Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

sowie der BSW - Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

14. Jahrgang Mai / Juli / September 2004

81/82/83



Zum Titelbild
Mit großer Mühe und viel Sachverstand haben Detlef Bernhörster und Anatolij Schander den Gms 54 für Bremerhaven hergerichtet. Er steht jetzt als Touristen-Information zwischen Altem und Neuem Hafen vor der alten Eisenbahn-Klappbrücke.
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: Martina Jäger, Marianne Swars, 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

Montag, 15. November 2004, 19 Uhr
Gaststätte Tannenhof
Drangstedt, Hauptstraße

Einladung zur Mitgliederversammlung

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Regularien
2. Rückschau auf das Betriebsjahr 2004
3. Vorschau auf das Betriebsjahr 2005
4. Haushaltsplan für 2005
5. Stand der Planung für die Fahrzeughalle
6. Besetzung der Geschäftsstelle ab 1.1.2005
7. Mitteilungen und Anfragen

Der Vorstand

Freitag, 10. Dezember 04
ab 17 Uhr, Bahnhofsgaststätte

Einladung zum adventlichen Beisammensein



Für das leibliche Wohl ist gesorgt!
Jeder bringe bitte ein kleines Geschenk mit, dessen Wert bei etwa 5 Euro liegt.
Anmeldung ist erforderlich, entweder in der Geschäftsstelle oder bei Gisela Harden!

Bitte schon einmal vormerken:
Kohl- und Pinkel-Tour 2005 am 27. Februar im Gasthaus "Zur Börse", Wremen

Zuverlässiger.
Leistungsstärker.
Näher.

Infos unter
www.swb-gruppe.de

swb

Aktuell

- Es gibt zwei sehr erfreuliche Entscheidungen für die Museumsbahn: In den vergangenen Wochen fielen die Würfel zugunsten der weiteren Nutzung für den Bereich Fischereihafen und der Bewilligung der EU-Mittel für den Hallenbau in Bederkesa.
Nachdem in letzter Zeit viel gemunkelt worden war, dass das Fahrziel "Schaufenster Fischereihafen" für die Museumsbahn zur Disposition stehen könne, herrscht nun Klarheit - und zwar langfristig.
Die "Nordsee-Zeitung" berichtete am 12. Juni 04:

FBG kauft Bahngleise

Fischereihafen bleibt im Schienennetz

Fischereihafen (cb). Im Fischereihafen stehen die Signale wieder auf Grün: Nach mehr als dreijährigen Verhandlungen unterzeichneten die Fischereihafen-Betriebsgesellschaft (FBG) und die Deutsche Bahn gestern einen Vertrag, der den Schienenverkehr für die nächsten 20 Jahre sichern soll.

Damit die Züge weiter rollen können, muss der Wirtschaftssenator tief in die Tasche greifen. Zum Preis von 900 000 Euro kauft die landeseigene FBG der Bahn die Gleise im Fischereihafen ab, einschließlich der rund einen Kilometer langen Verbindungsstrecke zum Bahnhof Wulsdorf. Die Bahn garantiert für 20 Jahre den Anschluss an die Hauptstrecke nach Bremen.

„Das heißt, dass sowohl der gewerbliche Güterverkehr als auch die Museumsbahn nach Bederkesa weiter auf den Gleisen rollen können", sagt FBG-Abteilungsleiter Michael Penz. Zurzeit nutzt nur der Stahlbauer Heinrich Rönner die Gleise; der Fischgroßhändler Deutsche See hatte seine Logistik wegen der Bahnpläne komplett auf Lkw umgestellt. „Wir sehen den Kauf der Gleise aber perspektivisch, zum Beispiel mit Blick auf die geplanten Off-shore-Aktivitäten", sagt Penz. Im südlichen Fischereihafen sollen in ein paar Jahren Windkraftwerke für die Nordsee gebaut werden.

Nach dem Kauf der Gleise sucht die FBG jetzt einen Betreiber für die Strecke. Aussichtsreichster Kandidat: das Bahnunternehmen EVB.

In diesem Zusammenhang wird auch die Verlegung des bisherigen Bahnsteigs direkt an die Hoebelstraße - und damit einen Steinwurf vom "Schaufenster" entfernt - aktuell. Die Fischereihafen-Betriebsgesellschaft (FBG) favorisiert diese

Lösung.
Fazit: Für die nächsten 20 Jahre (!) heißt unser Fahrziel "Schaufenster Fischereihafen."

Unser Antrag auf EU-Mittel für den Bau der Fahrzeughalle in Bad Bederkesa ist positiv beschieden worden. Aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (Efre) werden 340.500,- Euro in das Projekt fließen. Dieses Geld steht ab sofort abrufbereit.
Die Ko-Finanzierung für den Neubau steht inzwischen auch: 120.000 Euro kommen vom Landkreis, 30.000 Euro von der Seestadt Bremerhaven. 190.000 Euro steuert der Verein durch Eigenleistungen bei.
Die Nordsee-Zeitung berichtete am 29.9.04:

Baufinanzierung für Lokschuppen steht

Geld für Museumsbahn auch aus Bremerhaven

Kreis Cuxhaven (gwh). Der Vorstand der Museumsbahn Bremerhaven–Bederkesa kann aufatmen: Die Baufinanzierung für den dringend notwendigen Lokschuppen in Bad Bederkesa steht. 120 000 Euro kommen vom Landkreis als Zuschuss, 30 000 Euro von der Stadt Bremerhaven.

