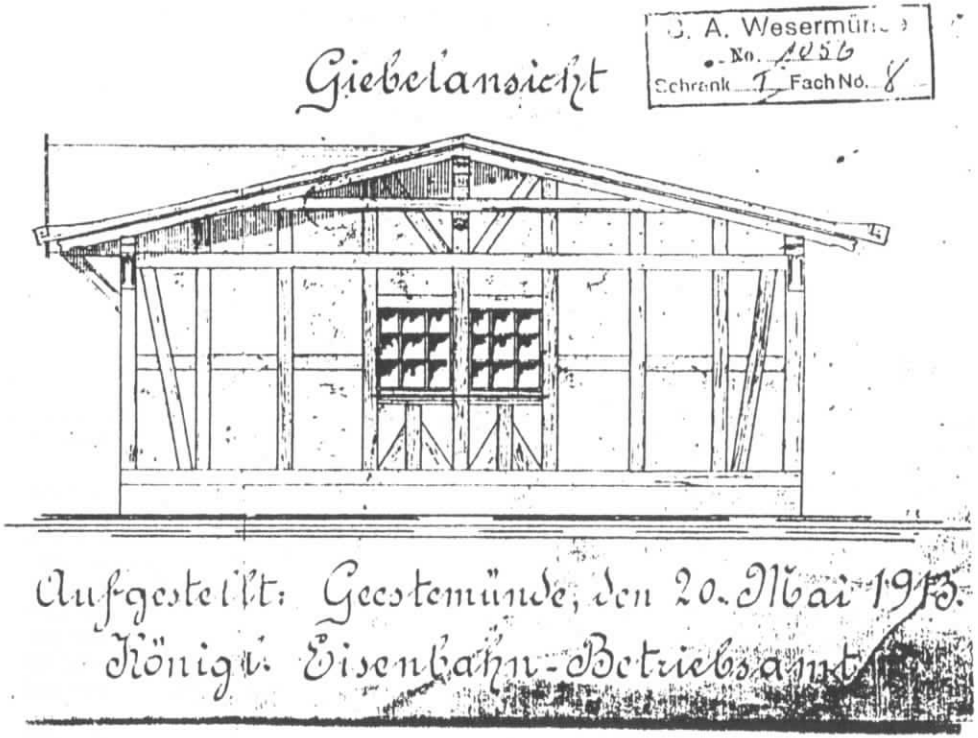
Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

sowie der BSW - Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

13. Jahrgang November 2003

78



Zum Titelbild:
Ostansicht der Wartehalle des Bahnhofs Langen auf einer Zeichnung vom Mai 1913. (siehe den Beitrag "Aus unserem Archiv").
Zeichnung: Sammlung Museumsbahn

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!

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: 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

Mittwoch, 14. Januar 2004, 19.00 Uhr

Bürgerhaus Lehe, Friedhofstraße 15

Außerordentliche Mitgliederversammlung

Tagesordnung:
1. Begrüßung
2. Sachstandsbericht
3. Projekt "Fahrzeughalle"
4. Rückblick auf die Fahrsaison 2003
5. Anfragen und Mitteilungen

Der Vorstand

Kohl- und Pinkel-Tour des Vereins

Sonntag, 22. Februar 2004

Krombacher Hof, Elmlohe (Mahlstedt)

Treffen um 11.30 am Lokal
Kleiner Rundgang
ab 12.30 Mittagessen
Preis: 11,50 Euro
Anmeldung bis zum 13.2.04
in der Geschäftsstelle



Wer möchte mit ?

Informationen zur Museumsbahnfahrt 2004

Es ist geplant, in der Zeit vom 19.-23.10.04 nach Polen zu fahren.
Mindestteilnehmerzahl 20 Personen
Preis im ☆☆☆-Hotel im DZ / Du / WC 450,-
im Ez / Du / WC 510,-

Leistungen u.a.:
Fahrt mit Sielemann-Bus
2 Übernachtungen mit Halbpension in Posen
2 Übernachtungen mit Halbpension in Danzig
Reiseleitung ab / bis Posen


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

Reiserücktrittsversicherung
Fahrt zur Marienburg mit Führung und Eintritt
Stadtbesichtigungen in Posen und Danzig
Besichtigung Dampflok-Bw Wollstein
Programm inkl. Eintritte

Um einen genauen Überblick zu erhalten, wer an dieser sicherlich sehr interessanten Fahrt teilnehmen möchte, bitte ich um Rückmeldung bis zum 31.12.
Gisela Harden, 04705 / 393

