Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

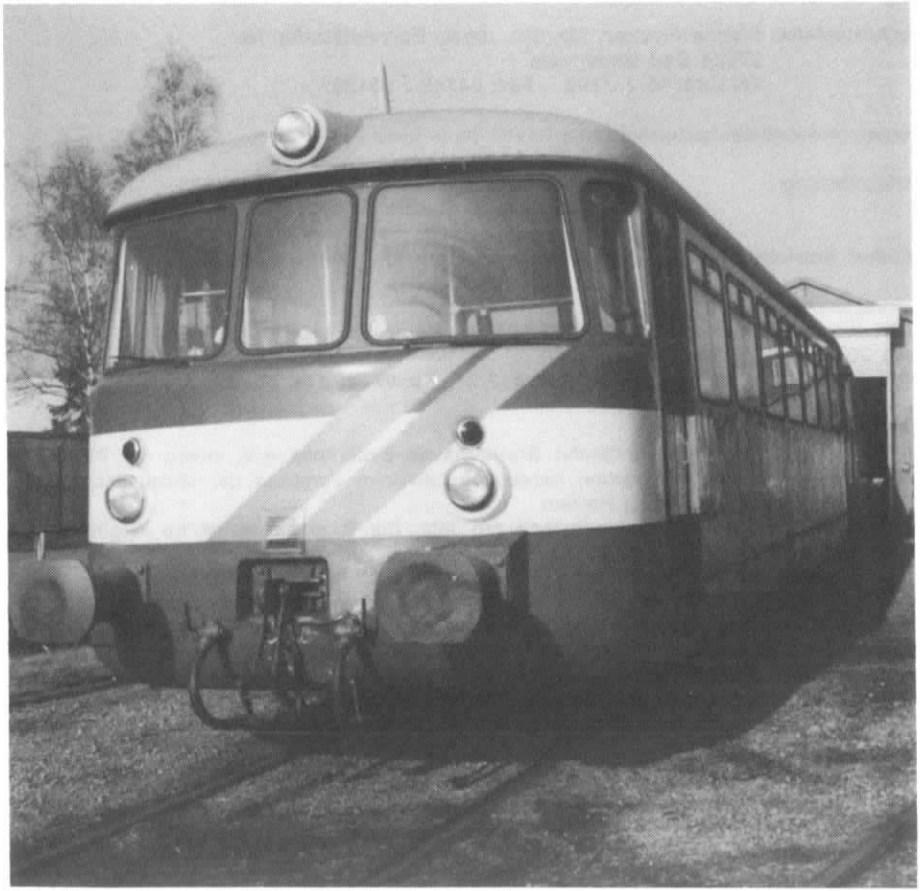
sowie der BSW - Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

13. Jahrgang

Januar 2003

73



Zum Titelbild:
Der Neuzugang der Museumsbahn - der MAN-Triebwagen VT 21 der NIAG - am Tag der Überführung an die Unterweser, aufgenommen in Moers am 11.2.03.
Foto: H.-W. Harden

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 (KSK Weserm.-Hadeln)
- 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: Bianca Fischer, Martina Jäger, Bahnhofstraße 18
27624 Bad Bederkesa
Tel.: 04745 / 7169 Fax: 04745 / 931387

internet: www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de

Betriebsleitung	Dipl.-Ing. Harald Uhle	0179 / 1378321
	Dipl.-Ing. Jürgen Gerdts	0171 / 6746467
Örtlicher Betriebsleiter	Günter Niber	0471 / 65638

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 mehrfach pro Jahr. 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

Montag, 28. April 2003, 19 Uhr

14. Ordentliche Mitgliederversammlung

Bad Bederkesa, Rathaus, Sitzungssaal

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Regularien
2. Jahresbericht 2002
3. Vorschau auf das Betriebsjahr 2003
4. Kassenbericht 2002
5. Bericht der Kassenprüfer / Entlastung des Vorstands
6. Haushaltsplan für 2003
7. Wahlen zum Vorstand
8. Wahl der Kassenprüfer
9. Anträge, Anfragen und Mitteilungen

Der Vorstand

Bitte vormerken
Museumsbahn-Exkursion im Oktober 2003 ins Weserbergland - Hameln / Minden vom 2.10 bis 5.10.03
Leistungen:
- Busfahrt Bremerhaven-Weserbergland
- 3 Übernachtungen mit Halbpension im ☆☆☆-Hotel
- Tagesfahrt Weserbergland
- Stadtführung Hameln
- Dampfsonderfahrt Bünde - Rahden und Extertalbahn
- Schiffsausflug Minden Schachtschleuse - Weser / 3 Std. mit Durchschleusung
- div. Besichtigungen und Führungen
- Reiserücktrittsversicherung

Preise: 290 im Doppelzimmer, 320 Euro im Einzelzimmer
Anmeldungen bis zum 28.4.03 bei der Geschäftsstelle, bei der Mitgliederversammlung oder bei Gisela Harden (04705 / 393).
Anzahlung von 150 Euro bis Ende Mai auf das Konto der Museumsbahn.

Treffen der "Service-Gruppe" - Organisation Fahrbetrieb 2003 am 23.4.03 (Mittwoch) um 16 Uhr in den Räumen der Bahnhofs-Gaststätte in Bederkesa.


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

Einladung

Ostermontag im Bahnhof

Mittlerweile Tradition: Osterbrunch am Ostermontag für alle Vereinsmitglieder in den Räumen der Bahnhofsgaststätte am 21.4.03 von 11 Uhr bis cà 14 Uhr. Für das Osterbuffet sind Spenden in Form von Salaten, deftigen Häppchen, Süßspeisen oder Kuchen willkommen. Kaffee und kalte Getränke sind vorhanden, Gäste sind herzlich eingeladen.

Hans-Wolfgang Harden

Neue alte Fahrzeuge bei der Museumsbahn

Fast zweieinhalb Jahre läuft der Betrieb auf unserer Museumsbahn, und in dieser Zeit waren wir mit unserer schönen 50er-Jahre-Garnitur aus V 36, vierachsigen Umbauwagen und dem Pwghs-54 unterwegs. Daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern. Um den Betrieb aber effektiver und risikoärmer zu machen, hat der Vorstand einige günstige Gelegenheiten beim Schopf gepackt, welche die erkennbar gewordenen Schwachstellen durch den Ankauf neuer "alter" Fahrzeuge ausmerzen sollen. Diese Schwachstellen sind:
1. Das Platzangebot ist mit drei vierachsigen Reisezugwagen zeitweise zu gering. Jeder Fahrgast soll bei uns einen Sitzplatz haben. (Stehen kann man anderswo).
2. Es steht nur eine betriebsfähige Lok - V 36 134 - für die Durchführung des regulären Museumsbahnbetriebs zur Verfügung. Ein reparaturbedingter Ausfall der immerhin 60 Jahre alten Maschine würde u.U. die Durchführung eines oder mehrerer Fahrtage, schlimmstenfalls den Rest der gesamten Saison, in Frage stellen. Dies wäre im Fall des Falles ein schwerer Imageverlust für die Museumsbahn.
3. Gewünschte Sonderfahrten von fest bestellenden Gruppen innerhalb der Woche sind mit dem lokbespannten Zug personell sehr aufwändig. Wir haben einige Reservierungswünsche absagen müssen, weil kein Personal zur Verfügung stand. Hier würde ein Triebwagen oder Triebwagenzug Erleichterung schaffen.

Deshalb hat der Vorstand zum Jahreswechsel 5 weitere Fahrzeuge gekauft, die nachstehend beschrieben und für die auch die Gründe für ihre Beschaffung dargelegt werden sollen.