Der Finanzausschuss des Kreistages gab gestern grünes Licht für den Kreiszuschuss, der damit um 30 000 Euro geringer ausfällt als beantragt. Die Zustimmung des Kreistags, der am nächsten Mittwoch tagt, gilt als Formsache. Im Rahmen des Haushaltskonsolidierungskonzepts für den Kreisetat 2004 hatte die Verwaltung zunächst noch die Streichung des gesamten Postens vorgeschlagen.

Um eine drohende Deckungslücke schließen zu können, hatte sich der Vereinsvorsitzende der Museumsbahn, Wilfried Habenicht, Hilfe suchend an Bremerhavens Oberbürgermeister Jörg Schulz gewandt. Sein Argument: „Auch die Seestadt hat schon seit Jahren Vorteile durch unsere Museumsbahn." Am Montag erhielt er die schriftliche Zusage über 30 000 Euro vom Magistrat.

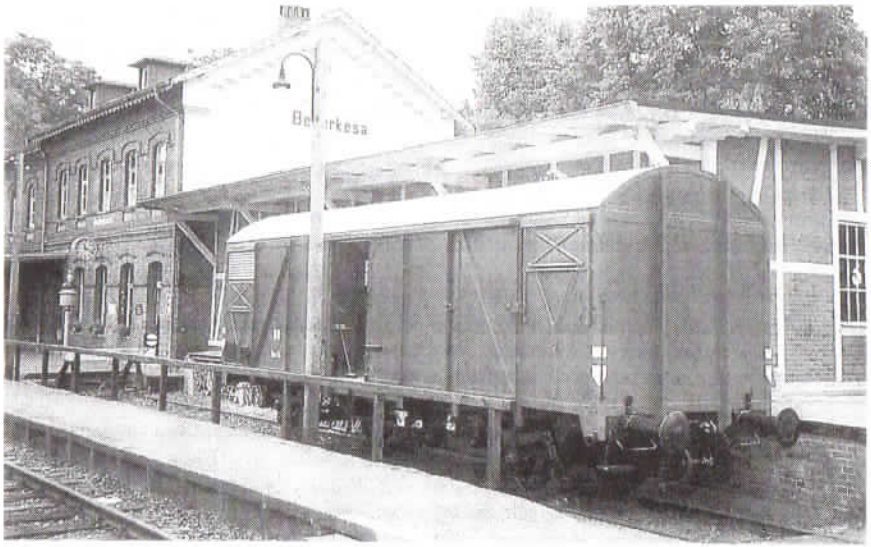
Damit steht die Finanzierung des 680 000-Euro-Projektes. Der Neubau in Bad Bederkesa ist notwendig, weil der bisherige Nutzungsvertrag für einen Lokschuppen der Deutschen Bahn AG in Bremerhaven ausläuft. Die Hälfte der veranschlagten Baukosten wird durch EU-Fördermittel gedeckt. Der Verein steuert Eigenleistungen von 190 000 Euro bei.

Der Baubeginn ist im Sommer 2005 geplant, sofern dann die Genehmigungen vorliegen.

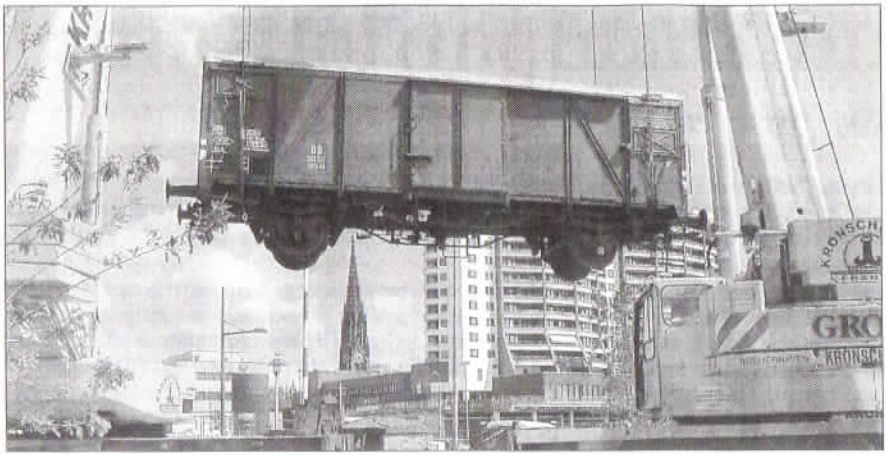
- Seit dem 1. Mai arbeitet Frau Marianne Swars als zweite Mitarbeiterin in unserer Geschäftsstelle. Wir wünschen Frau Swars eine gute Zeit bei uns!