Aktuell

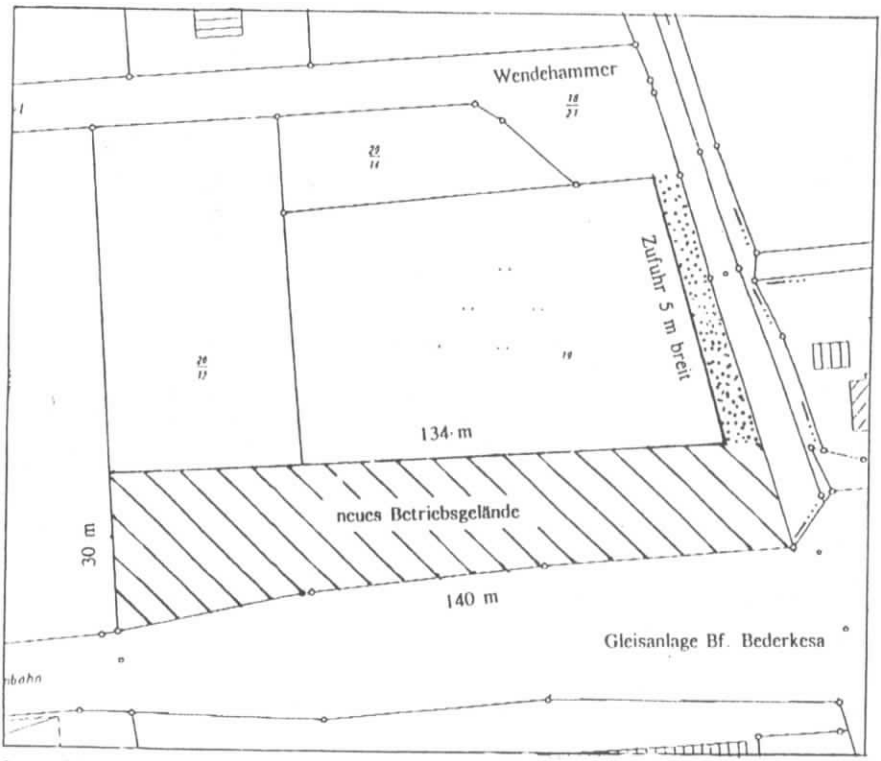
- Mit Schreiben vom 2.10.03 hat das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr **dem Landkreis Cuxhaven die Genehmigung erteilt, Eisenbahn-Verkehrsleistungen auch auf Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes zu erbringen**. Diese Genehmigung gilt für 15 Jahre bis zum 1.10.2018 und bezieht sich auf die Museumsbahn.
Zum Hintergrund: Mit Genehmigung vom 12.2.97 waren wir berechtigt, auf eigener und fremder Eisenbahn-Infrastruktur Personenverkehrsleistungen zu erbringen, nicht jedoch auf der DB. Nun fuhren wir aber mit unseren Zügen zwischen Speckenbüttel und Fischereihafen auf Strecken der DB, was dadurch möglich war, dass unsere Fahrten als Sonderfahrten der EVB deklariert waren. Dies ist ab sofort nicht mehr nötig - wir dürfen jetzt alleine bundesweit tätig sein. Theoretisch...
In der Begründung des Ministeriums heißt es: "Nach § 6 Abs 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) wird eine Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im öffentlichen Schienenverkehr gemäß § 3 Nr.1 AEG auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller als Unternehmer und die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen zuverlässig sind, der Antragsteller als Unternehmer finanziell leistungsfähig ist und der Antragsteller als Unternehmer oder die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen die erforderliche Fachkunde haben und damit die Gewähr für eine sichere Betriebsführung bieten."
Da alle drei Bedingungen - auch nach Benehmen mit dem Eisenbahn-Bundesamt - im Falle des Landkreises Cuxhaven als Inhaber des Eisenbahn-Unternehmer-Rechts erfüllt sind, war die Genehmigung zu erteilen.
Natürlich danken wir an dieser Stelle der EVB für ihre bisher gewährte freundliche und kollegiale Hilfe!

- Mehrere **Fahrzeuge** auf dem Gelände des Bahnhofs Bederkesa sind in den vergangenen Monaten von unseren ABM-Mitarbeitern äußerlich **restauriert** worden. Es handelt sich dabei um
- den Krupp-Ardelt Schienenkran,
- einen gedeckten Güterwagen Gbs,
- den 3yg-Werkstattwagen,

- den Culemeyer Straßenroller,
- den Bierwagen und
- ein 2-achsiges Wagenuntergestell als Auflieger für den Schienenkran-Ausleger.

Alle Fahrzeuge erhielten nach gründlicher Entrostung, Untergrund-Vorbehandlung und teilweise nötiger Reparatur- und Holzarbeiten einen neuen Farbanstrich. Der Gbs ist als zusätzlicher Fahrrad-Transportwagen vorgesehen und soll eine Hauptuntersuchung erhalten. Alle anderen Fahrzeuge sind "Stand- und Anschauungsobjekte", die nicht wieder im Betrieb eingesetzt werden.
Der Culemeyer-Straßenroller wird seinen Standplatz auf der Ladestraße erhalten. Er wird mit einem Kesselwagen beladen. Dieser ist vorhanden, muß aber noch hergerichtet werden.
Der Bierwagen (Holzkasten) bekommt abschließend einen zweiten Anstrich.

- Der erste Schritt in Richtung **Fahrzeughalle** ist getan! Am 5. November unterzeichneten Wilfried Habenicht und H.-W. Harden als Käufer für den Verein



Lageskizze des Grundstücks für die vorgesehene Fahrzeughalle der Museumsbahn. Die Position direkt neben dem Einfahrbereich des Bahnhofs ist ideal; der gleismäßige Anschluß über Gleis 2 des Bahnhofs ist problemlos möglich.

und H.W. Cordts als Verkäufer vor dem Notar den **Kaufvertrag über ein Gelände von cà 4000 m²** im Gewerbegebiet von Bederkesa neben der bestehenden Bahnanlage / Einfahrt Bf. Bederkesa (s. Lageskizze).