Die MAN-Leichttriebwagen der NIAG / Moers

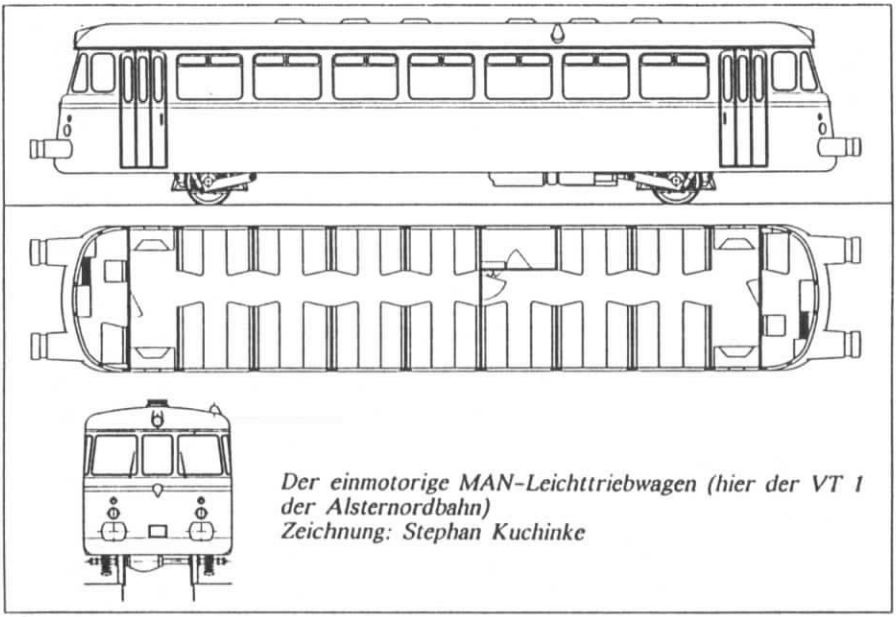
Sowohl aus der Mitgliedschaft als auch von seiten des Vorstands entstand vor einigen Jahren der Wunsch, neben der Zugeinheit aus der V 36 und den vierachsigen Umbauwagen einen Triebwagen oder Triebzug zu beschaffen. Die Gründe dafür waren vielfältig. So sollten
- der oder die Triebwagen den Fahrzeugpark der Museumsbahn erweitern und den Reisenden eine Alternative zum Wagenzug bieten,
- das oder die Fahrzeug(e) schnell betriebsbereit sein,
- bei Einsatz eines Triebwagens oder Triebwagenzuges das Betriebspersonal deutlich verringert werden können und
- das oder die Fahrzeug(e) zum Darstellungszeitraum "Ende der 50er Jahre" gehören.

Natürlich dachten zunächst einmal alle an die DB-Schienenbusse der Baureihen VT 95 und VT 98. Diese "Dampflokkiller" und "Nebenbahnretter" waren seit Anfang der 50er Jahre die Nebenbahnfahrzeuge schlechthin, in großen Stückzahlen gebaut, mit vielen konstruktiven Unzulänglichkeiten behaftet und trotzdem bewährt. Aber ihre Zeit bei der DB ist abgelaufen und die Schienenbusse am Markt kaum mehr zu bekommen. Wir hatten mal an die EVB-Garnitur gedacht, auch schon Gespräche darüber geführt; aber seit deren Schienenbusse als "Moorexpress" im Einsatz sind, sind sie für uns auf absehbare Zeit wohl nicht zu haben.
So hatten wir das Thema "Schienenbus" schon etwas an die Seite gelegt, als mich Ende Oktober der Prokurist der NIAG in Moers, Herr Mellentin, anrief und mir mitteilte, dass sich das Unternehmen von seinem "Schluff" trennen wolle. Mit Schluff bezeichnet man am Niederrhein einen gemütlichen Bummelzug, und die NIAG hatte seit 1978 mit zwei MAN-Leichttriebwagen einen gelegentlichen Ausflugsverkehr von Moers zum Oermterberg, einem beliebten Touristenziel, betrieben. Da die Strecke jetzt aber nicht mehr befahren und unterhalten wird, waren die beiden Triebwagen überzählig. Bevor sie nun öffentlich zum Verkauf angeboten wurden, setzte sich Herr Mellentin, der selbst aus Bederkesa stammt und von der Existenz unseres Vereins weiß, zunächst mit mir in Verbindung mit der Frage, ob wir Interesse hätten.
Und ob wir hatten! 14 Tage später machten sich unser Werkstattleiter, Heinz Bullwinkel, Lokführer Günter Wede und ich auf den Weg nach Moers, um die Fahrzeuge zu besichtigen. Was wir vorfanden, brachte uns nach kurzer Zeit zu der einhelligen Meinung, für uns ideale Fahrzeuge gefunden zu haben. Die Gründe dafür sollen später genannt werden. Leider war es nicht möglich, die beiden Triebwagen auf die Untersuchungsgrube zu fahren, weil diese besetzt und nicht frei zu bekommen war. Deshalb sind Heinz Bullwinkel und ich zwei Wochen später noch einmal nach Moers gefahren. Wir konnten dann die beiden Wagen von unten begutachten, die Betriebsbücher einsehen und eine Probefahrt im Bereich des Bahnhofs Moers machen. Das Ergebnis dieses zweiten Besuchs bestärkte uns in der Auffassung, dass beide Fahrzeuge für uns gut geeignet sind.

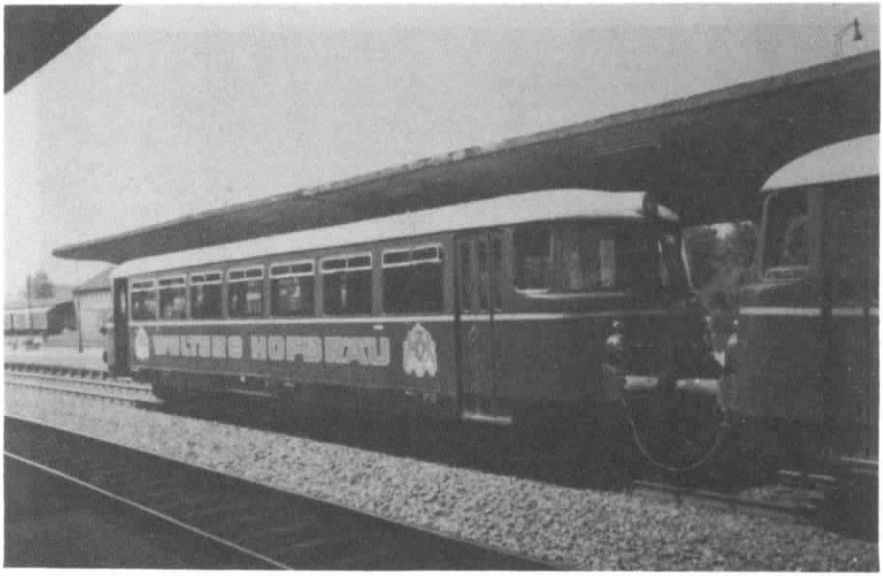
Zur Geschichte der MAN-Leichtbautriebwagen

Seit 1950 wurde der einmotorige Schienenbus VT 95 von der Waggonfabrik Uerdingen und anderen Herstellern in großer Stückzahl für die DB gebaut. Das zweimotorige Nachfolgemuster VT 98 entstand 1955. Zur gleichen Zeit entwickelte die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN) ein eigenes Fahrzeug, das technisch eine Generation weiter war als die DB-Schienenbusse, sowohl in der Konzeption als auch in Größe und Ausstattung. Allerdings waren die MAN-Triebwagen auch deutlich teurer als die VT 98, so dass sie von der DB zwar erprobt, aber nicht gekauft wurden.

Die MAN baute zwischen 1955 und 1969 insgesamt 39 Triebwagen sowie 17 Steuer- und Beiwagen. Die Fahrzeuge waren sowohl bei norddeutschen Privatbahnen (Alsternordbahn, AKN, Uetersener Eisenbahn, Schleswiger Kreisbahn, Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn) als auch im west- und süddeutschen Raum vertreten.
Unsere beiden Neuzugänge wurden im September 1957 als VT 4 und VT 5 an die Peine-Ilseder Eisenbahn geliefert und 1969 an die Osterwiek-Wasserlebener



Der einmotorige MAN-Leichttriebwagen (hier der VT 1 der Alsternordbahn)
Zeichnung: Stephan Kuchinke



Dieses Foto fand sich bei den Akten der MAN-Triebwagen der NIAG: Unsere beiden Triebwagen in Ursprungslackierung (rot) mit zeitgenössischer Werbung, offenbar im DB-Einsatz. Der Aufnahmeort ist unbekannt.
Foto: NIAG