Aus unserem "AW"

Anatolij Schander und Detlef Bernhörster sind zwei bewundernswerte Vereinsmitglieder, die in diesem Sommer insgesamt 7(!) Güterwagen in bestechender Art und Weise wieder restauriert haben bzw dabei sind, dieses zu tun - und zwar unter freiem Himmel!
Zuerst war der Glmms 61 dran, der als zusätzlicher Fahrradtransportwagen dringend benötigt wurde. Nach Fertigstellung des Wagenkastens ging er in die Hauptuntersuchung nach Bremervörde und kehrte Ende September zurück. Für die nächsten Jahre steht er nun als einsatzfähiges Fahrzeug zur Verfügung.
Ein Eisenbahnmuseum hat aber nicht nur betriebsfähige Fahrzeuge, sondern auch "Angucker" in verschiedenen Erhaltungszuständen - von "frisch restauriert" bis "nahezu schrottreif". Gedeckte Wagen (G-Wagen) sind aber nicht nur Anschau-



Noch steht der Güterwaggon Gms 54 in Bad Bederkesa. Bald jedoch wird der Veteran an den Neuen Hafen rollen und dort für Bremerhaven werben. Nostalgie allein soll der Gms 54 nicht verbreiten: Das Innere des alten Güterwaggons ist zu einem Informationszentrum mit DVD- und Video-Bildschirm ausgebaut worden. Von 24 Sitzplätzen aus können Besucher Filme und Präsentationen zu verschiedenen Themen verfolgen. Am 4. August soll der rot-braune Waggon im Hafen vorfahren.
Zum Zeitpunkt der Aufnahme ist das Fahrzeug noch unvollständig beschriftet.
Foto: BIS



Kommt ein Waggon geflogen: Seit gestern steht der Hänger an der Hafeninsel am Neuen Hafen. Foto: map

ungsobjekte, sondern dringend benötigte Lager für alles, was wetterfest untergebracht werden muß. So lag es dem Vorstand sehr am Herzen, die vorhandenen G-Wagen, die dieser Aufgabe durch den schlechten Allgemeinzustand nicht mehr gerecht wurden, aufarbeiten zu lassen. (dagegen sollen die beiden alten Kesselwagen *nur* zur Ansicht dienen).
Insgesamt standen 5 vorhandene G-Wagen auf dem Programm: der bereits erwähnte Glmms 61 als betriebsfähiges Fahrzeug sowie drei als Lager vorgesehene Wagen. Es sind dies: ein Gms 54, ein Gmhs 30 (Bauart "Oppeln") sowie der G 02 "Magdeburg"; außerdem ein weiterer Gms 54 für die BIS, Bremerhaven.
Der aufmerksame Betrachter wird anhand der nachstehenden Fotos erkennen, was Detlef Bernhörster und Anatolij Schander zusammen mit unseren ABM-Mitarbeitern in den vergangenen Monaten geleistet haben.

- Auch die Aufarbeitung zweier Kesselwagen geht der Vollendung entgegen. Das 1.Fahrzeug aus den vierziger Jahren wird als solches der Esso AG, Hamburg, hergerichtet. (Diesem Unternehmen hatte der Wagen ursprünglich auch gehört). Da der Kesselwagen viel zu schade ist, um ihn irgendwo im Hintergrund zu verstecken, wird er als "Hingucker" für unsere Gäste ebenfalls im Gleis 3 aufgestellt werden.
Der zweite Kesselwagen, inzwischen mehr als hundert Jahre alt und damit "Alterspräsident", ist leider nur als Fragment erhalten: Es fehlt die komplette Bremsanlage; ebenso herrscht Unklarheit über die Anordnung und das Aussehen verschiedener Ausrüstungsteile. Gleichfalls fehlen sämtliche technischen Daten und Unterlagen zur Herkunft des Wagens. (Die Lloyd-Werft, von dem wir ihn bekamen, war ja absolute "Endstation" in Sachen Nutzung für das Fahrzeug). Vermutlich hat der Kesselwagen zum Transport von Bitumen oder Bunkeröl gedient, weil er eine Heizeinrichtung besitzt.
Wir haben auch dieses Fahrzeug inzwischen in Arbeit. Anders als ursprünglich geplant, wird er nun zusammen mit dem Culemeyer-Straßenroller zu sehen sein.

Da als Standplatz die Ladestraße vorgesehen ist, kann die Aufstellung erst im Winter bei Dauerfrost vorgenommen werden, weil wir den vorgesehenen Bereich sonst nicht mit einem Autokran (für das Aufsetzen auf den Straßenroller) befahren können.



Zwei Bilder aus der Serie "Vorher - Nachher". Oben der Gms 54 in völlig abgewirtschaftetem Zustand vor Beginn der Restaurierungsarbeiten. Unten der (fast) fertige Wagen. Es fehlt noch ein Teil der Beschriftung. Das Fahrzeug wird als Lager dienen.



