Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

sowie der BSW - Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

12. Jahrgang

Januar 2002

67



Zum Titelbild:
Schnee gehört in unseren Breiten inzwischen zu den seltenen Naturerscheinungen. Heinz Schoof hatte seine Kamera zur Hand, als sich im Januar der Bahnhof Bederkesa unter einer dünnen Schneedecke zeigte.

Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.

Vorstand:
- Wilfried Habenicht (Vorsitzender) 04745 / 7557
- Hans-Wolfgang Harden (Stellv. Vorsitzender) 04705 / 393
- Konrad Keim (Stellv. Vorsitzender, zugl. Vertreter der Gemeinde Drangstedt) 04704 / 719
- Helmut Mühlrad (Kassenführer) 04745 / 943510
- Martina Jäger (Schriftführerin) 04745 / 7169 (Geschäftsstelle Museumsbahn)
- Uwe Kühne (Vertreter des Landkreises Cuxhaven) 04721 / 662438 (Kreishaus)
- Wilhelm Zimmermann (Vertreter der Stadt Langen) 04743 / 937145 (Rathaus)

Beirat: BSW-Gruppe "Das Stellwerk", Bremerhaven

Geschäftsstelle: Helga Dittschlag, Martina Jäger, Bahnhofstraße 18
27624 Bad Bederkesa
Tel.: 04745 / 7169 Fax: 04745 / 931387

internet: www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de

Betriebsleitung:
- NN
- Dipl.-Ing. Jürgen Gerdts
  Tel.: 0471 / 308550 und
  0171 / 6746467

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

Impressum
Die "Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V. sowie der BSW-Gruppe >Das Stellwerk<" werden herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn.
Schriftleitung: Hans-Wolfgang Harden
Die "Mitteilungen" erscheinen zweimonatlich jeweils im Januar, März, Mai, Juli, September und November. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Alle in diesem Heft veröffentlichten Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Sie dürfen ohne die schriftliche Zustimmung des Herausgebers nicht kommerziell verwertet werden. Fotokopien für den persönlichen, nichtgewerblichen Gebrauch können von einzelnen Beiträgen oder Teilen daraus als Einzelkopien hergestellt werden. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung der Verfasser und nicht unbedingt die der Redaktion oder des Herausgebers wieder. Eine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte kann nicht übernommen werden. Anfragen und Beiträge an die Redaktion:
Hans-Wolfgang Harden, Wurster Landstraße 22, 27638 Wremen-Hülsing, 04705/393

Osterbrunch

Einladung zum diesjährigen Osterbrunch am Ostermontag, dem 1. April 2002 ab 11.00 Uhr im Bahnhof Bederkesa.
Über "nahrhafte" Mitbringsel für das Osterbuffet freuen wir uns!
Bitte anmelden in der Geschäftsstelle, Tel. 04745 / 7169, oder bei Gisela Harden, Tel. 04705 / 393

Montag, 8. April 2002, 19 Uhr

13. Ordentliche Mitgliederversammlung

Bremerhaven, Hotel Primula, Stresemannstraße 110

Tagesordnung

1. Begrüßung, Regularien
2. Jahresbericht 2001
3. Aktivitäten der Beiratsgruppen
4. Vorschau auf das Betriebsjahr 2002
5. Kassenbericht 2001
6. Bericht der Kassenprüfer / Entlastung des Vorstands
7. Haushaltsplan für 2002
8. Wahlen zum Vorstand
9. Wahl der Kassenprüfer
10. Anträge, Anfragen und Mitteilungen

Der Vorstand

Aktuell

- Am 7. Januar hat der neue hauptamtliche Sozialstadtrat, unser Vereinsmitglied Wilfried Töpfer, sein Amt in Bremerhaven angetreten. Wir wünschen ihm auch von dieser Stelle aus gutes Gelingen in seinem neuen Betätigungsfeld.

- Auf der Vorstandssitzung am 9. Januar konnten wir Herrn Samtgemeindebürgermeister Sven Wojzischke, den Nachfolger im Amt von Wilfried Habenicht, bei uns begrüßen und ihm über unsere Vereinsarbeit berichten. Nach einem sehr netten und informativen Gespräch überreichte uns Herr Wojzischke als neuer Hausherr im Bahnhof seine Beitrittserklärung für den Verein. Herzlich willkommen!

Auszug aus dem Protokoll der Außerordentlichen Mitgliederversammlung vom 5. Dezember 2001

Beginn: 19.00 Uhr
Ende: 23.00 Uhr
Ort: Restaurant "Tannenhof", Drangstedt
Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste
Tagesordnung siehe "Mitteilungen" 62-65, S. 3

Nach der Begrüßung und Erweiterung der Tagesordnung um den Punkt "Neufestsetzung der Beiträge in Euro" (s. Mitteilungen des Vorstands) geben Herr Habenicht und Herr Harden den Sachstandsbericht und den Rückblick auf die Fahrsaison 2001. Beide betonen, dass die überaus erfolgreich verlaufenen Betriebstage und die Sonderzugfahrten nur durch das hervorragende Engagement aller am Betrieb Beteiligten möglich waren. Alle Fahrten konnten pünktlich und ohne Zuglaufstörungen abgewickelt werden. Das war eine großartige Leistung aller, und allen Mitstreitern gebührt außerordentlicher Dank!
Unsere Satzung ist inzwischen 12 Jahre alt und bedurfte einer geringen Korrektur hinsichtlich nicht mehr aktueller Aussagen und Ziele. Diese Änderungen wurden von der Versammlung diskutiert und beschlossen.
Nach dem Tagesordnungspunkt "Anfragen und Mitteilungen" klang die Mitgliederversammlung mit der Vorführung eines Videofilms über den letzten Fahrtag aus.
Das vollständige Protokoll kann in der Geschäftsstelle eingesehen werden.

Achtung: Viele unserer Mitglieder haben keine Satzung, weil die alten Exemplare ausgegangen waren und wir vor dem Hintergrund der anstehenden Satzungsänderungen auch keine mehr herstellen wollten. Sobald die geänderte Satzung vom Amtsgericht Langen bestätigt ist, wird die Geschäftsstelle genügend neue Satzungen herstellen. Über den Vertrieb wird der Vorstand gesondert beraten.