E 91610
E 91611 **"Weser-Kurier"**

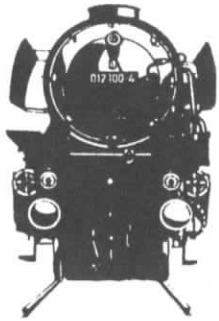
Hamburg Hbf-

11. Oktober 2003

Hamburg-Harburg –
Buchholz –
Bremerhaven Hbf –

Bad Bederkesa

(und zurück)





Unsere V 36 vor der Rückfahrt mit dem Hamburger Sonderzug auf dem Bahnhof Bederkesa. Hinter den beiden "Silberlingen" läuft der Speisewagen.
Foto: Günter Wehde

- Das war schon bemerkenswert: Im Rahmen des DB-Programms "**Bahn-Nostalgie**" (DB-Museum Nürnberg) wurde am Samstag, dem 11.10., unsere Museumsbahnstrecke befahren. Den **Sonderzug** aus Hamburg beförderte die Neumünsteraner 012 100 bis Bremerhaven-Lehe. Ab dort übernahm auf Wunsch des Veanstalters unsere V 36 134 den 5-Wagen-Zug bis Bederkesa und zurück.
Rund 150 Fahrgäste haben an der Sonderfahrt teilgenommen. Bei schönem Frühherbstwetter genossen sie die Fahrt auf unserer Strecke und den etwa dreistündigen Aufenthalt in Bederkesa.



Das ließen sich Konrad Keim und H.-W. Harden nicht nehmen, sich einen Pott Kaffee im Speisewagen auf dem Bf. Bederkesa servieren zu lassen!
Foto: Günter Wehde

Mitteilungen des Vorstands

Mit Stand vom 30.10.03 hatte der Verein 356 Mitglieder

Neu im Verein:

Waltraut Sommer	Krüselstraße 1 27580 Bremerhaven

Wladimir Lint	Mattenburger Straße 55 b 27624 Bad Bederkesa
Hella Lahg	Bremerhavener Straße 49 27607 Langen
Detlef Bernhörster	Heuss-Straße 17 27624 Bad Bederkesa
Norbert Laaß	Grõpelinger Straße 21 27624 Bad Bederkesa
Hannes Pilger	Bogenstraße 11 27568 Bremerhaven
Magret Schlesies	Breslauer Weg 19 27619 Schiffdorf-Spaden
Günter Meyer	Moorteilsweg 11 27619 Schiffdorf-Wehdel
Waltraut Meyer	wie vor
Gunde Ropers	Hauptmann-Bõse-Straße 9 27624 Bad Bederkesa
Wolfgang Kretzschmar	Rackelsweg 3 28777 Bremen
Ingrid Kretzschmar	wie vor
Claus Manken	Marschbrookweg 93 27574 Bremerhaven
Glashaus Dorum	Poststraße 26 27632 Dorum

Zwischen dem 1. Februar und dem 30.10.03 gingen 21.163,15 Euro an Spenden ein. Wir danken:
Herrn Hans Köhler, Herrn Paul Scheller, ZEBCO Sports Europe GmbH, Herrn Dieter Mönig, Investmentclub Bederkesa, Fa. Erich Meyer, H. Müller, U. Stau, Frau Waltraud Waßmann, Gemeinde Drangstedt, Spende Bahnhofsgaststätte, O. Rohde, Herr Mellentin, Besucher und Spendendose, Frau Michaelis, Spende Dreiecksfahrt

Aus unserem Archiv

Wartehallen auf der Strecke nach Bederkesa

Bei der Nachricht von der Bergung der betagten Wartehalle auf der Haltestelle Wingst (siehe "Mitteilungen" Nr. 76/77) und der beabsichtigten Wiederaufstellung in Drangstedt mag sich mancher Leser gefragt haben, ob so ein Bauwerk denn überhaupt auf unsere Strecke passe. Eine Antwort darauf soll der nachfolgende Beitrag sein.

Waren wettergeschützte Warte- und Unterstellmöglichkeiten auf Hauptbahnen von jeher Standard, sah dies auf Nebenbahnen schon anders aus. Gab es Stationsgebäude, waren - wenn auch oft kleine - Warteräume in diesen Gebäuden selbst vorhanden. Es konnte aber auch sein, dass auf unbesetzten Haltepunkten die wartenden Reisenden im wahrsten Sinne des Wortes "im Regen stehen" mussten. Wie dies auf den Stationen unserer Strecke aussah, darüber geben Bauzeichnungen in unserem Archiv Auskunft.

