Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

sowie der BSW-Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

15. Jahrgang

März 2005

86



Zum Titelbild:
Da war sie noch aktiv, unsere V 36 134 bei Rangierarbeiten im Bahnhof Bederkesa an einem sonnigen Herbsttag im Oktober 2004.
Foto: Wolfgang Kretschmar

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
- NN (Schriftführer)
- Uwe Kühne (Vertreter des Landkreises Cuxhaven) 04721 / 662438 (Kreish.)
- Wilhelm Zimmermann (Vertreter der Stadt Langen) 04743 / 937145 (Rath.)

Beirat: BSW-Gruppe "Das Stellwerk", Bremerhaven

Geschäftsstelle: Sigrun Prüter, Karin Freyer
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

Dienstag, 28. Juni 2005, 19.00 Uhr

Bürgerhaus Lehe, Bremerhaven, Friedhofstraße 15

16. Ordentliche Mitgliederversammlung

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Regularien
2. Ehrung der Verstorbenen
3. Bericht über das bisherige Betriebsjahr
4. Sachstandsbericht über das Bauvorhaben "Lok- und Abstellhalle"
5. Kassenbericht 2004
6. Bericht der Kassenprüfer, Entlastung des Vorstands
7. Wahlen zum Vorstand
   a) Vorsitzender
   b) Schriftführer / Schriftführerin
8. Wahl der Kassenprüfer
9. Anträge, Anfragen und Mitteilungen

Der Vorstand

Vorankündigung

Wir wollen unsere diesjährige Museumsbahn-Exkursion vom 30.9. - 3.10. nach Oberwiesenthal / Erzgebirge unternehmen.
Gedachtes Programm:
- Reise mit Sielemann-Bus
- Doppelzimmer mit Halbpension, Dusche, WC, Telefon, TV 330,-
- Einzelzimmer wie vor 360,-
- 1 Tagesfahrt mit Führung nach Marienbad, Karlsbad, Franzensbad
- 1 Erzgebirgsrundfahrt, z.B. nach Seiffen, Annaberg, Frohnauer Hammer
- Fahrt mit der Schmalspurbahn Cranzahl-Oberwiesenthal
- Besuch eines Eisenbahnmuseums
- Reiserücktrittsversicherung
- Kaffee, Kuchen, Würstchen am Bus

Bei Interesse bitte bis Ende Mai bei Gisela Harden melden

Samstag, 21. Mai 2005

Dampf-Sonderfahrt mit 24 009

Anläßlich einer Fahrt von Lengerich nach Bremerhaven wird dieser Sonderzug am Nachmittag des 21. Mai um etwa 15 Uhr eine Fahrt von Bremerhaven Hbf nach Bederkesa und zurück unternehmen. Einstieg nur in Brh. Hbf, der Zug hält sonst nicht! Fahrpreis 15,- hin und zurück. Ankunft in Bremerhaven etwa 17.30 Uhr.

Karten im Vorverkauf ab 17.5. oder im Zug. Einzelheiten zur Sonderfahrt sind der Tagespresse am 17.5. zu entnehmen.

Eine einmalige Gelegenheit, mit 24 009 das legendäre "Steppenpferd" bei uns als Gast zu erleben!

Arbeitseinsätze 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

Wer hat, wer kann, wer weiß....

Wir müssen uns von einem liebgewordenen Stubengesellen verabschieden: Unser Gummibaum in der Bahnhofsgaststätte kränkelt. Sei es, dass er zu wenig Licht oder Wasser bekam, sei es, dass ihn ein Schädling befallen hat - gleichviel, er tut es nicht mehr!
Weil aber ein Gummibaum fest zur Ausstattung einer 50er-Jahre-Kneipe gehört, soll auch wieder einer hin. Frage: Wer hat einen mindestens 2m hohen Gummibaum, der gesund ist und von dem er sich trennen könnte ? Oder: Wer kennt jemanden, der ein solches Gewächs abgeben würde ? Oder: Wie wäre es mit einer Spende ?

Wir trauern um unser Vereinsmitglied

Rudi Krüger

Der Verstorbene gehörte zu unseren aktiven Mitgliedern der ersten Stunde. Wann immer es seine Zeit zuließ, war er im Bw dabei. Wegen seiner freundlichen und ruhigen Art haben wir ihn sehr geschätzt.
Wir werden Rudi Krüger ein ehrendes Andenken bewahren. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

Der Vorstand

Aktuell

- Seit dem 1. März ist unsere Geschäftsstelle wieder mit zwei Mitarbeiterinnen ganztags besetzt. Mit Sigrun Prüter und Karin Freyer haben wir zwei engagierte Mitstreiterinnen gewonnen, denen wir eine gute Zeit bei uns wünschen.

- Den diesjährigen Fahrbetrieb werden wir mit einer V 100 der EVB eröffnen (Pfingstsonntag). Mit der Dampfsonderfahrt am 21.5. (s. gesonderte Anzeige) kommt als Haupt-Zuglok für diese Saison die Lengericher V 36 412 zu uns. Damit ist das vertraute Zugbild wieder gegeben...

- Die mit Schilf bewachsene Fläche an der Ladestraße im Bahnhof Bederkesa steht nach Auskunft des Landkreises nicht mehr unter Naturschutz, so dass sie jetzt geräumt werden konnte und von uns künftig auch als geordneter Lagerplatz genutzt werden kann.
Auf dem Wendehammer der Ladestraße ist die historische Wagendrehscheibe (geschätztes Alter etwa 120 Jahre) von unseren ABM-Mitarbeitern wieder zusammengesetzt worden und wird derzeit entrostet. Sie soll ein museales "Angucker" werden. Im Rahmen der Restaurierungsarbeiten hoffen wir auch einen Hinweis auf den Hersteller und das Alter zu bekommen.