Mitteilungen des Vorstands

Zwischen dem 1.Februar und dem 31. Dezember 2001 gingen 46.357,06 DM an Spenden ein. Wir danken:
Herrn Plöger, Herrn Eberhard Schweitzer, Herrn Hans Köhler, Herrn Fritz-Jürgen Fründt, Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln, Herrn Günter Niber, I. Luhter, Frau Anneliese Seeger, Herrn Wolfgang Hildebrandt, Fa ALDI, Bürger-

club Bremerhaven, Fa Bredehöft, Werbegemeinschaft Fischereihafen,, Herrn Karl-Heinz Michen, Herrn Kurt Kaminiarz, Kulturstiftung der KSK Wesermünde-Hadeln, H.-W. Harden, Familie Woehlbier, Familie Niber, Familie Keim, Frau Helga Dittschlag, Herrn Otto May, Frau Marlis Holst, Familie Zimmermann, Familie Straßenburg, Frau Martina Jäger, Herrn Wolfgang Rawiel, Familie Friedrichs, Familie Habenicht, M. Koswig, Fa Matthäi.

An Sachspenden gingen bei uns ein:
- Ein Stempeldrucker und zwei Bücher durch Herrn Imken jun.
- Div. Metallschilder durch Herrn D. Meiners
- Trennschleifer, Handkreissäge und Fußmatte durch Familie Rogner
- Ein Monitor (Spende) und PC-Anlage mit Lautsprechern als Dauerleihgabe durch Frau Martina Jäger
- Eine Schaffnertasche durch Herrn Günther Waßmann
- Zwei Zugschlußlaternen durch Herrn Aust
- Div Schrifttum durch Herrn Günter Niber
- Leuchtkasten für Außenwerbung und div. Schrifttum durch Herrn Wolfgang Rawiel

Neu im Verein:

Annemarie Ohlrogge	Zum Krähenholz 6 27624 Bad Bederkesa
Raimund Neumann	Im Steinviertel 27 27607 Langen
Claudia Neumann	wie vor
Kathrin Neumann	wie vor
Herbert Derlam	Im Müggenhörn 6 27624 Bad Bederkesa
Rolf Lenk	Falkenburger Weg 48 27624 Bad Bederkesa

Auf der Außerordentlichen Mitgliederversammlung am 5. Dezember 2001 wurden die vom Vorstand vorgeschlagenen neuen Mitgliedsbeiträge (ab 2002) in Euro wie folgt beschlossen:

	alter Betrag	neuer Betrag
Einzelmitgliedschaft	80,- DM	41,- Euro
Familienmitgliedschaft	110,- DM	56,- Euro
Firmenmitgliedschaft	120,- DM	61,- Euro

Die Neufestsetzumg der Beiträge in Euro wurde einstimmig beschlossen.

Wir erhielten die traurige Nachricht, dass unser Vereinsmitglied

Eberhard Schweitzer

verstorben ist.
Eberhard Schweitzer hat mit seinem hohen Fachwissen den Verein bei mancher Gelegenheit beraten können, besonders auch die Redaktion der "Mitteilungen". Wir verlieren mit ihm einen angenehmen Gesprächspartner und hilfsbereiten Menschen.

Der Vorstand

Wir erhielten die traurige Nachricht, dass unser Vereinsmitglied

Wilhelm Höltenschmidt

verstorben ist.
Wilhelm Höltenschmidt war unser ältestes Vereinsmitglied und hat als ehemaliger Eisenbahner die Entwicklung der Museumsbahn mit Interesse verfolgt. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

Der Vorstand

Museumsbahnexkursion 2002

Görlitz und die Oberlausitz

Termin: 28. September bis 1. Oktober 2002
Reiseziel: Görlitz und Umgebung
Leistungen: Hin- und Rückfahrt Bremerhaven–Görlitz mit Sielemann-Bus
3 Übernachtungen und Frühstück im ☆☆☆-Hotel
Tagesfahrt in die Umgebung
Fahrt mit der dampfgeführten Zittauer Schmalspurbahn von Zittau nach Oybin mit Beiprogramm
Stadtführung Görlitz / Nachtwächter-Tour
evtl. Führung durch die Landskron Brauerei mit Umtrunk und Imbiss
evtl. Besuch des Polenmarktes
Reiserücktrittsversicherung

Unbedingt erforderlich: Gültiger Reisepass

Preis bei einer Teilnehmerzahl von 25 Personen:
250 Euro im Doppelzimmer

285 Euro im Einzelzimmer

Interessenten melden sich bitte verbindlich unter Einzahlung der Hälfte des Reisepreises bis zum 15. Mai 2002, Restzahlung bis 31. Juli 2002, bei Gisela Harden an. Bankverbindung: Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V. bei der KSK Wesermünde-Hadeln, Kto-Nr. 110 006 666, BLZ 292 501 50, Stichwort "Görlitz-Reise".

Fahrplan für die Saison 2002

Verkehrstage:
28.04./12.05./26.05./09.06./23.06./14.07./28.07./11.08./25.08./08.09./22.09.

12128	Bremerhaven - Bad Bederkesa						12128
km			Zug	80780	Zug	80782	Zug	80784
	Bremerh. Fischereihafen	ab				11:40		15:40
	Bremerhaven Hbf	an				11:56		15:56
184,3	Bremerhaven Hbf	ab		09:00		12:00		16:00
187,8	Bremerhaven-Lehe	ab		09:08		12:08		16:08
1,6	Langen	ab		09:20		12:20		16:20
5,6	Debstedt	ab		09:30		12:30		16:30
11,6	Drangstedt	ab		09:42		12:42		16:42
17,6	Bad Bederkesa	an		09:54		12:54		16:54

12128	Bad Bederkesa - Bremerhaven						12128
km			Zug	80781	Zug	80783	Zug	80785
17,6	Bad Bederkesa	ab		10:14		14:14		17:14
11,6	Drangstedt	ab		10:28		14:28		17:26
5,6	Debstedt	ab		10:40		14:40		17:36
1,6	Langen	ab		10:52		14:52		17:47
187,8	Bremerhaven-Lehe	ab		11:06		15:06		18:01
187,3	Bremerhaven Hbf	an		11:11		15:12		18:07
	Bremerhaven Hbf	ab		11:13		15:14		
	Bremerh. Fischereihafen	an		11:35		15:37		

Änderungen vorbehalten!

In unseren Zügen werden Getränke angeboten. Lediglich die Züge 80780 und 80785 können derzeit nicht bewirtschaftet werden.

Eine Einkehr in unsere historische Gaststätte im Bahnhof in Bad Bederkesa ist empfehlenswert.