Eisenbahn (Hornum-Börßum) verkauft. Diese wiederum gab sie 1978 an die NIAG (Moers) ab, wo sie die Betriebsnummern VT 20 und VT 21 trugen. Im Januar 2003 kaufte die Museumsbahn die Fahrzeuge.
Vielleicht mag der eine oder andere einwenden, die MAN-Triebwagen seien keine Staatsbahnfahrzeuge gewesen und passten deshalb nicht in unser Sammlungsprogramm. Das ist aber nicht ganz richtig. Denn gerade mit unseren beiden Fahrzeugen wurden sowohl bei der Peine-Ilseder Eisenbahn als auch bei Hornum-Börßum jahrelang Auftragsfahrten auf DB-Strecken (z.T. zusammen mit VT 98 Garnituren) durchgeführt, so z.B. Braunschweig-Kreiensen, Peine-Braunschweig, Braunschweig-Hannover, Hannover-Vorsfelde, Hannover-Lehrte, Lehrte-Peine. Diese Leistungen für die DB entfielen 1969 bzw. 1978. So sind die MAN-Triebwagen auch im Staatsbahn-Auftrag unterwegs gewesen. Zum anderen ist es ja auch gebräuchlich, dass NE-Bahn-Fahrzeuge in DB-Bahnhöfe einfahren. Und vom zeitlichen Darstellungszeitraum passen die beiden Fahrzeuge ideal zu uns! In einigen Veröffentlichungen werden die MAN-Triebwagen inzwischen als "Kultfahrzeuge der 50er Jahre" bezeichnet - was immer das sein mag.
Warum sind die beiden MAN-Triebwagen für uns so wertvoll?
1. Beide Fahrzeuge können zusammen (cà 115 Sitzplätze) oder auch einzeln (70 und 45 Sitzplätze) fahren. Sie eignen sich hervorragend für Sonderfahrten, da sie entsprechend der bestellten Fahrgastzahlen eingesetzt werden können. Beide Triebwagen besitzen eine Toilette; der mit der geringeren Sitzplatzzahl hat einen eingebauten Bartresen mit Kühlschrank. Beide Wagen können beschallt werden (Musik / Durchsagen).



Und so sehen sie von innen aus, die MAN-Triebwagen, die jetzt Eigentum der Museumsbahn sind.
Foto: H.-W. Harden

2. Der Personalaufwand für Triebwagenfahrten ist deutlich geringer als beim lokbespannten Zug. Es werden lediglich ein Triebfahrzeugführer, ein Beimann und der Zugleiter in Bederkesa benötigt, evtl. noch eine Person für den Service.
3. Im Gegensatz zum lokbespannten Zug sind die Triebwagen kurzfristig einsatzbereit.

Beide Triebwagen stehen in diesem Jahr zur Hauptuntersuchung an, wobei wir einen Großteil der Arbeiten selbst erledigen können. Die Fahrzeuge können jedoch zu Saisonbeginn noch nicht eingesetzt werden, vielleicht aber in der zweiten Jahreshälfte.

Bei Museumsbahnen oder Museen sind bisher drei Triebwagen, ein Beiwagen und Reste (Wagenkasten) eines Steuerwagens gelandet, so:

VT 2 der Peine-Ilseder-Eisenbahn	→ VVM Hamburg
T 37 der Württ. Eisenbahn Gesellsch.	→ Härtsfeld Museumsbahn (Schmalspurwagen)
VT 1 der Verkehrsb. Peine Salzgitter	→ Interessengemeinschaft 41 096 Klein Mahner

Kurzzeitig waren die beiden für die Uetersener Eisenbahn gebauten Triebwagen beim Verein Eisenbahntouristik Nahe-Hunsrück im Einsatz; dieser verkaufte sie 1998 aber an die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft.

So dürften unsere beiden Neuerwerbungen den Museumsbahnbestand an MAN-Leichttriebwagen kräftig erhöhen.



VT 21 und VT 20 im Betriebshof der NIAG in Moers.
Foto: H.-W. Harden

Quellen:
/1/ Rolf Löttgers, Schienenbusse in Deutschland, Stuttgart 1982
/2/ Ebel, Högemann, Löttgers, Schienenomnibusse aus Uerdingen, Bd.1, Freiburg 2001
/3/ MAN, Einweihungsfahrt...bei der Alsternordbahn, o.O., 1956 (über Alf-Rico Denck, Aeronauticum Nordholz)
/4/ Stefan Kuchinke, MAN Schienenbus, Stuttgart 2002

Die V 36 der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn

Seit Jahren steht die V 36 der ehemaligen Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn schadhaft abgestellt. Die Lok ging 1993 bei der Fusion der BHE mit der EVB auf diese über, wird dort aber nicht benötigt. Vor diesem Hintergrund hat die EVB davon abgesehen, die Lok noch einmal einer Hauptuntersuchung zu unterziehen.

Zur Geschichte der V 36 der EVB

Die Lok wurde von der "Berliner Maschinenbau AG, vorm. Louis Schwartzkopff" (BMAG) 1941 mit der Fabr.-Nr. 11449 im Auftrag des Oberkommandos des Heeres an die "Dynamit AG" geliefert. Der erste Einsatzort ist z.Zt. nicht bekannt, da uns das Betriebsbuch noch nicht vorliegt. 1952 war die Lok in Aschau / Waldkraiburg stationiert und kam dann für einen Preis von 96.500 DM zur Frankfurter Hafenbahn, die sie im Osthafen-Bezirk (Petroleumhafen) einsetzte. Zum 23.12.57 wurde die Lok, die in Frankfurt die Betriebsnummer D 8 getragen hatte, an die Deutsch-Überseeische Petroleum AG, Hamburg-Waltershof (DÜPAG) verkauft. Sie behielt auch bei der DÜPAG die Betriebsnummer D 8. Zwischen Oktober 1958 und Januar 1959 ließ die DÜPAG die Lokomotive bei der MaK in Kiel modernisieren. U.a. erhielt sie Einrichtungen für Einmannbetrieb (doppelseitiger Bedienungsstand), eine pneumatische Wendeschaltung, Kühlerjalousie, Spurkranzschmierung und später noch eine Explosionsschutz-Anlage (kenntlich an dem großen, flachen Kasten auf dem Motorvorbau). Im Juni 1961 ging die Maschine für 85000 DM an die Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn. Dort trug sie, versehen mit der Betriebsnummer 276, jahrelang die Hauptlast des Güterverkehrs. Sie war auffällig in dunkelrot, später hellrot mit Pfeilmustern lackiert. Anläßlich einer Revision im EAW Bleckede (OHE) wurde sie wieder "klassisch" schwarz-rot gestrichen. Bis 1993 wurde sie noch als gelegentliche Betriebsreserve vorgehalten und dann mit einem Getriebeschaden abgestellt./5/

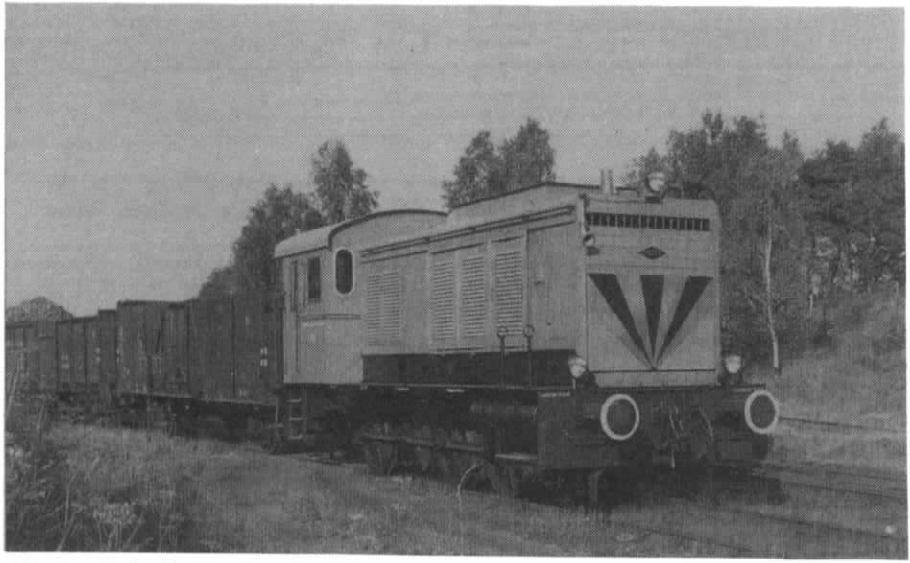
Wir haben die Lok mit einer Gruppe von Vereinsmitgliedern im Sommer 2002 besichtigt. Sie scheint technisch noch in einem guten Zustand zu sein. Allerdings müssen aufwändige Blecharbeiten sowie viel "Kleinkram" von uns erledigt werden, um die Lok wieder auf Vordermann zu bringen.

Was macht die Maschine für die Museumsbahn attraktiv?