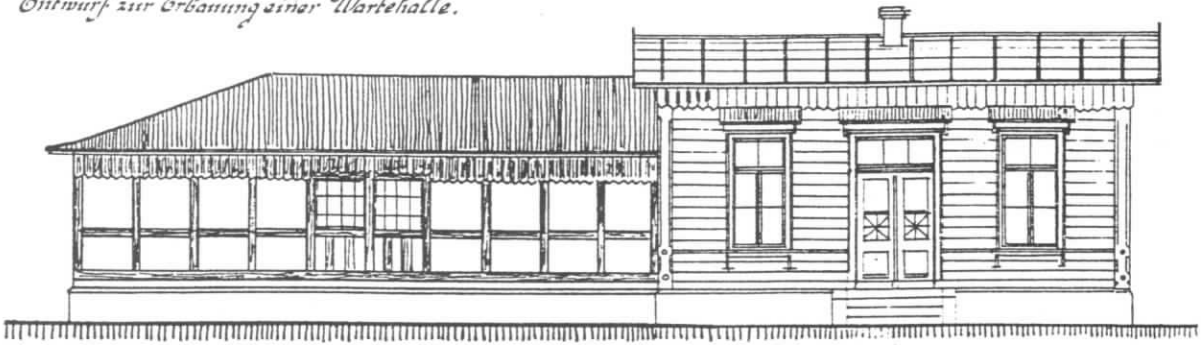
Die Wartehalle auf Bf. Langen gibt allerdings Rätsel auf. Die Zeichnung vom 20. Mai 1913 zeigt einen recht gelungenen zeittypischen Entwurf für ein geräumiges Bauwerk im Anschluss an das bestehende Hauptgebäude. Mit gleichem Datum ist aber eben diese Halle als Güterschuppen umfunktioniert /1/, der in dieser Form auch bestanden hat. Möglicherweise waren die Räumlichkeiten im Bahnhofsgebäude für die wartenden Reisenden ausreichend, so dass auf eine separate Wartehalle verzichtet werden konnte. Sichere Aufschlüsse darüber, ob das projektierte Bauwerk tatsächlich als Wartehalle in Betrieb gewesen ist, könnten entweder einschlägige Fotos oder Zeichnungen geben, die die "Übereinstimmung mit der Wirklichkeit" belegen.



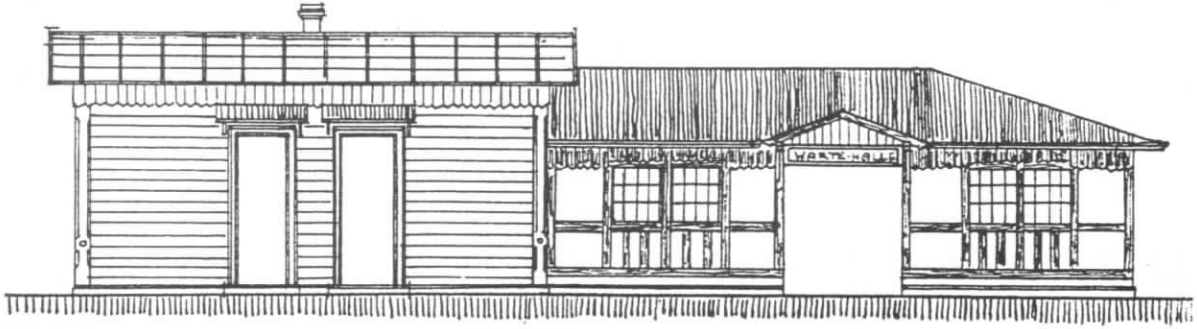
Bahnhof Debstedt.

Entwurf zur Erbauung einer Wartehalle.

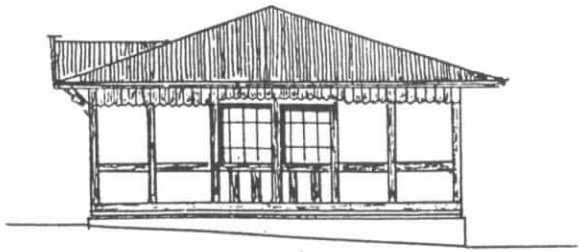
Straßenseite.