Energie für
die Seestadt
swb Bremerhaven
Ihr Experte für
marktgerechte
Lösungen
rund um Strom,
Erdgas, Wärme und
Trinkwasser.

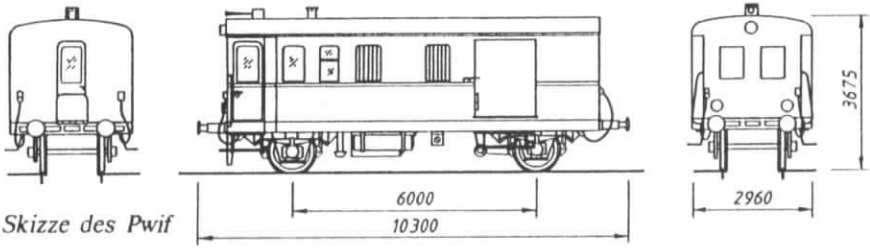
Unsere Fahrpreise liegen je nach Entfernung zwischen 4,00 und 8,00 Euro je Einzelfahrt und Person.
Kinder unter 6 Jahren werden kostenfrei und Kinder zwischen 6 und 12 Jahren zum halben Preis befördert.
Darüber hinaus gibt es verschiedene Vergünstigungen.

Aus unserem Archiv

Das hier wiedergegebene Foto ist gelegentlich schon veröffentlicht worden. Es zeigt einen Wendezug am Haltepunkt Knüppelholz zwischen Drangstedt und Debstedt. Der Zug kommt aus Bederkesa und fährt mit dem Steuerwagen voraus nach Bremerhaven. Der Bahnsteig, der heute noch vorhanden ist und auch wieder in Betrieb genommen werden soll, ist mit Stationsschildern, einer Wartebude als Unterstand und elektrischer Beleuchtung versehen. Vor (!) den Lampenmasten verläuft die Freileitung für den Fernsprechdienst.
Die Zuggarnitur besteht aus dem Steuerwagen, vier zweiachsigen Reisezugwagen ("Donnerbüchsen") und der schiebenden Lok, eventuell einer V 20.
Wendezüge - das sind abwechselnd geschobene und gezogene Züge - wurden bereits vor dem 2. Weltkrieg vereinzelt eingesetzt. Vorreiter war die private Lübeck-Büchener-Eisenbahn, die ab 1936 kurze Doppelstock-Wendezüge zwischen Travemünde und Hamburg Hbf überaus erfolgreich einsetzte.
Die Vorteile des Wendezugbetriebs liegen auf der Hand: Die Lokomotive muß am Endpunkt nicht mehr umgesetzt werden. Dadurch gibt es kurze Wendezeiten,



was besonders im dichten Vorortverkehr sehr günstig ist. Beim geschobenen Betrieb muß der dann vorauslaufende Wagen allerdings mit einem Führerstand ausgerüstet sein, von dem aus der Triebfahrzeugführer auf die schiebende Lok bzw. den Zug einwirken kann (Leistung auf- und abschalten, bremsen). Darauf wird weiter unten noch einzugehen sein.
Die ehemaligen Wehrmachts-Diesellok der Baureihe V 20 und V 36 eigneten sich sehr gut für einen Einsatz im Wendezugbetrieb. Allerdings mussten dafür nun auch Steuerwagen zur Hand sein. Dazu griff man Anfang der 50er Jahre auf die vorhandenen vierachsigen Steuerwagen der Vorkriegs-Dieseltriebwagen zurück (siehe "Mitteilungen" Nr.38, S.14). Da ihre Zahl jedoch nicht ausreichte, behalf man sich mit der Umrüstung anderer Wagentypen. So gab es bald auch Steuerabteile in "Donnerbüchsen" oder zu Steuerwagen umgebaute Packwagen.
Und damit sind wir wieder bei unserem Foto. Der abgebildete Steuerwagen ist nämlich ein solcher umgebauter Gepäckwagen der Gattung Pwif (Pw = Gepäckwagen, i = Wagen mit offenem Durchgang / offenen Durchgängen zum nächsten Fahrzeug, f = Wagen mit Führerstand für Wendezugbetrieb). Von diesen Wagen hat es vermutlich nur rund 10 Fahrzeuge bei der DB gegeben, zwei davon in Bremerhaven.



Skizze des Pwif

Wie erfolgte nun die Verständigung zwischen Steuerwagen und schiebender Lokomotive? Dafür sind nacheinander innerhalb weniger Jahre drei Systeme entwickelt worden:
a) indirekte Steuerung → Verständigung durch Klingelleitung
b) indirekte Steuerung → Verständigung durch Hagenuk-Befehlsgerät
c) direkte elektro-pneumatische Steuerung.
Die Steuerungen nach a) und b) erforderten zwei Mann zur Ausführung (einen im Steuerwagen, einen auf der Lok); die Steuerung nach c) war komplett vom Steuerwagen aus möglich und erforderte nur eine bedienende Person.
Die indirekte Steuerung über Klingelleitung war die erste und primitivste Form der Wendezugsteuerung. Zwischen Steuerwagen und Lok gab es lediglich eine einfache Klingelleitung, über die fest vereinbarte Befehle übermittelt wurden. Seltsamerweise waren diese Klingelzeichen in den einzelnen Direktionen auch noch unterschiedlich. Bekannt sind u.a. aus Bremen:

1 mal lang läuten	Achtung vor Abfahrt
1 mal kurz läuten	Füllung wegnehmen
2 mal kurz läuten	Füllung geben
3 mal kurz läuten	anhalten, bremsen
2 mal 3 kurze	Fahrtrichtungswechsel
ununterbrochenes Läuten	anhalten, Notbremsung

Die wenige Jahre später entwickelte Lösung mit dem Hagenuk-Befehlsgerät war von den Maschinentelegrafen der Schiffe abgeschaut. Je ein Gerät befand sich auf der Lok und dem Steuerwagen. Auch diese Art der Steuerung erforderte zwei Mann zur Bedienung.
Die direkte elektro-pneumatische Wendezugsteuerung in der im Prinzip noch heute bekannten Form entstand ebenfalls Mitte der 50er Jahre und machte den zweiten Mann auf der Lok im Wendezugbetrieb gänzlich überflüssig. Alle Funktionen wie Bremsen, Beschleunigen, Anhalten und Fahrtrichtungswechsel waren jetzt vom Führerstand im Wendezugspitzenwagen steuerbar. Allerdings erforderte diese Steuerung einen recht aufwändigen Umbau der Lok. Die in Bremerhaven eingesetzten V 36 bekamen die direkte Wendezugsteuerung mit als erste Maschinen überhaupt eingebaut.
Nach Aussage unseres Vereinsmitglieds Helmut Sommer, der ab Mitte der 50er Jahre bis zum Ende des Personenverkehrs 1968 als Lokführer auf der Bederkesaer Strecke gefahren ist, hat er nur die Steuerung mit Klingelleitung und die direkte elektro-pneumatische Steuerung in den vierachsigen Steuerwagen gekannt, nicht aber die mit dem Hagenuk-Befehlsgerät, so dass angenommen werden kann, dass dieses in Bremerhaven nicht eingesetzt worden ist.

