Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

sowie der BSW - Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

14. Jahrgang November 2004

84



Zum Titelbild:
Ein Planzug der Museumsbahn überquert die Brücke über die Cherbourger Straße auf der Fahrt nach Bederkesa. Im Hintergrund rechts entfernt sich der Triebwagen aus Cuxhaven.
Foto: Günter Wehde

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
- Günter Waßmann (Kassenführer) 0471 / 291956
- Martina Jäger (Schriftführerin) 04745 / 7169
- 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

Mitgliedsbeiträge jährlich :Einzelpersonen 41,- , Familien 56,- , Firmen, Vereine, öffentliche Träger o.ä. 61,-.

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 oder 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

Liebe Leserin, lieber Leser,
klar, Sie haben es gleich gemerkt: unsere "Mitteilungen" haben diesmal ein farbiges Titelfoto, und das wird auch in Zukunft so sein. Der Grund dafür liegt in der Tatsache, dass die Stadtwerke künftig eine farbige Werbeanzeige in unserem Heft haben möchten. Aus drucktechnischen Gründen sollte dies die letzte Seite sein, und da diese mit dem Titelblatt zusammen gedruckt wird (DIN A4 quer), ist ab sofort ein farbiges Titelfoto möglich.
Die Rubrik "Termine" wird daher auf die Seite 3 (und nötigenfalls auf die Seite 4) rücken, was Ihnen nicht so ganz unbekannt ist, da wir auch bisher Einladungen und andere wichtige Ankündigungen dort plaziert haben.
Ich wünsche eine unterhaltsame Lektüre, ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes und erfolgreiches Jahr 2005

Ihr H. Harden

Termine

Kohl- und Pinkel-Tour des Vereins

Sonntag, 27. Februar 2005

Gasthaus "Zur Börse", Wremen

Lange Straße 22, direkt bei der Kirche

Treffen: 12.15 Uhr, aber noch nicht zum Essen. Erst wird gewandert! Um 13.15 Uhr ist es dann soweit. Gute Laune, passende Marschbekleidung und gesunder Appetit sind mitzubringen.
Wer mit dem Zug fahren möchte: Gegen 12 Uhr sind Züge sowohl aus Bremerhaven als auch aus Cuxhaven in Wremen. 10 Minuten Fußweg bis zur Börse

Anmeldung bei Gisela Harden bis zum 15. Februar unter 04705 / 393



Fahrtage 2005. Achtung, die Fahrtage ändern sich. Wegen besserer Terminabstimmungen (Ladenöffnungszeiten, Veranstaltungen) verkehrt die Museumsbahn nicht mehr wie bisher am 2. und 4., sondern am 1. und 3. Sonntag im Monat. Voraussichtlicher erster Betriebstag wird der 15. Mai 2005 sein (Pfingstsonntag). Es folgen dann die Sonntage 5. Juni, 19. Juni, 3. Juli, 17. Juli, 7. August, 21. August, 4. September, 18. September, 2. Oktober.
Wir bitten alle aktiven Mitglieder, sich auf diese Fahrtage einzustellen. Ein Fahrplan kann noch nicht veröffentlicht werden, da wegen der zur Zeit noch unklaren Möglichkeit der Lok- / Zugvorbereitung eine konkrete Fahrplanerstellung nicht möglich ist.
Ob wir wegen dieser Fahrtage-Umstellung den Arbeitseinsatz für alle Mitglieder in 2005 auf den 1. Samstag im Monat umstellen, wird der Vorstand noch beraten. Bis zu einer Lösung bleibt es beim 2. Samstag im Monat.

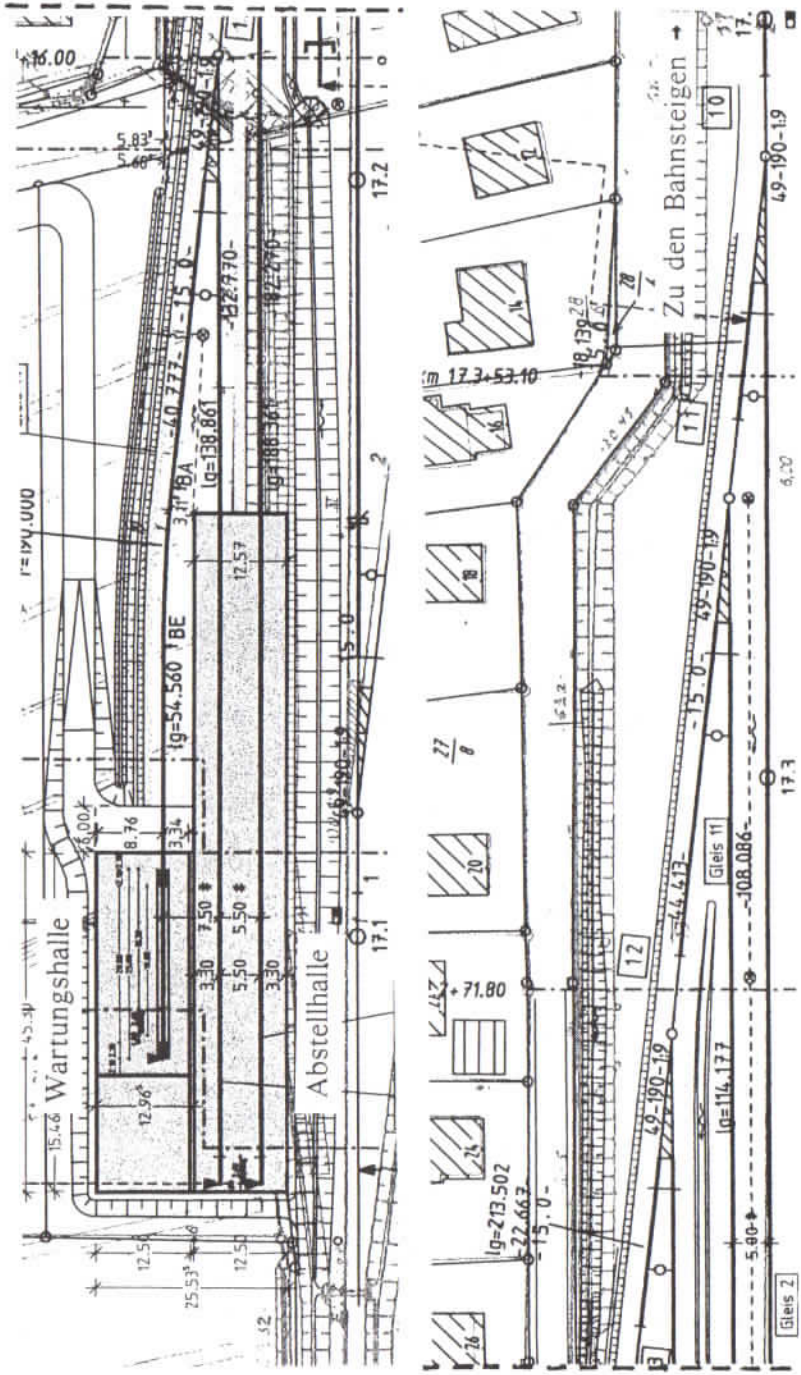
Arbeitseinsatz für alle Mitglieder
Jeweils am 2. Samstag im Monat, ab 9 Uhr
Wichtig: Immer am Tag vorher Arbeitsprogramm und Einsatzort telefonisch erfragen bei

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

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

Aktuell

Wartungs- und Abstellhalle Bahnhof Bederkesa
Ausschnitt aus dem Planentwurf der Fa. **Contrack** für die Gleisentwicklung und den Lageplan der Wartungs- und Abstellhalle.
Aus dem vorhandenen Gleis 2 heraus wird über die Weichen 10-13 das Außen- und Hallengelände gleismäßig erschlossen.
Über die Weiche 11 wird das Gleis 11, ein Freigleis mit 114m Länge erreicht. Die Weichen 12 und 13 binden die Gleise 12 und 13 (Abstellhalle) und das Gleis 14 (Wartehalle) an. Das Gleis 14 führt außermittig in die Halle, um auf der Nordseite genügend Platz für Werkbänke, Maschinen und andere technische Einrichtungen zu gewinnen. Im Gleis 14 befindet sich außerdem eine 25m lange Grube im Gleis. Im hinteren Teil der Wartungshalle sind ein Lager / Magazin und die Sozialräume untergebracht
In der Abstellhalle werden künftig die betriebsfähigen Wagen (vor allem die Reisezugwagen) sowie die beiden Triebwagen untergestellt sein, in der Wartungshalle die Lokomotiven.
In Gleis 12 der Abstellhalle ist ein Waschplatz für die Fahrzeuge vorgesehen.
Altbrauchbares - und zwar sehr gutes- Weichen- und Gleismaterial steht uns aus einem Rückbau von Anlagen im alten Fischversandbahnhof Cuxhaven zur Verfügung.


