Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.

sowie der BSW-Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

14. Jahrgang Januar 2004

79



Zum Titelbild:
Verladung von Schienenbussen VT 95 im Hamburger Hafen für den Einsatz in Uruguay, 1981. (Siehe den Beitrag von Günter Niber "Von der Schiene aufs Schiff" in diesem Heft).
Quelle: /1/

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

Mitgliedsbeiträge jährlich: 41,- für Einzelpersonen, 56,- für Familien, 61,- für Firmen, Vereine, öffentliche Träger u.a.

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

Service-Gruppe - bitte vormerken:
Organisation Fahrbetrieb 2004 Wir treffen uns am **Donnerstag, dem 1.April, um 16 Uhr** in den Räumen der Bahnhofsgaststätte in Bederkesa. Bitte den eigenen Terminkalender mitbringen.
Gisela Harden

Ostermontag im Bahnhof

Osterbrunch am Ostermontag für alle Vereinsmitglieder in den Räumen der Bahnhofsgaststätte am 12. April von 11 Uhr bis 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 - wie immer - herzlich eingeladen.

Betr.: Berichtigung der DS 301 Signalbuch

Für die Berichtigung des Signalbuches sind die Bekanntgaben 16 und 17 (zusammen 16,60 Euro) eingetroffen. Bitte den Bedarf in der Geschäftsstelle oder bei Günter Niber anmelden.

Mittwoch, 21. April, 19, Bahnhof Bederkesa**

Fortbildungsunterricht

für alle Mitarbeiter des Betriebsdienstes (Tfz-Führer, Beimänner, Bremsbeamte, Fahrzeugprüfer P, Rangierpersonal, Zugbegleiter und -aufsichten, Zugleiter, nicht jedoch Mitarbeiter der Service-Gruppe).
Themen:
-Berichtigung Signalbuch
-Berichtigung Fahrdienstvorschrift
-UVV
-Erfahrungen aus Fahrjahr 2003

Die Teilnahme am Unterricht ist verbindlich. Es dürfen in der Fahrsaison 2004 nur Personen eingesetzt werden, die am Unterricht teilgenommen haben.

gez. G. Niber

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

Noch einige Plätze frei!

Ihr Experte für marktgerechte Lösungen rund um Strom, Erdgas, Wärme und Trinkwasser



BremerhavenWasser –
Trinkwasser in absoluter Spitzenqualität

swb Bremerhaven
Energie für die Seestadt

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.
Gisela Harden, 04705 / 393

Aktuell

- Das war ein durch und durch gelungener und gemütlicher Abend! Zu unserem adventlichen Beisammensein am 12. Dezember kamen rund 40 Vereinsmitglieder. Von den Überschüssen aus der Fahrsaison 2003 hatte die Service-Gruppe ein leckeres und reichhaltiges warmes Essen von der Fleischerei Volkens kommen lassen. Kalte und warme Getränke standen in der festlich dekorierten Bahnhofsgaststätte reichlich zur Verfügung. Und unser Zugführer Günter Mohrmann entpuppte sich als wahrer Entertainer, der die gesellige Runde mit launigen Geschichten unterhielt und zum Singen vieler Weihnachtslieder animierte.

- Dringend benötigt, haben wir im Herbst 2003 einen Ks-Wagen von der Firma on-rail, Mettmann, gekauft. Das Fahrzeug wurde hauptuntersucht und traf Anfang Januar bei uns ein. Der Wagen trägt die Museumsbahn-Nummer 35.
Vor allem bei den laufenden Arbeiten an der Strecke und im Bahnhofsbereich Bederkesa tut der Wagen gute Dienste, da er einerseits wegen der niedrigen Borde gut zu be- und entladen ist, andererseits durch die (abklappbaren) Rungen auch Buschwerk u.ä. aufnehmen kann.



- Nachdem wir die Fläche zur Errichtung der Fahrzeughalle erworben haben (s. "Mitteilungen" Nr.78), muss das davor liegende Gelände der ehemaligen Lokstation als Zufahrt freigeräumt werden. Nach Besichtigung durch die Dienststellen des Landkreises, die keine Einwände gegen die Entfernung des Baumbestandes vorbrachten, hat der Vorstand die Anwohner des Hüllenweges über die geplanten Maßnahmen auf einem Informationsabend in Kenntnis gesetzt. Einsprüche wurden nicht erhoben, zumal das Freiräumen der Fläche den Bewohnern des Hüllenweges in Zukunft mehr Sonne bescheren wird.
Die Baumfällarbeiten haben durch unsere ABM-Mitarbeiter begonnen und müssen bis Ende Februar beendet sein.