Bahnseite

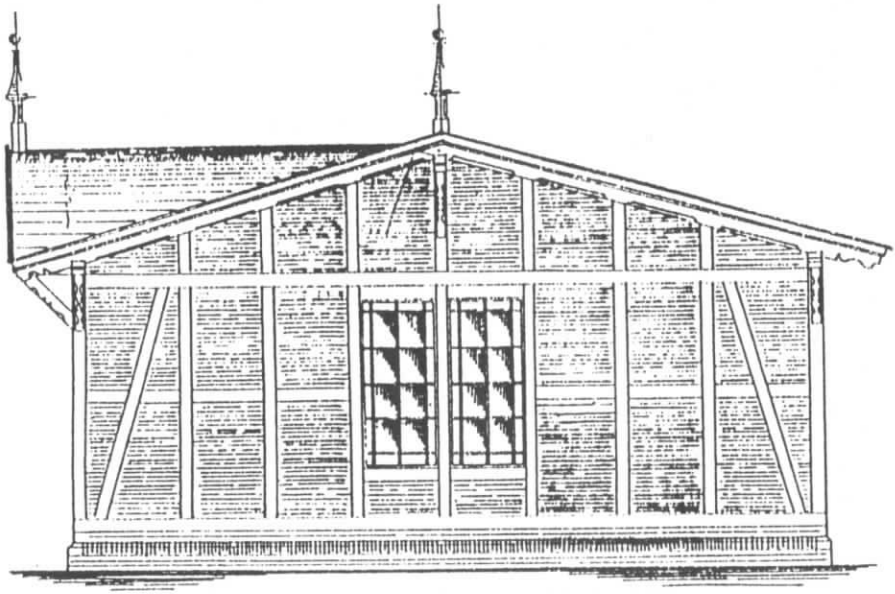


Auf dem zeitweise eingerichteten Haltepunkt Langen Seepark hat es ein Wartehäuschen gegeben, über dessen Aussehen zur Zeit nichts bekannt ist.
Bei der Wartehalle in Debstedt gibt es ebenfalls Fragezeichen. Die Zeichnung vom Juli 1910 zeigt eine Halle im Anschluss an das kleine Empfangsgebäude. Diese Wartegelegenheit ist jedoch auf den uns bisher vorliegenden Fotos vom Bahnhof Debstedt nicht nachzuweisen, wohl aber ein angebauter Geräteschuppen.



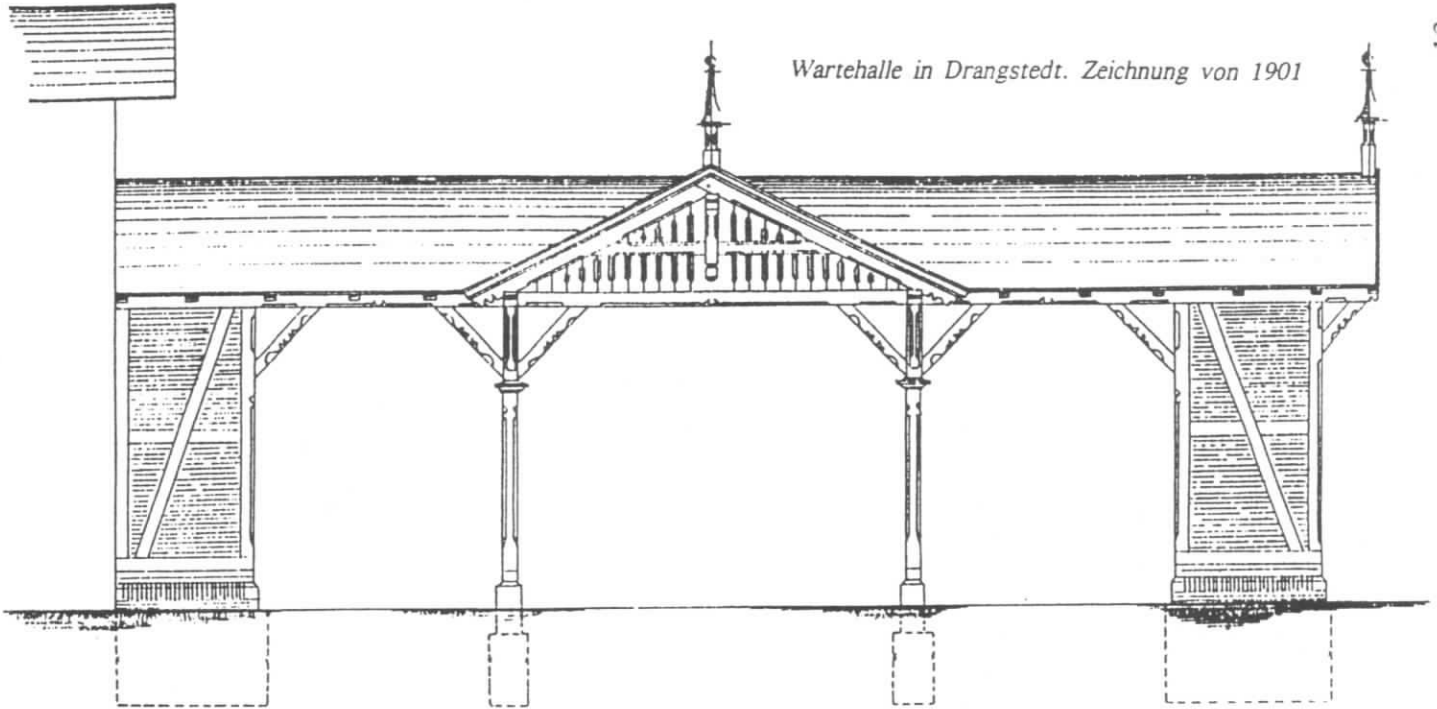
Projektierte Wartehalle Debstedt, Giebelansicht

Es ist davon auszugehen, dass die Wartehalle nicht gebaut wurde. Gut so, denn sie passte weder stilistisch noch in den Proportionen zu dem bestehenden kleinen Stationsgebäude.
Der Haltepunkt Knüppelholz hatte eine Unterstellmöglichkeit, die auf einem Foto ansatzweise zu erkennen, über deren genaues Aussehen bisher aber nichts bekannt ist /2/.

