
Lohnfortzahlungen		DM	16.015,08
Schwellenpatenschaften		DM	0,00
Erträge aus der Strecke		DM	39.131,98
Fahrkartenverkauf		DM	0,00
Spendenzahlungen V 36		DM	210,00
Gaststätte		DM	0,00
Beiträge		DM	25.152,50
Habenzinsen		DM	1.541,52
Werbeträger		DM	99,00
Veranstaltungen		DM	5.891,50
Spenden allgemein		DM	20.722,50
Zuschüsse		DM	22.505,25
sonstige		DM	1.000,00
Summe der Einnahmen		DM	485.184,40

Ausgaben im Rechnungjahr:

Lohn-, Lohnnebenkosten incl. Finanzamt		DM	351.779,33
Berufsgenossenschaft		DM	1.400,00
Strecke		DM	13.881,32
darin Investitionen	DM 4.303,83		
Bahnhofsgebäude		DM	19.290,41
darin Pachtzahlung	DM 12.000,00		
Investitionen	DM 0,00		
Arbeitsfahrzeuge		DM	10.249,72
Museumsfahrzeuge		DM	64.202,38
Werkstatt		DM	8.320,12
Archiv		DM	0,00
Vereinsverwaltung		DM	3.958,19
Fahrtkosten		DM	4.225,00
Zinskosten (Darlehen und Girokonten)		DM	3.116,32
Darlehenstilgungen		DM	1.731,85
Einkauf Werbeträger		DM	0,00
Veranstaltungen		DM	5.511,50
Sonstiges		DM	3.350,02
Summe der Ausgaben		DM	491.016,16

Kassenbestände am Jahresende 1999:

Girokonto 110 006 666 (laufendes Konto bei KSK)		DM	27.347,55
Girokonto 1 1417 000 (laufendes Konto bei Voba)		DM	710,96
Spendenkonto (V 36) und Rücklagenkonto		DM	67.569,51
darin -Spendenbetrag (V 36)	DM 9.243,51		
- Rücklage	DM 58.326,--		

Zwischensumme / Kassenbestand	DM 95.628,02
- Darlehenskonto 600 466 477	DM - 22.181.89
- Darlehenskonto 600 466 485	DM - 24.593,67
Saldierte Kontenstände	DM 48.852,46

Die im Jahr 1999 durchgeführte Umbaumaßnahme an der Strecke wurde über den Landkreis Cuxhaven abgerechnet. Sie ist somit nicht in die Rechnungslegung des Vereines eingeflossen.

Die restliche Aufarbeitung und Prüfung der zur Aufnahme des Fahrbetriebes erforderlichen Fahrzeuge -darunter auch die V 36 - wurde der Werkstatt der Harpstedter Eisenbahn übertragen.
Im Rechnungsjahr 1999 wurde eine Abschlagszahlung von DM 61.480,-- erbracht. Die Bezahlung dieser Abschlagszahlung erfolgte aus der im Vorjahr gebildeten Rücklage, die sich damit entsprechend reduziert hat.

Inzwischen sind die Fahrzeuge -wie berichtet - nach Lehe zurück überführt worden. Die Abrechnung der restlichen Kosten erfolgt im Rechnungjahr 2000. Es wird mit einer Restzahlung von DM 25.000,-- gerechnet. Die dafür erforderliche Rücklage wurden gebildet.

Für die Im Jahr 2000 geplante Aufnahme des Fahrbetriebes wurde ebenfalls eine Rücklage gebildet.

Es bleibt festzustellen, dass unser Verein jedoch weiterhin dringend auf ausreichende Spenden angewiesen ist, um die laufenden Kosten - hier insbesondere des Bahnhofs und der Unterhaltungsmaßnahmen an der Strecke - im erforderlichen Maße leisten zu können.

Die Mitgliederzahl lag zum 31.12.1999 bei 357 Mitgliedern. Sie war damit gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig.