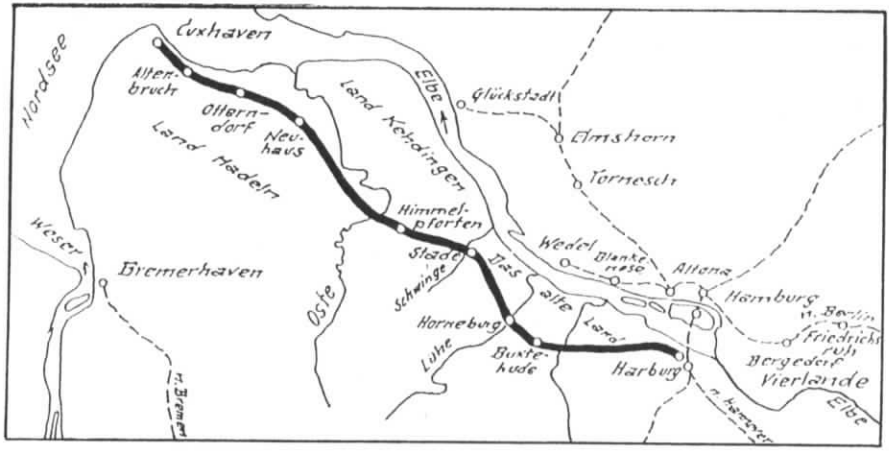
Zum Schluss bliebe noch die Frage zu beantworten, wann das Foto entstanden sein könnte. Da der Steuerwagen noch kein 3. Spitzenlicht führt, dürfte die Aufnahme 1957 oder eher entstanden sein.

Quellen:
- Archiv der Museumsbahn
- Sammlunbg H.-W. Harden
- Stefan Lauscher, Die Diesellokomotiven der Wehrmacht, Freiburg 1999

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 Museusmbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V. 174 Seiten mit zahlreichen Fotos, Zeichnungen und Karten. Euro 5,-.
Zu beziehen in der Geschäftsstelle.



Hans-Wolfgang Harden

Beiträge zur Geschichte der Unterelbeschen Eisenbahn

3. Folge Die Empfangsgebäude der Unterelbeschen Eisenbahn im Wandel der Zeiten

In der 3. Folge der "Beiträge zur Geschichte der Unterelbeschen Eisenbahn", die sich über mehrere Hefte erstrecken wird, sollen die Bahnhofsgebäude (Empfangsgebäude) im Wandel der Zeiten vorgestellt werden. "Der mißlichen finanziellen Lage der Unterelbeschen Eisenbahn entsprachen auch ihre meist recht anspruchslosen, nur zweckmäßig mit billigsten Mitteln ausgeführten Hochbauten," beschreibt Manfred Berger diese schlichten Baukörper. Aber fast alle haben bis heute überdauert. Sie sollen, in Cuxhaven beginnend, hier und in den nächsten Heften vorgestellt werden.

"Überall stand das jüngere Volk zu Haufen, von den großen, fast schon erwachsenen, drallen Mädchen bis zum kleinen, kaum laufen könnenden Baby hinab glotzten sie mit großen Augen das eiserne Dampfroß an, sprachlos vor Erstaunen. Offenbar hatte die Erscheinung desselben alle Erwartungen übertroffen".

Nicht nur für den vom zeitgenössischen Chronisten beschriebenen Personenkreis, sondern für alle Bürger dürfte die Eröffnung des letzten Abschnitts der Unterelbeschen Eisenbahn am 10. November 1881 das herrausragende Ereignis gewesen sein. Aber nicht nur Gleisanlagen und Fahrzeuge gab es zu bestaunen, auch die Gebäude, die zu einem Bahnhof gehörten, waren neu und sehenswert. Dem unvoreingenommenen Betrachter dürfte aber schnell klar geworden sein, dass die bauausführende Gesellschaft nicht gerade zu den begüterten gehörte, denn alle

Hochbauten waren nach einfachstem Strickmuster und damit preisgünstig erstellt worden. Irgendwelche architektonischen Besonderheiten oder schmückende Bauelemente suchte man vergebens. Die meisten Stationen hatten Empfangsgebäude, Güterschuppen und Kleinbauten nach einheitlicher Grundform erhalten, wie dies aus Sparsamkeitsgründen auf sehr vielen Strecken üblich gewesen ist.

Die Empfangsgebäude der Unterelbeschen Eisenbahn bestanden in ihrer Ursprungsform aus zwei Baukörpern. Dies war einmal ein eingeschossiger, traufständiger Gebäudetrakt mit Satteldach, den es in kurzer und langer Ausführung gab. Er enthielt die Diensträume und bei der langen Bauart die Bahnhofsgaststätte. Daran war querstehend giebelständig, zweigeschossig und ebenfalls mit Satteldach der zweite Gebäudeteil angebaut, in dem die Wohnung des Stationsvorstehers untergebracht war.

In dieser Grundausführung haben sich allerdings nur sehr wenige Empfangsgebäude der Unterelbeschen Eisenbahn erhalten. Früher oder später stellte sich heraus, dass viele Bahnhofsgebäude in der ursprünglichen Form den Anforderungen des Betriebs nicht genügten. So ist es denn dazu gekommen, dass im Laufe der Jahrzehnte An- und Umbauten vorgenommen wurden, die so weit gingen, dass der originale Baukörper nur noch mit Mühe zu erkennen war.

