Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

sowie der BSW - Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

16. Jahrgang

März / Mai / Juli 2006

92 - 94



Zum Titelbild:
Acht Jahrzehnte als Betriebsgebäude bei der Eisenbahn, jetzt in Diensten einer Reederei. Was es mit dem alten Aumühler Stellwerk auf sich hat, lesen Sie im Beitrag von H.-W. Harden in diesem Heft.
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
- Günter Waßmann (Kassenführer) 0471 / 291956
- Rolf Lenk (Schriftführer) 04745 / 6389
- Uwe Kühne (Vertreter des Landkreises) 04721 / 662438 (Kreish.)
- N N (Vertreter der Stadt Langen)

Beirat: BSW-Gruppe "Das Stellwerk", Bremerhaven

Geschäftsstelle: Katrin Schneider, Dirk Wörmcke
Bahnhofstraße 18
27624 Bad Bederkesa
Tel.: 04745 / 7169
Fax.: 04745 / 931387
Internet: www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de
E-mail : info@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 Bederkesa, BLZ 292 657 47, 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

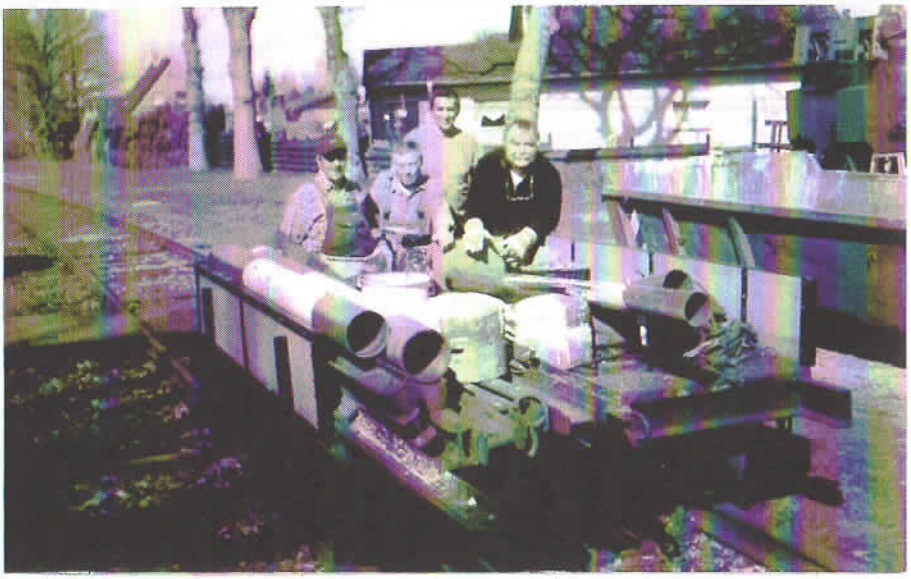
Bitte vormerken:
Sa, 7. Oktober und So, 8. Oktober
Bahnhofsfest und Tag der offenen Tür
im Bahnhof Bederkesa.

Aktuell

- Die Störungen, die an zwei Bahnübergängen aufgetreten waren, konnten inzwischen behoben werden. Am BÜ Wehdener Straße konnte die lose Spurrillenschiene mit Hilfe der zuständigen Straßenmeisterei und unserer Mitarbeiter befestigt werden sowie kleinere "Schönheitsfehler" korrigiert werden. Ausserdem mussten wir etwa 100 m Kabelverbindung zum Signalüberwacher ersetzen; hier waren vermutlich Kupferdiebe am Werk.
Unter dem BÜ Fickmühlener Straße wurde unter der Straße ein neues Kabel für die Blinklichtsignale verlegt, da das alte völlig abgängig war.

- Einige Tausender mußte der Verein hinblättern, um ein Sende- und Empfangsgerät für den digitalen Zugfunk zu beschaffen. Der Besitz und Betrieb eines solchen Gerätes ist inzwischen Zugangsvoraussetzung zum Befahren des DB-Netzes. Kauf und Abnahme haben mal eben 9.000,- Euro verschlungen.

- Leidiges Thema Motoreneinbau in unsere V 36. Verschiedene Schwierigkeiten bei der ausführenden Firma haben immer wieder zu einer Verzögerung der Abnahme geführt. Inzwischen erscheint es schon fraglich, ob die V 36 in dieser Saison überhaupt noch fahren wird. Dank der freundlichen Hilfe der EVB fahren wir mit V 100 aus Bremervörde.
In diesem Zusammenhang gehört ein tüchtiges Lob an unsere Lokmannschaften, die die Lok jeweils am Samstag vor einem Fahrtag in Bremervörde abholen und sie am Abend des Fahrtages wieder dorthin zurückbringen.



Kaum zu glauben, was sich auf dem Bahnhofsgelände im Laufe der Zeit so alles anfindet. Daher ist ein gelegentlicher Arbeitseinsatz nicht zu umgehen. Mit zwei alten Grenzzeichen und viel Schrott auf der Lore haben (v.l.n.r) Konrad Keim, Günter Meyer, Alexander Eckermann und H.-W. Harden kräftig geschoben.

Polster für die Museumsbahn

Kreissparkasse spendiert dem Verein künftig 5000 Euro im Jahr

Bad Bederkesa (ul). „Heute ist ein schöner Tag für den Museumseisenbahnverein" betonte Vorsitzender Wilfried Habenicht. Der Grund für seine gute Laune: Die Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln (KSK) und die Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa haben einen Sponsorenvertrag geschlossen.