- Der Tausch unseres Zwei-Wege-Baggers mit dem Klv 53 der Osnabrücker Dampflokfreunde ist am 31. März vollzogen worden. Der Klv steht zur Zeit in Bederkesa.

- Dauerbrenner Langer Berg, eigentlich ein kommunalpolitisches Thema in der Stadt Langen, aber zwangsläufig auch eines unseres Vereins! Es geht seit Jahren um die Auseinandersetzung zur Bebauung des südöstlich unserer Bahnstrecke liegenden Gebiets "Langer Berg", bei dessen Erschließung des Bahnhofsgelände Langen eine wesentliche Rolle spielt:
Die Planung sieht vor, dass von der ehemaligen B6, kurz vor dem beschrankten Bahnübergang, die Erschließungsstraße über das Gelände des Bahnhofs führt und kurz vor den vor einigen Jahren neu errichteten Wohnblocks über unseren Gleiskörper das neue Baugebiet für rund 300 Wohneinheiten anschließen würde. Das bedeutet: Neubau eines zweiten BÜ in diesem Bereich und Verlegen und

Neubau des Bahnsteigs von der jetzigen Nordwestseite auf die Südostseite des Bahngleises.
Dafür haben wir bereits mit der Stadt einen entsprechenden Vertrag geschlossen, in dem auch der notwendige Geländeverkauf (jetziges Bahngelände) für die Erschließungsstraße und die Errichtung einer Wartehalle vereinbart sind. Der dafür eisenbahntechnisch notwendige Planfeststellungsbeschluss liegt bereits vor.
Nun aber hat die seit längerem andauernde Krankheit des Langener Bürgermeisters bei der Ende März durchgeführten Abstimmung über den erforderlichen Bebauungsplan zu einer "Patt-Situation" im Rat geführt, so dass mit 16:16 Stimmen das Vorhaben vorerst "auf Eis gelegt" wurde. Für uns eigentlich ohne Belang bis auf die Tatsache, dass wir z.Zt. den finanziellen Erlös aus der Landabgabe gut für unser anstehendes großes Bauprojekt gebrauchen könnten!

- Abschied tut weh, so oder ähnlich könnte man sicher die Gefühle unserer Gruppe für Maschinen- und Fahrzeugtechnik beschreiben, die in diesen Wochen Abschied nehmen wird von ihrem sicherlich "lieb gewonnenen" Arbeitsplatz im Rundschuppen hinter der Drehscheibe im Abstellbahnhof Lehe, an dem sie mit großem Fleiß und viel Idealismus jahraus, jahrein über viele Jahre dafür gesorgt hat, dass unser Fahrzeugpark, insbesondere die Triebfahrzeuge, auf einem technisch hervorragenden Stand sind.
Der Gruppe unter der Leitung unseres Mitglieds Heinz Bullwinkel gebührt dafür besonderer Dank.

- Bahnübergang Langen. Unabhängig von den Planungen um ein künftiges Baugebiet "Langer Berg" müssen zur Vorbereitung der Fahrsaison 2005 die schadhaften Seilzugverbindungen für die historischen Schrankenbäume am Langener BÜ (L 135, ehem. B6) erneuert werden. Dazu ist der Aufbruch der Bitumen-Decke unerläßlich.
Bei einem Ortstermin mit der Fachfirma Schröder aus Bad Zwischenahn und Vertretern der Stadtverwaltung Langen wurden alle technischen Einzelheiten besprochen.
Auch in diese Reparaturarbeiten muss einiges Geld investiert werden.
Wir haben mit unseren Mitarbeitern die Gelegenheit genutzt, um den Gesamtzustand des BÜ zu verbessern. Dazu gehören u.a.:
Entrosten und Streichen der 4 Schrankenböcke, Zaunreparaturen, Auswechseln schadhafter Schwellen, Wegeverbesserung für den Schrankenbediener, Sicherung eines Steilhangs und die Säuberung des Geländes.

- In den "Mitteilungen" Nr. 78 und 80 bis 84 haben wir kontinuierlich über die bisherigen Schritte zur Umsetzung der vom Vorstand rechtzeitig eingeleiteten Planung zum Neubau einer Unterstell-, Wartungs- und Reparaturhalle im Gewerbegebiet in Bad Bederkesa berichtet (dieses unter dem "Diktat" der DB hinsichtlich der Räumung des über viele Jahre genutzten Lok-Schuppens in Bremerhaven-Lehe): Zunächst berichteten wir über den Kauf des cà 4000 m² großen Grundstücks direkt an unserem Gleiskörper ("Mitteilungen" Nr. 78), dann über die Rodung des Baumbestands (Nr. 80). In den Nummern 81 bis 83 haben wir erfreut über die gesicherte Finanzierung des Investitionsvorhabens von immerhin 680.000,- Euro und in der Nr.84 über den ersten Planentwurf des vom Landkreis Cuxhaven (als zust. Eisenbahnunternehmer und damit Bauherr) beauftragten Ingenieur-Büro "Contrack Hannover" berichten können.
Zur weiteren Vorbereitung des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens musste