Das Beitragsaufkommen von ca. DM 25.000,-- konnte trotzdem verbessert werden. Das liegt an einer noch intensiveren Ansprache der säumigen Beitragszahler. Zum Jahresende waren noch 5 Mitglieder mit Beitragszahlungen von insgesamt DM 325,--im Rückstand. Einige dieser Rückstände konnten im laufenden Jahr 2000 bereits bereinigt werden.

Die Kasse wurde am 2.2.2000 in der Geschäftsstelle (Bahnhof) durch die gewählten Kassenprüfer Hans-Ludwig Mahn und Günter Henschel geprüft.

Bad Bederkesa / Bremerhaven, Tag der Mitgliederversammlung

Lothar Wichern
-Kassenwart-

erstellt: 26.1.2000

Der Vorsitzende dankt Herrn Wichern für den Kassenbericht. Der Überschuß von cà 53 TDM ist zwar sehr positiv zu werten, darin enthalten ist jedoch eine Bürgschaft gegenüber dem Landkreis von 20 TDM. So muß weiterhin die Sparbremse betätigt werden; unsere Einnahmequellen sind die Beiträge, Zuschüsse, Einnahmen aus dem Zugbetrieb nach dessen Aufnahme und nicht zuletzt die Spenden.

TOP 5 – Bericht der Kassenprüfer / Entlastung des Vorstands
Herr Henschel und Herr Mahn haben am 2.2.2000 die Kassenprüfung in der Geschäftsstelle durchgeführt. Es ergaben sich keine Beanstandungen. Zahlungs-

belege, Kasse und Konten waren einwandfrei geführt, die Buchungen stimmten mit den Tagesauszügen überein.
Herr Henschel bittet daher um Entlastung des Vorstands, die von der Versammlung einstimmig erteilt wird.
Herr Habenicht dankt Herrn Henschel für die geleistete Arbeit. Für Herrn Henschel muß turnusgemäß ein Nachfolger gewählt werden; Herr Mahn arbeitet noch ein weiteres Jahr als Kassenprüfer.

TOP 2 und 3 - Jahresbericht 1999 und Vorschau auf das Jahr 2000
In einem kurzen Rückblick nicht nur auf das vergangene Jahr, sondern auch auf die vergangenen zehn Jahre nach Vereinsgründung würdigt der Vorsitzende die Leistungen des Vereins. So wurden, um die wesentlichen Aktivitäten zu schildern, folgende Maßnahmen durchgeführt:
- Restaurierung des Bahnhofsgebäudes in Bad Bederkesa und seines Umfeldes für cä 0,5 Mio DM.
- Ankauf der Strecke von Speckenbüttel nach Bad Bederkesa.
- Beschaffung des rollenden Materials (Betriebsfahrzeuge) sowie zahlreicher historischer Exponate.
- Streckensanierung (1/3 der Gesamtstrecke) mit einem Kostenaufwand von rund 2,2 Mio DM.
Herr Habenicht dankt allen Vorstandsmitgliedern und den Aktiven im Verein für den Einsatz in den vergangenen Jahren. Besonderer Dank gebührt dem stellvertretenden Vorsitzenden Wolfgang Harden, der von Beginn an, also seit 10 Jahren, viel Arbeit für den Verein geleistet hat.
Besonders zu erwähnen ist die Zusammenarbeit mit dem Arbeitsamt Wesermünde, das uns bisher immer wieder ABM-Kräfte zur Verfügung gestellt hat. Ohne diese Arbeitskräfte wäre es nicht möglich gewesen, so weit wie bisher zu kommen. Zur Zeit arbeiten 5 Kräfte im allgemeinen Betrieb (bis 11/00) und in Lehe 2 Kräfte. Frau Jäger arbeitet wieder in der Geschäftsstelle bis 02/01.
Herr Habenicht dankt dem "harten Kern" der aktiven Vereinsmitglieder für die bisher geleistete Arbeit.

TOP 6 - Haushaltsplan 2000
Herr Wichern erläutert den Haushaltsplan für das Jahr 2000.