Mitteilungen des Vorstands

Wir erhielten die traurige Nachricht, dass unser Vereinsmitglied

Walter Krusche

verstorben ist.
Unser Mitgefühl gilt seiner Familie. Wir werden dem Verstorbenen stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Der Vorstand

An Sachspenden gingen bei uns ein:

- div. Bücher und eine Schaffnerzange von Herrn Bruno Grotheer
- div Streckenkarten und alte Bauzeichnungen von Herrn Horst Kuhl
- 2 Großfotos für die Gaststätte von Helmut Sommer und H.W. Harden
- Uniformteile und Hemden von Herrn Heidemann
- 1 große Kaffeemaschine von Familie Lüdke

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

FAHRPLAN FÜR DIE SAISON 2004

Verkehrstage 2004:

Mai	09.05.	23.05.
Juni	13.06.	27.06.
Juli	11.07.	25.07.
August	08.08.	22.08.
Sept.	12.09.	26.09.

Bremerhaven - Bad Bederkesa

km			Zug 83692	Zug 83694	Zug 83696
	Bremerh. Fischereihafen	ab		11:40	15:40
	Bremerhaven Hbf	an		11:56	15:55
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

Bad Bederkesa - Bremerhaven

km			Zug 83693	Zug 83695	Zug 83697
17,6	Bad Bederkesa	ab	10:14	14:14	17:14
11,6	Drangstedt	ab	10:28	14:28	17:28
5,6	Debstedt	ab	10:40	14:40	17:40
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	15:35	

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

Günter Niber

Von der Schiene aufs Schiff

Der Umschlag von Eisenbahnfahrzeugen in den Häfen an Weser und Elbe

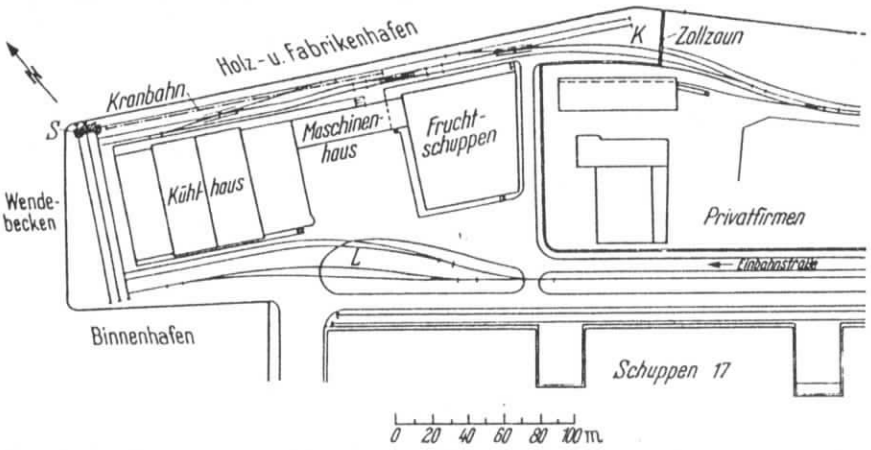
Die Entwicklung der Eisenbahnen im "nassen Dreieck" ist eng verbunden mit der Entwicklung der Häfen. Schon bei den Verhandlungen Bremens mit dem Königreich Hannover in den Jahren 1825-27 über den Erwerb von Land für den Bau eines Bremer Hafens an der Geestemündung war von der Errichtung einer Eisenbahn von Hannover nach Bremen - und später über Bremen hinaus bis an die Geeste - die Rede. Das kleine Bremen beteiligte sich an den Baukosten für die Strecke von Hannover nach Bremen zur Hälfte. Die Strecke wurde 1847 eingeweiht.