Die Gruppe für Maschinen- und Fahrzeugtechnik im Schuppen in Lehe. v.l.n.r.: Klaus-Jürgen Zarbel, Wolfgang Ohlrogge, Günter Wehde, Heinz Bullwinkel (oben auf der Lok), darunter Wilfried Heinken, Mario Wöhlken

---

inzwischen auch für den Hallenbau ein Ing.-Büro hinzugezogen werden (leider erste nicht kalkulierte Mehrkosten, da wir diese Leistung eigentlich von einer Hallen-Lieferfirma erwarteten). In den dann folgenden mehrfachen Abstimmungsterminen mit beiden Planungsbüros wurde sehr schnell deutlich, dass wir doch hinsichtlich des Planums (nach inzwischen vorliegendem Bodengutachten und der technischen Vorgabe eines maximal zulässigen Gleisgefälles von 2,5 Promille) den Sicherheits- und Dämmvorschriften der Wartungs- und Reparaturhalle (die cà 45 m lang wird), einer längeren Montagegrube und dem Gleisbau nicht unerhebliche Mehrkosten kalkulieren müssen.

Da dieses nun mal nicht "aus der Westentasche" zu bezahlen ist und der Versuch einer Nachfinanzierung über die "Ziel-2-Mittel" der EU derzeit nicht unbedingt "grünes Licht" zeigt, müssen wir wohl oder übel das Bauprogramm erheblich kürzen und in Bauabschnitte aufteilen!
Das wird bedeuten, dass in dem zunächst finanziell abgesicherten 1. Bauabschnitt die geplante cà 90 m lange Unterstellhalle und die da hinein führenden Gleise gestrichen werden müssen.
Somit bleiben: Herrichtung des Planums für das gesamte Gelände, der Bau der Reparaturhalle und des Zuführungsgleises in diese Halle.
Für uns bedauerlich, aber unter den gegebenen Umständen dennoch ein großer

und notwendiger Schritt zur Aufrechterhaltung des künftigen Museumsbahn-Betriebs einerseits, und andererseits ein Angebot an unsere fleißigen Aktiven, demnächst ihrem Hobby in angemessenen Räumlichkeiten nachgehen zu können. Wir bleiben - wie bisher auch - Optimisten und sehen so auch der Realisierung der weiteren Bauabschnitte positiv entgegen!

- Was macht man, wenn man auf dem künftigen Baugelände für die Lok- und Wagenhalle einen riesigen Haufen an Busch- und Astwerk liegen hat? 1. Möglichkeit: abfahren und entsorgen. Nachteil: zu teuer und zu arbeitsintensiv. 2. Möglichkeit: shreddern. Nachteil wie vor. 3. Möglichkeit: Man verbinde das Notwendige mit dem Schönen, besorge sich eine Genehmigung von der Gemeinde, lade Mitglieder und Anwohner ein, beschaffe einen Grill, Würstchen und Getränke und brenne ein schönes Osterfeuer ab. So geschehen am Ostersamstag bei schönem, ruhigem Wetter und bester Stimmung. Ein Problem weniger....

- Am Sonntag, dem 27. Februar, war es mal wieder soweit! Die Kohl- und Pinkel-Tour des Vereins stand auf dem Programm und führte uns diesmal nach Wremen. Bei herrlich sonnigem, aber kaltem Wetter ging die Wanderung der knapp 30 Mitglieder u.a. auf dem Wremer Weserdeich bis ins Tagungslokal, dem Gasthaus zur Börse. Wie nicht anders zu erwarten, wurde gut und reichlich aufgetischt. Die bisherigen Kohlmajestäten, Felicitas Feindt und H.-W. Harden, gaben die Insignien ihrer Macht, eine Holzwurst und ein Gummischwein, an das neue Herrscherpaar Margit Schoof und Günter Waßmann weiter.

- Da kamen wir an die Grenze unserer Kapazität: Über 40 Besucher des Altenkreises Bederkesa kamen Anfang März in den Bahnhof, um sich von H.-W. Harden etwas über die Geschichte der Eisenbahn im Elbe-Weser-Dreieck und die Museumsbahn erzählen zu lassen. Anschließend gab es Kaffee und Kuchen und eine hochzufriedene Teilnehmerrunde.

- Nach 12 Jahren(!) war sie nun wirklich dringend nötig, die Renovierung unserer Geschäftsstelle. Zunächst stand der Neuanstrich auf dem Programm, den Familie Rogner zusammen mit unseren ABM-Mitarbeitern bewerkstelligte. Über Ostern (4 1/2 Ruhetage) bot sich dann der Neuanstrich des Fußbodens an, den wiederum Ingrid und Dietrich Rogner vornahmen. Fazit: Für die nächsten Jahre eine frische und saubere "Schaltzentrale" unseres Vereins.