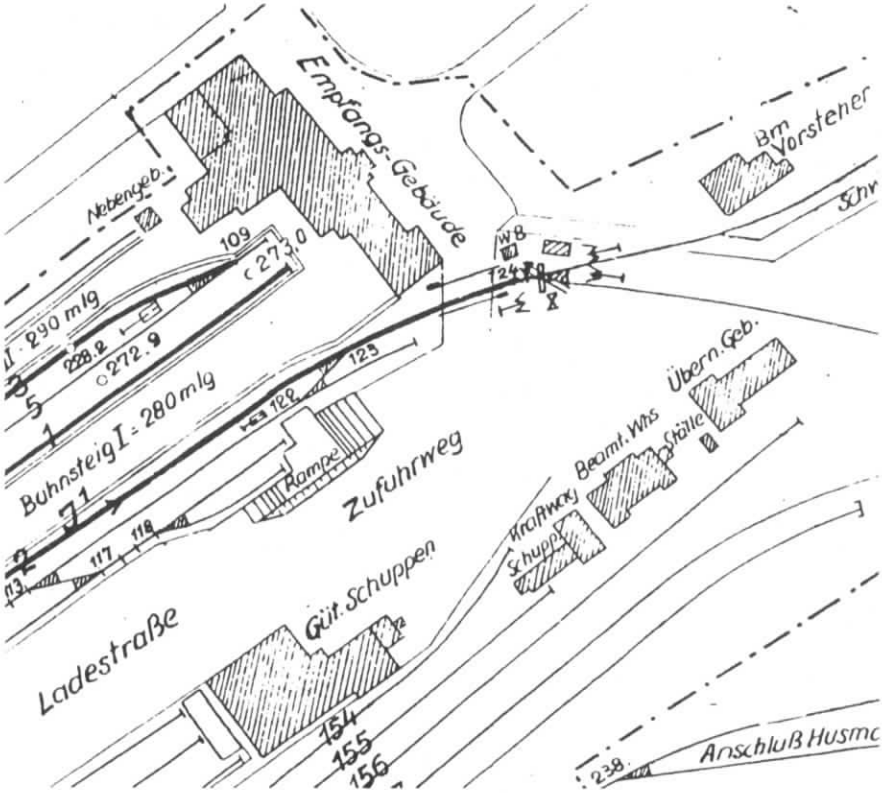
Wie die Empfangsgebäude im Ursprung und nach den Umbauten aussahen, geben die nachfolgenden Bilder wieder. Viele der alten Gebäude werden heute nicht mehr für Eisenbahnzwecke genutzt. Sie dienen als Wohn- und Geschäftshäuser oder verfallen.

Typisch für die Unterelbesche Eisenbahn war die Tatsache, dass die Güterschuppen nicht am Empfangsgebäude angebaut waren, sondern separat standen.

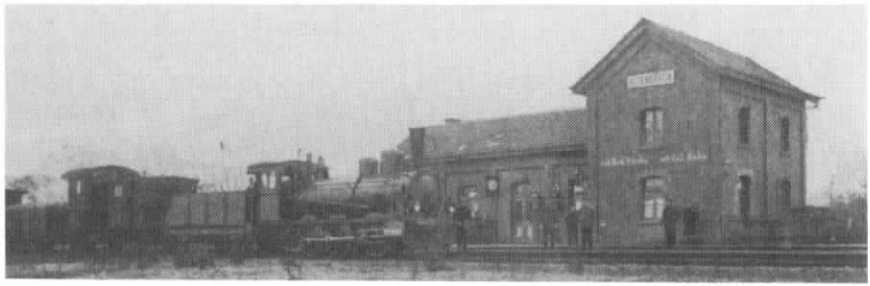
(Alle Fotos vom Verfasser oder aus dessen Sammlung)



Die beiden Cuxhavener Bahnhöfe um die Jahrhundertwende. Links das schlichte Gebäude der Unterelbeschen Eisenbahn von 1881. Rechts daneben ist im Hintergrund der Güterschuppen erkennbar. Rechts der noch heute vorhandene Stadtbahnhof von 1898. Er wurde nötig, als 1896 die Strecke von Geestemünde nach Cuxhaven eröffnet wurde und das alte Gebäude den Anforderungen nicht mehr gewachsen war.



Bahnhof Cuxhaven, Lageplan Ende der 50er Jahre. Der als "Übern.Geb." bezeichnete Baukörper ist das alte Empfangsgebäude der Unterelbeschen Bahn. Nach Eröffnung des neuen Stadtbahnhofs wurde der lange traufständige Bauteil aufgestockt und wird bis heute als Dienstgebäude verwendet.



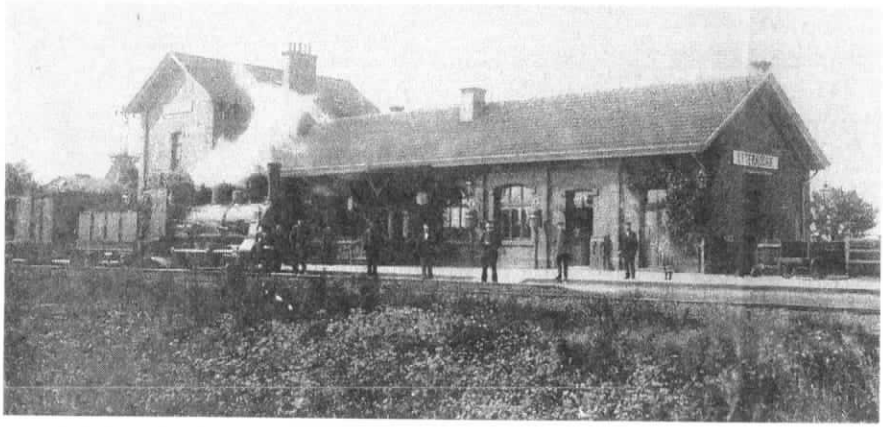
Bahnhofsgebäude Altenbruch in ursprünglicher Form. Das Aufnahmedatum ist unbekannt.



Das gleiche Gebäude 1987. Erheblich erweitert, ist es kaum wiederzuerkennen. Inzwischen ist es verkauft und bewohnt. Der Dienstraum (Blockstelle und Schrankenposten) ist von der DB angemietet.



Bahnhof Altenbruch von der Straßenseite im Juli 1987. Nur der linke Gebäudeteil ist noch original erhalten.