Besonders Bremen drängte in den folgenden Jahren auf den Weiterbau der Strecke bis zu den aufstrebenden Häfen nach Geestemünde und Bremerhaven und beteiligte sich auch an den Baukosten der "Geestebahn" zur Hälfte. In den Häfen war Bremen der alleinige Kostenträger für die Eisenbahnanlagen. Etwa 98% aller umgeschlagenen Güter wurden mit der Eisenbahn befördert.

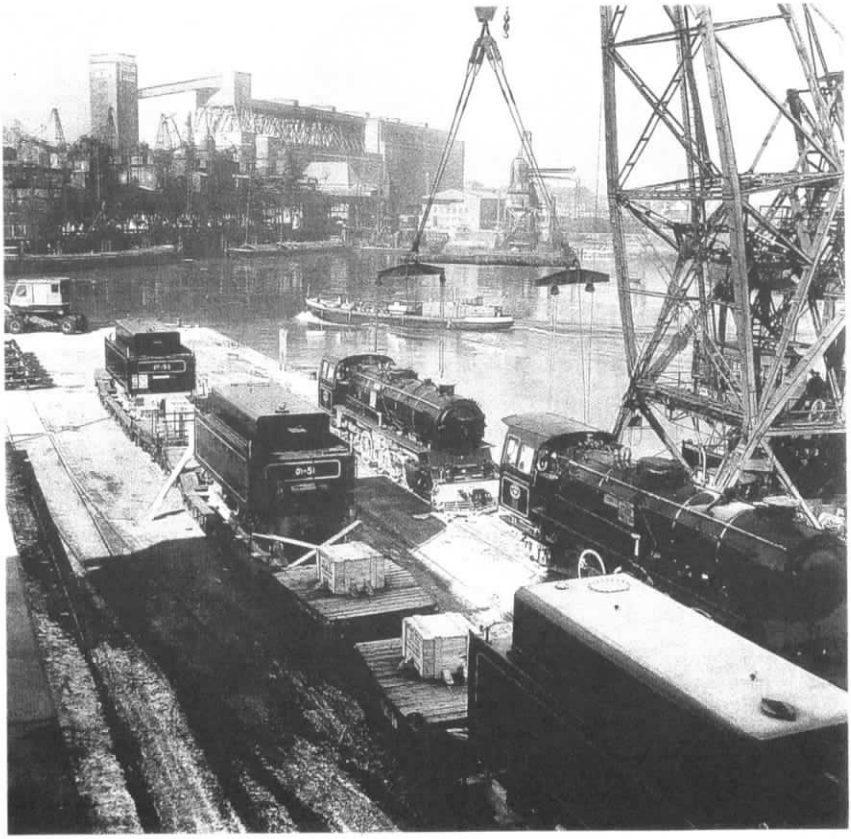
In den Bremer Häfen entstanden im Laufe der Jahre eisenbahngeschichtlich und eisenbahntechnisch interessante Anlagen. In den 1950er Jahren - unserer musealen Darstellungsebene - trafen Wiederaufbau und Modernisierung aufeinander. Rasch wandelten sich in den Folgejahren in ständiger Anpassung an die Forderung der Umschlags- und Verkehrstechnik die fast reinen Eisenbahnhäfen zu Universalhäfen. In loser Folge sollen in unseren "Mitteilungen" einige Entwicklungen vorgestellt bzw. nachgezeichnet werden.

Heute nun zunächst ein Blick auf eine Anlage im Handelshafen von Bremen, die in besonderem Maße Eisenbahnumschlag verkörperte.

Nachdem der Wiederaufbau des Bremer Überseehafengebietes im Wesentlichen abgeschlossen war, wurde eine Erweiterung angepackt. Auf dem Höft am Holz- und Fabrikhafen wurde 1952 eine 360m lange Kaje errichtet. Auf der aufge-

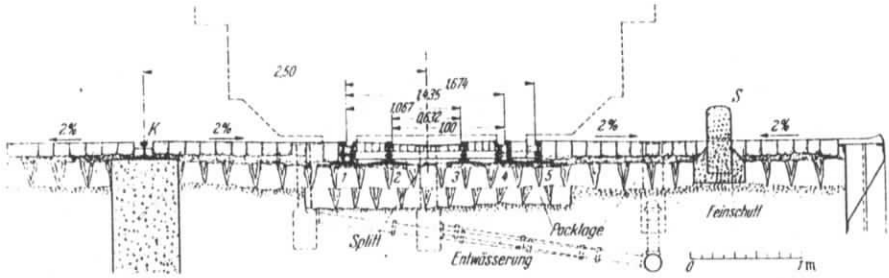


Gleisanlage auf dem Kühlhaus-Höft mit Fruchtschuppen-Neubau 1952.
S = Schiebebühne zur Verbindung der Land- (L) und Kajegleise (K).
Quelle: /3/