- Großer Bahnhof am Bahnhof, viele erstaunte Gesichter und noch mehr Fragen "was ist denn bei euch los?", das konnten wir vom Verein am Sonntag, dem 13. März, erleben. Ja, es war schon eine gewisse Aufregung bei vielen Beteiligten zu spüren:
Nach längerer Vorbereitung, nach tagelangen Filmproben und -aufnahmen Ende Februar / Anfang März durch ein Team des Studios Oldenburg (unter der Leitung von Hanne Klöver, der plattdeutsch sprechenden Redaktionsleiterin) lief dann an diesem Sonntag die Live-Übertragung der Sendung "Hallo Niedersachsen" - Plattdütsch direkt von Bohnhoff Bad Beers.
Unter der Moderation des aus vielen Sendungen bekannten Ostfriesen Ludger Abeln zeigte ein fast 20-köpfiges, gut eingespieltes Team des NDR, wie solch eine Direktübertragung reibungslos laufen kann.
- Mit den eingespielten Filmen über eine Zugfahrt in den 50ern,
(in dem auch Vereinsmitglieder als Statisten - insbesondere aber unser "Fahr-



Technik am Bahnhof – der NDR überträgt live



Die Mannschaft des NDR im Bahnhof

kartenkontrolleur" Konni Keim – ihre schauspielerischen Talente demonstrierten),
- mit Aufnahmen von der am 19.3. eingeweihten Moorbahn in Ahlen-Falkenberg,
- den Vorzügen der Moorschlickbehandlung im "Aqua Vitales",
- den richtigen Aussprachen der Gemeindenahmen unserer Mitgliedsgemeinden auf Platt
- sowie den Interviews mit Wilfried Habenicht *as Vereensvörsitter* und Sven Wojzischke *as Gemeendedirektor* war alles zusammen genommen eine hervorragende Werbung für die touristische Entwicklung unseres Moorheilbades, der Samtgemeinde und ihrer Mitgliedsgemeinden – aber besonders natürlich für unseren Verein!

Dem Moderator Ludger Abeln haben wir spontan einen Arbeitsplatz in unserer Geschäftsstelle angeboten.





Reisen wie in den 50ern – Statisten am Bahnhof

Alle Fotos: Wilfried Habenicht

- Es liegen noch eine ganze Reihe von **Mitgliederausweisen** in der Geschäftsstelle, die wir aber aus Kostengründen nicht mit der Post verschicken wollen. Wir schlagen zwei Möglichkeiten vor, dass Mitglieder zu ihren Ausweisen kommen, die ja bekanntlich zur freien Fahrt auf der Museumsbahn berechtigen:
1. Abholung bei nächster Gelegenheit in der Geschäftsstelle.
2. Eine möglichst großzügige Spende für die Instandsetzung unserer V 36, verbunden mit dem Verwendungsvermerk "Mitgliedsausweis" Dieser geht Ihnen dann nach Überweisung der Spende zu.

- Die **Wertmarke** 2005 für den Mitgliedsausweis liegt der heutigen Ausgabe der "Mitteilungen" bei.
Wir weisen aber nochmals darauf hin, dass der gültige Mitgliedsausweis nur zur freien Fahrt bei Regelzügen an normalen Fahrtagen gilt, nicht jedoch für Sonderfahrten (Dampfsonderfahrten u.ä.).

Aufruf zur Spende

Motorschaden an unserer V 36 - eine Herausforderung für den Verein. Wie berichtet, dürften die Kosten bei 70.000,- liegen. Wir möchten die Lok so bald wie möglich wieder im Einsatz haben! Aus laufenden Mitteln kann der Verein eine Reparatur aber nicht bezahlen, zumal die große Aufgabe des Hallenbaus in Bederkesa ansteht.

Wir rufen daher alle Mitglieder, Freunde und Förderer der Museumsbahn auf:

Helft bei der Wiederinbetriebnahme unserer V 36! Jede Spende ist willkommen.

Spendenkonto: KSK Wesermünde-Hadeln
BLZ 292 501 50, Konto 110 007 336
Stichwort: V 36

Aus unserem Archiv

Vor 60 Jahren endete der Zweite Weltkrieg. Die Medien berichteten in den vergangenen Wochen und Monaten ausführlich. In unserem Archiv befindet sich der Bericht einer jungen Frau, die zwischen Mai 1942 und dem Kriegsende bei der Deutschen Reichsbahn in Bremen und Bremerhaven als Bürokraft tätig gewesen ist.

Helene Sperber

Meine Dienstzeit bei der Deutschen Reichsbahn in den Kriegsjahren vom 1.5.1942 bis 5.5.1945, Tag des Einmarsches britischer und amerikanischer Truppen in Wesermünde, heute Stadt Bremerhaven

1942

Nach meiner RAD- und Kriegshilfsdienstzeit begann ich im Alter von 19 Jahren am 1. Mai 1942 meinen Dienst als Eisenbahngehilfin bei der Deutschen Reichsbahn, Bahnhof Wesermünde-Geestemünde, Güterbahnhof. Von hier aus rollten die Truppen- und Nachschubzüge. Dienststellenleiter war zu der Zeit Herr Hans Wittenberg.

Ich versah meinen Dienst in der Telegrafie. Nach gut vierwöchentlicher Einarbeitung – Fertigkeit in der Morseschrift – übernahm ich den Dienst. Wir hatten eine Dienstzeit von 12 Stunden täglich. Der Dienstplan lautete 1 Woche Tagesdienst und 1 Woche Nachtdienst. Infolge der Einflüge feindlicher Bomberverbände hatten wir die Warnmeldungen, die uns von der Eflu-Warnzentrale telefonisch gemeldet wurden, an die verschiedenen Posten und Stellwerke im Bezirk des Güterbahnhofes und des Fischereihafens weiterzugeben. Die Eflu-Warnzentrale ("Eflu": Abkürzung für "Einflug feindlicher Flugzeuge") befand sich in der Nähe des Bahnhofs Wesermünde-Lehe in einem Betonbunker. In unserem Bahnhofsgebäude befand sich im Erdgeschoß – hier befanden sich die Büroräume – nur eine Splitterwand.