1. Sie ist die letzte V 36, die seit über 40 Jahren im Elbe-Weser-Dreieck stationiert gewesen ist. Sie gehört in diese Gegend wie keine andere!
2. Unsere V 36 134 hat rund 2 1/2 Jahre zuverlässig den Museumsbahnbetrieb durchgeführt. Sie ist nach dem Lagerschaden im Spätsommer 2002 auch wieder dienstbereit. Aber: Sollte die Lok während der Saison einmal längerfristig ausfallen, hätten wir keinen eigenen Ersatz für sie. Die Köf II ist nur in der Lage, einen liegengebliebenen Zug abzuschleppen, nicht aber planmäßigen Verkehr

durchzuführen. Eine betriebsfähige zweite V 36 wäre für alle Beteiligten eine erhebliche Beruhigung, falls eine von beiden schadhaft werden sollte.

Quelle:
/5/ Stefan Lauscher, Die Diesellokomotiven der Wehrmacht, Freiburg 1999

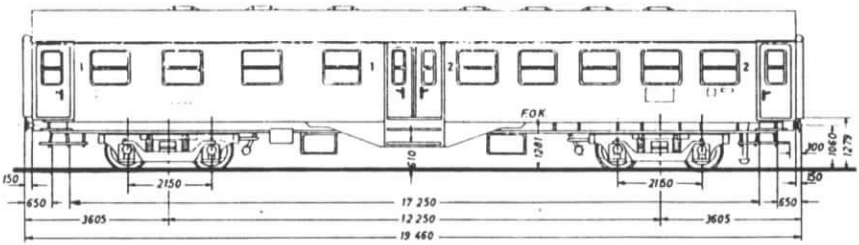


Unsere Lok als Nr. 276 in farbenfroher Neulackierung bei der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn.
Foto: Harald O. Kindermann, entnommen aus Stefan Lauscher, Die Diesellokomotiven der Wehrmacht, Freiburg 1999

Die beiden 4yg-Umbauwagen aus Neumünster

Die Situation hinsichtlich der Fahrgastzahlen war in den beiden vergangenen Jahren dadurch gekennzeichnet, dass - vor allem bei gutem Wetter - unsere Züge oft überfüllt waren (beim Einsatz von drei Umbauwagen). Die Nachfrage nach Platzreservierungen für Gruppen nahm ständig zu. Dies führte dazu, dass wir in der Saison 2001 Verstärkungswagen von der DB anmieten mussten. Da dies betrieblich aufwändig, zudem teuer war und das Zugbild störte, haben wir im letzten Jahr von diesem Verfahren Abstand genommen und im vorhandenen Zug nur noch rund 1/3 der Plätze vorher reserviert. Dies führte natürlich dazu, dass wir mancher Reisegruppe den Wunsch nach einer Vorbestellung nicht erfüllen konnten.

Auf jeden Fall musste daher ein vierter, passender Wagen erworben werden. Da traf es sich gut, dass in Neumünster noch zwei Umbauwagen aus dem ehemaligen Museumszug der DB standen, die zu verkaufen waren. Nach einer eingehenden Besichtigung durch Günter Freimann, Heinz Bullwinkel und mich haben wir Verkaufsverhandlungen mit der DB aufgenommen, die im Januar zum Abschluss gekommen sind.



Beide Wagen - ein AB und ein B - sind stark aufarbeitungsbedürftig. Der B-Wagen ist zudem bei einem Rangierunfall entgleist; evtl. könnte die Drehpfanne eines Drehgestells in Mitleidenschaft gezogen worden sein.
Der Vorstand hat daher entschieden, zwar beide Fahrzeuge zu kaufen, jedoch nur den AB aufzuarbeiten. Der B-Wagen soll als Ersatzteilspender dienen. Die Gründe für diese Entscheidung waren folgende:
1. Der AB-Wagen ist in einem etwas besseren Erhaltungszustand als der B-Wagen.
2. Wegen fehlender Bahnsteiglängen kann auf unserer Strecke ohnehin nur noch maximal ein vierachsiger Reisezugwagen zusätzlich eingestellt werden.
3. Der B-Wagen soll als Ersatzteilspender dienen, weil Ersatzteile für unsere Wagentypen schon heute fast nicht mehr zu bekommen sind. Es würde uns vor große Schwierigkeiten stellen, wenn in einigen Jahren bei anstonsten einsatzfähigen Wagen beispielsweise eine Tür, ein Fensterrahmen, eine WC-Einrichtung oder eine Sitzbank zu ersetzen wären.

Fazit: Die Museumsbahn hat sich mit zeittypischen und gut zu gebrauchenden Fahrzeugen verstärkt. Keines dieser Fahrzeuge kann jedoch unmittelbar in Betrieb gehen. Auf die Fahrzeuggruppe, die dringend Verstärkung benötigt, kommt viel Arbeit zu, damit alle Fahrzeuge so schnell wie möglich eingesetzt werden können. Daher die Bitte des Vorstands an alle Vereinsmitglieder: Überlegen Sie, ob und wie Sie an der Arbeit der Fahrzeuggruppe teilnehmen können. Ansprechpartner ist Heinz Bullwinkel (s.letzte Seite).

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

In der Zeitschrift "Zwischen Elbe und Weser" des Landschaftsverbandes der ehem. Herzogtümer Bremen und Verden fand sich in Nr. 1 / Januar 2003 der nachfolgende Beitrag von Lutz S. Freudenberg, den wir mit freundlicher Genehmigung des Herausgebers und des Autors nachfolgend wiedergeben.

Lutz S. Freudenberg

Alltagsforschung zwischen Cuxhaven und Lüneburg

Norddeutsche Bahnhofskneipen im Fokus volkskundlicher Forschung

Die Einführung der Eisenbahn in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts zog innerhalb kurzer Zeit die Einrichtung neuer gastronomischer Betriebe nach sich, die Bahnhofsgaststätten. Diese boten den Reisenden während der teilweise erheblichen Wartezeiten Aufenthaltsmöglichkeiten, versorgten sie mit Speisen und Getränken und waren ein beliebter sozialer Treffpunkt. Was ist heute - in den Zeiten schneller ICE-Verbindungen, kurzer Aufenthalte auf den Bahnhöfen und verschiedener Verpflegungsangebote in den Zügen selbst - aus den Bahnhofsgaststätten geworden? Lässt sich das relativ weit verbreitete Vorurteil bestätigen, Bahnhofskneipen seien - um es freundlich zu formulieren - nicht "die erste Wahl"? Wie ist die Entwicklung von Bahnhofsgaststätten? Stiegen diese Kneipen "vom ersten Platz am Ort zum letzten" ab, wie es ein ehemaliger Bahnangestellter formulierte? Diesen Fragestellungen wurde im Rahmen eines volkskundlichen Projektes an der Universität Göttingen nachgegangen.

Wieso Volkskunde?

Die Volkskunde als empirische Alltagsforschung ist dazu prädestiniert, sich mit Phänomenen zu beschäftigen, die uns umgeben und die meist nicht hinterfragt werden. Insofern ruft die Beschäftigung mit diesen kulturellen Selbstverständlichkeiten oft ein gewisses Befremden hervor, da ja angeblich "alles klar" sei. Diese Tendenz, Alltag mit alltäglichen Deutungsmustern zu erklären, kennzeichnet auch gleichzeitig eine der Gefahren im wissenschaftlichen Umgang mit der eigenen Kultur. Dieses gilt auch für die Kneipenforschung. Zwar haben fast alle Menschen, gehen sie nun in Kneipen oder nicht, Vorstellungen über die Beschaffenheit dieser Orte; diese sind aber fast so vielfältig wie die Anzahl der verschiedenen Kneipen.

Um einen möglichst breit gefächerten Blick auf die Situation der Bahnhofskneipen zu bekommen, wurde eine regionale Eingrenzung vorgenommen: Die Bahnstrecke zwischen Lüneburg und Cuxhaven. Entlang dieser Strecke existieren 25 Haltepunkte und Bahnhöfe. Bis in die 60er Jahre wiesen 19 der Ortschaften eine Bahnhofsgaststätte auf. Dann setzte ein großes Kneipensterben ein; insgesamt 12 Gaststätten - davon die meisten in den Dörfern - wurden geschlossen. In den verbliebenen Bahnhofskneipen wurden Wirte und Gäste befragt. Ergänzt wurde diese Erhebung durch eine Fragebogenuntersuchung von Bahnreisenden und Interviews mit Angestellten der Deutschen Bahn.