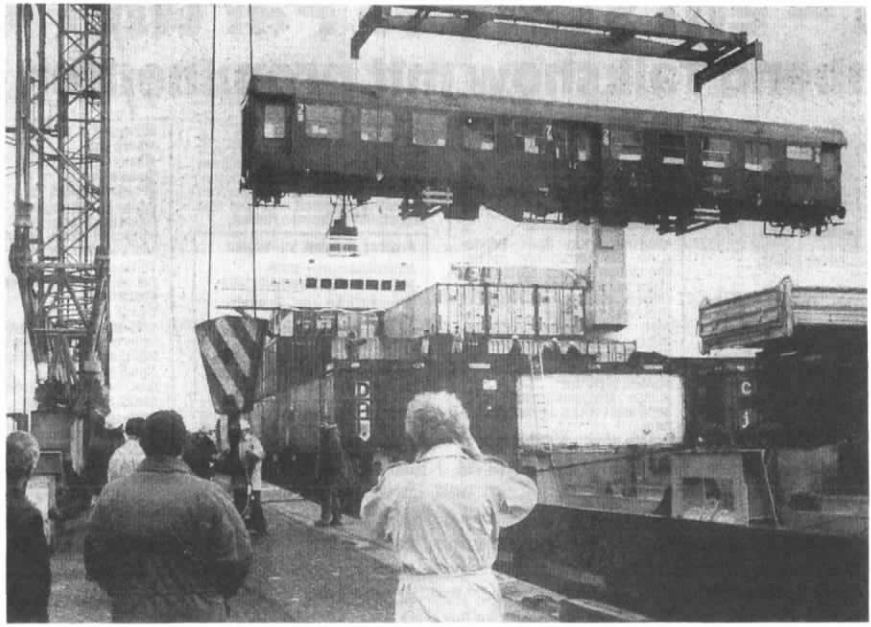
Ein Schwimmkran verlädt Lokomotiven und Tender an der Westkaje des Überseehafens in Bremen. Im Hintergrund die Getreideanlage mit dem Wendebecken, um 1955.
Quelle: /2/

spülten Fläche wurde die Voraussetzung für vier besondere Umschlagseinrichtungen geschaffen: Fruchtschuppen, Kühlhaus mit Maschinenhaus, Verladung von rollenden Eisenbahnfahrzeugen und Umschlag vom Seeschiff außenbords mit Schiffsgeschirr. Die Kaje und die Landseite wurden mit drei eingepflasterten Gleisen ausgerüstet. Mittels eingebauter Rangierwinden konnten Güterwagen bequem und schnell ausgewechselt werden. Am Kopfende des Kühlhauses entstand eine Schiebebühne, die drei Gleise der Land- mit denen drei der Wasserseite verband und zur Entlastung der Anlage beitragen sollte.
Uns interessiert nun besonders das wasserseitige Kajengleis. Speziell für die Verladung von Waggons und Lokomotiven mit verschiedenen Spurweiten wurde dieses Gleis mit Zwischenschienen versehen. Auf diese Weise entstanden sechs verschiedene Spurweiten.