Wartungshalle
Abstellhalle
Zu den Bahnsteigen
Gleis 11
Gleis 2
lg=54.560
lg=138.861
lg=213.502
lg=114.177
49-190-1.9
17.3+53.10
+71.80

- Eine Ära neigt sich dem Ende zu. Unser bisheriges Zuhause für die Fahrzeuge, das ehemalige Bahnbetriebswerk in Lehe; wird geschlossen. Zum Monatsende November bekamen wir die Kündigung (womit seit längerer Zeit gerechnet werden musste).
Dass wir überhaupt in Lehe sein konnten, verdanken wir unserem langjährigen Vereinsmitglied, Herrn Dipl.-Ing.Günter Freimann, seinerzeit der letzte Dienststellenleiter des Bahnbetriebswerks. Er gestattete, dass dort unsere beiden Lokomotiven, die V 36 und die Köf, untergestellt werden konnten. Später wurde dann mit DB Cargo, der das Gelände gehörte, ein kleiner Vertrag geschlossen, der beschrieb, auf welchen Gleisen wir uns bewegen durften und was wir an "Miete" zu zahlen hatten.
Ende November sind dann alle Fahrzeuge nach Bederkesa gebracht worden. Dort werden sie den Winter verbringen müssen. Eine kleine Chance besteht noch für die Lokomotiven: Da die Drehscheibe einstweilen in Betrieb bleibt, könnte es sein, dass wir noch für einige Wochen oder Monate die Maschinen im Schuppen belassen können; die DB würde dies dulden.
Unsere Gruppe "Maschinen- und Fahrzeugtechnik" hat sich in einer kleinen "Feierstunde" von den DB-Mitarbeitern und Kollegen verabschiedet und sich für die freundliche und hilfreiche Zusammenarbeit herzlich bedankt.
Der Vorstand hat sich in der Vergangenheit mehrfach für den Erhalt der Bw-Anlagen eingesetzt, sowohl mit der DB als auch der Stadt und der Denkmalpflege. Letzlich mussten wir aber akzeptieren, dass die Bausubstanz des Rundschuppens, der Zustand der technischen Anlagen und eine anstehende Hauptuntersuchung der Drehscheibe die Möglichkeiten des Vereins weit überschritten hätten.
Die Ära Lehe ist zu Ende - jetzt freuen wir uns auf den Neubeginn in einer eigenen Anlage in Bederkesa!

- Unser Kassenführer Helmut Mühlrad hat sein Amt im Vorstand aus beruflichen Gründen nicht mehr wahrnehmen können. Der Vorstand dankt Helmut Mühlrad sehr herzlich für die von ihm geleistete Arbeit und wünscht ihm für die Zukunft alles Gute.
Für die Nachfolge hat der Vorstand unser Vereinsmitglied Günter Waßmann nominiert und von der Mitgliederversammlung bestätigen lassen.

Letzte Meldung

Am Sonntag, dem 5. Dezember 2004, erlitt unsere Lok V 36 134 im Bahnhof Dorum einen schweren Motorschaden.
Die Lok war mit einem Güterzug (Gleismateriel) auf dem Weg von Cuxhaven nach Bederkesa.
Sowohl über den Umfang des Schadens als auch die Höhe der Instandsetzungskosten kann derzeit noch nichts ausgesagt werden.
Nähere Informationen im nächsten Heft der "Mitteilungen"

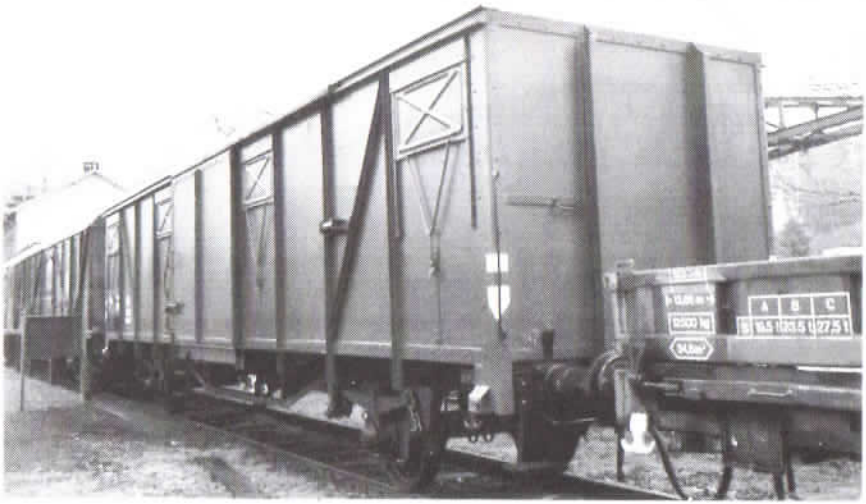
Spende für die Museumsbahn ?

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

Aus unserem "AW"

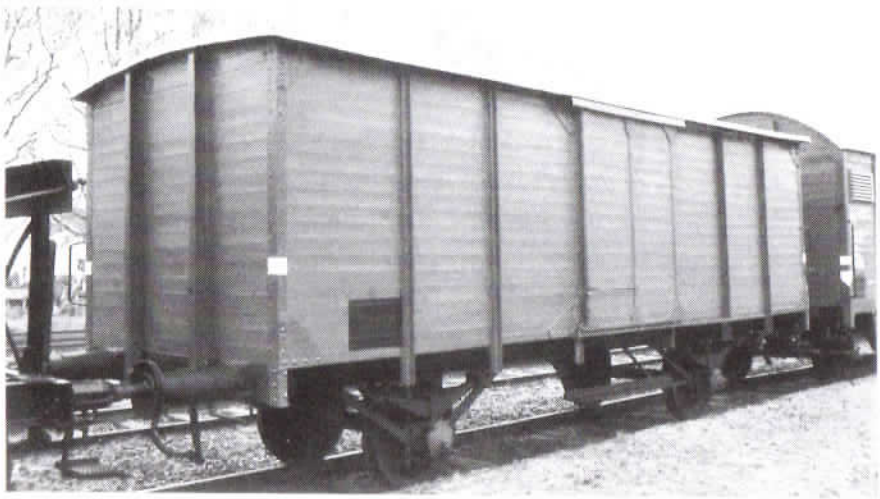
Wie im vorigen Heft versprochen, folgen die Aufnahmen weiterer gedeckter Güterwagen, die von Anatoli Schander und Detlef Bernhörster in den letzten Wochen und Monaten restauriert wurden.