5000 Euro fließen jährlich auf das Konto des Vereins. Das Projekt Museumsbahn habe eine überregionale Ausstrahlung und steigere die Attraktivität der Region, betonte KSK-Vorstand Dr. Götz Pätzold bei der Vertragsunterzeichnung. „Wir wollen mit unserer Förderung ein deutliches Signal setzen und dem Verein Planungssicherheit bieten für diese historisch-kulturell und touristisch wichtige Einrichtung", unterstrich Pätzold. Die Museumsbahn startet am 7. Mai in die neue Saison. Zwölf Fahrten sind für die rund 18 Kilometer lange Strecke geplant.



Besiegelten den Sponsoren-Vertrag (von links): KSK-Vorstand Dr. Götz Pätzold, Hans-Wolfgang Harden und Wilfried Habenicht vom Museumsverein und KSK-Sprecherin Anke Kopf im Beerster Bahnhof. Foto: ul

Viele Ideen im Kopf

Aber der Verein denkt schon weiter. Der nächste große finanzielle Kraftakt wird der Neubau einer Unterstell-, Reparatur- und Wartungshalle sein, stellte Habenicht heraus. Zudem stünden den rund 270 Vereinsmitgliedern eine ganze Reihe von Reparatur- und Streckenwartungsarbeiten bevor.

Unter anderem braucht die Lok (V36) einen neuen Motor. Die Original-Ausführung hatte bereits im Dezember 2004 ihren Geist aufgegeben. Die Saison 2005 musste daraufhin komplett mit einer geliehenen Lokomotive gefahren werden. Nach langer Suche haben die findigen Vereinsmitglieder nun einen gebrauchten Dieselmotor in Dänemark entdeckt.

„Das rund 400 PS starke, bei den Motorenwerken Mannheim gebaute Aggregat trieb ursprünglich einen Fischkutter an", berichtet Vorstandsmitglied Hans-Wolfgang Harden. Nachdem das gute Stück nun vollständig zerlegt und aufgearbeitet worden sei, stünde der Museumsbahn nun wieder ein fast neuer Motor zur Verfügung. Nur der Einbau müsse noch bewerkstelligt werden.

Künftige Arbeit in eigenen Hallen ! Nach 16 Jahren wechselvoller und arbeitsreicher Vereinstätigkeit mit vielen kleinen und größeren Investitionen in Bahnhof, Strecke, Fahrzeuge und museale Ausstellungsgegenstände ist der Vorstand seit längerer Zeit schon dabei, noch einmal eine ganz große finanzielle und planerische Anstrengung zu bewältigen: den **Neubau einer Unterstell-, Reparatur- und Wartungshalle** in dem an unser Gleis angrenzenden Gewerbegebiet von Bad Bederkesa mit einem Investitionsvolumen von **1,2 Millionen Euro!**
Wie schon mehrfach berichtet, muss der Verein leider aus dem historisch nicht uninteressanten Lokschuppen in Bremerhaven-Lehe (wegen angeblicher Baufälligkeit!) ausziehen.
Der Vorstand hat rechtzeitig vorgebeugt und schon vor gut 2 Jahren mit einer Ersatzplanung begonnen.
Die bewährte Verbindung des Vorsitzenden zum Landtagsabgeordneten David Mc Allister und damit zum Wirtschaftsminister Walter Hirche brachte die notwendige und unverzichtbare Unterstützung aus EU-Mitteln (50 %). Auch der Landkreis Cuxhaven und die Seestadt Bremerhaven beteiligen sich trotz schwieriger Finanzlagen mit kräftigen Zuschüssen (120.000,- bzw 30.000,-) Den dennoch verbleibenden, nicht unerheblichen Rest von fast 40 % muss unser Verein durch Eigenleistungen, Eigenmittel und Spenden aufbringen!
Mit dem **Start dieses großen Bauvorhabens**, der Erstellung des über 4000 m² großen Sandplanuns (mit Aufschütthöhen bis zu 1,5 m) hat der Verein inzwischen erneut bewiesen, dass er es versteht, große Aufgaben anzupacken und durchzuführen.
Immerhin wurden in sehr kurzer Zeit auf dem zuvor von Bewuchs befreiten Baugelände des ehemaligen Cordts-Grundstücks über 8000 m³ Sand mit weit über 500 Lkw- und Kipperfahrten eingebaut. Für diesen Einbau wurden 3 Unimog-, 104 Raupen-, 63 Bagger-, 19 Walzen-, 54 Schlepper- und 11 Räderstunden benötigt.



Hervorragend gelungen ist dieses Mammutwerk nur dank der fachmännischen Einbauleitung des Juniorchefs Christian Meyer (Firma Erich Meyer, Flögeln), eines reibungslosen Sandtransports der Firma Wolfgang Grube und einer großzügigen Spendenhilfe beider Firmen, für die wir herzlich danken!
Auch alle unsere Nachbarn im Hüllenweg und Gewerbegebiet haben uns bei der Bewältigung des notwendigen Plangenehmigungsverfahrens unterstützt. Ihnen und auch unserem unmittelbaren Nachbarn Jochen Crome (für die Erdwallaufschüttung auf seinem Betriebsgrundstück) ein herzliches Dankeschön!
Ebenso unverzichtbar ist die laufende Beratung und unterstützende Arbeit von Gabi Kasten und Uwe Kühne vom zuständigen Amt in der Landkreisverwaltung, denn offizieller Bauherr ist ja der Landkreis Cuxhaven.
Genauso dankbar haben wir das zur rechten Zeit von der Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln bewilligte Sponsoring von jährlich 5.000,- empfunden, das uns hinsichtlich des Eigenmittel-Einsatzes doch eine gewisse Sicherheit bringt und speziell unseren Kassenwart Günter Waßmann ruhiger schlafen lässt.
Insgesamt ist dieses große Vorhaben ein Gemeinschaftswerk, das nur so zum Erfolg geführt werden kann - aber wir stehen erst am Anfang.
Zur Zeit werden vom Ing.-Büro Gewinner in Oldenburg die Unterlagen für die Ausschreibung der einzelnen Hochbaugewerke vorbereitet, die dann vom Landkreis durchgeführt wird.
Den Gleisbau hat sich der Verein als seine Eigenleistung vorbehalten. Konrad Keim ist dabei sicher einer, der hier in bewährter Art und in Verbindung mit einer Fachfirma und unseren "Jungs der Arbeitsamtstruppe" wieder seine Fähigkeiten unter Beweis stellen wird.
Drücken wir nun bitte alle die Daumen für einen weiterhin positiven Verlauf der großen Arbeiten, die noch vor uns stehen.
Ich werde weiter über den Fortgang berichten und bin zusammen mit dem Vorstand ihr optimistischer Vorsitzender Wilfried Habenicht!