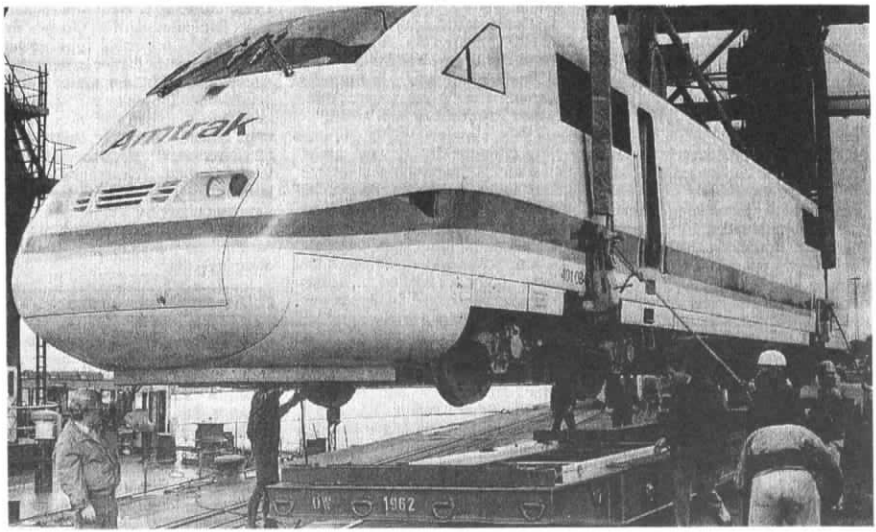
Querschnitt durch wasserseitiges Kajegleis und Spundwand auf dem Kühlhaus-Höft mit eingebauten Zwischenschienen für verschiedene Spurweiten.

1-4 Normalspur 2-4 Indien 1-5 Spanien S = Schrammbord
1-3 Südafrika 1-5 Indien 2-3 Feldbahn (Schmalspur)
Quelle: /3/



Umbauwagen für Zaire: Gestern schwebten die Waggons an Bord eines Frachters.
Foto: Nordseezeitung vom 5.4.1990

Eisenbahnfahrzeuge wurden ein wichtiger Exportartikel der deutschen Industrie, und Bremen hatte sich nun für den Umschlag von Eisenbahnmaterial spezialisiert. Der Hamburger Hafen ließ sich dieses Geschäft ebenfalls nicht entgehen (siehe Titelbild).
Und natürlich wurden - und werden noch heute - in Bremerhaven Lokomotiven und Waggons verladen. Am Schuppen 15 ließ das HBA auf der Wasserseite in Gleis 2 eine 80m und in Gleis 3 eine 100m lange Zwischenschiene einbauen, die den Umschlag von Fahrzeugen mit 1067mm Spurweite (Kapspur) erlaubte.
Im Jahr 1990 verkaufte die DB an Zaire ausgemusterte Waggons der Umbauwagen A-, B-, AB- und BD 4yg, eine Reisezugwagen-Gattung aus den 50er Jahren, aus der auch der Stamm unseres Museumsbahn-Zuges gebildet ist. Über die Columbuskaje wurden davon 55 Wagen verschifft. Diese Fahrzeuge rollten auf eigenen Rädern zum Columbusbahnhof. Hier wurden die Drehgestelle abgebaut, denn die Spurweite in Zaire ist 20mm schmaler. Außerdem wurden Puffer und Zugeinrichtung gegen Mittelpufferkupplungen ausgetauscht.



Auf dem Container-Terminal wird ein insgesamt 200m langer Intercity aus den Schienen gehoben. Er wird in die USA verschifft, Sechs Monate lang soll der Hochgeschwindigkeitszug auf Amerikas Schienen getestet werden. (Beachtenswert die Aufschrift "Amtrak").
Foto: Nordseezeitung vom 18.6.93

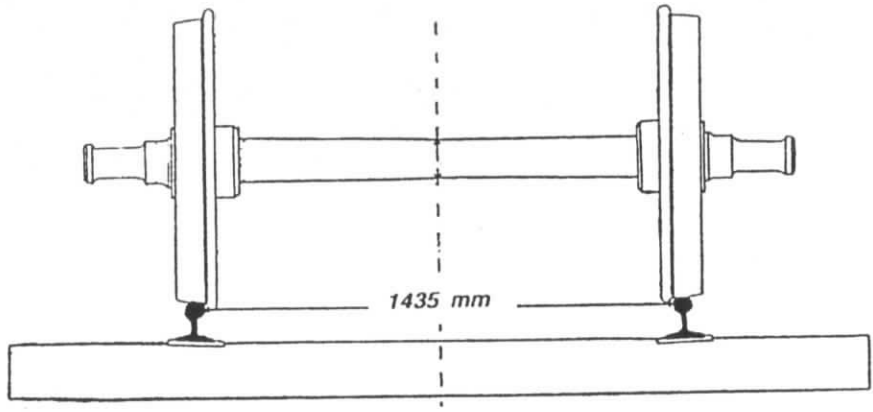
Heute erfolgt in Bremerhaven der Umschlag von Schienenfahrzeugen meistens im Nordhafen. Lokomotiven, U-Bahn-Züge, S-Bahn-Züge, Straßenbahnen und sogar das Paradepferd der DB, der ICE, wurden hier verschifft. Verladen auf Trailern oder extra verlegten Schienen, fahren sie in die Decks von RoRo-Schiffen und reisen zu ihren Einsatzorten.