- Der Glmms 61 kam im September aus der Hauptuntersuchung zurück. Damit steht er für die nächsten 6 Jahre als Verstärkungswagen für den Fahrradtransport zur Verfügung. Somit sind alle Engpässe für die Beförderung von Rädern, Rollstühlen und dergleichen nicht mehr vorhanden.

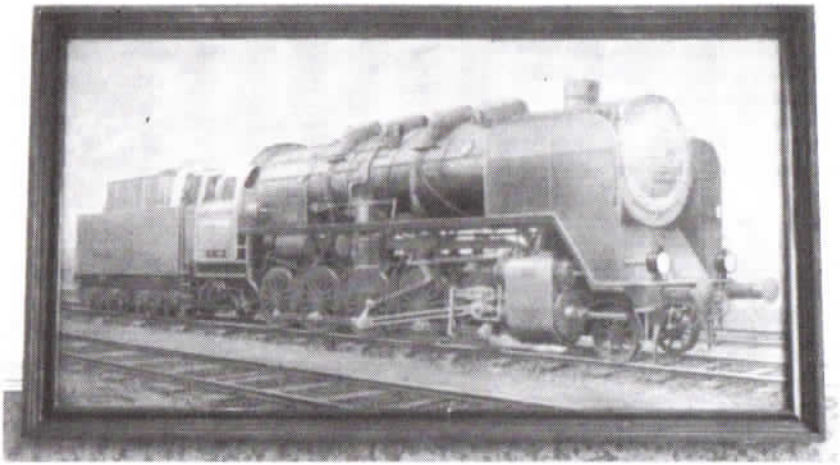


- Der "Oppeln" - auch er ist ein schönes Fahrzeug geworden. Wer ihn vor der Aufarbeitung gesehen hat, mit löchrigen, von Pilzen bewachsenen Platten, kennt ihn jetzt nicht mehr wieder. Er hat seine ursprüngliche Verbretterung des Wagenkastens erhalten, und auch die Beschriftung ist fast vollständig.
Ein Schmuckstück, das sich sehen lassen kann!



- Im letzten Heft noch in völlig abgewirtschaftetem Zustand zu sehen, ist der G 02 "Magdeburg" wieder ein tolles Fahrzeug geworden. Die Türen wurden nach der Originalzeichnung neu hergestellt. Es fehlen noch diverse "Zurüstteile", wie

die Modellbauer sagen würden: Griffe, Zugschlusshalter, Türverschlüsse und die Lade-/Luftklappen. Diese Teile müssen neu gefertigt werden. Die Beschriftung für das Fahrzeug fehlt noch.



3 Meter lang, 1,60 Meter hoch – dieses gewaltige Ölgemälde der 50 2485 vom Bahnbetriebswerk Kirchweyhe (südlich von Bremen) hat Alfred Wegwerth vor etwa 50 Jahren gemalt. Jetzt hängt es, fast wandfüllend, im 1.-Klasse Warteraum des Bahnhofs Bederkesa.
Wolfgang Kretschmar ist es zu verdanken, dass das Bild zu uns kam. Es hing bisher in der Kantine des Bw Bremen Hbf. Diese wurde jetzt geschlossen und geräumt, und das Gemälde drohte auf dem Müll zu landen. Was Wolfgang Kretschmar rechtzeitig zu verhindern wusste...
Die 50 2485 entstammt einer Lieferserie der Firma Krupp von 1942. Wie lange sie beim Bw Kirchweyhe beheimatet war, wissen wir zur Zeit nicht. Das Bild muss vor 1957 gemalt worden sein: Die Lok besitzt noch kein 3. Spitzenlicht, hat noch große Windleitbleche und trägt am Führerhaus die Anschrift "Deutsche Bundesbahn" und nicht den "Keks".
Der Maler Alfred Wegwerth war selbst Lokführer. Vieleicht ist der Meister, der aus dem Führerhaus schaut, ein Selbstportrait.
Wer dieses minutiös gemalte, gewaltige Bild beschauen möchte, dem sei ein Besuch unserer Bahnhofsgaststätte empfohlen.

Alle Fotos: H.-W. Harden

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!

Mitgliederversammlung der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.

Protokoll zur Sitzung vom Montag, 15. November 2004 in Drangstedt

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 01.01.2005
7. Mitteilungen und Anfragen

TOP 1 Begrüßung, Regularien

Herr Wilfried Habenicht begrüßt die anwesenden Mitglieder. Es bestehen keine Einwände gegen die Form der Einladung. Er regt an, die aufgeführten Tagesordnungspunkte in ihrer Abfolge und Strukturierung wie folgt zu ändern:

1. Begrüßung, Regularien
2. Rückschau auf das Betriebsjahr 2004
3a. Vorschau auf das Betriebsjahr 2005
3b. Besetzung der Geschäftsstelle ab 01.01.2005
4. Stand der Planung für die Fahrzeughalle
5. Haushaltsplan für 2005
6. Mitteilungen und Anfragen

Es gibt kürzere Diskussionen zur Abhandlung der einzelnen Tagesordnungspunkte. Die Änderung der Tagesordnung wird abgestimmt und festgestellt.

Herr Peter Pommer begrüßt als Bürgermeister der Gemeinde Drangstedt die anwesenden Mitglieder und lobt die Arbeit der Museumsbahn und die positive Bedeutung für die Gemeinde Drangstedt.

TOP 2 Rückschau auf das Betriebsjahr 2004

Dieser Tagesordnungspunkt wird durch Herrn Habenicht mit der Aussage „Die Museumsbahn ist ein zufriedener Verein" eröffnet. Er bekräftigt seine These damit, dass der Verein stolz darauf sein kann, was er in den vergangenen 15 Jahren seines Bestehens geleistet hat und zukünftig noch leisten wird. Er gibt den Dank an alle Vereinsmitglieder, Freunde und Förderer des Vereins weiter.
Der Zuspruch und die Unterstützung in Form von Geld, Tat, Worten etc. haben dazu beigetragen, dass der Verein sich so weit entwickelt hat. Inzwischen erhält die Museumsbahn viel Anerkennung von außen. Alles das ist Motivation für die intensive Arbeit des Vorstandes.

Mitgliederentwicklung
Im Juni 2004 gehörten 359 Personen dem Verein Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa e.V. an. Der aktuelle Mitgliederstand beträgt 362 Personen.

Höhen und Tiefen des vergangenen Betriebsjahrs

- Der Verein erhielt unverhofft zwei Hinterlassenschaften in der Höhe von ca. 5.100 € bzw. 10.000 €. Außerdem konnte ein nicht benötigtes Grundstück in Debstedterbüttel für 45.000 € verkauft werden. Damit ist der Grunderwerb für die neue Fahrzeughalle gesichert.

- Des Weiteren wurde ein Fahrzeug (ein Gms 54) an die BIS Bremerhaven verkauft. Zuvor war dieses durch die beiden Vereinsmitglieder Anatolij Schander und Detlef Bernhörster aufgearbeitet worden. Der Innenausbau dieses Wagens erfolgte durch Mitarbeiter der BIS. Der Waggon steht auf einem kurzen Gleisstück im Bereich des Neuen/ Alten Hafens an der Klappbrücke.

- Als Problem stellt sich derzeit ein Defekt an der Schrankenanlage am Bahnübergang Langen (L 135) dar. Die Seilzüge müssen durch eine Fremdfirma erneuert werden; diese Reparatur gestaltet sich als sehr kostspielig.

- Etwa 700 m Gleis und drei Weichen in sehr gutem Zustand gehen durch Rückbau aus Teilen des alten Fischbahnhofes in Cuxhaven für Gleiserneuerung und Neutrassierung zur neuen Halle in Bad Bederkesa in das Eigentum der Museumsbahn über.

- Zwei Betonhäuschen für technisch gesicherte Bahnübergänge (Blinklichtanlagen) erhält der Verein von der EVB in Bremervörde. Nach Aufarbeitung dieser Häuschen werden sie am BÜ Drangstedt und am BÜ „Wehdener Straße" aufgestellt.