Spende für die Museumsbahn

Auf folgende Konten der Museumsbahn Bremerhaven Bederkesa e.V. können Sie Ihre Spende einzahlen:

KSK Wesermünde Hadeln, BLZ 292 501 50
Konto Nr. 110 006 666 und 110 007 336

Volksbank Bad Bederkesa, BLZ 292 657 47
Konto Nr. 114 17 000


Af

Links:
Stellwerk "Af" von der Straßenbrücke des Aumühler Bahnhofs aus gesehen. Links vom Gebäude das Streckengleis Richtung Berlin, rechts davon das Gleis Richtung Hamburg. Das Foto entstand in den 70er Jahren.

Hans-Wolfgang Harden

Aumühle Fahrdienstleiter – oder: Wie ein Stellwerk auf seine alten Tage noch vornehm wurde

Während des letzten Krieges und einige Zeit danach lebte meine Familie im geräumigen großelterlichen Haus im idyllischen Aumühle vor den Toren Hamburgs. Ich war damals ein kleiner Wicht. Ging meine Mutter mit mir spazieren, versuchte ich sie auf den Weg zum wenige hundert Meter entfernten Bahnhof zu lotsen. Für die Eisenbahn hatte ich schon damals eine große Begeisterung, und die frühe Erinnerung an den Bahnhof Aumühle an der "Renn-Strecke" Berlin-Hamburg ist mir bis heute lebendig geblieben.
Von der Straßenbrücke mit dem markanten Empfangsgebäude darauf hatte man einen großartigen Blick auf die beiden Bahnsteige und die Gleisanlagen. Kam ein Zug, machte es einen Heidenspaß, sich schnell über das betreffende Gleis zu stellen und von den weißen Dampfwolken der Lokomotive eingehüllt zu werden. Schon damals fiel mir ein kleines Fachwerkgebäude auf dem Bahnsteig 1 auf, aber ich wusste natürlich nicht, was ein Stellwerk war. Das kam erst später. Da stellte ich mir vor, was dieses kleine Häuschen früher einmal alles gesehen hatte: den Kruckenberg´schen Schienenzeppelin, die FD-Züge von und nach Berlin mit den Stromliniendampfloks der Baureihe 05 oder den "Fliegenden Hamburger" – sie alle waren am Stellwerk "Ah", wie es damals hieß, vorbeigerauscht.



Stellwerk "Af" vom Bahnsteig 2 aus gesehen.

Das Gebäude hatte es mir angetan , ich fand es einfach hübsch. Und geheimnisvoll. Es klingelte darin; und wenn der Fahrdienstleiter an einem warmen Sommertag ein Fenster öffnete, konnte man das Kurbeln am Blockwerk und die Stellgeräusche auf der Hebelbank vernehmen. Ich habe mich aber nie getraut, das Innere in Augenschein nehmen zu wollen - Unbefugte hatten da ja auch nichts zu suchen.
Seit 1968 hieß das 1911 erbaute Dienstgebäude "Af" (Aumühle Fahrdienstleiter) und war weiterhin in Betrieb. Dann, in den 90er Jahren, kam das Aus. Weitreichende Umbauten im Zuge der Elektrifizierung machten das Haus überflüssig, und es konnte an seinem alten Platz auch nicht stehenbleiben. Aber der Denkmalschutz hatte seine Hand darauf; es wurde daher nicht einfach umgerissen, sondern sorgfältig abgebaut. Und ist dann wieder auferstanden - im Elbe-Weser-Dreieck!(Wie auch ein anderes Bahngebäude aus Aumühle, doch davon später.)
In den "Hamburger Nahverkehrs-Nachrichten" (HN) des VVM erschien in der März-Ausgabe 2006 eine Notiz von Harald Elsner mit vier Fotos, die das ehemalige Stellwerk "Af" in Grünendeich (zwischen Stade und Jork) zeigen. Da bin ich gleich hingefahren und habe lange suchen müssen, ehe ich beim "Schifffahrtskontor Altes Land" (SAL) folgende Auskunft erhielt:
Der Denkmalschutz hat seinerzeit ein Bewerbungsverfahren durchgeführt; das SAL bekam den Zuschlag und hat das Gebäude in einem Gewerbepark auf dem Elbdeich wiedererrichtet. Es dient - gediegen möbliert - als Besprechungs- und Konferenzraum; der herrliche Elbblick dürfte potentielle Kunden gleich richtig einstimmen.
Etwas verändert hat es sich schon, das ehemalige Stellwerksgebäude. Das Dach über der Eingangstür ist verändert worden, auch der Windfang, und das kleine



30 Jahre später. Das ehemalige Stellwerksgebäude dient dem "Schifffahrtskontor Altes Land" als Konferenzraum mit Elbblick in Grünendeich.