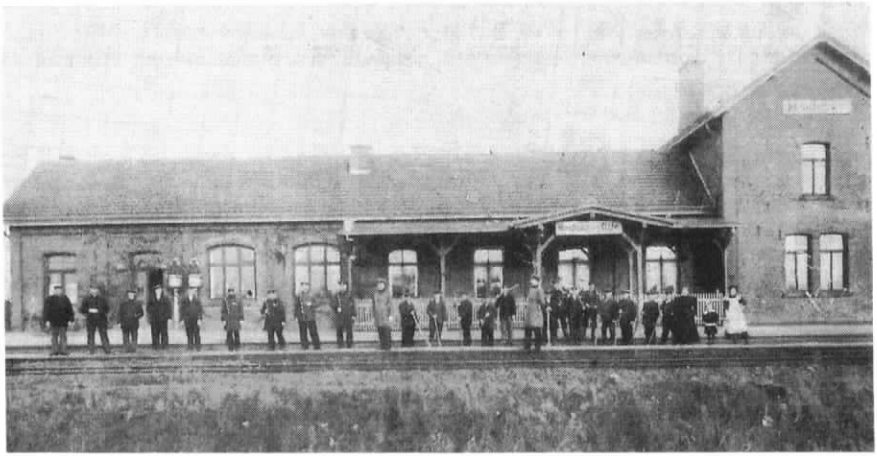
Empfangsgebäude Bahnhof Otterndorf 1890 im Ursprungszustand.



Die Straßenseite des Empfangsgebäudes Otterndorf hat mit dem Original fast nichts mehr zu tun (Juli 1988).



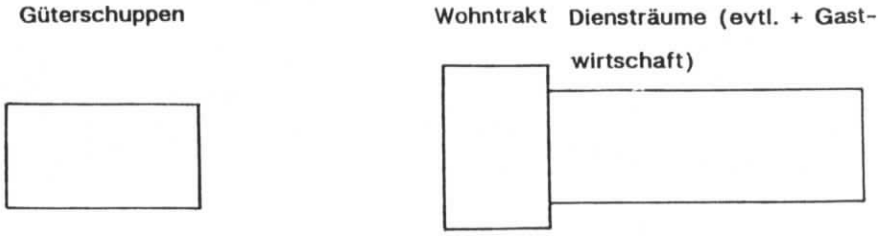
Empfangsgebäude Otterndorf im Juli 1987. Durch Aufstockung, An- und Umbauten hat es sich sehr verändert.
Vor einigen Jahren hat man das Gebäude bis auf einen kleinen Rest, der eine Gastwirtschaft und einen Warteraum beherbergt, abgebrochen. Das hübsche Vordach blieb immerhin erhalten.



Bahnhofsgebäude Neuhaus/Oste zu Kaisers Zeiten. Man beachte, wie vielen Menschen eine solche Dienststelle damals Lohn und Brot gab.
Links befand sich der Dienstraum mit der Fahrkartenausgabe. Neben dem Eingang zwei Spindelläutewerke. Hinter den großen Fenstern war die Gepäckabfertigung untergebracht. Der eingezäunte Bereich unter dem Vordach gehörte zur Bahnhofsgaststätte. Rechts der Wohntrakt.



Diese beiden alten Schilder vom Bahnhof Neuhaus konnten zusammen mit anderen rechtzeitig vom Gebäude geborgen werden. Heute sind sie am Bahnhof Bederkesa zu finden.



Grundsätzliche Anordnung vom Bahnhofsgebäude und dem freistehenden Güterschuppen; dieser stand immer auf der Seite des giebelständigen Wohntrakts.



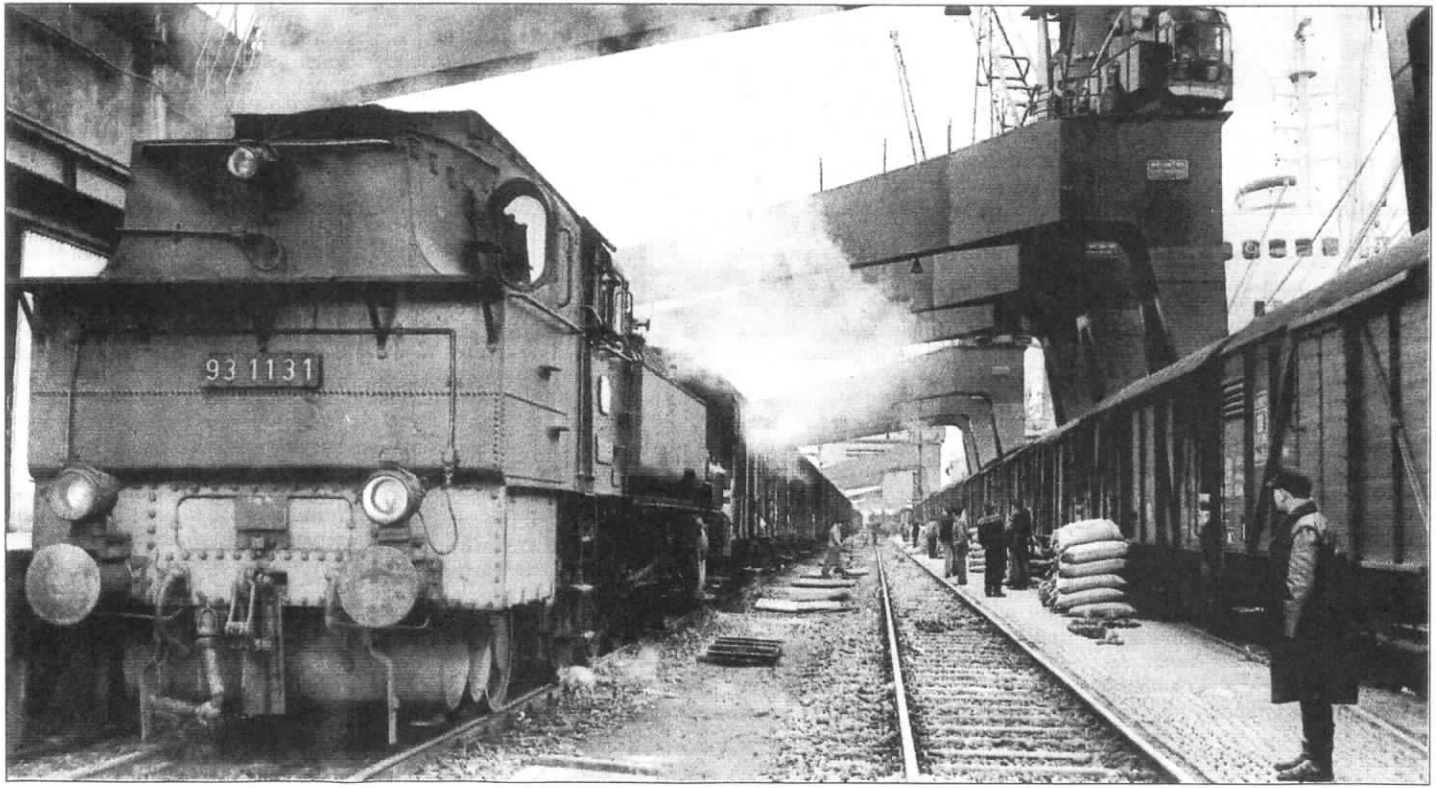
Von kleinen Veränderungen abgesehen, hat sich das Bahnhofsgebäude Neuhaus/ Oste 1987 noch in der Ursprungsform erhalten. Auch heute hat sich kaum etwas geändert. Die DB nutzt zwei Räume (Heizungs- und Geräteraum, Dienstraum) für einen Mitarbeiter, der zur Überwachung mehrerer Bahnübergänge eingeteilt ist. Das Gebäude steht zum Verkauf, aber offenbar will niemand den verfallenden Kasten haben. Züge halten seit Jahren nicht mehr in Neuhaus. Die Bahnsteige sind entfernt.