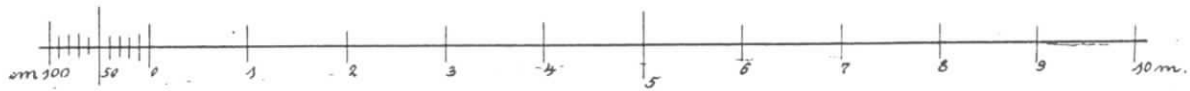


Wartehalle in Drangstdt, Zeichnung von 1901, Giebelansicht

Wartehalle in Drangstedt. Zeichnung von 1901



Ansicht von der Bahnseite.



Einen sehenswerten Entwurf für eine Wartehalle in Drangstedt präsentiert eine Zeichnung vom 8. Juli 1901. Diese Halle ist auch tatsächlich gebaut worden, allerdings erst 1912 /3/. Aber diese Unterstellmöglichkeit hat es bis zur Einstellung des Personenverkehrs 1968 gegeben.
In Bederkesa hat es keiner Wartehalle bedurft. In dem geräumigen Bahnhofsgebäude gab es im Flur und der anschließenden Bahnhofsgaststätte genügend Raum für wartende Reisende - wie heute eben auch noch.
Fazit: Wartehallen, ob projektiert oder tatsächlich gebaut, gehörten zum Gesicht der Bahnhöfe und Haltestellen entlang unserer Strecke. Da kommt der Veteran aus der Wingst gerade recht!

H.-W. Harden

/1/ Hans-Wolfgang Harden, Wolfgang Rawiel von Rönn, 100 Jahre Eisenbahn Bremerhaven-Cuxhaven mit Abzweig nach Bederkesa, Bremerhaven 1996 S. 114
/2/ ebenda S. 143
/3/ ebenda S. 120

Hans-Ludwig Mahn

Weserberglandtour der Museumsbahn

Am Morgen des 2. Oktobers 2003 startete eine kleine Gruppe (achtzehn Personen) der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa unter der bewährten Leitung von Gisela Harden zu einer viertägigen Exkursion in das schöne Weserbergland.
Nach kurzer Pause in der Autobahnraststätte Langwedel und einer improvisierten Erbsensuppenmahlzeit im Grünen in der Nähe von Leese erreichten wir um etwa 14 Uhr unser Hotel "Landluft" in Multhöpen.
Hier wurden wir noch gar nicht erwartet. Unsere Wirtsleute genossen offensichtlich ihren Mittagsschlaf. Nach mehrmaligem heftigem Klopfen an der Hoteltür wurde uns dann aufgetan, und wir konnten die schönen Zimmer beziehen.
Dann fuhren wir nach Hameln, wo wir von der Stadtführerin, Frau Silker, in Empfang genommen wurden. Während des Rundgangs erfuhren wir Wissenswertes über die Weserrenaissance und die in diesem Stil entstandenen Prachthäuser in der Hamelner Altstadt, wie z.B. das Rattenfängerhaus (erbaut 1602-1603) oder das Leisthaus (erbaut 1585-1589)
Weiter ging es zum Pferdemarkt mit Nikolaikirche und dem Drempterhaus.
Klassische Technik gab es im Pfortmühlengebäude zu sehen: die alte Generatorenanlage zum Betrieb der Mühle zusammen mit den antiquarischen Schalttafeln, und das Ganze heute modern eingerahmt in einem Cafe/Restaurant.
Am Weserufer suchten wir vergeblich nach den Lachsen und Forellen auf der Fischtreppe, und am Bürger- und Kartoffelhaus endete dann die Führung.
Nach einer Kaffee- / Teepause brachte uns der Sielemann-Bus zurück zum Hotel "Landluft", wo uns um 19 Uhr ein sehr reichhaltiges und leckeres Abendessen serviert wurde. Bei Bier und Wein und interessanten Gesprächen klang dieser Tag dann aus.



Hameln; Bürgerhäuser der Weserrenaissance

3.10.2003, Freitag, Tag der Deutschen Einheit
Angesagtes Frühstück: 7 Uhr. Große Überraschung: kein Frühstück, keine Bedienung, keiner von der Hotelmannschaft zu sehen!
Eisenbahner, auch Aushilfseisenbahner, wissen sich zu helfen. Aus irgendwelchen Schapps und Ecken wurden Joghurt, Milch und Müsli herbeigezaubert, bis um etwa 7.40 Uhr der Koch - zugleich Chef des Hauses - auftauchte und vor

sich hin brummelte: "So ne Scheiße!" Ob er damit meinte, dass er verschlafen hatte oder unsere Frühstücksimprovisation, das war in diesem Moment nicht ganz klar.
Trotz der Verzögerung hielten wir unseren Fahrplan fast ein und erreichten unser vorgesehenes Schiff am Wasserstraßenkreuz Minden um 9 Uhr.
An Bord des modernen Ausflugsschiffes MS "Helena" überquerten wir zunächst die Weser über zwei Trogbrücken des Mittellandkanals, um dann mittels der Mindener Schachtschleuse 13m abgesenkt zu werden. Nun hatten wir heimisches Weserwasser unter dem Kiel und schipperten an Minden vorbei zur Porta Westfalica.
Ach ja, ob Petrus über die Aufwärmkünste der drei Smutjes in der Kombüse entsetzt war - es fing an tüchtig zu pladdern. Nebenbei: die Erbsensuppe hat dann doch noch recht gut geschmeckt.
Nach der Schiffsfahrt war nun die Eisenbahn an der Reihe.
In Bünde stiegen wir in den Mindener "Preußenzug" (*Anm. d. Red.: Diese Garnitur war ja im vergangenen Jahr auf unserer Strecke zu Gast*). Pünktlich um 15.30 Uhr setzte sich der Zug in Bewegung, gezogen von einer T 11, einer