Durch den aufreibenden Dienst und die vielen Fliegeralarme, die wir am Tag und in der Nacht erleben mußten, bekam ich ein nervöses Magenleiden. Trotz dieser Erkrankung habe ich meinen Dienst weitergemacht. Da ich beim Bahnhof Wesermünde-Geestemünde keine andere Büroarbeit bekommen konnte, nahm ich Rücksprache mit dem Dienststellenleiter der Bahnmeisterei Bremerhaven, Herrn Lutze. Er war zuständig für die Unterbringung der Bürobediensteten des Betriebsamtes Bremen 2 aus Wesermünde.

In Bremen

Am 16.12.1942 erhielt ich dann eine Arbeitsstelle auf dem BA Bremen 2 bei Herrn Diedrichs. Herr Diedrichs hatte die Personalrate für Beamte und außerdem die Wirtschaftsrate. Ich versah dort die Schreibarbeiten und die Nachrechnung der Unternehmerrechnungen. Nun fuhr ich von montags bis samstags täglich nach Bremen und zurück.

Tagsüber gab es oft Fliegeralarm. Beim Voralarm packten wir schon unsere Holzkoffer, fertig zum Transport in den Betonkeller des Ämtergebäudes. Es waren nicht nur die Koffer mit den Schriftstücken und Wirtschaftsbüchern, sondern auch noch die Reiseschreibmaschinen von der 2. Etage in den Keller zu bringen. Im Keller lagen sämtliche Personalakten, Zeichnungen und viele Akten, die von Bedeutung waren. Nach Unterbringung der Holzkoffer und Schreibmaschinen suchten wir alle den Bahnhofsbunker auf. Wir erlebten auch, daß Bomben die Eisenbahngleise vor und hinter der Bahnhofshalle getroffen hatten. Die

Betriebsgleise wurden aber sofort wieder instand gesetzt. Oftmals haben die Rottenarbeiter Tag und Nacht die Schäden beseitigt. Einmal erlebten wir, daß wir nach einem Angriff den Weg vom Bahnhof nach Bremen-Burg zu Fuß zurücklegen mußten. Auf dem Weg dahin sahen wir die großen Brände. Fast täglich kamen die auswärtigen Mitarbeiter mit großen Verspätungen nach Hause.

1943

Im Juni erlebte ich folgendes: Es war ein sonniger Tag. In der Mittagszeit sah ich auf den Bahnsteig und stellte fest, daß dort ein Sonderzug stand. Da mich das interessierte, ging ich zum Bahnsteig und sah dann, daß der Zug von einigen SS-Leuten bewacht wurde, die aber nicht bewaffnet waren. Ich sah mir die Abteile des Sonderzuges genau an. Die Türen der Personenzug-Wagen waren alle geöffnet. In den Abteilen saßen Männer, Frauen und Kinder aller Altersgruppen. Ich sprach mit einem SS-Mann, er war von meinem Alter. Ich fragte ihn, woher diese Leute kommen und wohin sie sollten. Er gab mir bereitwillig und ordentlich Auskunft. Er sagte mir, daß diese Leute Juden seien, aus Holland kämen und zur Internierung nach Theresienstadt gebracht würden. Ja, das konnte ich verstehen und sagte dem jungen Mann, daß unsere Leute im Ausland in einem Kriegsfalle auch interniert würden.
Nach Kriegsende erfuhren wir erst, was mit den Juden passiert war...
Im Sommer wurde ein technischer Angestellter unseres Büros zur Heimatflak einberufen. Da der Posten frei wurde, bekam ich ihn zugewiesen. Es war eine technische C-Rate. Ich lernte nun, Zeichnungen und Lichtpausen zu fertigen und Holz- und Eisenkontingente für das BA 2 zu bearbeiten.

1944 - Wieder in Wesermünde

Da es mit den Fliegeralarmen und Fliegerangriffen immer schlimmer wurde, mußte ich versuchen, wieder nach Wesermünde zurück zu kommen. Am 14. April erhielt ich dann eine C-Rate, Lohnrechnung und Krankenkassenwesen, bei der Bahnmeisterei Wesermünde-Bremerhaven. Dienststellenleiter war Herr Rickmeyer, sein Stellvertreter Herr Adicks. Nun hatte ich wieder ein neues Arbeitsgebiet. Ich wurde durch eine Kollegin, Frl. Grahle, gut angelernt und hatte dann bald die Kenntnisse der sehr komplizierten Rechnungen, Zeitlöhne und Gedinge erreicht.
Am 18. September war der schwere Angriff auf unsere Stadt. Am Morgen des 19. Septembers kam ich zur Dienststelle und sah, daß das Gebäude von Brandbomben beschädigt worden war. Durch die Löscharbeiten waren die Empfangshalle, der Personentunnel sowie die Treppen zu den Bahnsteigen beschädigt worden. Die Reisenden konnten nur durch den Hausflur und über die Treppe im rechten Flügel des Bahnhofs zu den Bahnsteigen gelangen bzw. den Bahnhofsvorplatz erreichen. Die Instandsetzung sämtlicher Bahnanlagen in der Stadt wurde vorgenommen. Alles wurde, so schnell es ging, wieder betriebsfertig gemacht.