Spende für die Museumsbahn ?

Auf folgende Konten der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V. können Sie Ihre Spende einzahlen:

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

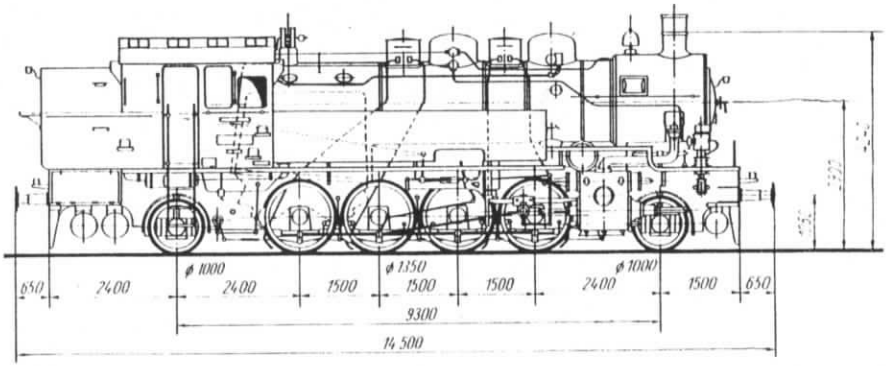
Volksbank Bad Bederkesa, BLZ 292 612 24
Konto-Nr. 114 17 000


93 1131

Hans-Wolfgang Harden

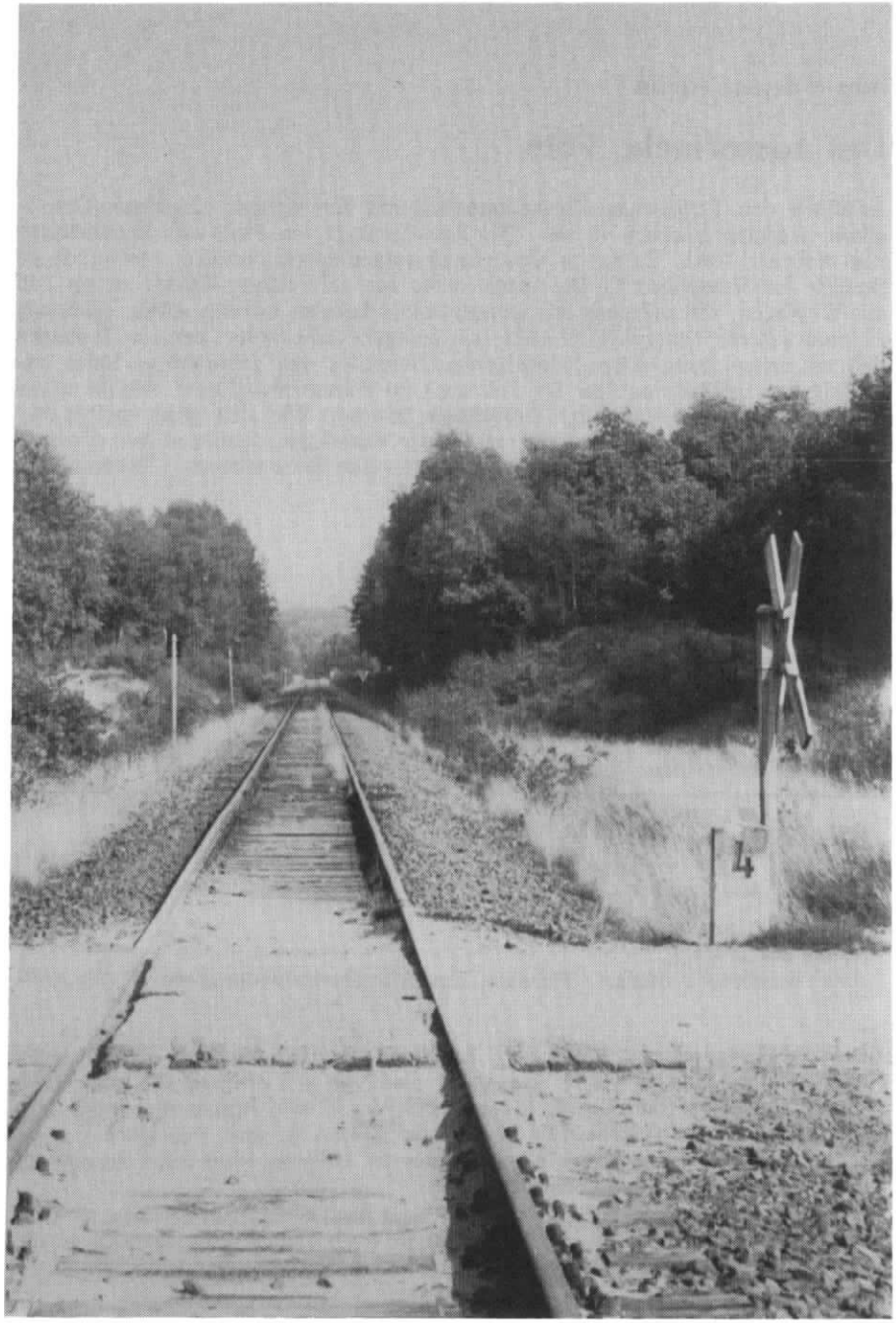
Das historische Foto

Anläßlich des 125jährigen Gründungsjubiläums der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft erschien kürzlich in der "Nordsee-Zeitung" ein Foto aus Bremerhaven vom Februar 1961. Es ist im Kaiserhafen aufgenommen worden, vermutlich im Bereich des Schuppens C. Die Gleise unter den zahlreichen Kränen stehen voll mit G-Wagen, die offenbar mit Düngersäcken beladen werden sollen. Blickfang ist natürlich die Tenderlok 93 1131, ein bulliger Vierkuppler, der zur damaligen Zeit mit seinen baugleichen Schwestermaschinen für den Verschub im Hafen zuständig war. Allerdings fuhr die Lok auch im Personenzugdienst, wie die montierte Heizkupplung unter der Pufferbohle beweist. Wie sich unser stellvertretender Vorsitzende Konrad Keim aus seiner damaligen Dienstzeit gut erinnert, war die Maschine außer im Hafen auf der Strecke Bremerhaven - Bremervörde eingesetzt.