Mindener T 11 vor dem Preußenzug am Bahnsteig in Bünde



T 11 in Rahden

preußischen Tenderlokomotive, gebaut 1901 von der "Union" in Königsberg. Diese alte Dame gab sich richtig Mühe, den doch recht langen Zug über das Wiehen-/Eggegebirge zu ziehen.
Herrlich, diesen Chanel-Geruch - ein Gemisch von Dampf, Kohle und Öl - auf dem Perron des ersten Wagens hinter der Lok zu genießen! Da machte der eine oder andere Guß von den über der Strecke hängenden regennassen Bäumen oder von einigen Öltropfen von der hart arbeitenden Lok nichts aus. Museumsbahnfahren pur!
Kurz hinter Bünde verließ der Zug die elektrifizierte Hauptstrecke Löhne-Osnabrück, um auf der NOB-Strecke (ehemals DB) über Lübbecke und Espelkamp unser Ziel Rahden zu erreichen.
Hier ist auch eine Museumsbahn aktiv, die ihr Domizil im eindrucksvoll hergerichteten Ringlokschuppen von Rahden hat. Mit ehemaligen Schienenbussen VT 98 und Beiwagen wird die Strecke Rahden-Uchte betrieben.
Nach der Rückkehr in Bünde setzten wir die Heimreise zur "Landluft" über die A 30 - Bad Oeynhausen - A 2 - Bad Eilsen nach Hameln fort.



Die Hämelschenburg

Am Sonnabend, 4.10.2003,
ging es zum Stadt- und Einkaufsbummel nach Hameln.
Nachmittags war mit der Besichtigung und Führung von Schloss Hämelschenburg (cà 12 km südlich von Hameln gelegen) wieder Kultur angesagt. Das Schloss Hämelschenburg wurde als Wasserschloss im Stil der Weserrenaissance 1588 errichtet.
Nach Führung durch Teile des Schlosses - es ist seit Anbeginn im Besitz derer

von Klenke, die auch noch heute einen Flügel des beeindruckenden Anwesens bewohnt - ging es nach Bad Pyrmont, wo sich ein Spaziergang durch die Kuranlagen anbot.
Uns plagte kein Zipperlein, so dass wir die Fahrt zu den Fleischtöpfen in der "Landluft" vorzogen. Eine gemütliche Runde folgte zum Ausklang des letzten Abends dieser Weserberglandreise.



Lok 21 der Verkehrs-Betriebe Extertal (vbe) vor der Abfahrt mit dem Sonderzug in Bösingfeld

Sonntag, 5.10.2003
Schon gestern waren einigen aus der Gruppe Hinweistafeln auf einen Flohmarkt in Bösingfeld aufgefallen. Da die Bahnfahrt auf der Extertalstrecke ohnehin in Bösingfeld starten sollte, bot sich der kleine Umweg zum Besuch des Flohmarktes an, zumal genug Zeit dafür zur Verfügung stand.
Um es kurz zu sagen: die nicht besetzten Plätze in unserem Bus reichten für den Transport von Büchern, Tischdecken usw. aus!
Nun ging es zum Bahnsteig der Extertalverkehrsbetriebe. Versteckt hinter dem Verwaltungsgebäude entdeckten wir den früheren Bahnhof mit seinen Gleisen und dem kombinierten Lok-/Busschuppen.

Eine Köf schob die Lokomotive Nr. 21 unter den Fahrdraht. Die E-Loks 21 und 22 sind echte Unikate. Gebaut 1927, sehen diese früher für den Güterverkehr auf der Extertalbahn eingesetzten vierachsigen Lokomotiven mehr nach rollenden Gartenhäusern als nach Loks aus.
Vor unserem Zug, bestehend aus einem DRG-Schnellzugwagen dritter Klasse, einem hervorragend renovierten Mitropa-Speisewagen (Baujahr 1936) sowie zwei Umbauwagen B 4yg, hatte unsere wahre Oldtimer-Lok keine Probleme, den Zug nach Barntrup und zurück nach Bösingfeld zu schleppen.
Im Restaurant "Adria" im Extertal war das vorbestellte Essen zur Stärkung für die Rückfahrt nach Bremerhaven schnell und gut auf dem Tisch.
Bleibt nur noch Dank zu sagen an Gisela Harden für das tolle Reisearrangement und an unseren Busfahrer, Herrn Lindhorst, für sein wie immer umsichtiges Fahren.