Haus steht jetzt niedriger und sieht behäbiger aus, weil das ursprüngliche Kellergeschoss fehlt. Man kann aber nicht von Verschlimmbesserung sprechen. Nein, für den jetzigen Zweck ist "Af" bestens geeignet, passt in die Gegend und sieht für sein Alter von 95 Jahren hervorragend aus. Sehr vornehm, äußerst gepflegt!
Aber das alte Eisenbahnflair ist dahin....

Alle Fotos: H.-W. Harden

In diesem Jahr werden die noch vorhandenen Gleisanlagen des ehemaligen Fischereihafen-Bahnhofs in Bremerhaven entfernt. Ein kleiner Rest , so für unsere Museumsbahn, wird bleiben, aber von dem einst größten Fischversand-Bahnhof Deutschlands wird man dann kaum etwas wiederfinden.
Vor vierzig Jahren war das noch anders. Da rollten bis zu 70% der leicht verderblichen Ware Fisch auf der Schiene ab Bremerhaven durch die ganze Bundesrepublik.
In unserem Archiv befindet sich in einer Kopie ein Beitrag von Ernst H. Kockelkorn, seit 1962 Güterzugfahrplandezernent der Bundesbahndirektion Hannover, der sich mit der Entwicklung der Fisch-Verkehre beschäftigt. Leider ist die Quelle des Beitrags unbekannt; er dürfte Ende der 60er Jahre erschienen sein.
Aus heutiger Sicht ein Nachruf auf einen einst "brummenden" Teil des Eisenbahnbetriebs in Bremerhaven.
Das Foto- und Kartenmaterial stammt aus der Sammlung H.-W. Harden.

Ernst H. Kockelkorn

Schnellere und bessere Seefischbeförderung auf der Schiene - dargestellt am Beispiel Bremerhavens

Der Aufstieg der Seefischerei ist eng mit der Entwicklung des schnellen Güterverkehrs auf der Schiene verbunden. Bereits vor dem ersten Weltkrieg schufen die guten Beförderungsleistungen der Eisenbahnen die Voraussetzung für die Ausdehnung des Marktes für Seefische in das Binnenland. Heute ist die Deutsche Bundesbahn bemüht, sich mit ständig verbesserten Leistungen einen wichtigen Kunden bei gestiegenen Ansprüchen von Versender und Verbraucher zu erhalten. Wieweit ihr dies gelungen ist, mögen die nachstehenden Zahlen der in Bremerhaven-Fischereihafen, dem größten deutschen Umschlagplatz für Seefische, aufgelieferten Fischsendungen zeigen.

Ab Bahnhof Bremerhaven-Fischereihafen beförderte Fischsendungen

Im Jahr	Fische*)	Stückgut		Wagenladungen		
	Tonnen	Sendung. Stück	Gewicht Tonnen	Zahl der Wagen	Gewicht Tonnen	Tonnen je Wagen
1950	178 530	300 143	34 236	16 474	66 935	4,0
1955	227 792	224 856	23 332	14 789	78 074	5,2
1960	190 702	250 028	26 834	15 799	100 635	6,3
1965	143 467	234 156	23 910	12 785	95 561	7,4

*) Fischanlandungen", soweit sie für den menschlichen Konsum bestimmt sind. (Ohne Importe über die grüne Grenze.)

Im wesentlichen ist die auf 7,4 t gestiegene Ausnutzung der Seefisch-kühlwagen dem ständig steigenden Anteil des Versandes von verarbeiteten und von tiefgefrorenen Fischen zu danken. Beim Stückgut liegt das Gewicht der Einzelsendung nahezu unverändert bei der rd. 100-kg-Sendung. Werden die mit der Bundesbahn abgefahrenen Mengen in Beziehung gesetzt zu den angelandeten Mengen unter Berücksichtigung der notwendigen Abzüge für Verarbeitungsverluste und für beigegebenes Eis und unter Umrechnung der als Stückgut abgefahrenen Gewichte in Güterwagen mit einer durchschnittlichen Auslastung von 3,6 t, so läßt sich für die Abfuhr ab Bremerhaven-Fischereihafen sagen, daß die DB etwa gleichbleibend einen Anteil von 65 bis 70 % der abgefahrenen Mengen gehalten hat. Dieses auf den ersten Blick günstig erscheinende Ergebnis hat neben den vielseitigen Bemühungen der DB um eine schnelle und gute Bedienung des empfindlichen Fischverkehrs ebenso seine Begründung darin, daß Fische zu einem außergewöhnlich günstigen Ausnahmetarif gefahren werden (15 B 1).