Ein frühes Beispiel für das schlechte Image der Bahnhofsgaststätten ist diese sarkastische Zeichnung von Wilhelm Busch.

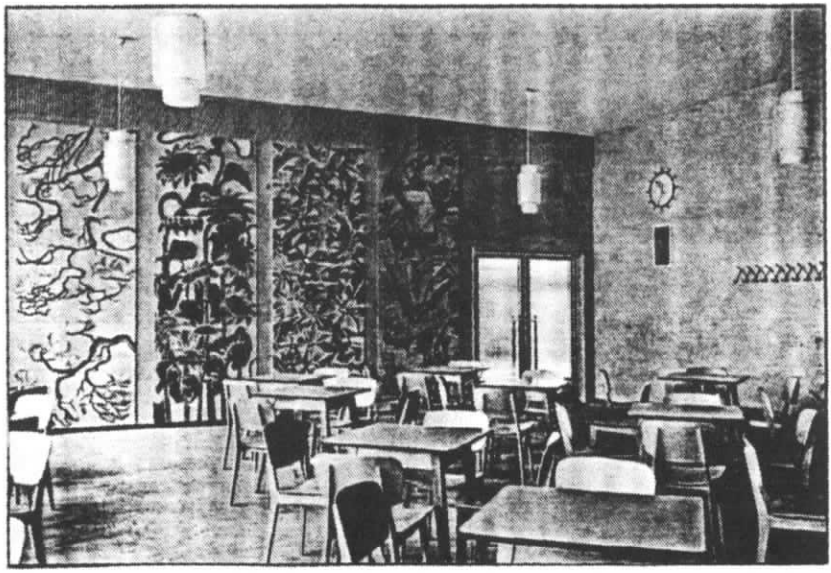
Die heutige Situation

Wie werden die Bahnhofskneipen heute eingeschätzt und welche Funktion erfüllen sie? Die Bahnreisenden vermitteln in ihren Aussagen ein überwiegend negatives Bild. Etwa drei Viertel der auf dieser Strecke Befragten (162 Personen) gab an, nie eine Bahnhofskneipe aufzusuchen, und begründeten dies hauptsächlich mit den kurzen Wartezeiten zwischen den Anschlussmöglichkeiten. Allerdings war für knapp 30 Prozent die Tatsache ausschlaggebend, dass ihnen die Atmosphäre in Bahnhofskneipen nicht gefiel: *"In diese Bahnhofskneipe, nein, da gehe ich nicht rein, weil ich die ekelig finde. (...) die sind immer so verraucht und stickig und außerdem gefallen mir die Gäste nicht (...), wenn die da schon morgens sich betrinken."*

Dieses Bild wurde ergänzt durch Aussagen über Bahnhofskneipen wie *"schmutzig", "zu teuer", "unattraktiv", "ungemütlich", "schlechtes Essen" und "unangenehmes Publikum".*

Die 106 befragten Besucher von Bahnhofskneipen beurteilten die Bedeutung und die Funktion dieser Lokale hingegen anders. Unter ihnen befanden sich nur wenige Reisende, die sich lediglich während einer Wartezeit in den jeweiligen Kneipen aufhielten. Der Alltag in den Bahnhofskneipen wird geprägt von - meist männlichen - Stammgästen, die jeweils in der Nähe wohnen und sich hier in geselliger Runde treffen. Sie schätzen die spezielle Atmosphäre "ihrer" Kneipe. Grund hierfür ist aber nicht der Standort Bahnhof, sondern - wie in anderen Stammkneipen auch - die Vertrautheit mit dem Lokal, dem Wirt und den anderen Gästen. *"Wir treffen uns da mit ein paar Bekannten von der Arbeit, ist eine Art Stammtisch. Nichts richtig festes oder so, sondern wer kommt, der kommt. (...) hier stimmt das alles; die Leute sind halt in Ordnung (...) ja und*





Das Titelblatt des Organs der Fachabteilung Bahnhofsgaststätten aus dem Jahre 1959 bildet die Idealvorstellung der professionellen Betriebe Ende der 50er Jahre ab.

dass das mit dem Wirt hier klar läuft, ist natürlich auch wichtig."
Auch für die Wirte der untersuchten Kneipen spielt der Bahnhof als spezieller Standort nur eine untergeordnete Rolle. Hinsichtlich der Motivation, eine Bahnhofskneipe zu pachten, wurde auf zufällige Pachtangebote verwiesen, keiner der Wirte hat sich mit der Bahnhofskneipe einen alten Traum erfüllt. Die Bahnhofskneipe wird also als normale Kneipe gesehen, was sich auch in den Aussagen betreffs des Zielpublikums widerspiegelt. Es sollen vor allem Leute, die in der Umgebung der Kneipe wohnen, angesprochen werden. Einige Kneipenwirte gaben zwar zusätzlich an, dass Pendler und Reisende angesprochen werden sollten, hielten dieses aber für sekundär. Grund hierfür sei, das *"die Leute keine Zeit haben"*, die Reisenden sich *"nur ins Warme setzen wollen... (und dabei)... nichts trinken"* oder es schlicht keine Wartezeiten gebe. da *"die Busse ja schon vor der Tür stehen und die Leute gleich einladen"*. Wie ein Wirt zusammenfasste: *"Natürlich sind mir die Reisenden lieb, aber meine Stammgäste sind mir wichtiger"*.
Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sich als Außenansicht das negative Bild "der" Bahnhofskneipe hartnäckig hält. Für Wirte und Gäste dagegen hat sich die Bahnhofsgaststätte längst zu einer "normalen" Stammkneipe, zu einer "Kneipe am Bahnhof" entwickelt.

Literaturhinweis:
Schwibbe, Gudrun (Hrsg.): Kneipenkultur. Untersuchungen rund um die Theke. Münster 1998

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!

Günter Niber

Das Fahrjahr 2002 in Zahlen

Das gute Ergebnis des Fahrjahres 2001 konnte im Jahr 2002 noch erheblich gesteigert werden. Die Einnahmen sind um 44,7 % gestiegen; von 45979,90 auf 66535,30 Euro. Damit wurde unsere Planung weit übertroffen. Den geplanten Überschuss von 7658,20 Euro konnten wir mit 8749,02 Euro jedoch nur leicht überschreiten. Hätte der Lokschaden an unserer V 36 die Kosten (20300 EUR) nicht gewaltig in die Höhe getrieben, könnten wir einen Überschuss von gut 29050 EUR verbuchen. So konnten wir glücklicher Weise mit unseren Einnahmen die hohen Reparaturkosten auffangen.
Ich habe die Zahlen des Fahrjahres 2002 statistisch aufgearbeitet. Beim Studium der nachstehenden Tabellen empfehle ich die Diagramme aus meinem Bericht in Heft 66 / 2001, Seiten 13 bis 17, hinzu zu ziehen.

Kostendeckungsrechnung Ist 2002 in EURO	Kosten pro km	Regelverkehr 12 Fahrtg 2040km/J	11 Sonderfahrten Muß 1160km/Jahr	Sonderfahrten Differ	gesamt 3200 km/Jahr
Fahrgeldeinnahmen		41.078,90	11.488,00		52.566,90
Fahrgeld Gruppen		13.204,40			13.204,40
Fahrradkarten		764,00			764,00
Summe Erlös		55.047,30	11.488,00	-	66.535,30
Anschlußweiche Spb		3.060,00	1.740,00		4.800,00
Kosten Bw Lehe und Bahnsteig Fischereihafen		130,37	74,13		204,50
Revision Fahrz / 76694 Euro auf 8 J.		6.111,55	3.475,20		9.586,75
Oberbauunterhaltung		4.172,07	2.372,36		6.544,43
Fahrzeugunterhaltung		15.072,81	8.570,81		23.643,62
Zwischensumme Fixkosten		28.546,80	16.232,50	-	44.779,30
Trassengebühren DB	0,72				2.303,14
Bf-Gebühren Hauptbahnhof und Lehe	0,27				873,38
Diesel	0,92				2.930,59
Schmierstoffe	0,03				101,62
Nutz.-Geb. DBCargo Fisch					
Fz-Anmietung, Wgm, Fahrkartendruck	2,12				6.798,25
Zwischensumme variable Kosten	4,06	8.291,95	4.715,03		13.006,98
Summe Kosten		36.838,75	20.947,53	-	57.786,28
Gewinn/Verlust		Plus 18.208,55	Minus 9.459,53		Plus 8749.02
nachrichtl.:Kosten pro Zugkilometer: 18,06 EUR (ohne Lokschaden 11,96) Einnahmen pro Zugkilometer: 20,80 EUR					

In Tabelle 1 sind alle Einnahmen aus dem Fahrbetrieb sowie alle Ausgaben, die wir dem Fahrbetrieb zuordnen, zusammen gestellt.