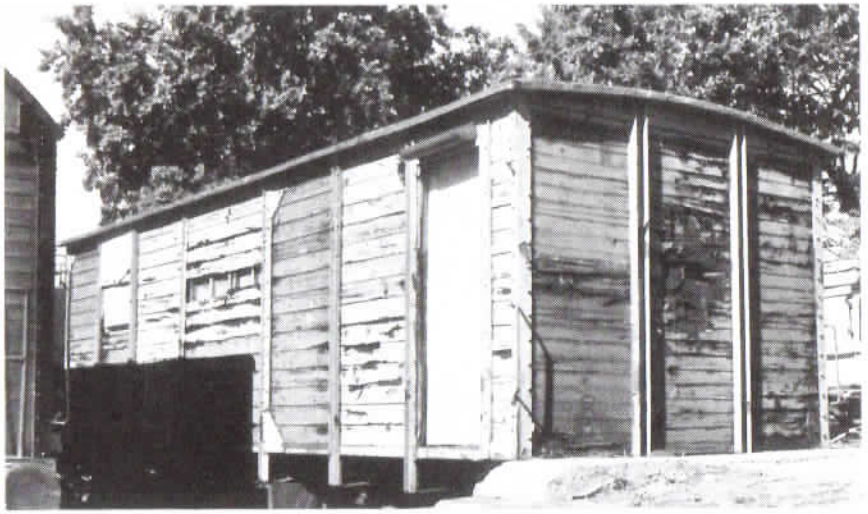


Noch nicht ganz komplett ist dieser zweiachsige Kriegskesselwagen. Das Untergestell ist fertig lackiert, die Handbremsbühne durchrepariert. Der Kessel ist zum Zeitpunkt der Aufnahme vorgestrichen. Das Fahrzeug, das wir vor vielen Jahren von der Bremerhavener Lloyd-Werft geschenkt bekamen, gehörte ursprünglich der Esso. Dazu müssen die beiden typischen elliptischen "Namensschilder" wieder hergestellt und die großen Blechtafeln für die Beschriftung gefertigt werden. Der Kessel selbst wird in "Esso-Grau" lackiert und dann ein Blickfang auf dem Bahnhof Bederkesa sein.

Spende für die Museumsbahn ?

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



Das wird Detlefs und Anatolijs nächster Fall: Der G 02 "Magdeburg" soll in alter Schönheit wieder erstehen. Zum Zeitpunkt der Aufnahme steht er noch völlig verkommen an der Rampe in Bederkesa. Bei Redaktionsschluß waren alle Einbauten und die alte Verbretterung schon entfernt.

(Alle Fotos, soweit nicht anders vermerkt: H.-W. Harden)

Im nächsten Heft der "Mitteilungen" folgen noch Fotos vom Glmms 61 sowie vom Gmhs 30 ("Oppeln").

Eine äußerst wertvolle Bereicherung unseres **Archivbestandes** konnten wir in den vergangenen Wochen verzeichnen. Aus dem Nachlass des verstorbenen Eisenbahners Jörg Langangki erhielten wir neben zahlreicher Literatur auch einen sehr umfangreichen Bestand an Fotos und Dias. Es wird längere Zeit brauchen, bis wir das Bildmaterial gesichtet haben werden.
Von sehr großem Wert ist der Literaturbestand aus dem Nachlass unseres verstorbenen Vereinsmitglieds Eberhard Schweitzer, der vor seinem Tod verfügt hat, daß die Museumsbahn die Stücke aus seiner Sammlung übernehmen soll, die für sie brauchbar sind.
Eberhard Schweitzer war mit seinem eisenbahnhistorischen Fachwissen weit über die Grenzen unserer Region hinaus bekannt und gefragt.Das jetzt aus seinem umfangreichen Bestand gekommene Material muß sorgfältig bearbeitet werden, zumal sich darin auch noch unveröffentlichte Manuskripte des Verstorbenen befinden.
Für ihre tatkräftige Unterstützung und überaus herzlichen Empfang in Bonn sei Frau Inse Schweitzer gedankt.

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!



Hans-Wolfgang Harden

Das historische Foto

Irgendwann in den 30er Jahren, Fischereihafen Cuxhaven: Eine preußische G 8 hat mit ihrer Rangierfuhre zu tun. Die Wagen sind allesamt Flachdachwagen mit und ohne Bremserhaus. Das Be- oder Entladen mit lediglich einer Sackkarre sieht nicht eben akkordverdächtig aus.

Die preußischen G 8-Lokomotiven wurden zwischen 1902 und 1913 mit insgesamt 1056 Exemplaren gebaut (während es ihre weiterentwickelte Schwesterbauart G 8.1 auf fast 5000 Stück brachte). Die Lok war ein typisch preußisches Arbeitspferd, nicht gerade schön, aber zuverlässig und unkompliziert. Von der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft wurde ihr die Baureihe 55^{16-22} zugeteilt.



Von der hier abgebildeten 55 2120 ist nicht viel bekannt. Laut einer Aufstellung der RBD Hamburg vom Februar 1933 ist sie zusammen mit neun anderen, bauartgleichen Lokomotiven im Bw Cuxhaven stationiert. Irgendwann während des 2. Weltkriegs muß sie zum Osteinsatz gekommen sein. Sie befindet sich bei Kriegsende auf einer Liste der RBD Dresden, betreffend Räumlokomotiven aus dem Osten, zugeteilt dem Bw Pockau-Lengefeld mit dem Vermerk "vermißt".

Das Fischerei-Museum in Cuxhaven - Besuch lohnend - verteibt das Foto mit der 55 2120 im Format DIN A 3 als laminiertes Frühstücks-Set zum Preis von 5,- Euro.