Die Beförderung von Seefischen ist für die Bundesbahn ein teurer Verkehr. Nicht nur, daß dieser Verkehr besondere Ansprüche in bezug auf die Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Beförderung stellt, auch die Notwendigkeit, einen Kühlwagenpark bereitzuhalten, der ausschließlich für diesen Verkehr bestimmt ist und daher nach jeder Beladung wieder leer zum Heimatbahnhof zurücklaufen muß, um hier sorgfältig gereinigt zu werden, macht diesen Verkehr schwierig und teuer. Die Gewohnheiten des Fischverbrauchs bringen es weiter mit sich, daß dieser Verkehr im Laufe jeder Woche und im Laufe der Jahreszeiten stark schwankt. Die Monate mit „r" zeigen ein erhebliches Mehr in der Abfuhr gegenüber den Monaten von Mai bis Juli. Der Montag und Dienstag jeder Woche bringen einen erheblich höheren Versand als die anderen Wochentage. Die jährliche Spitze des Ver-

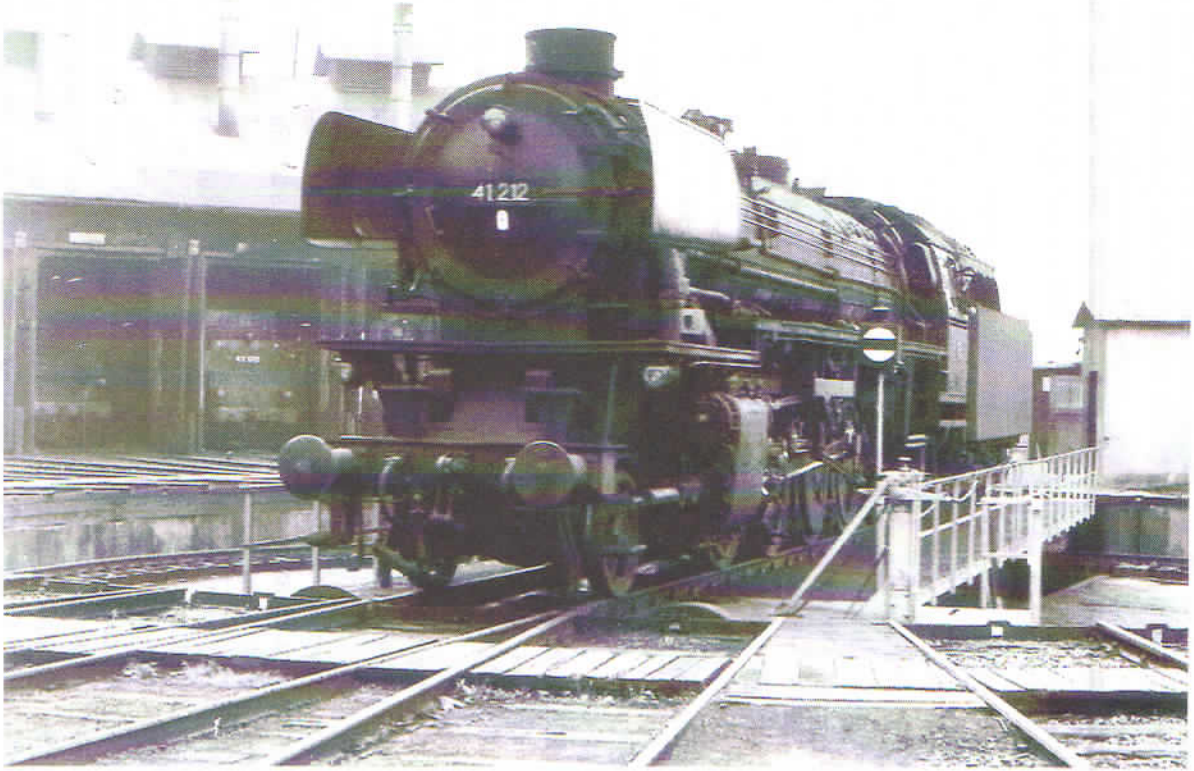
kehrs liegt immer in den ersten Tagen der Karwoche und um die Novembermitte, wo besondere Betriebsleistungen notwendig werden. Die Bewältigung eines so stark schwankenden Verkehrs höchst empfindlicher Güter erfordert naturgemäß schon bei den baulichen Anlagen einen höheren Aufwand, als es ein gleichmäßigerer Verkehrsfluß nötig machen würde.

Trotz der mit diesen wenigen Worten skizzierten Schwierigkeiten einer gleichzeitig die Kunden befriedigenden und für die Bundesbahn auch wirtschaftlich gestalteten Seefischbeförderung ist die DB immer bemüht gewesen, diesen Verkehr in jeder Weise bei den baulichen Anlagen, bei den Fahrzeugen und Verpackungsmitteln, beim Aufbau eines besonderen Güterzugnetzes für die Fischbeförderung und auch bei den Tarifen zu entwickeln und modern zu gestalten.

Zum Beispiel wurde vor wenigen Jahren im Bahnhof Bremerhaven-Fischereihafen die erste automatische Gleiswaage der DB in Betrieb genommen, die es gestattet, ablaufende Güterwagen in nur elf Sekunden zu wiegen gegenüber dem bisherigen Zeitaufwand von fünf Minuten je Wagen bei der Verwiegung im Stand auf herkömmlichen Gleiswaagen. Das auf der neuen Gleiswaage ermittelte Gewicht wird über Ferndrucker unmittelbar in die zwei Kilometer entfernte Güterabfertigung übertragen. Diese Waage liefert heute genaue Unterlagen für die Abfertigung, die bei der gebotenen Eile früher in großem Umfang auf Schätzungen angewiesen war. Mit dieser Anlage hat die Deutsche Bundesbahn noch einen weiteren, in technisches Neuland führenden Versuch verbunden. Sie rüstet ihre in Bremerhaven-Fischereihafen beimateten Kühlwagen mit Anlagen aus, die das automatische Lesen der Wagennummern über die Modulierung eines ortsfesten, hochfrequenten elektrischen Feldes durch am Güterwagen befestigte Schwingkreise ermöglichen (S. 178).