- Die plötzliche Kündigung des LAB zum 01.12.2004 bereitet dem Verein große Sorge. Bis die Halle zum Betriebsjahr 2006 (?) fertig gestellt ist, muss für das Betriebsjahr 2005 nach einer Übergangslösung gesucht werden.

- Die eisenbahntechnische Planung innerhalb des Bebauungsplan-Verfahrens der Stadt Langen wurde kürzlich von der Bezirksregierung wie vorgelegt „planfestgestellt".

TOP 3a: Vorschau auf das Betriebsjahr 2005

Laut Herrn Habenicht steht das Betriebsjahr 2005 unter folgendem Motto: „Voller Einsatz gefordert für den Hallenbau!". Nebenbei muss der reguläre Fahrbetrieb im Jahr 2005 aufrechterhalten werden.
Im nächsten Jahr wird es eine Änderung der Fahrtage auf 1. und 3. Sonntag des Monats geben. Als Grund dafür nennt Herr Habenicht die Abstimmung mit der Werbegemeinschaft Bad Bederkesa (verkaufsoffene Sonntage).

Streckenbereich

- Sanierung Große Beek
- Teilsanierung der BAB-Brücke
- Schrankenanlage Bahnübergang Langen
- Sanierung Bahnsteig Knüppelholz
- Aufstellung einer Wartehalle am Drangstedter Bahnhof
-

Fahrzeugbereich

- Ausrüstung der Triebwagen mit Funk
- Hauptuntersuchung für angekaufte Triebwagen
- endgültige Fertigstellung des Transformatorwagens
- Bw–Lehe muss geräumt werden → Einrichten neuer Behelfslager in Bad Bederkesa

Sonstiges

- Einrichten des Museums im Bahnhof Bad Bederkesa
- Besetzung der Geschäftsstelle für 2005 und künftige Verfahrensweise

TOP 3b: Besetzung der Geschäftsstelle ab 01.01.2005

Seit 1991 gelang es, die Geschäftsstelle immer mit ABM–Kräften und wechselnden Personen zu besetzen. In den letzten sechs Jahren konnte durch Frau Martina Jäger eine kontinuierliche Arbeit gewährleistet werden. Dabei wurde sie durch weitere ABM-Mitarbeiterinnen unterstützt. Qualität und Quantität des Aufgabenbereiches der Geschäftsstelle sind enorm gewachsen und alleine durch den Vorstand nicht leistbar.

Seit 01.10.2004 erhält Frau Jäger keine Bezüge (anteilige Lohnkosten) von der Bundesagentur für Arbeit mehr. Der Vorstand musste eine Übergangslösung finden und hat den Vertrag zunächst über den 01.10.2004 hinaus bis zum 31.12.2004 verlängert.

Folgende Lösungsvorschläge für die Besetzung der Geschäftsstelle stehen zur Diskussion:

1. Fortsetzung mit ABM–Besetzung
2. Einrichtung einer hauptamtlichen Geschäftsstelle auf Zeit
3. Ehrenamtliche Arbeit durch den Vorstand

Der dritte Vorschlag ist auf Grund der Arbeitsbelastung zu verwerfen.

Herr Habenicht weist auf die Vor- und Nachteile der ersten beiden Vorschläge hin. Eine Lösung für 2005 ist wichtig, weil der Hallenbau und die anstehende Fahrsaison absolute Priorität besitzen. Aussage: „Die Geschäftsstelle muss von selber laufen."
Bei der Einrichtung einer hauptamtlichen Geschäftsstelle auf Zeit wird bei reduzierten Bezügen von Personalkosten in Höhe von 15.000 € ausgegangen. In dem vorliegenden, ausgeglichenen Haushaltsentwurf für 2005 ist der Betrag eingestellt worden. Es besteht die Überlegung – wenn möglich - einer hauptamtlichen Kraft eine ABM–Mitarbeiterin als Vertretung und Assistentin zur Seite zu stellen. Ende 2005 müsste die Situation neu sondiert werden.

Herr Wolfang Harden stellt der anwesenden Mitgliedschaft die Frage: „Kann und will sich der Verein mit Personalausgaben belasten?" Er betont, dass bisher das Prinzip galt, dass alle Arbeit im Verein von den Mitgliedern ehrenamtlich getragen wird - soll dieses Prinzip durchbrochen werden? Herr Harden fordert deshalb eine Diskussion unter zu Hilfenahme des Haushaltsplans für 2005. Nach seinen Ausführungen betragen die Personalkosten für die Geschäftstelle 7 bzw. 8 % des Gesamthaushaltvolumens für 2005.
Weitere Einwände von Herrn Harden:

- laut Eingruppierungsrichtlinien wären Beträge höher als 15.000 € / Jahr
- Verein hätte keine festen Einnahmen
- Satzung der Museumsbahn verbiete Anstellung

Anschließend erfolgt eine lebhafte Diskussion, an der sich insbesondere die Mitglieder Köhler, Zimmermann, Keim, Rawiel, Heinken, Juen (TKF) beteiligen.

Herr Habenicht erwähnt, dass zum Thema „Personalbesetzung der Geschäftsstelle" im Vorfeld innerhalb des Vorstandes kontrovers diskutiert wurde und dass in den vergangenen drei Jahren bereits durch jeweils einstimmigen Beschluss des Vorstands Zuschüsse des Vereins zu den Löhnen von Frau Jäger gezahlt wurden (wegen Kürzungen der Zuschüsse der Bundesagentur für Arbeit). Er bekräftigt, dass mit der einzustellenden hauptamtlichen Bürokraft ein frei vereinbarter Arbeitsvertrag abgeschlossen werden soll. Nur mit Beschluss der Mitgliederversammlung kann die Anstellung über die Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel bestimmt werden. Die hauptamtliche Besetzung wäre für das nächste Jahr an eine feste Person gekoppelt, über die der Vorstand beschließt. Für Ende 2005 ist eine erneute Zusammenkunft und Beschlussfassung notwendig.

Herr Habenicht beantragt, die Aussprache zu beenden und abzustimmen.
Folgende Vorschläge stehen zur Abstimmung an:
- Vorschlag 1: Einstellung einer hauptamtliche Kraft durch Ansatz von 15.000 € im Haushaltsplan 2005
- Vorschlag 2: Lösung über ABM

Zunächst steht der Vorschlag 2 zur Abstimmung. Das Abstimmungsergebnis sieht wie folgt aus:
8 Stimmen dafür; 49 Stimmen dagegen; 1 Enthaltung

Anschließend stimmt die Mitgliederversammlung für den Vorschlag 1 mit folgendem Ergebnis ab;
1 Stimme dagegen ; 49 Stimmen dafür ; 8 Enthaltungen

TOP 4: Stand der Planung für die Fahrzeughalle

Herr Habenicht beginnt seinen Bericht mit der Aussage: „Die Planung der Halle ist gut vorangekommen." Die Finanzierung des Gesamtvolumens in Höhe von 680.000 € ist voll gesichert. Der Betrag setzt sich u. a. aus folgenden Zuschüssen zusammen:
- Europamittel in Höhe von 340.000 €
- Beitrag des Landkreises Cuxhaven in Höhe von 120.000 €
- Beitrag des Magistrat der Seestadt Bremerhaven in Höhe von 30.000 €
- Rest = Eigenmittel und –leistungen des Vereins in Höhe von 190.000 €

Der Vereinsvorsitzende bedankt sich ganz herzlich dafür bei Land, Landkreis und Stadt Bremerhaven.