Alle Fotos: Hans-Ludwig Mahn

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

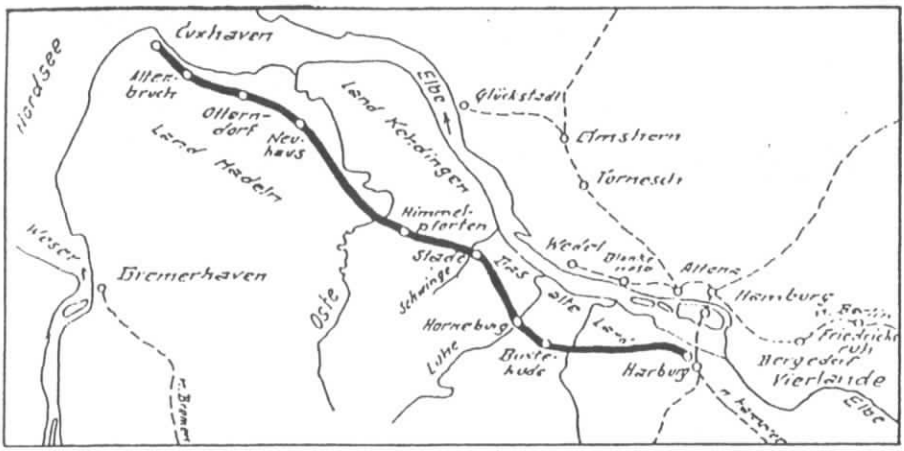
Volksbank Bad Bederkesa, BLZ 292 612 24
Konto-Nr. 114 17 000

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.

Und nicht vergessen: Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn !

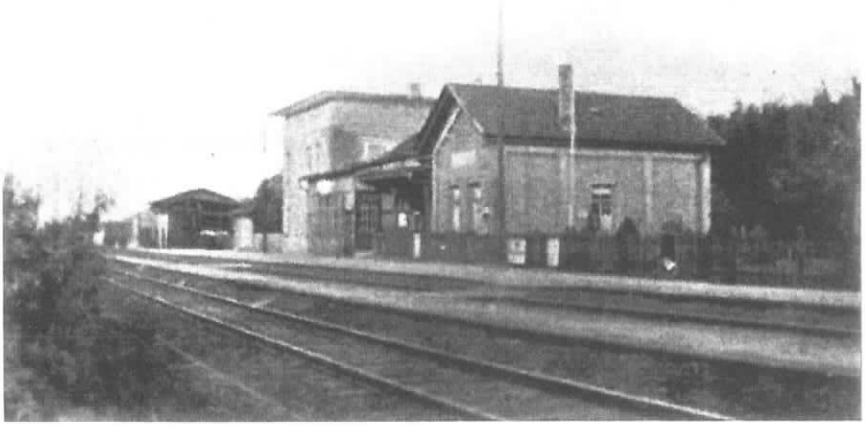


Hans-Wolfgang Harden

Beiträge zur Geschichte der Unterelbeschen Eisenbahn

3. Folge **Die Empfangsgebäude der Unterelbeschen Eisenbahn im Wandel der Zeiten**
(Fortsetzung aus Heft 76/77)

"Das Bahnhofsgebäude von Hechthausen fällt dem aufmerksamen Betrachter sofort durch seine von den anderen Bahnhöfen abweichende Architektur auf: Beigefarbige und verputzte Außenwände entsprechen nicht gerade dem landschaftstypischen Stil. Was heute so anders wirkt, ist im Kern jedoch ein Bahnhofsgebäude nach dem Einheitsbauplan. ... Um 1930 wurde das Gebäude komplett umgebaut und dem damaligen Zeitgeschmack entsprechend modernisiert." (Ahrendt)
Die Gründe für diesen tiefgreifenden Umbau sind heute nicht mehr bekannt.




Hochkhausen

Drei Fotos, die die Metamorphose eines Gebäudes zeigen. Links oben der Bahnhof Hechthausen im Originalzustand auf einer Postkarte um 1900, darunter der Umbau des giebelständigen Baukörpers um 1930 (Quelle Ahrendt). Auf dieser Seite ist das heutige Aussehen des Bahnhofs festgehalten. Im Mittelteil sind die DB-Räume untergebracht, während die beiden würfelförmigen Gebäudeteile privat genutzt werden.
Foto: R. Dodt, 4/88



Quellen:
- Roland Ahrendt, www.niederelbebahn.de
- Sammlung H.-W. Harden

Herrn Rainer Dodt, Schenefeld, sei für die Reproduktion verschiedener Aufnahmen gedankt.

(wird fortgesetzt)

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!

Wir wünschen allen Mitgliedern und Freunden des Vereins ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes und erfolgreiches Jahr

2004 !



Termine

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

Gruppe Museum und Archiv
Bitte Terminabsprachen mit H.-W. Harden unter 04705 / 393.

Arbeitseinsätze für alle Mitglieder
Jeweils am 2. Samstag im Monat ab 9 Uhr
Wichtig: Immer am Freitag vorher Arbeitsprogramm und Einsatzort telefonisch erfragen bei:
H.-W. Harden, 04705 / 393
Konrad Keim, 04704 / 719

Fahrzeuggruppe
Information und Absprache bei Heinz Bullwinkel, 0471 / 84590

Außerordentliche Mitgliederversammlung, 14.1.04, 19 Uhr (s.S.3)

Kohl- und Pinkel Tour, 22.2.04, 11.30 Uhr (s.S.3)