An der Entwicklung und Bewirtschaftung der Kühlwagen und Behälter für den Seefischverkehr sind neben der DB, die den größten Teil stellt, auch die „Interfrigo" als internationale und die „Transthermos" als deutsche Gesellschaft beteiligt. Dabei können die technischen Fragen der Isolierung und Kühlleistung bei der Kühlwagenkonstruktion als befriedigend gelöst betrachtet werden, während die wirtschaftliche Pflege und Erhaltung dieser wertvollen Wagen noch Aufgaben stellen.

Hier soll nur kurz auf einige Neuerungen für den Stückgutverkehr hingewiesen werden. Es sind dies die Verwendung von Kunststoffplanen zur Abdichtung der Holzböden von Paletten oder sogar zur


41212

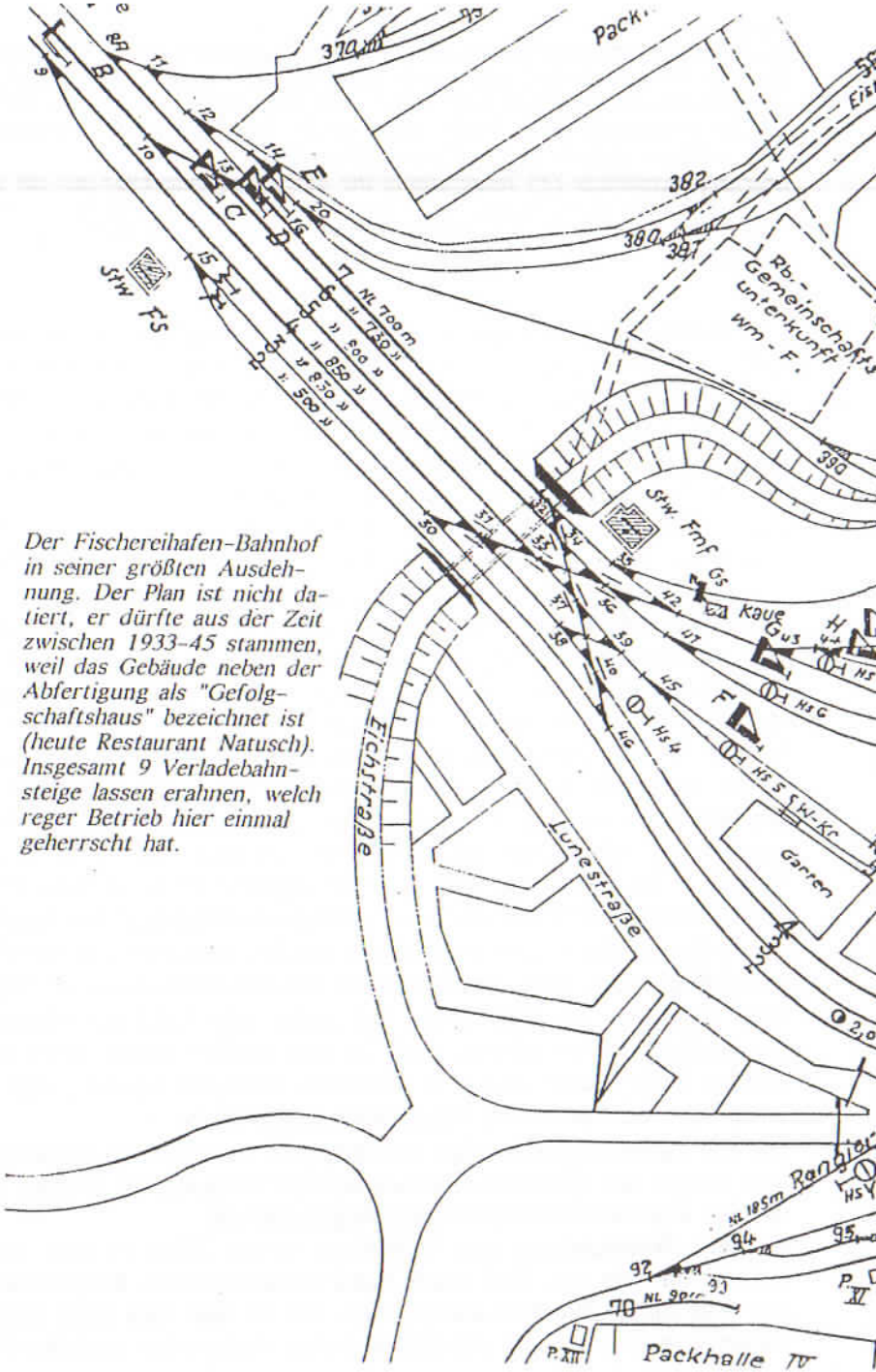
Links:
Als Güterzug-Schnellfahr-Lokomotive war sie konzipiert und in Gebrauch, die Baureihe 41, und deshalb ist es nicht verwunderlich, dass das Bahnbetriebswerk Bremerhaven-Geestemünde auch immer über eine Anzahl dieser Loks verfügte, um die verderbliche Ware Fisch schnell zu den Kunden bringen zu können. Die 41er gehörten deshalb zum täglichen Bild im Fischereihafen.
Eberhard Schweitzer (†) fotografierte die 41 212 im Juni 1964 auf der Drehscheibe des Bw Geestemünde. Im Schuppen lassen sich noch drei weitere 41er ausmachen, darunter 41 173. Heute erinnert an dieser Stelle nichts mehr an die Eisenbahn...

allseitigen Bedeckung der in Gitterboxpaletten verladenen Ware. Auf diese einfache Weise lassen sich frische Fische auf Paletten verladen, ohne Geruch an andere Waren oder die Palette abzugeben oder anzunehmen (S. 182). Weiter sind die Versuche wieder aufgenommen worden, Ada-Kleinbehälter durch eine innere Isolierung für den Transport tiefgekühlter Ware herzurichten.