Gisela Harden

Ein tolles Team

Nun geht die Fahrsaison 2004 dem Ende entgegen, und wir können sagen: "Es ist gut gelaufen und wir haben Spaß gehabt!" "Wir", das sind die Gruppe rund um die Bahnhofsgaststätte und der Service im Zug. Nun mag mancher einwenden: "Was ist da schon groß zu tun? Die sitzen oder stehen rum, klönen mit den Gästen und müssen hin und wieder auch kassieren."
Das ist ja gar nicht so verkehrt gesehen. Wir sitzen und stehen auch mal rum, denn es ist ein langer Arbeitstag von 9 - 18 Uhr (meist aber länger); und wir sind in der Regel nicht mehr die Jüngsten.
Wir reden gerne mit den Gästen, die wir auf vieles aufmerksam machen und die dann nicht nur von dem selbstgebackenen Kuchen und dem frisch gebrühten Kaffee hell begeistert sind. Und es wird natürlich auch kassiert, um die Vereinsfinanzen aufzubessern. Um es einmal zu verdeutlichen, wieviel Einsatz und Bereitschaft in der Service-Gruppe vorhanden sind: Wir haben an bisher acht Regelfahrtagen allein an gespendetem Kaffee und Kuchen eine ansehnliche vierstellige Summe erwirtschaftet. Darauf sind wir auch stolz!
Schon am Sonnabend vor dem eigentlichen Fahrtag kommt eine Mannschaft zum Bahnhof Bederkesa, die mit liebevoller, aber auch kräftiger Hand die Gaststätte mit frischen Blumen oder Dekorationen versorgt und - wenn nötig - säubert. Getränke ordnet und kühlstellt, Telefonanrufe entgegennimmt, aufkreuzende Gäste mit Informationen versorgt und viele andere Dinge erledigt, die wir für den bevorstehenden Fahrtag brauchen.
Der eigentliche Fahrtag beginnt in aller Regel mit großer Emsigkeit. Wechselgeld und Werbung werden geholt, Getränke in Kisten bereitgestellt; es wird notiert und gerechnet und Kaffee gekocht. Die ersten Fahrgäste betreten die Gaststube, und die Kuchen und Torten werden angeschnitten und optisch gut plaziert. Auch der Service, der im Zug gekühlte Getränke mit der Minibar sowie Werbeartikel anbietet, hat bald alle Hände voll zu tun!
Dieses wäre kaum zu schaffen, wenn nicht hinter allem eine tolle Mannschaft stünde. Ich möchte mich auch einmal auf diesem Wege bei jedem ganz herzlich bedanken, der dazu beigetragen hat, dass wir ein wirkliches Team geworden sind. Ich bin in all den Jahren, in denen Dienstpläne erstellt und Bitten um Spenden jeglicher Art geäußert wurden oder Mithilfe bei gemeinsamen Aktivitäten gefragt war, nie auf taube Ohren gestoßen. Im Gegenteil, ich bin stets auf Entgegenkommen und Fröhlichkeit getroffen. Insgesamt besteht unser Service-Team derzeit aus mindestens 25 einsatzbereiten Mitgliedern.
Nur durch die Bereitschaft vieler, die an Fahrtagen aktiv mithelfen, ist es nach einem Vorstandsbeschluß möglich geworden, dass in dieser Fahrsaison erstmalig für das gesamte diensttuende Personal ein warmes Mittagessen hergestellt und angeboten werden konnte. Wir haben festgestellt, dass wir beim gemeinsamen Essen auch zu gemeinsamen Gesprächen mit dem Zugpersonal und den anderen "Diensthabenden" kommen, was vorher aus vielerlei Gründen nicht möglich war. Inzwischen ist es schon so, dass vereinzelt gefragt wird: "Sag' mal, was es am nächsten Fahrtag zu essen gibt, dann kann ich mich auf dem Dienstplan eintragen lassen." Aber, dazu wollen wir es nun doch nicht kommen lassen...

Zuschriften unserer Leser

Hallo,
möchte mich mal bedanken für die Treue, mit der Ihr uns mit Eurem Heft beliefert. Wir freuen uns jedes Mal, wenn wie wieder etwas von Euch hören. Wir, das sind Eisenbahner aus Frankfurt / Oder. Das Heft macht seine Runde. Wir sind ja nun auch nicht alle mehr im Dienst. Man bleibt aber Zeit seines Lebens mit der Eisenbahn verbunden.
Im April habe ich mit meiner Familie eine Woche in Wingst verbracht, habe dabei die Gegend erforscht und natürlich auch den Bahnhof Bederkesa besucht. Ein schönes Hobby habt ihr. Man könnte euch beneiden. Über das Erreichte könnt Ihr stolz sein.
Als Beweis hänge ich ein Bild mit ran.

Herzliche Grüße
Detlef Malzahn

Hurra - Geschafft
Herzlichen Glückwunsch zur Finanzierungszusicherung für den Lokschuppen. Ihr dürft stolz auf Euch sein. Ich bin es!

Feli Feindt, Cuxhaven

Wir erhielten die traurige Nachricht, daß unser langjähriges Vereinsmitglied

Wolfgang Willuweit

im Alter von 59 Jahren verstorben ist. Wir werden sein Andenken stets in Ehren halten. Unser tief empfundenes Mitgefühl gilt den Angehörigen.

Der Vorstand

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!