1945

Anfang des Jahres kam die Front immer näher. Die Stadt Bremen wurde verteidigt. Unser Stadtkommandant von Wesermünde sah ein, daß eine Verteidigung nicht mehr stattfinden konnte. Mit englischen Offizieren hatte er verhandelt, und so wurde dann am 5. Mai, mittags um 12 Uhr, die Stadt kampflos übergeben.
Unser Bahnhofsgebäude wurde gut 14 Tage vorher für eine eventuelle Verteidigung vorgesehen. Mehrere Soldaten des Heeres gruben einen Schützen-

graben aus, der vom Eingang des rechten Gebäudeflügels - dort befanden sich die Diensträume der Bahnmeisterei - um die Ecke herum bis zur Einfahrt zur Gepäckabfertigung führte. Im Keller, unter den Räumen der Bm, wurde Munition gelagert. Wir befanden uns immer in großer Angst. Wiederum war es für uns ein Trost, daß unsere Soldaten in unserer Nähe waren.

Dann kam der 5. Mai. Tage zuvor wurde schon vom Stadtkommandanten bekanntgegeben, daß Ausgangssperre für diesen Tag angeordnet sei. Es durften nur die Leute, die ihre Arbeitsstätte in nächster Nähe hatten, diese aufsuchen. Von einer bestimmten Vormittagsstunde bis zu einer bestimmten Nachmittagsstunde, die Zeiten sind mir nicht mehr bekannt, durften sich keine Personen auf der Straße sehen lassen.
Da ich gut 20 Minuten von meiner Dienststelle entfernt wohnte, war ich in der Lage, mich im Bm-Büro aufzuhalten. Meine Kollegen, die Herren Heinsohn, Krakau und meine Kollegin Grahle, wohnten außerhalb und konnten nicht zum Dienst erscheinen. Straßenbahnen und die Eisenbahn fuhren nicht.
Ich war alleine im Büro und war auch nicht in der Lage zu arbeiten. Ich stand lange am Fenster und blickte auf den Bahnhofsvorplatz. Es war gegen 11 Uhr, als die ersten englischen Panzerwagen aus der Buchtstraße in Richtung Bahnhof rollten. Mir war unheimlich zumute. Zum Glück fielen keine Schüsse. Ein paar Stunden später wurde die Sperre für eine kurze Zeit aufgehoben. Die örtlichen Verwaltungen hatten Verbindung zueinander aufgenommen. Auch unsere Wesermünder Reichsbahn-Dienststellen bekamen Sonderaufträge.
Da der ganze Verkehr langsam wieder aufgenommen werden mußte, wurden für die Reichsbahn-Bediensteten besondere Ausweise ausgestellt, die dazu berechtigten, während der Sperrzeit ihre Dienststellen zu erreichen.
Es kam wieder Leben in die Stadt. Wir alle stellten uns die Frage, wie es nun weitergehen solle. Der schreckliche Krieg war vorbei. Die Zeit von der Kapitulation bis zur Währungsreform im Juni 1948 war für alle sehr schwer. Wir verdienten sehr wenig Geld. Lebensmittel, Kleidung, Schuhe und andere Gegenstände für den täglichen Bedarf gab es fast gar nicht. Das in-der-Schlange-stehen war an der Tagesordnung.

Die in dem Bericht von Helene Sperber genannten Ortsbezeichnungen dürften den jüngeren Lesern nicht mehr bekannt sein. Neben Bremerhaven hatten sich, ebenfalls am rechten Ufer der Unterweser, die hannoverschen, seit 1866 preussischen Orte Lehe und Geestemünde zu Städten entwickelt, die 1924 zur Stadt Wesermünde vereinigt wurden, der 1939 auch Bremerhaven, mit Ausnahme des stadtbremischen Überseehafengebietes, angegliedert wurde.
1947 fiel das Gesamt-Gebiet an die Freie Hansestadt Bremen.
Die in dem Bericht von Helene Sperber genannte Bezeichnung "Bahnhof Wesermünde-Geestemünde" dürfte nicht korrekt sein; später verwendet sie in anderem Zusammenhang die (richtige) Bezeichnung Wesermünde-Bremerhaven. Im Archiv befindet sich ein Schreiben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 6. März 1925 an den Magistrat Bremerhaven. Darin werden die ab dem 1. April 1925 gültigen Stationsbezeichnungen aufgelistet.
Den Zusatz "Bremerhaven" hinter dem Namen "Wesermünde" wählte man wegen des Bekanntheitsgrades des Namens Bremerhaven als Passagierschiffshafen, obwohl der Hauptbahnhof nicht auf Bremerhavener Gebiet lag.
Bei der als Güterbahnhof bezeichneten Station "Geestemünde West", künftig

"Wesermünde West", handelt es sich um den 1914 geschlossenen 1. Personenbahnhof der Geestebahn an der Klußmannstraße, der heute nicht mehr vorhanden ist. Den alten Güterschuppen gibt es aber noch, er dient heute der BBU.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Hannover.

I 13 Ter. 16/14.

Hannover, den 6. März 1925.

E. 723.

Vom 1. April 1925 ab erhalten die Bahnhöfe von Wesermünde und das dortige Eisenbahn-Betriebsamt folgende neuen Bezeichnungen:

a) Personenbahnhöfe

Geestemünde-Bremerhaven künftig „ Wesermünde - Bremerhaven ",

Lehe künftig „ Wesermünde (Lehe) ",

Wulsdorf und Speckenbüttel wie bisher.

b) Güterbahnhöfe

Geestemünde-Bremerhaven (nur für Eilgut) künftig „ Wesermünde-Bremerhaven

Lehe " „ Wesermünde (Lehe) ",

Geestemünde West (nur für Frachtgut) künftig „ Wesermünde West ",

Geestemünde Fischereihafen künftig „ Wesermünde Fischereihaf

Wulsdorf wie bisher.