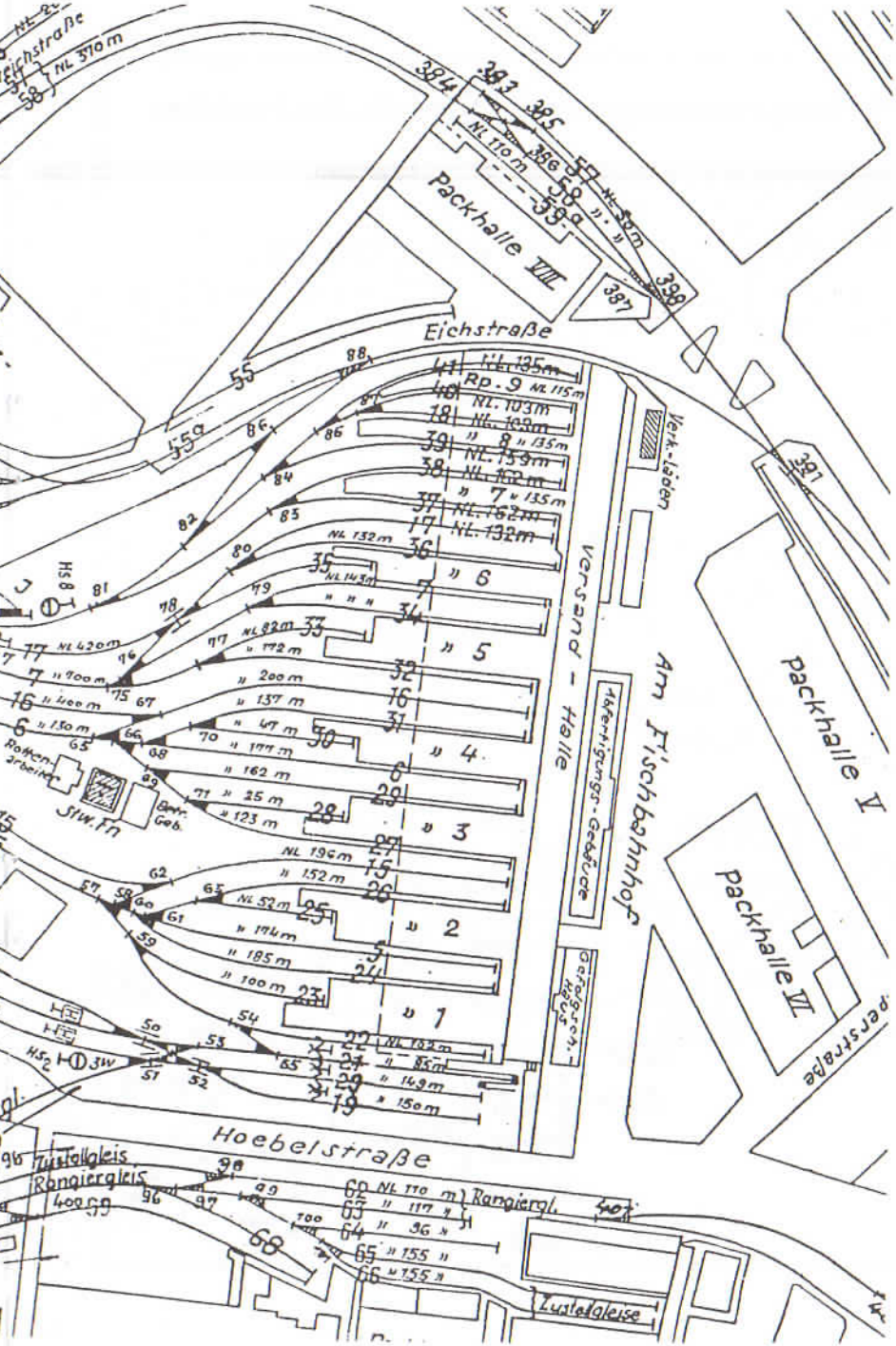
Für die eilige Beförderung der Fischsendungen hat die Eisenbahn schon vor Jahrzehnten ein besonderes Netz schnellfahrender Güterzüge aufgebaut. Das heutige Netz der für die Fischbeförderung in Frage kommenden regelmäßig fahrenden Züge ist auf S. 184 mit den wichtigsten Zeitangaben über die Abfahrt der Züge auf den Zugbildungsbahnhöfen und ihre Ankunft auf den großen Bahnhöfen der Bundesrepublik dargestellt. Die Schnellgüterzüge (Sg) haben eine Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h, die Eilgüterzüge (Eg) von 80 km/h. Unter Einrechnung der Unterwegsaufenthalte ergeben sich Reisegeschwindigkeiten der einzelnen Züge von 40 bis zu 62 km/h. Damit werden die wichtigsten Bahnhöfe bis zur Mainlinie noch bis zur Stunde 7 des Tages nach der Auflieferung erreicht, so daß die Fische am Vormittag beim Händler und mittags im Kochtopf der Hausfrau sein können. Alle anderen Bahnhöfe werden spätestens in den Frühstunden des folgenden Tages erreicht. Da das Aufkommen an Fischen nicht ausreicht, um diese Züge das ganze Jahr hindurch fahrwürdig zu machen, ist es günstig, daß in den großen Häfen noch soviel andere eilige Güter, wie z. B. Bananen, verladen werden, daß eine befriedigende Auslastung dieser Züge gesichert ist.