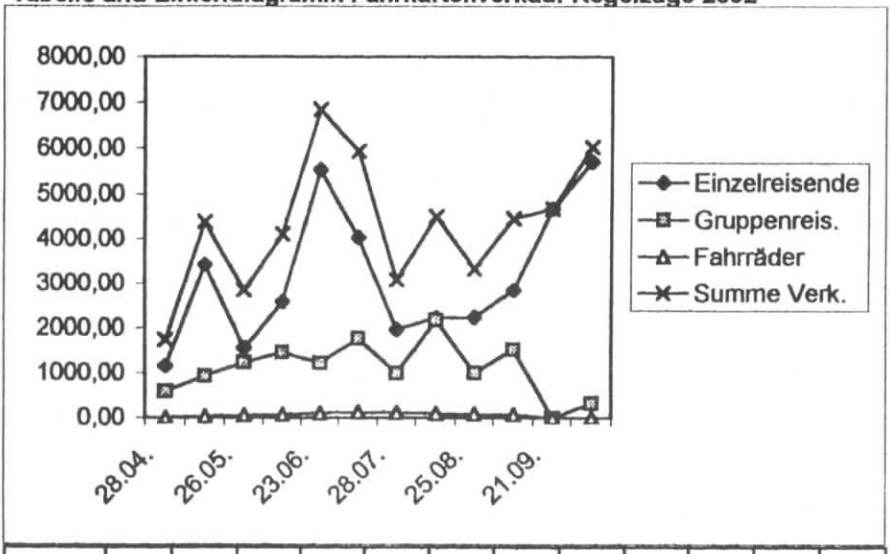
Erlöse:
Das schöne Ergebnis wurde an 12 Regelfahrtagen und mit 11 Sonderfahrten, auf denen wir insgesamt 9442 Fahrgäste begrüßen konnten, eingefahren. (s. Tab. 2). Natürlich brachten uns die beiden Dampfzugtage am 21. und 22. September den größten Zulauf. Stärkster Tag war allerdings der 23. Juni mit 6845,30 Euro.

Tabelle 2 zeigt uns die Schwankungen im Fahrgastaufkommen vom Frühjahr bis zum Herbst, im Bereich der Sommerferien und vor allem auch durch schlechtes Wetter mit Kälte und starken Regenschauern wie am 26. Mai oder 25. September.

Ausgaben Fixkosten:
Diese Beträge liegen größtenteils im Rahmen der Planung. Ausreißer ist der Posten Fahrzeugunterhaltung. Durch den beträchtlichen Schaden an unserer V 36 sind Reparaturkosten von 19000 Euro angefallen.

Ausgaben variable Kosten:
Diese Kosten sind abhängig von den gefahrenen Leistungen. Darum liegen sie höher als in der Planung für 2002 vorgesehen war. Hier fallen im Rahmen der Planung die Kosten für Fahrzeuganmietung, Wagenmeister und Fahrkartendruck aus dem Rahmen. Die Kosten enthalten aber die Miete des Dampfzuges und ei-

Tabelle und Liniendiagramm Fahrkartenverkauf Regelzüge 2002



	28.04.	12.05.	26.05.	09.06.	23.06.	14.07.	28.07.	11.08.	25.08.	08.09.	21.09.	22.09.
Einzelreisende	1160,00	3411,00	1560,00	2562,00	5519,50	4037,00	1972,00	2224,00	2243,00	2848,00	4668,40	5693,00
Gruppenreis	581,00	933,00	1231,80	1456,20	1220,80	1773,00	969,60	2177,00	991,00	1527,00	0,00	323,40
Fahrräder	0,00	29,00	51,00	72,00	105,00	125,00	119,00	95,00	91,00	77,00	0,00	0,00
Summe Verk.	1741,00	4373,00	2842,80	4110,20	6845,30	5935,00	3060,60	4496,00	3325,00	4452,00	4668,40	6016,40

ner Diesellok der DB für einen Sonderfahrtag am 25. September 02, den wir nicht mehr absagen konnten und wollten. Positiv wirkte sich der Einsatz unseres dritten Reisezugwagens aus. Mietkosten für Zusatzwagen und zusätzlicher Rangieraufwand konnten dadurch vermindert werden.

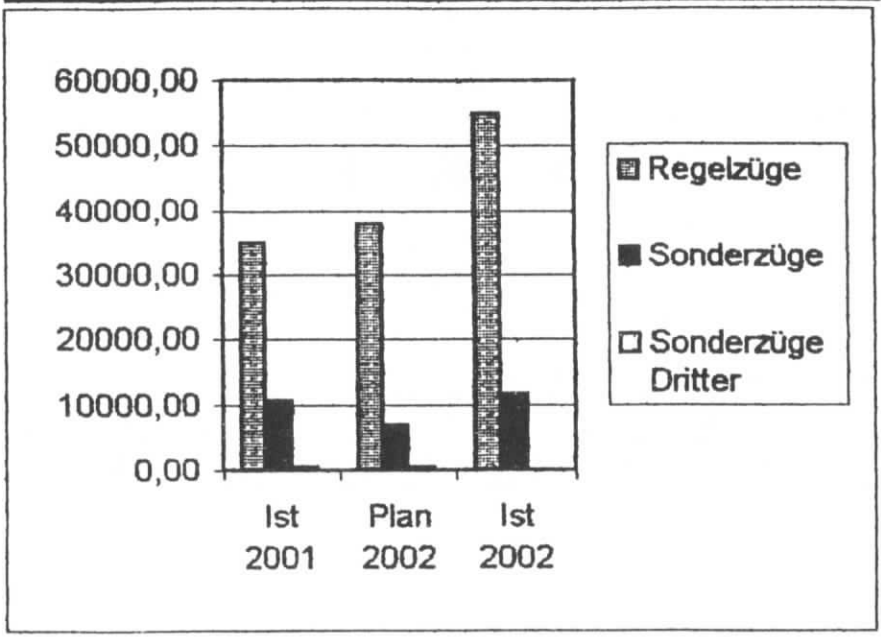
Sonderfahrten:
Sonderfahrten wurden wieder sehr nachgefragt. 11 Fahrten konnten wir durchführen. Damit waren wir wieder hart an unseren Personalmöglichkeiten angelangt. Einige Fahranfragen mussten wir leider ablehnen.
Die Sonderzugfahrten begannen mit den Fahrten zur Eröffnung der Saison 2002 des Schaufenster Fischereihafen. Lag es am regnerischen kalten Wetter, dass nur wenige Fahrgäste zu den Fahrten kamen? Finanziell war dieser Tag für uns ein großer Reinfall. Die 138 Euro Fahrgeldeinnahmen deckten nicht annähernd unsere Kosten, die wir mit etwa 600 Euro ansetzen müssen.
Sonderfahrten Dritter fanden im Jahr 2002 nicht statt.

Den größten Anteil auf der Einnahmenseite brachte der Regelverkehr. Die Tarife für Sonderzüge müssen wir sorgfältig beobachten und ggf. anpassen.

Diese Diagramme verdeutlichen die Entwicklung der Erlöse und Ausgaben.

Tabelle und Diagramm Erlöse (2001 in Euro umgerechnet)

	Ist 2001	Plan 2002	Ist 2002
Regelzüge	34947,00	37900,00	55047,30
Sonderzüge	10589,00	6800,00	11488,00
Sonderzüge Dritter	434,00	400,00	
Summe	45970,00	45100,00	66535,30



Einnahmen aus dem Service-Bereich und aus dem Verkauf von Werbeartikeln sind in meinem Bericht nicht enthalten. Diese Einnahmen müssen steuerrechtlich über die Buchführung der Gaststätte behandelt werden.
Das von mir aufgestellte Zahlenwerk enthält nur Einnahmen und Ausgaben, die wir dem Fahrbetrieb zuordnen. Es entspricht auch nicht bilanzbuchhalterischen Grundsätzen. Im Kassenbericht für das Rechnungsjahr 2002 werden alle Einnahmen und Ausgaben enthalten sein.