Inzwischen hat die Firma Contrack (Ansprechpartnerin: Frau Rost) den Planungsauftrag erhalten und die Arbeiten zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens begonnen. Die Grundstücke sind vermessen worden; das Bodengutachten kommt in den nächsten Tagen.

Rückbau von Gleisanlagen im alten Fischbahnhof Cuxhaven
Herr Konrad Keim betont zunächst, wie notwendig die Gleisbaustoffe für den Verein in Hinblick auf die Infrastruktur im zukünftigen Hallenbereich und davor sind. Er berichtet vom aktuellen Stand der Arbeiten in Cuxhaven, die z. Z. mit ABM-Mitarbeitern ausgeführt werden: Etwa 700 Meter Gleis und drei Weichen können aus diesem Rückbau gewonnen werden. Der Rückbau und die Verladung werden durch eine Fachfirma geregelt.
Anfang Dezember soll der Transport „über die Bühne gehen" (= 11 Wagen mit 500 Tonnen Zuggewicht)

Technische Details zur Halle
Herr Harden stellt den Anwesenden die Grobstruktur der Halle vor:

- Fahrzeughalle 90 m lang mit zwei Gleisen
- Lokwartungshalle und Reparaturhalle mit Lager-, Sozial- u. Werkstatträumen mit einem Gleis und einer Montagegrube = 45 m lang
- Grubengleis 22/ 23 m lang
- evtl. Waschplatz für Fahrzeuge vor der Wartungshalle
- Gleis zum „freien Stehen" (Außengleis)

Dazu wird von ihm eine Planungsskizze zur Ansicht herumgereicht.

Die Kapazitäten der Halle werden von Herrn Harden als gerade ausreichend beschrieben. Auf Nachfrage erwähnt er, dass das Reparaturgleis nicht aufgeständert wird. Die Fahrzeuggruppe gibt zu bedenken, dass es ohne Aufständerung nicht gehen würde.

Herr Günter Niber erläutert, dass ggf. eine Erweiterung (je nach finanzieller Lage) eingebaut werden kann. Derzeit laufen mit dem Planfeststellungsverfahren die ersten Schritte für den Hallenbau.
Die Planung wird voraussichtlich im Frühjahr 2005 abgeschlossen sein. Zum Betriebsjahr 2006 ist mit der Baufertigstellung zu rechnen.

Herr Uwe Kühne verweist auf eine eventuell erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung, die sich gegebenenfalls bis zu einem Jahr hinziehen kann. Darüber hinaus muss voraussichtlich noch ein Schallschutzgutachten erstellt werden.

Auf die Frage, wo die Fahrzeuge bis zur Hallenfertigstellung abgestellt werden, berichtet Herr Niber, dass zuerst alle Fahrzeuge nach Bad Bederkesa gefahren werden. Während der Fahrsaison könne der Zug möglicherweise im Hauptbahnhof abgestellt und die V36 könne kurzfristig auf eine Grube der Signalwerkstatt für mögliche Arbeiten gefahren werden.

TOP 5 Haushaltsplan 2005

Herr Günter Waßmann erläutert als neuer Kassenwart den Haushaltsplan für 2005 (siehe Anlage).
Die Nachfrage, ob alle Rückstellungen aufgelistet sind, bejaht er.

Der Vereinsvorsitzende stellt den Haushalt 2005 zur Abstimmung.
Von der Mitgliedschaft wird der Haushalt einstimmig angenommen. Dem Kassenwart wird für seine erste gute Arbeit gedankt.

TOP 6 Mitteilungen und Anfragen

- Von dem Mitglied Herrn Jürgen Juen von der TKF Bad Bederkesa kommt die Anregung, dass das geplante Eisenbahnmuseum dringend eingerichtet werden müsste. Er regt an, die touristischen Aktionen auszubauen. In diesem Zusammenhang schlägt er ein Dampflok-Treffen unter dem Motto „Beers unter Dampf" vor.
- Frau Gisela Harden weist auf die Einladung zum adventlichen Beisammensein hin (Termin: Freitag, 10.12.04 ab 17 Uhr) und bittet Interessierte um Eintragung auf die umlaufende Liste.
- Herr Harden berichtet, dass die Titelblätter des Mitgliedshefts ab der nächsten Ausgabe farbig gedruckt werden.
- Herr Klaus-Jürgen Zarbel bietet der anwesenden Mitgliedschaft an, sich über Laptop die restaurierte V36 anzuschauen (Lok sieht wie neu aus).

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, schließt der Vorsitzende Herr Habenicht die Mitgliederversammlung mit guten Wünschen für das bevorstehende Weihnachtsfest und den Jahreswechsel.

Protokollantin: Cordula Keim

Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

Haushaltsplan 2005

Geplante Einnahmen des Rechnungsjahres:

Fahrbetrieb / Fahrkartenverkauf	30.000,00 €
Spendenzahlungen	15.000,00 €
Mitgliedsbeiträge	12.000,00 €
Zuschüsse	47.000,00 €
Verkauf von Werbeträgern	3.000,00 €
ABM-Zuwendungen / Lohnnebenkosten	100.000,00 €
Sonstiges	9.800,00 €
Einnahmen aus Gastronomiebetrieb	3.000,00 €
Entnahme aus Rückstellungen	69.000,00 €
Entnahme aus Sonderrücklage Hallenbau	60.000,00 €
Summe der geplanten Einnahmen	**348.800,00 €**

Geplante Ausgaben des Rechnungsjahres:

Lohn- und Lohnnebenkosten incl. Finanzamt	100.000,00 €
Gehaltszahlungen	15.000,00 €
Berufsgenossenschaft	2.000,00 €
Aufwand Fahrbetrieb	10.000,00 €
Aufwand Bahnhof	10.000,00 €
Aufwand Fahrzeuge	95.000,00 €
Aufwand Strecke	40.000,00 €
Aufwand Werkstatt	2.000,00 €
Einkauf von Werbeträgern	1.500,00 €
Zinsaufwand	1.500,00 €
Kosten Vereinsverwaltung	2.500,00 €
Druck und Versand der Mitteilungen	1.500,00 €
diverse sonstige Aufwendungen	3.000,00 €

Versicherungen	2.800,00 €
Aufwand für den Gastronomiebetrieb	2.000,00 €
Hafenbau	60.000,00 €
Summe der geplanten Ausgaben	**348.800,00 €**

Bad Bederkesa / Bremerhaven, Tag der Mitgliederversammlung

Günter Waßmann
(Kassenwart)

Marlis und Uwe Strohschein

Exkursion 2004 - Einmal Danzig und zurück

Schon traditionell begann die diesjährige Exkursion der Museumsbahn am 19.10. in Bremerhaven vom Parkplatz "real"-Kauf, Flötenkiel. Nur das Ziel lag in diesem Jahr doch in einer ganz anderen Richtung. Das Bw Wollstein der P.K.P und die Dreistadt Danzig-Zoppot-Gedingen standen auf dem Programm. Nach dem Zustieg in Neugraben und Stolpe mit Fahr- und Verpflegungspause ging es dann schnell zum Grenzübergang Frankfurt / Oder. Und danach wurde es langsamer. Warten am Grenzübergang hinter einem Bus aus der Ukraine, der richtig kontrolliert wurde. Starker LKW-Verkehr und Fahren auf Landstraßen - Autobahnen sind in dieser Gegend von Polen nicht vorhanden - ließen uns erst um 19.20 Uhr in Posen ankommen. Herr Lindhorst hat uns gut durch die Großstadt gebracht. *"Serdeczne witami wam w Polskie!"* - *"Herzlich willkommen in Polen!"* Mit der polnischen Reiseleiterin war es dann in den nächsten Tagen einfacher. Der erste Reisetag wurde mit dem traditionellen gemeinsamen Abendessen beschlossen und die ersten Reiseeindrücke ausgetauscht. Wer lange nicht in Polen war, bemerkte die weitere Entwicklung des Landes doch augenscheinlich! Viele Autohäuser, Tankstellen und Privatbauten aller Größe und allen Geschmacks zeigten dieses an. Aber auch der starke Autoverkehr mit teilweise riskanten Überholmanövern gehörte dazu.
Am Abend traf die Reiseleiterin ein und begleitete uns mit einer Unmenge von Namen und Daten zur deutschen und polnischen Geschichte. Mit viel Witz, Humor und einem ins ostpreußische gehenden Dialekt verstand sie es, uns für ihre Ausführungen zu interessieren.
Am zweiten Tag der Reise ging es im dichten Nebel dann nach Wollstein, einem kleinen Ort südwestlich von Posen. Hier befindet sich das letzte Bahnbetriebswerk der Polnischen Staatsbahnen, in welchem Dampflokomotiven beheimatet sind, die zwei Planzüge befördern.