Am Jahresbeginn 2000 bestanden folgende Kontenstände:

Girokonto 110 006 666 (laufendes Konto bei KSK)		DM	27.347,55
Girokonto 1 1417 000 (laufendes Konto bei Voba)		DM	710,96
Spendenkonto (V 36) und Rücklagenkonto		DM	67.569,51
- darin Spendenbetrag V 36	DM 9.243,51		
Rücklage	DM 58.326,–		
Zwischensumme / Kassenbestand		DM	95.628,02
- Darlehenskonto 600 466 477		DM -	22.181.89
- Darlehenskonto 600 466 485		DM -	24.593,67
Saldierte Kontenstände		DM	48.852,46

Am Jahresende 2000 ergeben sich aufgrund der dargestellten Zahlen folgende geplante Kontenstände:

Girokonto 110 006 666 (laufendes Konto bei KSK)			DM 27.058,51
Girokonto 1 1417 000 (laufendes Konto bei Voba)			DM 1.000,--
Spendenkonto (V 36) und Rücklagenkonto			DM 52.569,51
- darin	Spendenbetrag V 36	DM -,--	
	Rücklage	DM 52.569,51	
Zwischensumme / Kassenbestand			DM 80.628,02
- Darlehenskonto 600 466 477			DM - 21.200,--
- Darlehenskonto 600 466 485			DM - 23.575,56
Saldierte Kontenstände			DM 35.852,46

Bad Bederkesa, / Bremerhaven, Tag der Mitgliederversammlung

Lothar Wichern
- Kassenwart -

erstellt: 27.4.2000

TOP 7 - Wahlen zum Vorstand
Zur Wahl stehen turnusgemäß die Ämter der stellvertretenden Vorsitzenden und des Schriftführers an. Herr Harden, Herr Keim und Frau Jäger stellen sich der Wiederwahl und werden einstimmig wieder gewählt.

TOP 8 - Wahl eines Kassenprüfers
Herr Mahn ist für ein weiteres Jahr als Kassenprüfer tätig. Für den ausscheidenden Herrn Henschel ist turnusgemäß ein zweiter Kassenprüfer zu wählen. Dafür wird Herr Jürgen Hellwig vorgeschlagen und von der Versammlung einstimmig gewählt.

TOP 9 - Anträge, Anfragen und Mitteilungen
Es werden u.a. angesprochen: Nutzung der Gaststätte, Fortbildungstermine, Neubaugebiet in Langen (Langer Berg), Arbeitseinsätze, Exkursion 2000, Spenden.
Herr Klug übergibt der Fahrzeuggruppe einen Kühlwasservorwärmer für die V36.

Zur Entlastung des Vorstands sollen satzungsgemäß für folgende Bereiche Beiräte gebildet werden:
Fahrzeuge, Gaststätte / Veranstaltungen, Betrieb, Museum und Werbung.
Interessenten tragen sich in eine vorbereitete Liste ein.

Geplante Einnahmen des Rechnungsjahres:

Fahrbetrieb / Fahrkartenverkauf		DM	20.000,--
Veranstaltungen / Gaststätte		DM	10.000,--
Erträge aus der Strecke		DM	40.000,--
Spendenzahlungen allgemein		DM	25.000,--
Spendenzahlungen V 36		DM	10.000,--
Schwellenpatenschaften		DM	5.000,--
Mitgliedsbeiträge		DM	25.000,--
Zuschüsse		DM	12.000,--
Verkauf von Werbeträgern		DM	3.000,--
ABM-Zuwendungen / Lohnfortzahlung		DM	375.000,--
sonstige Positionen		DM	10.000,--
Zwischensumme der geplante Einnahmen:		DM	535.000,--
Entnahme aus den Rücklagen		DM	15.000,--
- darin Spendenbetrag V 36	DM 9.243,51		
Rücklage	DM 5.756,49		
Summe der geplanten Einnahmen:		DM	550.000,--

Geplante Ausgaben des Rechnungsjahres:

Fahrbetrieb		DM	50.000,--
Veranstaltungen / Gaststätte		DM	8.000,--
Lohn-und Lohnnebenkosten incl. Finanzamt		DM	375.000,--
Berufsgenossenschaft		DM	5.000,--
Aufwand Bahnhof		DM	20.000,--
- darin Pachtzahlung	DM 12.000,--		
- darin Investitionen	DM -,--		
Aufwand für Fahrzeuge		DM	38.000,--
- darin Investitionen Museumsfahrz.	DM 25.000,--		
Aufwand für die Strecke		DM	15.000,--
Aufwand für die Werkstatt		DM	15.000,--
Aufwand für das Archiv		DM	2.000,--
Fahrkostenerstattungen		DM	5.000,--
Einkauf von Werbeträgern		DM	2.000,--
Zinsaufwand (Darlehen und Girokonten)		DM	3.000,--
Darlehenstilgungen		DM	2.000,--
Kosten der Vereinsverwaltung		DM	5.000,--
diverse sonstige Aufwendungen		DM	5.000,--
Summe der geplanten Ausgaben		DM	550.000,--

Herr Habenicht schließt die 11. Ordentliche Mitgliederversammlung um 21.45 Uhr.

(Das vollständige Protokoll der 11. Ordentlichen Mitgliederversammlung ist in der Geschäftsstelle einzusehen).

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

---

Fanny Kamann

Aus alten Tagen des Bahnhofs Bederkesa

...Es entstand ein Bahnhof mit Lagerschuppen. Gegenüber lag eine erhöhte Rampe, eingeteilt in kleine Koben. Hier hinein trieben die Bauern ihr Vieh, bis es in Güterwagen verladen wurde. (Anm. d. Red.: Die Anlage besteht heute noch, doch sind die Viehboxen zu Lagerschuppen umgebaut). Kaufleute errichteten eigene Lagerschuppen am Gleis (I.F.C. Daniel) Mit eigenem Fuhrwerk - Kutscher Schwemm und ein Kommis - holten sie Fracht zum Geschäft. Dabei war viel Gerät für die Landwirtschaft.

Bauer Sanken bekam vom Flecken die Erlaubnis für ein Fuhrunternehmen: ein Gespann mit Plattenwagen. Damit holte er Frachtgut von Geschäften und Privatleuten zum Bahnhof. Eingegangene Güter teilte er im Ort aus. Dazu folgende kleine Geschichte: Zwei Jungens, 10 Jahre alt, wollten den Verwandten in Schlesien eine Freude machen. Karl Ehlers Smut und Karl Daniel haben den Dackel der Großeltern in einen mit Löchern versehenen Karton verpackt; Adresse und Absender stimmten. Den Karton brachten sie zur Beförderung zu Sanken. Aber dem Dackel war es ungemütlich und er fiepte. Er wurde von Sanken erlöst.

An den Gleisen stand der Wasserturm mit Lokschuppen. Hier waren Arbeiter damit beschäftigt, die Lokomotive mit Wasser und Kohlen zu versorgen. Sie hielten auch die Waggons und Bahnanlagen in Ordnung. Diese Arbeiter - v. Lintig und Becker - trugen eine eigene Kluft aus Drell: blaue Hose, graue Jacke.

Termine

Modellbaugruppe
Zur Zeit 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.
Termine: 5. Juni, 3. Juli, 7. August.

Arbeitseinsätze für alle Mitglieder
Jeweils am 2. Samstag im Monat
Die nächsten Einsätze: 10. Juni, 8. Juli, 12. August
Wichtig: Bitte immer am Tag vorher Arbeitsprogramm und Einsatzort telefonisch erfragen bei:
H.-W. Harden, 04705 / 393
Konrad Keim, 04704 / 719

Fahrzeuggruppe
Arbeitseinsätze jeweils samstags, Lehe Abstellbahnhof
Einzelheiten sind zu erfragen bei:
Mario Giwanski, 0471 / 28142
Bernd Folkens, 0471 / 291 550

Ausbildungsgruppen
Jeweils montags, 18 Uhr, Bahnhof Bad Bederkesa, nach gesonderter Terminabsprache mit dem OBL Bernhard Luther, 04743 / 76815.