Vom gleichen Zeitpunkt ab werden die dem Personenverkehr dien Züge nach Lehe mit „Wesermünde-Bremerhaven" beschildert.
Das Eisenbahn-Betriebsamt Geestemünde erhält vom 1. April 1925 die Bezeichnung Eisenbahn-Betriebsamt Wesermünde.

Den Magistrat

Bremerhaven.

Ernst Beplate

1853 in unter drei Stunden von Lehe nach Bederkesa

Bis 1896, als die Bahnstrecke Geestemünde – Lehe – Bederkesa eröffnet wurde, bestand das einzige öffentliche Verkehrsmittel, das die Bederkesaer in den Flecken Lehe (heute ein Stadtteil von Bremerhaven) brachte, in der Postkutsche. Welche Probleme sich diesem Verkehrsmittel zeitweilig stellten, zeigen Akten im Staatsarchiv in Stade. Hier sei ein Beispiel vorgestellt.

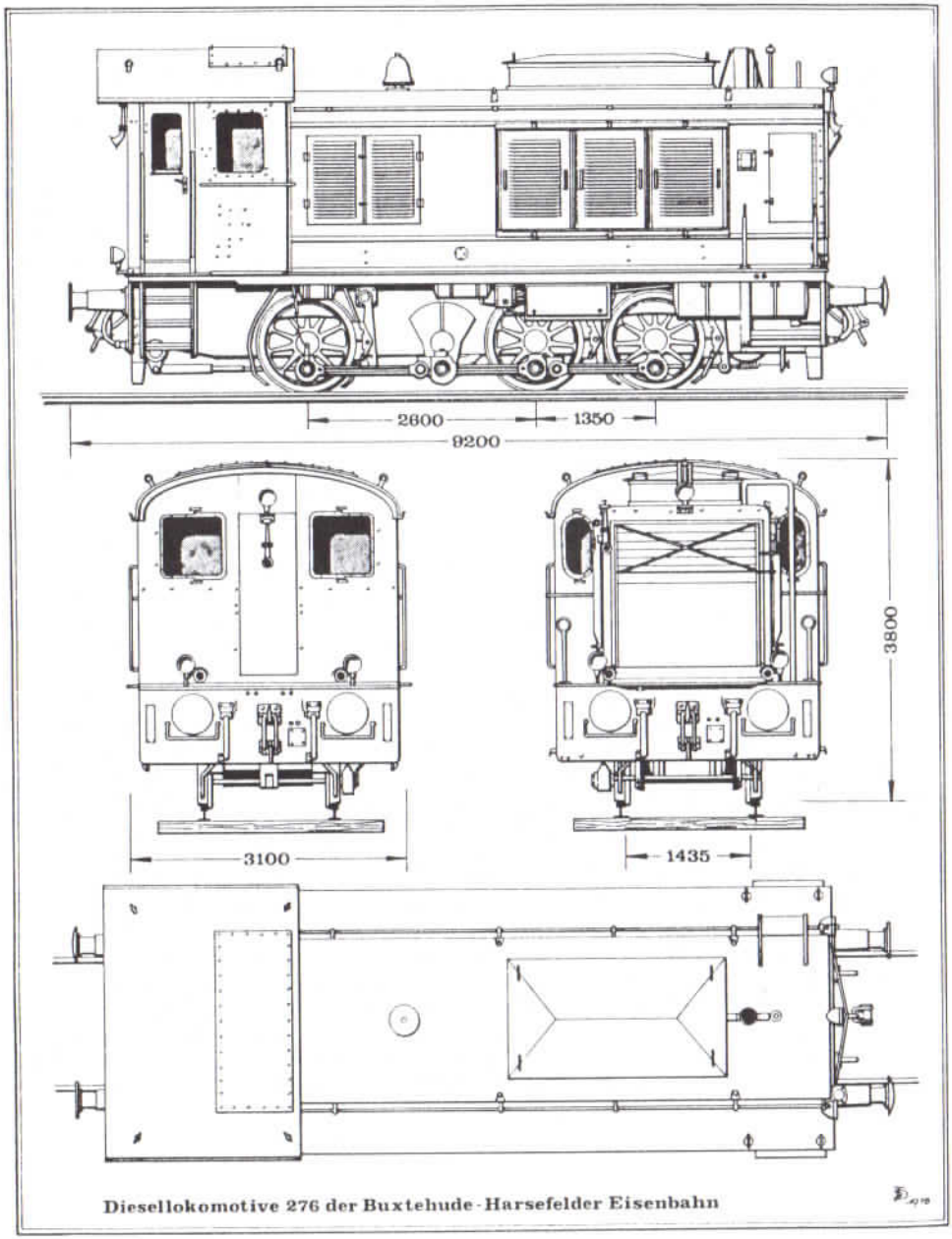
Am 1. Juli 1853 nahm der "Fahrpostcours zwischen Stade und Geestendorf – dieses Dorf ging später im heutigen Bremerhavener Stadtteil Geestemünde auf – über Bremervörde, Bederkesa und Lehe" seinen Betrieb auf. Dem "Relais-Inhaber zu Bederkesa" wurde aufgegeben, für seine 3 1/4 Meilen lange Strecke Bederkesa – Geestendorf eine "Beförderungsfrist" von drei Stunden einzuhalten; das aber nur solange, bis die Straße von Bederkesa nach Lehe "in ihrer ganzen Länge vollständig ausgebaut" war. Nach der Fertigstellung der Landstraße musste der Kutscher mit weniger Zeit auskommen.