Stichwort: Spurweiten

Weltweit besteht eine große Vielfalt schmaler und breiter Spurweiten. Verbreitet ist die Spur von 1435mm, entsprechend 4 Fuß 8 1/2 Zoll, unsere Normalspur. Die Fachwelt ist sich über die Entstehung gerade dieses Spurmaßes nicht ganz sicher. Naheliegend ist die Hypothese, dass die Spur des damaligen Hauptverkehrsmittels, des Straßenfuhrwerkes, das Vorbild war. In England, dem Mutterland der Eisenbahn, gab es aber keine Norm. Die Spurweiten handgefertigter Fuhrwerke wichen stark voneinander ab und lagen meistens bei 4 Fuß 3 Zoll, waren also schmaler als die später gewählte Spur von 4 Fuß 8 Zoll. Bei den Schienenbahnen der Bergwerke, die schon vor Erfindung der Dampflokomotive mittels Pferde- oder Menschenkraft betrieben wurden, lagen die meisten Spurweiten bei 4 Fuß 8 Zoll.

Die Festlegung auf 4 Fuß 8 Zoll geht auf Robert Stephensons Lokomotiv-Fabrik zurück, die die ersten Bahnen des Kontinents mit Schienenfahrzeugen belieferte. Die sich abzeichnende Verknüpfung der einzelnen Strecken miteinander ließ keine andere Wahl, als diese Spur zu übernehmen.

Wie kam es aber zu dem nun wirklich krummen Maß von 4 Fuß 8 1/2 Zoll? Die Erweiterung der Spurweite um 1/2 Zoll könnte darauf zurückzuführen sein, dass die sehr geringe Toleranz zwischen Spurkranz und Schiene, besonders in Kurven, zu Laufschwierigkeiten führte. Erhebliche Abnutzungen an Schiene und Rad waren die Folge. Durch eine geringe Spurerweiterung von 1/2 Zoll = 13mm ließen sich diese Probleme leicht beheben. So entstand die - allen Eisenbahnern geläufige - Regelspurweite von 1435mm



Spurweite / Normalspur

§ 5 Spurweite

(1) Die Spurweite ist der kleinste Abstand der Innenflächen der Schienenköpfe im Bereich von 0 bis 14 mm unter Schienenoberkante (SO).

(2) Das Grundmaß der Spurweite beträgt 1435 mm.

(3) Die Spurweite darf nicht größer sein als
1465 mm in Hauptgleisen,
1470 mm in Nebengleisen;
sie darf nicht kleiner sein als 1430 mm.

(4) In Bogen mit Radien unter 175 m darf die Spurweite folgende Werte nicht unterschreiten:

Bogenradien m	Spurweite mm
unter 175 bis 150	1435
unter 150 bis 125	1440
unter 125 bis 100	1445

Auszug aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

Weltweit verbreitete Spurweiten sind:

1676mm	Indien, Argentinien, Chile und andere
1674mm	Spanien, Portugal
1524mm	Rußland
1435mm	Normalspur - mitteleuropäische Länder
1067mm	"Kap-Spur" Afrika, Ecuador, Venezuela, Australien und andere
1000mm	Afrika, Indien, Brasilien, Mitteleuropa und andere
600mm	Feld- und Kleinbahnen