Aufmerksame Museumsbahner, ein spaßiger, hoch motivierter polnischer Eisenbahner, dem nach wenigen Minuten einfiel, dass er doch ganz gut Deutsch könne, und das alles vor einer abgestellten P 8 im Bw Wollstein.

Die meisten Anlagen des Bahnbetriebswerkes stammen aus der Zeit um 1907 - so zeigt es die Wetterfahne des Wasserturmes an. Wenig ist seit fast 100 Jahren verändert worden. Ein Schatzkästchen zur Geschichte der Eisenbahn! Rundschuppen, Drehscheibe, Ringöfen, Wasserkran, Achssenke, Bekohlungsanlage, Radsatzdrehbank, P 8 und BR 52 - die Zeit scheint stehen geblieben zu sein. Begeisterung, Erinnerungen bei ehemaligen Eisenbahnern, die dieses alles noch täglich miterlebt haben. Staunen bei denen, die so etwas noch nie gesehen haben. Die Führung durch den Vorsteher ließ die Begeisterung der polnischen Eisenbahner erahnen. Diese Anlage soll erhalten bleiben. Konzepte müssen her, denn es soll sich rechnen. Die Direktion in Posen möchte überzeugt werden. *(Anm. d. Red.: Laut "eisenbahn-magazin" Nr. 12 / 2004 wird der Dampflokbetrieb in Wollstein nach einer Entscheidung der P.K.P. noch einige weitere Jahre aufrecht erhalten).*

Nach der Geschichte zur Eisenbahn ging es dann nach Norden. An Posen vorbei auf einem neu erbauten Teilstück Autobahn rollte der Bus in Richtung Gnesen. Die Stadt, heute etwa 70.000 Einwohner, ist eng mit der polnischen Geschichte verbunden. Mit Gnesen sind die Anfänge des Christentums in Polen verknüpft. Hier wurden Könige gekrönt, und Gnesen war zeitweilig auch polnische Hauptstadt. Der Dom - ein Kurzbesuch war möglich - stellt ein imposantes barockes Bauwerk dar. Papst Johannes Paul II. besuchte 1979 diesen Ort.

Ja, und dann stand eine lange Fahrt über Bromberg nach Gedingen an. Bei der



1' E h3 - eine (entfeinerte) preußische G 12, die spätere Reichsbahn-Baureihe 58.2-5, 10-21, äußerlich noch gut in Schuß, als polnische Ty 1-76 in Wollstein abgestellt

Kaffeepause an einer Tankstelle wäre fast Adalbert Schmittke "vergessen" worden. Seine liebe Frau hat's gemerkt! Nach Wartezeit an einer Straßenbaustelle sind wir gegen 20.45 Uhr in Gedingen angekommen. 496 km in gut 10 Stunden Fahrzeit! "Keine Leistung...", so der Kommentar von Herrn Lindhorst!

Der Donnertag begann mit blauem Himmel. Das Hotel "Gdynia" befindet sich in unmittelbarer Nähe der Ostsee. Hier begann dann die Stadtrundfahrt durch die Dreistadt Gedingen-Zoppot-Danzig und damit auch das Nachvollziehen deutsch-polnischer Geschichte des 20. Jahrhunderts. Langfuhr, Schwarze Husaren, Makkensen, Neugründung Polens 1918, Schaffung des Freistaates Danzig 1920, Gedingen polnisch, Zuppot und Danzig liegen im Freistaat, Marienburg in Ostpreußen, Beginn des II. Weltkrieges am 1. September 1939, Zerstörung Danzigs durch die Rote Armee 1945, Aussiedlung und Vertreibung! Leninwerft, Solidarnosc, Walesa und Jaruzelski.
Einige Mitglieder unserer Reisegruppe haben zur oben genannten Geschichte recht persönliche Beziehungen, andere sind das erste Mal in dieser Gegend. Nach dem Besuch des erst nach 1918 künstlich angelegten polnischen Hafens in Gedingen stand eine Führung durch die Kathedrale von Oliva und ein kleines Orgelkonzert auf dem Reiseprogramm. Das mächtige Bauwerk hat acht Jahrhunderte fast ohne größere Schäden überstanden.
Die Stadtführung durch die Danziger Rechtstadt mit dem Goldenen Tor, der Langgasse bis zum Rathaus, dem langen Markt mit dem Neptunbrunnen vor dem



So ein Wasserkran ist schon ein recht interessantes Ding und wurde von unserem polnischen Eisenbahner gerne in Betrieb vorgeführt. Hinten wartet die Pt 47-65 auf ihren nächsten Einsatz; links die bereits gezeigte G 12.

Artushof, dem Goldenen Haus und dem grünen Tor sowie die Heiligen-Geist-Gasse und die Frauen-Gasse war ein wahres Bombardement unserer Reiseleiterin mit Zahlen und Fakten zur Geschichte der einst reichen Stadt Danzig. Der Hafen und die Kaufleute bestimmten das Geschehen. Leider war von der Pracht der vergangenen Jahrhunderte 1945 nicht mehr viel übrig geblieben. Noch heute ist die Speicherinsel zwischen der Alten und Neuen Motlau eine Ruinenstadt. Es werden Investoren gesucht, welche die historischen Speicher wieder erstehen lassen und gewinnbringende Nutzungskonzepte umsetzen können. Mit dem Wiederaufbau der Danziger Altstadt begründeten die polnischen Restauratoren ihren Weltruf. Aber auch die letzten fünfzig Jahre haben ihre Spuren inzwischen hinterlassen. Die größte Backsteinkirche der Welt, die Marien-Kirche, strahlte in ihrem Inneren Ruhe aus. Was mögen die mächtigen Mauern in den vergangenen Jahrhunderten alles gesehen haben? Danzigs Wahrzeichen, das Krantor an der Alten Modlau einmal ganz aus der Nähe zu besehen lohnt sich immer. Danzig - zu mindestens was wir an diesem Tag davon gesehen haben - ist schon eine Reise wert! In den Sommermonaten ist es bestimmt noch eindrucksvoller! Leider war bei der Stadtführung das Wetter nicht so schön. Es regnete, und stürmisch war es auch! Da konnten die Galerien mit Bernsteinschmuck - und es gibt da schon richtig schöne Sachen - bei den Damen die Stimmung wenigstens ein bisschen verbessern. Eine schöne Tasse Kaffee oder Tee und vielleicht auch etwas Hochprozentiges, und der Rückweg zum Bus wurde zur leichten Übung. Viel gesehen, viel gehört und dazu gelernt! Der Tag in der Dreistadt war ein schöner, ein interessanter Tag.