Wir halten die Fahrpreise stabil

Auch 2005 **Garantiert !**

Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa

Hans-Wolfgang Harden

Vor 60 Jahren - Die Reichsbahn improvisiert

Wir blicken zurück auf das Jahr 1944. Der Krieg ist für Deutschland definitiv verloren. Not und Elend sind allgegenwärtig. Aber offiziell wird weiter vom "Endsieg" und "Wunderwaffen" gesprochen, und "Räder müssen rollen für den Sieg".
Alliierte Luftangriffe haben Deutschlands Städte schwer gezeichnet. Industrieanlagen aller Art vernichtet und eben auch Bahnanlagen verheerend getroffen. Ist das "einfache" Gleis draußen auf der Strecke noch relativ leicht wieder herzustellen, ist dies bei Fernmeldeanlagen, Signalen, Stellwerken, Brücken, Empfangsgebäuden, Gleisanlagen der Bahnhöfe, Lokschuppen und Werkstätten schon erheblich schwieriger. Es fehlt nicht nur an einer ausreichenden Menge an Ersatzteilen und Baumaterialien, sondern auch an einer geordneten Logistik für die Instandsetzung. Improvisation ist das Gebot jener letzten Wochen und Monate des Krieges.
"Nur für den Dienstgebrauch" erscheint im Dezember 1944 die Schrift "Die Deutsche Reichsbahn improvisiert", herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium / Pressedienst. Anhand von 11 bebilderten Beispielen wird gezeigt, wie man bei entstandenen Schäden schnell Abhilfe schaffen kann.
Ich habe 6 Situationen ausgewählt, die es mir Wert erscheinen ließen, hier vorgestellt zu werden. Von den Erläuterungen zu den einzelnen Bildern, die zum Teil etwas propagandistisch und militärisch ehrgeizig sind, zitiere ich nur die Textteile, die sachliche Auskünfte geben.
Der oder die Vergfasser der Texte sind nicht genannt; Zeichner der Abbildungen dürfte der Reichsbahnoberrat Robert Schindler (Jahrgang 1903) sein.
Das Heft hat sich vermutlich an die Praktiker im Bau- und Betriebsdienst gerichtet, um Anregungen zu eigener Improvisation zu geben.
Improvisiert wurde dann auch weiterhin in den Jahren nach Kriegsende, ehe sich im Verlauf der 50er und 60er Jahre der Normalzustand wieder eingestellt hatte.
So wird vielen von uns Älteren, die sich beruflich oder aus Interesse mit der Eisenbahn beschäftigen, manches auf den Zeichnungen sehr bekannt vorkommen. Vielleicht hat jemand selbst solche Improvisationserfahrungen gemacht, von denen er berichten könnte.
Das Heft "Die Reichsbahn improvisiert" ist als Faksimile im Archiv-Verlag erschienen.


Behelfsmäßige Verbindung einer gestörten
Streckenfernsprechleitung
durch mehradriges Hilfskabel
A

Fernmeldeanlagen

"Die Fernmeldeanlagen sind die Nerven der Reichsbahn. Über Draht und Funk werden Befehle gegeben und Meldungen erstattet. Störungen im Fernmeldewesen wirken sich sofort aus, sie müssen daher umgehend beseitigt werden. ...
Damit unabhängig von der Schadensbeseitigung wenigstens die für den Betrieb wichtigsten Leitungen in kürzester Zeit wieder benutzbar sind, werden die Schadensstellen vorübergehend mit Hilfskabeln überbrückt. Zunächst wird das noch stehengebliebene Gestänge verankert, damit es durch den einseitigen Zug der Freileitungen nicht umgerissen wird. Dann wird das Hilfskabel angeschlossen. Die Hilfskabel sind ein-, zwei oder vierzehnpaarig und auf Trommeln in Längen von 250 bis 300 m aufgewickelt. Einpaarige Hilfskabel lassen sich mit Kabeltragen austragen, mehrpaarige Hilfskabel können mit Hilfe von Verlegewagen ausgelegt werden. Die Kabel haben an ihren Enden Kupplungen, mit denen mehrere Kabel zusammengekuppelt werden können, bis die gewünschte Länge erreicht ist. Die Kabel selbst werden entweder unmittelbar auf der Erde verlegt oder mit Hilfe von Abspannhaken an geeigneter Stelle aufgehängt. Die behelfsmäßige Überbrückung ist hergestellt."

Signalanlagen

"Zur Regelung der Zugfolge wird die Strecke in Abschnitte eingeteilt. In einem solchen Abschnitt darf sich jeweils nur ein Zug befinden. Bei einer weniger dichten Zugfolge genügt es, als Begrenzung dieser Abschnitte Bahnhöfe zu wählen. Die Züge fahren dann im Bahnhofsabstand. Bei dichter Zugfolge muß die Strecke zwischen den Bahnhöfen weiter unterteilt werden, und diese einzelnen Streckenabschnitte, "die Blockstrecken", werden durch Blockstellen begrenzt. Der in der Blockstrecke befindliche Zug wird durch ein Hauptsignal (Ausfahr- oder Blocksignal) gegen einen folgenden Zug gedeckt.
Wenn die Blockstellen durch Zerstörung oder Beschädigung unbrauchbar werden, fällt auch die weitere Unterteilung der Strecke zur Verdichtung der Zugfolge weg, die Streckenleistung sinkt. Für diesen Fall sind bewegbare Blockstellen geschaffen worden, die jederzeit aufgestellt werden können. Die Blockstelle selbst besteht aus einer zerlegbaren Bude und für jede Fahrrichtung aus einem Hauptsignal und einem Vorsignal. Die Bude kann in kürzester Zeit aufgestellt werden. Die Hauptsignale werden unmittelbar an den Schienen befestigt und durch Hebel von Hand bedient. Die Vorsignale, die in der durch die Bau- und Betriebsordnung festgelegten Entfernung vom Hauptsignal ebenfalls an den Schienen festgeschraubt sind, werden elektrisch betätigt. Der Generator zur Stromerzeugung steht in der Blockbude. Dadurch, daß alle Teile einfach und leicht gestaltet sind, wird es möglich, die gesamte Blockstelle innerhalb 1 bis 2 Stunden betriebsfertig hinzustellen.
Wenn Haupt- und Vorsignale ausfallen, werden Hilfstageslichtsignale verwendet. Diese Signale haben am Fuß ein zylinderförmiges Gefäß, das mit Propangas gefüllt ist, mit dem die Lampen gespeist werden. Derartige Signale werden von örtlichen Posten auf Weisung der Fahrdienstleiter gestellt."