Doch der Relais-Inhaber (Fuhrunternehmer) widersprach der Auflage. Er behauptete, in dieser Zeit sei die Fahrt nicht zu schaffen wegen des noch nicht ausgebauten Teilstücks der Landstraße im Bereich Knüppelholz. Dort gab sich die Verkehrsader noch als reiner Feldweg, der nicht nur sandig war, sondern teilweise von wucherndem Buschwerk derartig beengt wurde, dass eines der Pferde ausgespannt und hinten am Wagen angebunden werden musste, was viel Zeit erforderte.

Nach dieser Eingabe wurde die Behörde tätig. Unter Aufsicht des "Wegebau-Inspectors" Fenkhausen beseitigten die Drangstedter im Wege ihrer Handdienste das Buschwerk. Bei seiner folgenden Inspektionsreise nahm der Beamte die Postkutsche und legte die Strecke Lehe – Bederkesa in zwei Stunden und 45 Minuten zurück, und das bei einem zwölfminütigen Aufenthalt in Debstedt.

Bei der Fahrt stellte der Inspektor zudem fest, dass die Landstraße Bederkesa – Lehe zu drei Fünfteln ausgebaut war, d.h. es gab 2864 "Ruthen Steinbahn". Nur im Bereich Drangstedt – Debstedt klaffte noch eine Lücke in Pflaster; dort musste die Postkutsche mit dem uralten Feldweg auskommen. Bei Regenwetter immer ein zeitraubender Spaß. Die fertiggestellten Teile der Landstraße bestanden aus einem Planum, d.h. einem Erddamm, der einspurig gepflastert war; wahrscheinlich bestand die Pflasterung aus Feldsteinen. So bezeichnete man damals Granitsteine, die von den Feldern gesammelt wurden. Die Eiszeit hatte sie dort hinterlassen. Die zweite Spur der Landstraße gab sich als Sommerweg. Die Lücke zwischen Drangstedt und Debstedt sollte 1854 geschlossen werden, dann stellte die Landdrostei (Regierung) Stade die nötigen 600 Taler zur Verfügung.

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



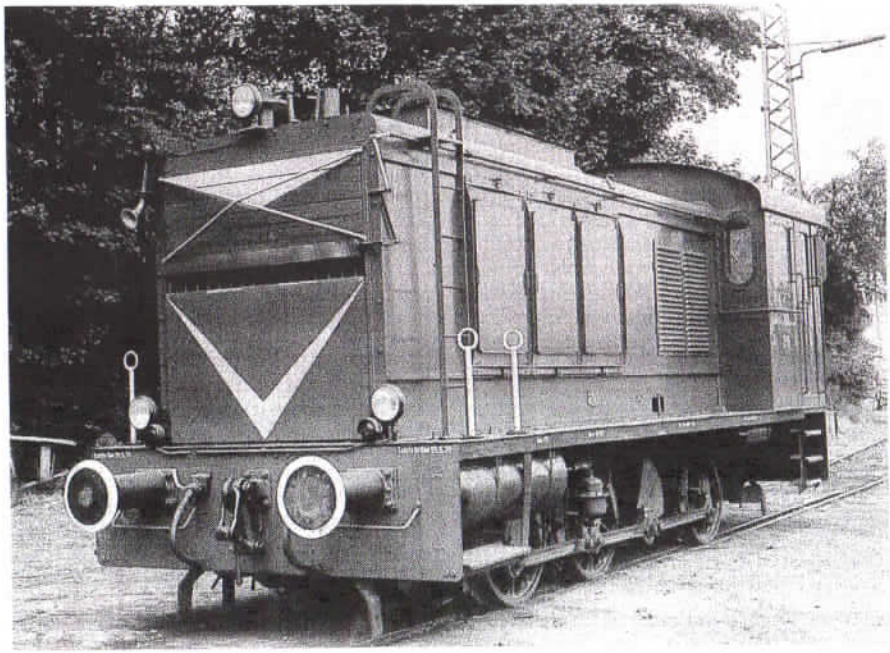
Diesellokomotive 276 der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn

Hans-Wolfgang Harden

Unsere 276

Noch steht sie unter einer Plane abgedeckt im Bahnhof Bederkesa und wartet auf bessere Zeiten, die V 36 mit der Betriebsnummer 276 der ehemaligen Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn. Da die Motorreparatur der V 36 134 vorgeht, muss die Buxtehuder Lok noch etwas warten.
Die schöne Zeichnung der Lok fertigte Dieter-Theodor Bohlmann 1978; Günter Kästner fotografierte im Juli 1970 in Buxtehude-Süd.
Die Maschine weist einige Besonderheiten auf, die von der Regelausführung abweichen. Zu nennen sind der kastenförmige Aufbau über dem Motorvorbau, die eigenartige Kühlerjalousie und das pneumatisch gesteuerte Wendegetriebe. An auffälligen Kleinigkeiten sind die Lampen aus dem Lkw-Bau, das nach vorn gerundete Horn (vorn rechts, hinten in der Mitte) und die eigenwillige Lackierung beachtenswert.
Die Maschine besitzt eine Führerstandseinrichtung, die es gestattet, die Lok sowohl von der rechten als auch von der linken Seite zu fahren.

Quelle: Dieter-Theodor Bohlmann, Günter Kästner, Die Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn, Gifhorn 1978



Zuverlässiger.
Leistungsstärker.
Näher.

Infos unter
www.swb-gruppe.de

swb