Nun noch die Tabelle mit den Laufleistungen unserer Fahrzeuge und den geleisteten Rangierstunden.
Unter "sonstige Fahrten" finden Sie die Zeile Tankfahrten. Diese wurden erforderlich, weil DB-Energie die Lokomotivtankstelle von Lehe nach Speckenbüttel

Tabelle und Diagramm Kosten (2001 in Euro umgerechnet)

	Ist 2001	Plan 2002	Ist 2002	o. Loksch
Fixkosten	30480,00	27050,00	44780,00	25780,00
variable Kost.	9945,00	10392,00	13007,00	11706,00
Summe	40425,00	37442,00	57787,00	37486,00

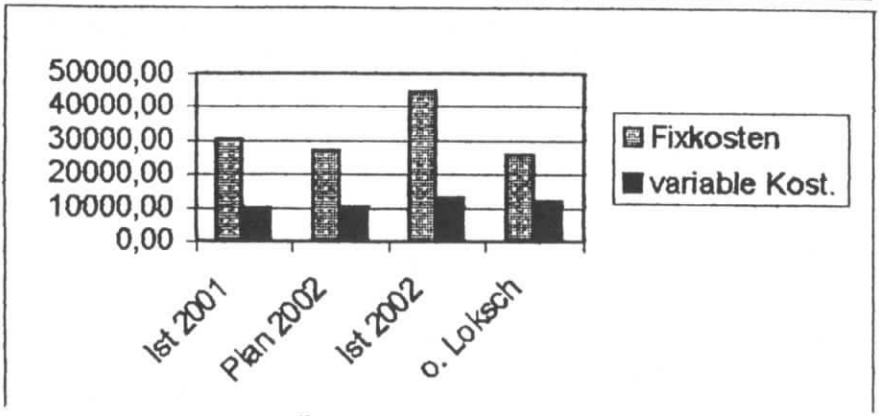
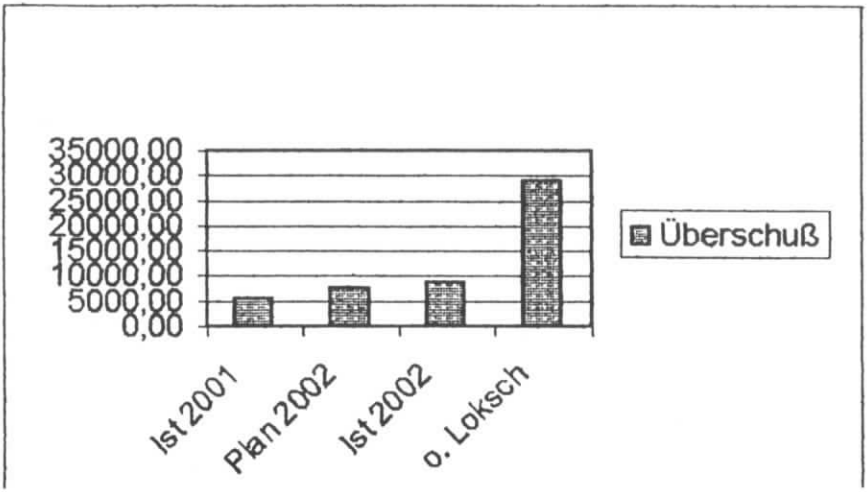


Tabelle und Diagramm Überschuß

	Ist 2001	Plan 2002	Ist 2002	o. Loksch
Überschuß	5545,00	7658,00	8749,02	29050,00



Fahrzeugleistungen 2002

Tag(e) und Art der Leistungen ,	Laufleistungen in Km							Rangl.
Besteller usw.	V36	Köf	Pwg	B	BD	AB	Post	Min/Std
Regelfahrtage								
Summe der 10 Fahrtage	1630		1700	1700	1700	1700		1300
Dampfzugfahrten 21. und 22.09.2002			340	340	340	340		120
Summe Regelfahrten	1630		2040	2040	2040	2040		1420
Sonderfahrten								
14.04. Eröffnung Schaufenster Fisch	50		50	50		50		40
29.04. Keunecke	56		56	56	56	56		40
11.05. Fa. VOCO	94		94	94	94	94		40
05.06. Senioren Bad Bederkesa	94		94	94	94	94		60
19.06. Samtgem. Bederkesa/Seniorenrat Langen	70		70	70	70	70		60
09.08. STÄWOG	47		47	47	47	47		60
24.08. Dr Hundhausen/Gemeinde Lamstedt	94		94	94	94	94		60
01.09. BSG Langen/SC Schiffd. Damm	56		56	56	56	56		60
14. und 15.09. Jubileum Zeven	560		560	560	560	560	560	60
25.09. Senioren Bad Bederkesa			94	94	94	94		60
10.11. Filmaufnahmen in Bad Bederkesa		38		38	38	38		60
Summe Sonderfahrten	1121	38	1215	1253	1203	1253	560	600
sonstige Fahrten								
Tankfahrten	70	15						
Arbeitszugfahrten	51	283	92					290
Summe sonstige Fahrten	121	298	92	0	0	0	0	290
Summe gesamt	2872	336	3347	3293	3243	3293	560	2310
Summe 2001	2506	101	2356	2440	2440	790	311	2660
Fahrten Dritter (nachr.)	keine							

Reisezugfahrten (inklusive Dampfzüge): 3293 km Fahrgäste: 9442

verlegt hat. In der Zeile "Arbeitszugfahrten" sind die Beförderung des Schotterzuges für den Gleisumbau im Frühjahr 2002, die Strecken-Besichtigungsfahrt mit der Landes-Eisenbahn-Aufsicht (LEA), die Fahrten zum Einsammeln von Altschwellen und Fahrten für den Rückschnitt des Aufwuchses an unserer Strecke enthalten.

Das Fahrjahr 2002 war ein toller Erfolg. Stolz können wir auf unsere Leistungen zurückblicken, um so mehr, als die Personaldecke sehr dünn war. Mit wenig Personal, aber großem Arbeitseinsatz haben wir alle Herausforderungen geschultert.
Dafür meinen herzlichen Dank!
Und wie geht es 2003 weiter? Die Fahrplantrassen sind längst bestellt, erste Bestellungen für Sonderzüge liegen vor. Die Personalplanung folgt in den nächsten Wochen.
Große Anstrengungen sind noch nötig, um weiterhin in den Fischereihafen fahren zu können. Eine besondere Herausforderung für unseren Verein ist die Errichtung einer Lokomotiv- und Wagenwerkstatt sowie Abstellanlagen im Bereich des Bahnhofs Bad Bederkesa.

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 10,- / Eur 5,-.

Zu beziehen in der Geschäftsstelle

Hans-Wolfgang Harden

Aus unserem Archiv

Vor 75 Jahren – Fahrpläne aus der Unterweserregion

Die hier wiedergegebenen Fahrpläne vom Sommer 1928 erreichten uns über Rainer Dodt vom VVM / Hamburg. Sie wurden seinerzeit im "Hamburger Fremdenblatt" veröffentlicht.

Nr. 60a. Wesermünde-Bremerhaven.—Bederkesa.

	W		c	S d		S d	W		W b	Di, Sa u. S
Wesermde. ab	544	801	1033	1300	1346	1516	1707		2124	2306
Bremerhav.										
Weserm. (L.) „	553	809	1042	1309	1355	1524	1716		2133	2318
Speckenbüttel „	559	815	1048	1315	1401	1530	1722		2139	2319
Langen (Hnn.) „	604	820	1053	1320	1406	1535	1727		2144	2324
Debstedt ... „	612	828	1101	1328	1414	1543	1735		2152	2332
Drangstedt . „	623	839	1112	1339	1424	1554	1746		2203	2343
Bederkesa .. an	633	849	1122	1349	1433	1604	1756		2313	2353

b Außer Dienstags und Sonnabends.

Nr. 60a. Bederkesa—Wesermünde-Bremerhaven

2.—4. Kl.

	W	W		c		S d		S f	S g
Bederkesa . . . ab	443	653	907	1155	1446	1854	1945	2038	2120
Drangstedt . . . „	454	704	918	1206	1456	1906	1956	2050	2131
Debstedt . . . . „	505	715	931	1217	1506	1918	2007	2102	2142
Langen (Hann.) . „	513	723	939	1225	1514	1926	2015	2111	2151
Speckenbüttel . . „	518	728	944	1230	1519	1931	2020	2118	2156
Wesermünde(Lehe)„	525	735	1002	1237	1526	1938	2027	2125	2204
Wesermünde-Bremerhaven . . an	531	741	1008	1244	1533	1945	2034	2132	2210

c Vom 17. 9. nur W — d bis 16. 9. — f bis 31. 5. und 16. 8. bis 16. 9. — g 1. 6. bis 15. 8.