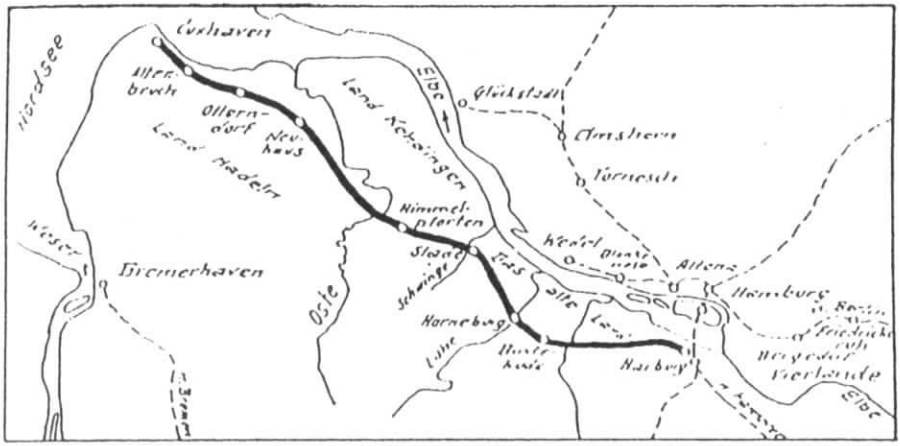
Günter Niber

Literaturhinweise / Bildquellen
/1/ Bahn-Special 3/94, Abschied vom Schienenbus
/2/ Pölking-Eiken u.a.,Die Häfen in Bremen - Kurs Zukunft, Bremen 1988
/3/ Der Wiederaufbau und Ausbau der Häfen in Bremen und Bremerhaven, in Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft, 20./21. Band 1950/51, Berlin, Göttingen, Heidelberg, 1953

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. 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**

(Fortsetzung aus Heft 78)



Bahnhof Himmelpforten auf einer Postkarte, etwa 1915
Sammlung Dietrich Rogner

Himmelpforten hat auch heute noch das Originalgebäude von 1881, das jedoch mit einem Anbau versehen ist. Die Bahn hat sich schon seit Jahren von dem Bauwerk getrennt und an einen Privatmann verkauft. Es soll noch eine Gaststätte betrieben werden (Aussage des Besitzers Herbst 2003); ein Blick durch die Fenster läßt dies jedoch zweifelhaft erscheinen. Auch sonst macht das Gebäude einen heruntergekommenen Eindruck. Die DB hat etwas weiter zur Hauptstraße hin einen modernen Wartepavillon errichtet.

In Hammah, heute Haltepunkt, hat es nach alten Plänen ein kleines Dienstgebäude mit Warteraum und einem Außenabort gegeben. Über das Aussehen dieser Gebäude ist derzeit nichts bekannt. Jetzt existieren in Hammah nur noch zwei kleine, gemauerte Unterstände.

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!*


STADE

Obgleich Stade der bedeutendste Ort entlang der Unterelbeschen Eisenbahn war, hat man auch dort zunächst ein schlichtes Gebäude der Einheitsbauart errichtet; wiederum ein Zeichen dafür, dass die Betreibergesellschaft nicht eben zu den begüterten gehörte. Das nebenstehende Foto, 1892 vom damaligen Stader Stadtbaumeister Gustav Steinbach aufgenommen, zeigt das giebelständige Wohngebäude und den langgestreckten, traufständigen Baukörper, der zunächst die Räumlichkeiten der Bahnhofswirtschaft enthält, während die Diensträume der Bahn links am Ende des Gebäudes liegen. Die erkennbare Tenderlok ist eine sog. Unterelbesche T 5 (siehe "Mitteilungen" Heft 60/61)
Nach der Jahrhundertwende hat sich bei den zuständigen Stellen der preußischen Staatsbahn dann doch wohl die Erkentnis durchgesetzt, dass der für die Region bedeutenden Verwaltungs- und Handelsstadt Stade ein angemesseneres Stationsgebäude gebühre. Unter teilweiser Einbeziehung der alten Bausubstanz wurde das heute noch bestehende repräsentative Empfangsgebäude in den Jahren 1903 - 05 errichtet /1/.

Quelle:
/1/ Mitteilung von Hans-Otto Schlichtmann, Stade



Der neue Stader Bahnhof (Straßenseite) auf einer Postkarte von 1907. Sehr gut zu erkennen ist die Einbeziehung des flachen, traufständigen Baukörpers des ersten Bahnhofs in die neue Anlage.
Foto: Sammlung Martin Bücker, Repro Dietrich Rogner