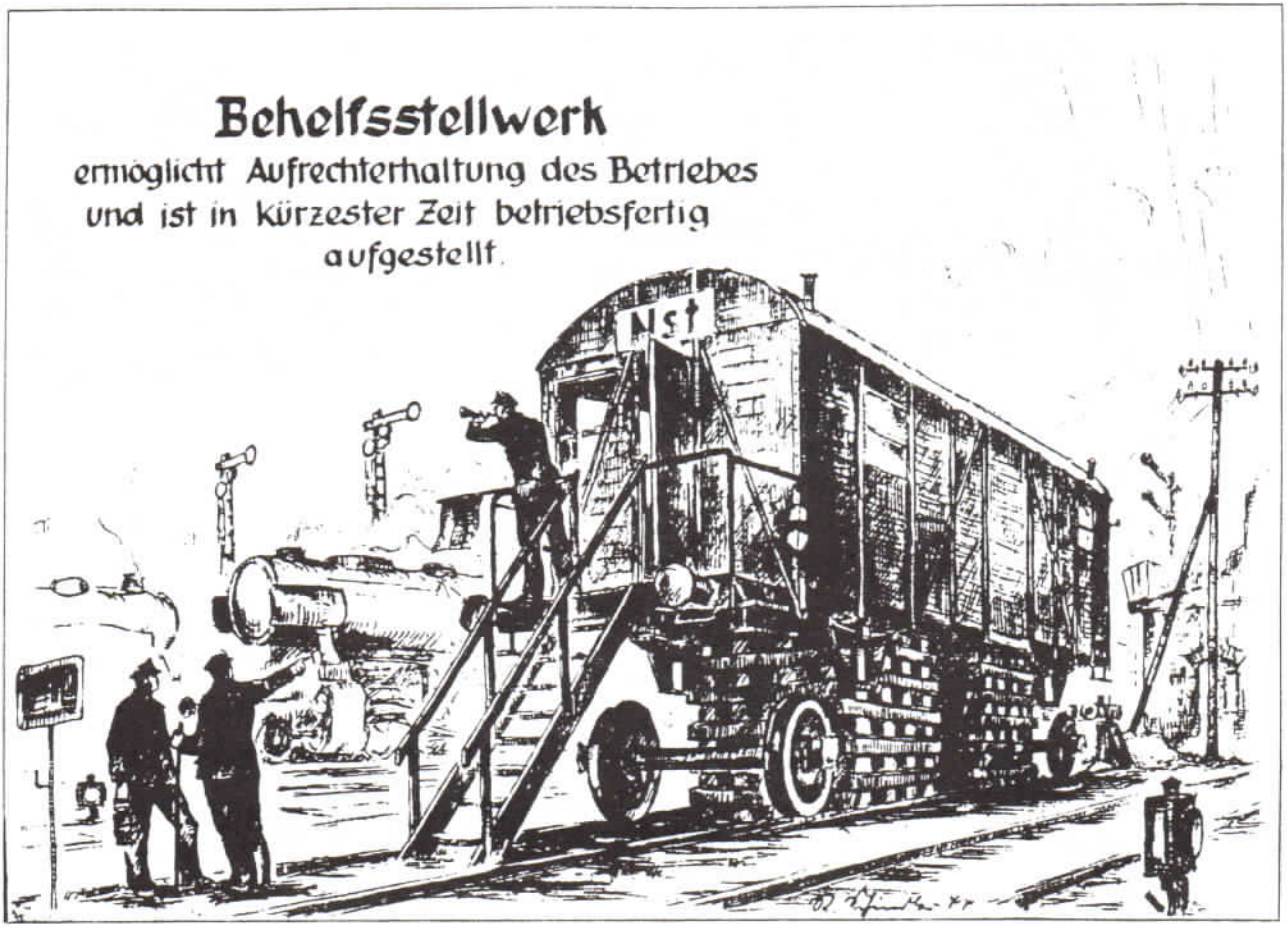
Bewegliche Blockstelle

erhält und erhoht die Streckenleistung und ist in wenigen Stunden betriebsbereit aufgestellt.



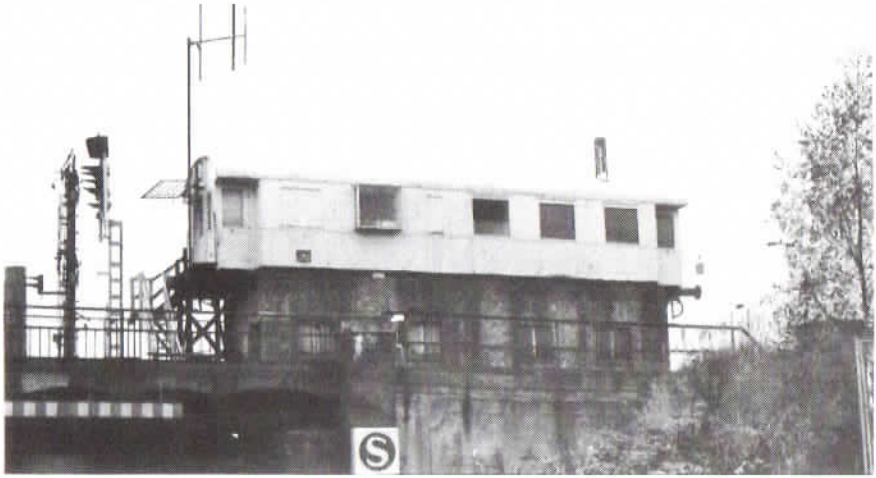
Behelfsstellwerk

ermöglicht Aufrechterhaltung des Betriebes
und ist in kürzester Zeit betriebsfertig
aufgestellt.