Der werktäglich verkehrende Zug ab Bederkesa 4.43 Uhr ist der typische Arbeiter-Frühzug. Er erreicht Lehe und Bremerhaven so zeitig, dass die Arbeitsplätze im Fischereihafen und auf den Werften zum Schichtbeginn noch erreicht werden können. Die letzten Züge in der Gegenrichtung erreichen Bederkesa nach 23 Uhr. Das Zugpersonal übernachtet in Bederkesa.
Der Fahrplan ist insgesamt durch die vielen Verkehrsbeschränkungen sehr kundenunfreundlich gestaltet. Warum der Dienstag als besonderer Verkehrstag fungiert, entzieht sich meiner Kenntnis. Vielleicht weiß einer unserer Leser darüber Bescheid.

Zehn Unterwegsstationen gibt es zwischen Bremerhaven und Cuxhaven, heute sind es noch vier (Lehe, Wremen, Dorum, Nordholz). Die Zugfolge ist aber bei weitem nicht so dicht wie gegenwärtig. Der erste Arbeiter-Frühzug verkehrt schon 3.53 Uhr ab Cuxhaven. Die Arbeitsplätze für die Bewohner vor allem von Land Wursten lagen also auch hier in Bremerhaven.

Nr. 60. Cuxhaven — Wesermünde-Bremerhaven. 2.–4. Kl.

Hamburg (54) . . *ab*				*S786*	*855*	*1350*	*1350c*	*1634*
	W							S b
Cuxhaven . . . ab	353	552	800	1050	1236	1726	1922	2107
Altenwalde . . . „	404	602	811	|	1248	1736	1933	2118
Nordholz . . . . „	417	614	824	1109	1301	1748	1946	2131
Spieka . . . . . „	423	620	830	|	1308	1753	1953	2137
Cappel-Midlum . „	430	626	837	|	1316	1800	2000	2144
Dorum . . . . „	440	637	847	1125	1329	1809	2010	2153
Mulsum. . . . . „	446	644	853	|	1335	1815	2016	|
Wremen . . . . „	452	652	900	|	1341	1821	2020	2203
Imsum . . . . „	459	700	907	|	1348	1828	2029	2210
Speckenbüttel (60) an	506	708	914	|	1355	1835	2036	2217
Speckenbüttel . . ab	507	709	916	|	1356	1836	2037	2218
Wesermünde(Lehe).,	514	727	924	1149	1404	1843	2045	2214
Weserm.-Bremerh. (57,62) an	520	724	930	1155	1410	1849	2051	2130

b bis 31. 8. (c Sa *auch 1630*).

Nr. 60. Wesermünde-Bremerhaven — Cuxhaven.

2.–4. Kl.

									Di u. Sa nicht W	Di, Sa u. S
Weserm. (57, Bremerh. 62)	ab	551		857	1246	1508	c 1720	1855	2115	2314
Weserm. (Lehe),	„	559		907	1257	1515	1730	1904	2124	2321
Speckenbüttel	an	604		912	1302	1520	1735	1909	2129	2326
Speckenb. (60)	ab	606		914	1303	1521	1736	1910	2130	2327
Imsum . . .	„	614		922	1311	|	1745	1918	2138	2335
Wremen . .	„	621		929	1318	|	1755	1925	2145	2342
Mulsum. . .	„	627		935	1324	|	1801	1931	2151	2348
Dorum . . .	„	634		942	1331	1541	1808	1938	2157	2354
Cappel-Midlum	„	642		951	1340	|	1817	1947	2206	003
Spika . . .	„	648		958	1347	|	1824	1954	2213	010
Nordholz . .	„	655		1005	1355	1557	1830	2001	2219	016
Altenwalde .	„	707		1018	1408	|	1842	2015	2232	029
Cuxhaven .	an	716		1028	1418	1615	1853	2025	2242	039
Hamburg (54)	*an*	*11*[31]		*1454*	*W1833*	*S1848*	*2251*	*2306*		

c vom 1. 9. *W*

Die beiden Postbus-Verbindungen von Otterndorf nach Langen bzw. Bederkesa – nicht eben reichlich frequentierte Linien – sollen das Fahrangebot 1928 in unserer Gegend abrunden. Interessant der Name "Langen vor Wesermünde". Die Buslinie endet am Bahnhof. Von dort wird auf die Straßenbahnverbindung nach Bremerhaven verwiesen.

Die Linie nach Bederkesa bedient auch einmal den Bahnhof dort (Dies bestätigt meine Vermutung, dass der Bahnhof in Bederkesa zumindest zeitweise auch Bushaltestelle gewesen ist). Bei Ankunft um 9.00 Uhr wird der Zug um 9.07 Uhr nach Bremerhaven erreicht; bei der Abfahrt um 18.00 Uhr können die Fahrgäste des Zuges mit der Ankunft 17.56 Uhr den Bus nach Otterndorf erreichen.

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!

14. Kraftpost Otterndorf—Westerwanna—Langen vor Wesermünde.

b	c	S	c d	km			c	S		c
640	640	1250	1505		ab	Otterndorf(Posta.)an	1049	1415	1615	1915
649	649	1259	1514	3		Neuenk.-Zaun . .	1040	1406	1608	1906
703	703	1312	1528	7		Nordleda(Postag.)	1028	1354	1558	1854
706	706	1315	1531	8		Nordleda-Kampen	1020	1348	1554	1846
713	713	1322	1538	10		Osterwanna . . .	1017	1342	1548	1843
721	721	1328	1546	12		Westerw. (PAg.)	1010	1335	1543	1836
	739		1604	18		Krempel . . .	950		Mo,	1816
	756		1621	23		Neuenw. (PAg.) .	935		Di,	1811
	812		1637	28		Holssel	918		Do,	1744
	825		1650	32		Sievern	905		Fr.	1731
	|		|	37		Langen (Postag.)	849			1715
	838		1705			„ (Endp.d.Strb.)	840			1710
	840		1706		an	„ (Staatsbahnh.)ab	838			1708

d Von **Otterndorf** bis **Westerwanna** auch **Mo, Di, Do, Fr.**

b **Mo, Di, Do, Fr. S.** Ferner an den gleichen Tagen **Westerwanna** ab 731, **Otterndorf** an 812 mit Halt unterwegs.

c **Mi u. Sa.** Die Kraftwagen halten nach Bedarf an der Wegkreuzung beim Friedhof in Neuenwalde. In Langen besteht Straßenbahnverbindung nach Wesermünde und Bremerhaven.

19. Otterndorf-Steinau-Bederkesa.

		km					
725	1550		ab	**Otterndorf** (Postamt) . . .	an	1045	1925
734	1559	3		Neuenkirchen-Zaun		1036	1918
739	1604	4		Neuenkirchen (Postagent.).		1033	1915
751	1616	8	an	**Ihlienworth** (Postagentur) .	ab	1018	1908
754	1620		ab	**Ihlienworth** (Postagentur) .	an	1014	1900
803	1629	11		Mislag		1005	1850
812	1638	14		Odisheim-Lichtenpils . . .		957	1844
818	1644	15		„ (Postagentur) . . .		954	1840
827	1653	18		„ (An de Eck) . . .		942	1830
833	1657	20	an	**Steinau** (Postagentur) . . .	ab	937	1825
836	1703		ab	**Steinau** (Postagentur) .	an	934	1820
840	1707	22		Am Glint		931	1816
848	1716	25		Höring		922	1812
900		29		Bederkesa (Bahnhof) . . .		|	1800
905	1730	30	an	**Bederkesa** (Postamt) . . .	ab	910	1735

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.

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

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

Termine

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

Gruppe Museum und Archiv
Zur Zeit keine Arbeiten, da das Archiv zum Umbau / Erweiterung vorgesehen ist.

Arbeitseinsätze 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

14. Ordentliche Mitgliederversammlung
Einladung und Tagesordnung s.S.3
Dieses Heft bitte mitbringen.

Fahrzeuggruppe
Information bei Heinz Bullwinkel, Tel 0471 / 84590