Skizze der T 14.1
Aus: Weisbrod / Müller / Petznick, Deutsche Dampflokomotiven, Berlin 1980

Die 93 1131 war eine preußische T 14.1, die 1923 von Schichau mit der Fabrik-Nummer 3067 gebaut wurde. Insgesamt sind von der Preußischen Staatsbahn und der Deutschen Reichsbahn 761 Lokomotiven T 14.1 beschafft worden, also doch eine stattliche Anzahl. Und so sind die T 14.1 in ganz Deutschland anzutreffen gewesen. Die letzten 93er gingen bei der DB erst 1968 außer Dienst; bei der DR hielten sie sich wenige Jahre länger.
Die 93 1131 muß Anfang der 50er Jahre nach Bremerhaven gekommen sein. Sie war dem Bw Lehe zugeteilt. Ob und wann sie noch einmal umbeheimatet wurde, ist nicht bekannt, ebenso wie das Datum ihrer Ausmusterung.


4

Links: Ein Teilabschnitt der Streckensanierung beginnt bei Kilometer 4. Er endet rund 500 m weiter beim nächsten Überweg. Dieser Abschnitt, der teilweise noch Kiesbettung besitzt, konnte bisher nur mit 20 km/h befahren werden. Das wird ab Mitte April vorbei sein...
Foto: H.-W. Harden

Streckensanierung - Teil 5

Als wir unsere Museumsbahnstrecke von der DB kauften, war ein Drittel des Oberbaus, also etwa 6 km, in einem Zustand, der einen Eisenbahnbetrieb nur bedingt zuließ. Unser damaliger stellvertretende Vereinsvorsitzende und Oberster Betriebsleiter, der leider viel zu früh verstorbene Gert Paech, bestand nachdrücklich darauf, zumindest die schlimmsten Abschnitte zu sanieren, andernfalls an einen Betrieb nicht zu denken sei.
Nachdem die Finanzierung gesichert war, konnten wir Jahr für Jahr in bisher vier Bauabschnitten rund 4,6 km Strecke erneuern; darüber ist in den "Mitteilungen" fortlaufend berichtet worden. Die verbliebenen 1,4 km waren so beschaffen, dass ein Betrieb, wenn auch mit Geschwindigkeitsbeschränkungen, gefahrlos möglich war.
Da auf Antrag des Vorstands wiederum EU-Mittel zur Verfügung standen und die nötigen Oberbaustoffe vorhanden waren, haben wir nicht gezögert, die noch übrig gebliebenen Streckenabschnitte vor Beginn der diesjährigen Fahrsaison in einem 5. Bauabschnitt in Arbeit zu nehmen. Wie in den "Mitteilungen" Nr. 66, Seite 5 bereits angegeben, liegen zwei Umbaustrecken im Bereich Debstedt und zwei in Bederkesa. Von letzteren liegt eine im Bahnhof Bederkesa: Neben 180 m des Gleises 1 sind auch die Weichen 1 und 2 wegen der schlechten Schwellensätze abgängig. Diese beiden Weichen werden erneuert.
Die Oberbauarbeiten auf den vier Abschnitten sollen Anfang März beginnen und Mitte April rechtzeitig zum Fahrbeginn abgeschlossen sein. Danach wird sich die gesamte Strecke in einem tadellosen Zustand präsentieren - eine Leistung des Vereins, auf die er stolz sein kann!
Was bleibt danach zu tun? Einige Nebengleise warten noch darauf, dass man sich ihrer annimmt. Dies betrifft:
- Gleis 2 im Bf Langen. Dieses Gleis wird derzeit von uns nicht genutzt. Ein Umbau wird im Zusammenhang mit den Bebauungsplänen "Langer Berg" der Stadt Langen notwendig.
- Gleis 2 in Drangstedt. Auch hier steht eine Sanierung im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes.
- Drei untergeordnete Gleise im Bf Bederkesa (2, 3 und 4). Die Arbeiten zur Sanierung können teilweise in Eigenleistung ausgeführt werden.

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!

Termine

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

Gruppe Museum und Archiv
Die Arbeiten im Archiv ruhen zur Zeit. Wiederbeginn nach Abschluss der Gleisumbauarbeiten.

Vereinsabend
Jeweils am 1. Montag im Monat, 19.30 Uhr, Bahnhof Bederkesa

Arbeitseinsatz für alle Mitglieder
Jeweils am 2. Samstag im Monat, ab 8 Uhr

Wichtig: Immer am Tag vorher Arbeitsprogramm und Einsatzort telefonisch erfragen bei:

H.-W. Harden	04705 / 393
Konrad Keim	04704 / 719

Fahrzeuggruppe
Arbeitseinsatz jeweils samstags, Lehe Abstellbahnhof
Einzelheiten sind zu erfragen bei:

Bernd Folkens	0471 / 291550
Mario Giwanski	0471 / 28142

Ausbildungsgruppen
Montags, 18 Uhr, Bahnhof Bederkesa
Termine sind zu erfragen bei:

Günter Niber	0471 / 65638

Service-Gruppe
Treffen auch für "Neueinsteiger", die Lust und Freude daran haben, die Fahrsaison 2002 im Service-Bereich mitgestalten zu wollen

1. 4. März 2002, 16.00 Uhr, Bahnhof Bederkesa, mit Unfallverhütungsunterricht.
2. 25. März 2002, 16.00 Uhr, Bahnhof Bederkesa, mit Kaffee und Kuchen
3. 22. April 2002, 16.00 Uhr, Bahnhof Bederkesa, letzte Vorbereitungen für den 1. Fahrtag 28. April