Noch einmal der neue Stader Bahnhof, aufgenommen 1909. Der auch hier noch sichtbare Teil des alten Bahnhofs ganz rechts ist inzwischen völlig umgestaltet (aufgestockt). Nur auf der Bahnsteigseite sind heute noch Wandreste des ersten Bahnhofs zu entdecken, die an den Lisenen (das sind die flachen, senkrechten Mauerstreifen, die der Wandgliederung dienen) und den alten Ziegelsteinen zu erkennen sind. Am rechten Bildrand ist der damals dort noch vorhandene Wasserturm sichtbar.
Foto: Sammlung Martin Bücker, Repro Dietrich Rogner



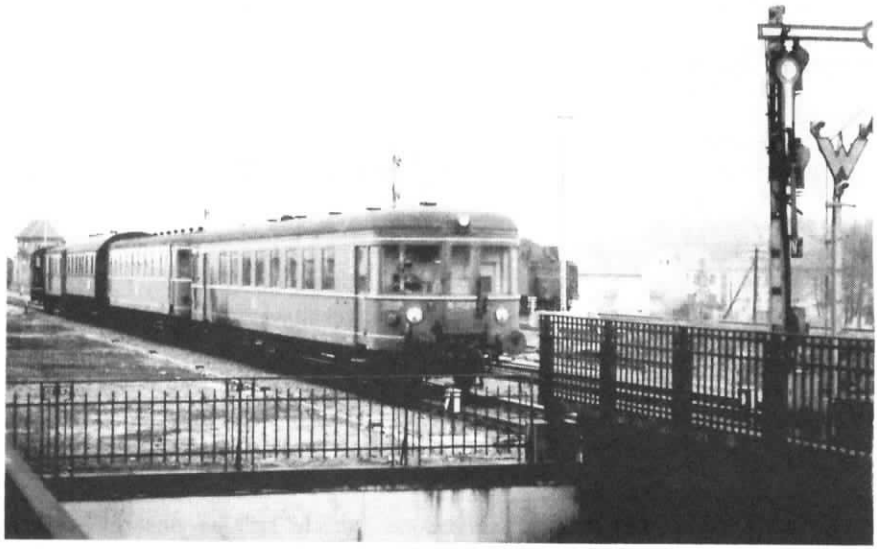
Bahnhofsgebäude Agathenburg 1960
Foto: Sammlung Dietrich Rogner

Agathenburg, die nächste Ortschaft östlich von Stade in Richtung Harburg, hatte ursprünglich keine Bahnstation. Wann diese eingerichtet wurde, ist derzeit nicht bekannt, ebensowenig, von wann bis wann das kleine Bahnhofsgebäude bestanden hat; vermutlich wurde es Ende der 80er, Anfang der 90er Jahre abgerissen.

Berichtigung
Im Heft 78 wurde auf Seite 22 die Reihenfolge der beiden Fotos versehentlich vertauscht.

Aus unserem Archiv

Unser verstorbenes Mitglied Eberhard Schweitzer nahm vermutlich in den 50er Jahren diesen Personenzug aus Bederkesa am Bremerhavener Hauptbahnhof auf. Züge aus Bederkesa liefen immer mit dem Steuerwagen voraus, hier mit dem Vorkriegsfahrzeug VS 145 213. Es schiebt eine V 20. Im Hintergrund ist das Wärterstellwerk "Bn" zu erkennen.



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
Achtung: Der 2. Samstag im April ist der Ostersamstag. Daher verlegen wir den Arbeitseinsatz im April auf Samstag, den **17. April.**

Maschinen- und Fahrzeugtechnik
Informationen und Absprache bei Heinz Bullwinkel, 0471 / 84590

Weitere Termine und Informationen siehe Seite 3 und 5

Dieser Ausgabe der "Mitteilungen" liegt das Inhaltsverzeichnis für den 9. und 10. Jahrgang bei.

Für alle Mitglieder:
Oben auf dieser Seite befindet sich die **Wertmarke 2004** zum Aufkleben auf das rückwärtige Feld des Mitgliedsausweises zur freien Fahrt für eine Person mit den Zügen der Museumsbahn.
Wer noch keinen Mitgliedsausweis besitzt, wende sich an unsere Geschäftsstelle. Mitglieder aus dem Landkreis Cuxhaven und aus Bremerhaven holen sich ihren Ausweis bitte in Bederkesa ab; auswärtige Mitglieder bekommen ihren Ausweis nach Anruf in der Geschäftsstelle zugeschickt.