Sicherungsanlagen

"Die Reichsbahn hat...fahrbare Stellwerke gebaut, die an Stelle zerstörter Anlagen eingesetzt werden. Die einzelnen Bauelemente eines Stellwerkes sind in Kriegswagen der Deutschen Reichsbahn eingebaut. Alles ist vorhanden, was für den Betrieb nötig ist, angefangen vom Hebelwerk bis zum Fernsprecher. Wenn die ortsfeste Anlage zerstört ist, werden zunächst nur die Gleise hergestellt und das fertig eingerichtete Stellwerk herangefahren. An Ort und Stelle wird der Wagen auf einem Schwellenstapel aufgebockt und das Stellwerk an die Außenanlagen angeschlossen.
Bei der Reichsbahn sind Kraftstellwerke und mechanische Stellwerke im Betrieb. Dementsprechend wurden auch beide Bauarten fahrbar gemacht. Das Kraftstellwerk, bei dem die Weichen und Signale auf elektrischem Weg mit Strom betätigt werden, kann in 3 bis 5 Tagen betriebsfertig angeschlossen werden. Das mechanische Stellwerk, bei dem zur Kraftübertragung Seil- und Drahtzüge verwendet werden, kann in 4 bis 5 Tagen die Aufgaben der zerstörten Anlagen übernehmen."



Provisorien halten oft länger als ursprünglich gedacht. Dieses aus dem Wagenkasten eines Bi - 29 hergestellte Behelfsstellwerk wurde im Oktober 1983 in Hamburg-Eidelstedt - noch in Betrieb - von Rainer Dodt fotografiert. Doch dürfte das Ende der Nutzungszeit gekommen sein, wie das aufgestellte Lichtsignal neben dem Flügelsignal zeigt.
Der Wagenkasten steht auf dem gemauerten Erdgeschoß des ursprünglichen Stellwerks. Ob dieses Ensemble während des Krieges oder danach entstand, ist nicht bekannt. Vielleicht kennt der eine oder andere Leser solche Behelfsstellwerke auch anderswo - Mitteilungen darüber sind willkommen.

(wird fortgesetzt)

Bederkesa

Karolinenhöhe mit Bahnhofsgebäude



Ernst Beplate

Hundert Jahre alte Bahnhofsansicht

Manfred Mandke aus Bederkesa ist die Wiedergabe dieser äußerst seltenen Aufnahme des Bederkesaer Bahnhofs zu verdanken. Mandkes Sohn geht einem interessanten Hobby nach, er sammelt alte Ansichtskarten von Bederkesa und sucht auf einschlägigen Märkten in Bremerhaven nach Nachschub. Mandke senior zeigte die ansehnliche Sammlung kürzlich dem Ortsheimatpfleger, der sich eine Kopie der Bahnhofsansicht erbat, um die Bederkesaer Eisenbahnfreunde damit zu beglücken.
Die vorliegende Ansichtskarte wurde kurz nach 1900 im Auftrage von Otto Bornhöft angefertigt, der in der Mattenburger Straße ein Schreibwarengeschäft mit angeschlossener Buchhandlung betrieb. Heute befindet sich die Schlachterei Volkens sowie eine Bäckerei mit Café in dem völlig umgebauten Haus.
Der Fotograf stand in der heutigen Feldstraße, den Fußweg im Vordergrund gibt es noch, allerdings mit völlig gradem Verlauf. Auch das kleine Haus rechts im Bild hat sich erhalten und wird heute von der Familie Sintek bewohnt. Damals diente es einem Bahnwärter als Domizil.
Empfänger der Postkarte war der Präparand Heinrich Mangels aus Rönndeich bei Osten, der Absender hieß Gottfried Röhl, offenbar ebenfalls ein Präparand. Er besuchte in Bederkesa die so genannte Präparande in der Seminarstraße; dort wurden Schüler, die die Volksschule abgeschlossen hatten, auf den Besuch des Seminars vorbereitet. Das Seminar bildete sie dann zu Volksschullehrern aus.
Aus dem Text geht übrigens hervor, dass Gewalt an Schulen keine Erfindung unseres Jahrhunderts ist. Röhl berichtet von einem blauen Auge, das er einem Klassenkameraden verpasst hatte.

Das Bahnhofsgebäude präsentiert sich heute, hundert Jahre später, in unverändertem Zustand. Die Zaunreihe in Bildmitte verläuft im Zuge der jetzigen Raiffeisenstraße.

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.

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 sofort ab 9 Uhr
Wichtig: Immer am Tag vorher Arbeitsprogramm und Einsatzort telefonisch erfragen bei:
H.-W. Harden, 04705 / 393
Konrad Keim, 04704 / 719

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

Weitere Termine und Informationen siehe Seite 3