Die Frauen-Gasse

Am vierten Tag unserer Exkursion war wieder ein richtig schönes Herbstwetter. Sonnenschein und angenehme Temperaturen sollten den Besuch der Marienburg und die Rückfahrt nach Posen ein Erlebnis werden lassen. Die Stadt und das Schloss Marienburg sind südöstlich von Danzig gelegen. Der Blick über den Nogat zum Schloss ist beeindruckend und unvergesslich.
Die größte Schloss- und Burganlage des Abendlandes war von 1309 bis 1457 Sitz der Hochmeister des Deutschen Ordens. In Ostpreußen war zu dieser Zeit eine ungeheure wirtschaftliche und politische Macht konzentriert! Hier wurde die Geschichte des späten Mittelalters wesentlich beeinflusst. Später residierten an diesem Ort polnische Könige. Ab 1772 war preußisches Militär untergebracht. Sogar der Abriss der Burg wurde in Erwägung gezogen! Nach heftigen Protesten deutscher Romantiker gab man diese Pläne auf. Durch Artilleriebeschuss 1945



Der Nogat, die Marienburg - Schnappschuss aus dem Busfenster.

wurde die Anlage stark beschädigt. Nach 1961 begann dann der Wiederaufbau und die Restaurierung der Marienburg. Wie in Danzig zeigten auch hier die polnischen Restaurateure ihr großes Können! Aber noch ist die gesamte Vorburg zu erneuern. Ob und wann die Schlosskirche ihren Ursprungszustand jemals wieder bekommen wird, kann wohl zurzeit niemand verbindlich sagen! Die Besichtigung des Mittel- und Hochschlosses mit den Präsentations-, Wohn- und Wirtschaftsräumen schien uns die Geschichte der vergangenen Jahrhunderte kurzzeitig näher zu bringen. Die Geschichte hat uns aber nicht nur ernsthaft gefesselt; die Besichtigung der Toilettenanlage in einem Wehrturm führte zu manchem Lacher. Ja, die alten Ritter hatten einen langen Weg bis dahin! Versailles mit 1000 Räumen besaß dagegen 200 Jahre später noch kein solches Örtchen!
Die Schnitzel und die Gulaschsuppen haben im Schlossrestaurant doch schnell und fast ohne Komplikationen ihre Besteller gefunden. Mit vollem Magen ließ es sich dann gut auf dem kleinen Markt nahe der Burg einkaufen. Obst, Bonbons und Pralinen und natürlich preiswerte Zigaretten sollten es sein! Unsere Reisegruppe erfüllte sich die Wünsche, und schließlich gegen 14 Uhr begann die Rückfahrt nach Posen, wo wir um 20.20 Uhr eintrafen. Es war für alle wieder ein langer Tag geworden! Auch der Stau zur rushhour in Bromberg hatte dazu beigetragen! Das Hotel "Rzymski" (ehemals Parkhotel) servierte uns wieder ein ausgezeichnetes Abendessen.
Nach der Verabschiedung von unserer Reiseleiterin am nächsten Morgen, die in enger Abstimmung mit unserer "Obrigkeit" alles gut im Griff hatte und uns die Geschichte, aber auch die aktuellen Probleme Polens näher brachte, ging es wieder in Richtung Heimat. Herr Lindhorst hat uns nach einem "Einkaufshalt" an einer Tankstelle gegen 11.15 Uhr in Frankfurt / Oder wieder nach Deutschland zurückgefahren. Nach einem letzten "Vier-Gänge-Menue" (Bockwurst, Brot, Senf und Pappe) im Linumer Bruch verabschiedeten sich die Schweriner in Fahrbinde. Nach der Kaffeepause in Gudow und Ausstieg in Neugraben ging damit gegen 20 Uhr in Bremerhaven die Exkursion 2004 der Museumsbahn erfolgreich zu Ende. An dieser Stelle ein recht herzliches Dankeschön für die Organisation und umsichtige Führung an Gisela Harden verbunden mit der Frage: "Wo geht es im nächsten Jahr hin?"



Links:
Unsere Reisegruppe auf der Marienburg, vom dortigen "Hof-Fotografen" in Szene gesetzt



Das "Vier-Gänge-Menue" am Bus: Gisela Harden, Rosaline Schmittke, Uwe Strohschein.

Vor 60 Jahren – Die Reichsbahn improvisiert

(Fortsetzung aus Heft 81 / 82 / 83)

Verkehr

(Die Reichsbahn versuchte),"Notfahrkartenausgaben durch den Einsatz von zerlegbaren Baracken zu schaffen. Baracken und Arbeitskräfte zur Aufstellung stehen aber nicht immer und vor allen Dingen nicht so schnell zur Verfügung, wie es zur Abwicklung des Verkehrs nötig ist. Die Reichsbahn hat daher fahrbare Fahrkartenausgaben gebaut. An einigen Bahnhöfen wurden Güterwagen zu Verkaufsstellen hergerichtet und bei Bedarf eingesetzt; andere Bahnhöfe benutzen hierzu Omnibusse, die im öffentlichen Verkehr nicht mehr verwendbar sind. In den fahrbaren Fahrkartenausgaben werden fertig gedruckte Fahrkarten und Blankokarten ausgegeben. Bei Bedarf wird durch Telegamm Auftrag zum Druck der Fahrkarten gegeben und gleichzeitig ein Bote zum Abholen der Karten in Marsch gesetzt.
Die Notfahrkartenausgaben haben sich so bewährt, daß sie auch in Friedenszeiten bei Massenveranstaltungen verwendet werden können."

Werkstätten und Bau

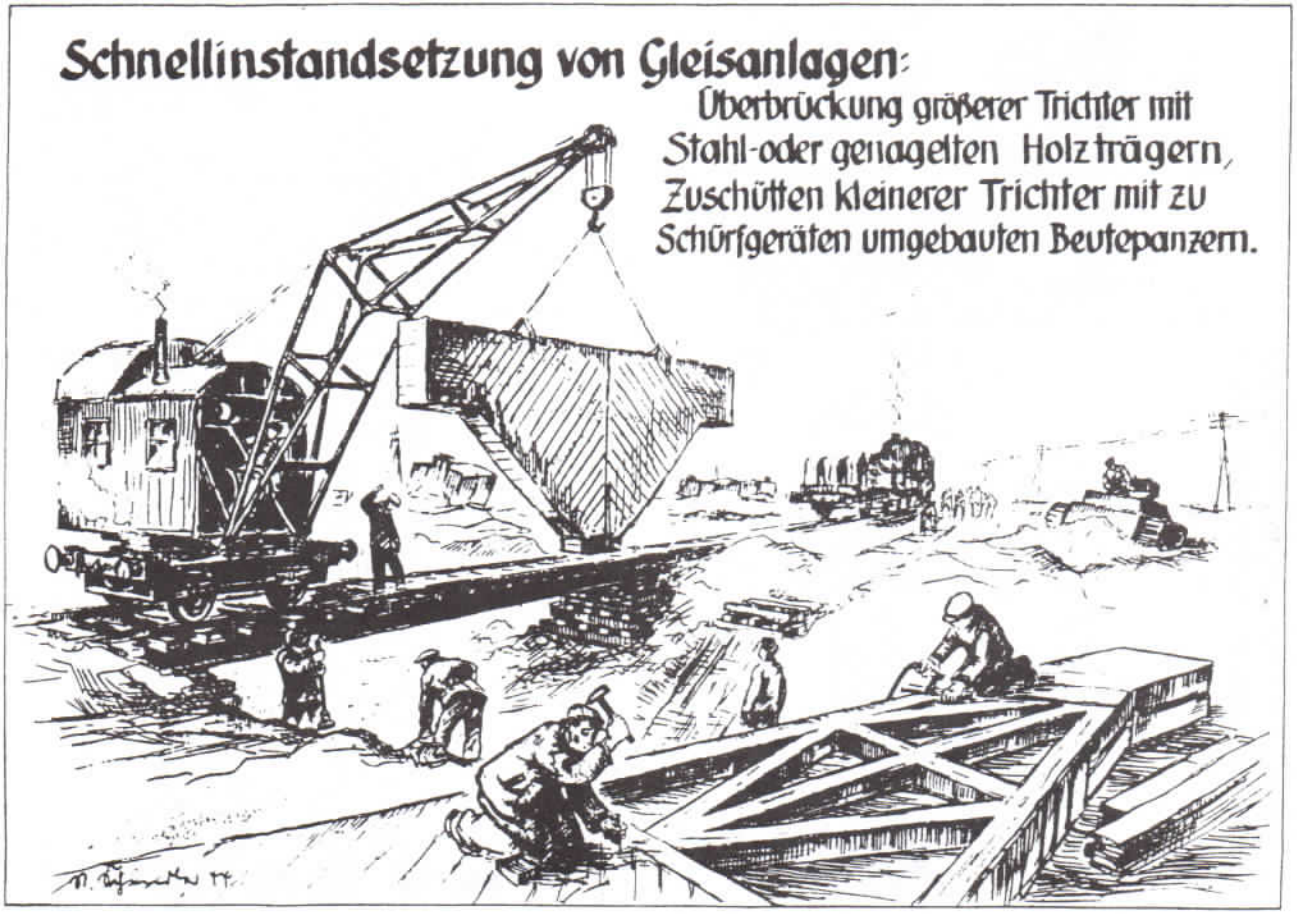
"Dächer, insbesondere die Hallendächer von Fabriken, sind gegen Luftangriffe sehr empfindlich. Sie werden durch den Luftdruck abgedeckt und brennen leicht. Sprengbomben zerstören auch eiserne Dachbinder und Dachstützen.. Die Gleisanlagen, Untersuchungsgruben und Werkzeugmaschinen dagegen sind meistens weniger beschädigt und können nach Wegräumen des Schutts wieder in Betrieb genommen werden. Die Arbeitsstätten, hauptsächlich aber die Werkzeugmaschinen, müssen gegen die Witterung geschützt werden.
Die Wiederherstellung des gesamten Daches kostet viel Baustoff und Zeit, daher werden Behelfsdächer gebaut. Hierzu werden alle irgendwie verwendbaren Teile des zerstörten Daches herangezogen. Angebrannte Balken und Bretter, Blechteile und Dachpappfetzen, alte Rohre von Lokomotivkesseln und ausgeglühte Träger dienen als Baustoff für Dächer, unter deren Schutz die Arbeit nach kürzester Zeit wieder aufgenommen wird. Wo Mauerteile herzustellen sind, werden alte Ziegelsteine verwendet, die von Hand oder in Ziegelputzmaschinen gereinigt werden. Fehlen wiederverwendbare Ziegel, so wird aus dem Bauschutt mit Hilfe von Brecher- und Mischanlagen neuer Rohstoff gewonnen und durch Zusatz von Bindemitteln zu Steinen verarbeitet. Aus Lokomotivschlacke werden Schlackensteine und aus Sägespänen mit Zementzusatz Platten geformt.
Einen Rohstoff aber, der unerschöpflich zu Verfügung steht, verwendet die Reichsbahn seit längerer Zeit in großem Umfang, den Lehm. ... Unterkünfte und Dienstgebäude wurden und werden erstellt und hierbei alle Arten der Lehmbauweise mit wachsendem Erfolg erprobt. Darüber hinaus werden aber dauernd neue Wege beschritten und Möglichkeiten gesucht, den Lehm noch zu verfestigen, so daß auch größere Gebäude in Lehmbauweise erstellt werden können."

Fahrbare Fahrkartenausgaben
werden für vorübergehenden Notbetrieb und
zur Bewältigung von Verkehrsspitzen eingesetzt.



Lokomotivunterhaltungsarbeiten
im Betriebsdienst an behelfsmäßig wieder-
hergerichteten Arbeitsplätzen.




Schnellinstandsetzung von Gleisanlagen:
Überbrückung größerer Trichter mit Stahl-oder genagelten Holzträgern, Zuschütten kleinerer Trichter mit zu Schürfgeräten umgebauten Beutepanzern.

Instandsetzung

Nach zusammengefaßten Angriffen auf Gleisanlagen sind nicht nur Gleise und Schwellen in großem Umfang zu erneuern, sondern auch das Planum, auf dem Schotterbett, Schwellen und Schienen liegen, ist wiederherzustellen. Wollte man die Bombentrichter von Hand einebnen, so wären hierfür viele Arbeitskräfte und mehr Zeit nötig, als mit Rücksicht auf die schnelle Instandsetzung der Bahnanlagen zur Verfügung steht. Die Reichsbahn hat daher mit Behelfsmitteln ein Gerät geschaffen, mit dem auch ein umgepflügtes Gelände sehr schnell wieder eingeebnet werden kann. Beutepanzer, die militärisch nicht mehr brauchbar sind, erhielten eine Vorrichtung, mit der die Erdhügel in die Bombentrichter geschoben werden.
Bei Verwendung großkalibriger Bomben entstehen Trichter, zu deren Auffüllung viel Material nötig ist. Wenn mehrere derartige Trichter vorhanden sind, kann das Füllmaterial nicht so schnell beigebracht werden, wie die Gleise verlegt werden müssen. Die Bombentrichter werden daher überbrückt. Hierzu werden die Ränder des Bombentrichters in der Gleisachse so hergerichtet, daß ein Stapel aus Eisenbahnholzschwellen aufgebaut werden kann, der als Auflager für die Brücke dient. Die Brücke selbst besteht aus Profileisen, deren Größe sich nach Spannweite und Belastung der Brücke richtet. Vor Kopf der Behelfsbrücke werden Schwellen zur Aufnahme des Schubes, der durch die Bremskräfte entsteht eingebaut. ...
An Stelle eiserner Behelfsbrücken werden auch genagelte Holzträger verwendet. ... Sie bestehen aus einem Gerüst von Balken, die mit Stahlbolzen zusammengehalten werden. Das Gerüst ist mit Brettern beiderseits genagelt. Je zwei dieser zweiwandigen Tragwerke werden durch Quervernagelung mit Brettern oder Bohlen zu einem Tragelement zusammengeschlossen, so daß je Schiene ein vielwandiger allseits geschlossener Träger entsteht, der leicht mit Hilfe eines Kranes ein- und ausgebaut werden kann. ..."

Beim Auffüllen von Bombentrichtern hat man auch beschädigtes oder zerstörtes Lok- und Wagenmaterial verwendet. Erst jüngst hat man in Süddeutschland einen solchen "Trichterfüller" entdeckt. Unter der Überschrift "Unterm Bahnsteig begraben - Spektakulärer Dampflok-Fund in Treuchtlingen" schreibt das "eisenbahn magazin" in Heft 9 / 2004:
"Bei Bauarbeiten an einem ehemaligen Bahnsteig im Treuchtlinger Bahnhof stießen Arbeiter Mitte Juli auf eine noch in vielen Teilen erhaltene Dampflok. Eines ihrer Räder war teilweise in eine Bahnsteigtreppe einbetoniert. ... Bei der Dampflok handelt es sich vermutlich um die 1'C Güterzuglok 54 1578 (bayerische G 3/4 h), die bei einem Bombenangriff auf den Treuchtlinger Bahnhof wahrscheinlich im April 1945 schwer beschädigt worden ist. Dabei wurden Lok und Tender kopfüber in einen Bombentrichter nahe des damaligen Bahnsteigs D geschleudert. Später sollen der über den Kraterrand herausragende vordere Teil der Lok abgetrennt und der Trichter mit den Lokresten zugeschüttet worden sein."

Zuverlässiger.
Leistungsstärker.
Näher.

Infos unter
www.swb-gruppe.de

swb