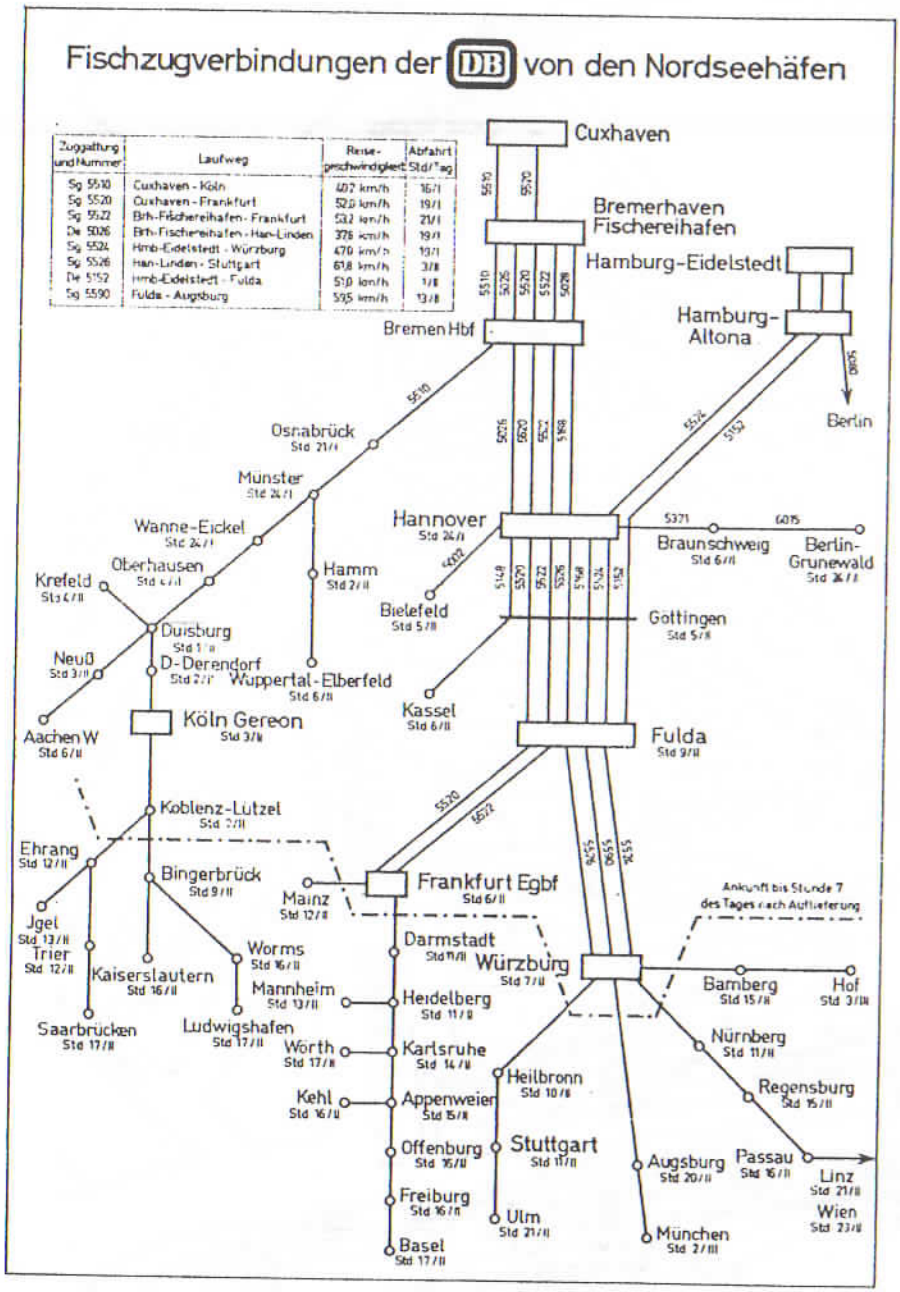
Die bei Spitzenverkehr etwa notwendigen zusätzlichen Bedarfszüge sind wegen der besseren Übersichtlichkeit fortgelassen. Solche Züge werden bei Bedarf jederzeit kurzfristig eingelegt.

An der Verbesserung des Fahrplans dieser Züge in den letzten Jahren hat die von Süd nach Nord fortschreitende Elektrifizierung der wichtigsten Bundesbahnstrecken, die im Mai 1966 auch Bremerhaven erreicht hat, den wichtigsten Anteil. Neben den erzielten Fahr-



Der Fischereihafen-Bahnhof in seiner größten Ausdehnung. Der Plan ist nicht datiert, er dürfte aus der Zeit zwischen 1933–45 stammen, weil das Gebäude neben der Abfertigung als "Gefolgschaftshaus" bezeichnet ist (heute Restaurant Natusch). Insgesamt 9 Verladebahnsteige lassen erahnen, welch reger Betrieb hier einmal geherrscht hat.


Eichstraße
Packhalle VIII
Packhalle V
Packhalle VI
Am Fischbahnhof
Versand - Halle
Verk.-Läden
Abfertigungs-Gebäude
Gefolgsch.-Haus
Hoebelstraße
Zustellgleis
Rangiergleis
Rangiergl.
Zustellgleise
Rotten-arbeiter
Stw. Fn
Betr. Geb.
Rp. 9
NL 110 m
NL 135 m
NL 115 m
NL 103 m
NL 159 m
NL 162 m
NL 132 m
NL 143 m
NL 82 m
NL 420 m
NL 196 m
NL 52 m
NL 102 m
NL 110 m
NL 117 m
NL 96 m
NL 155 m
NL 155 m


Fischzugverbindungen der DB von den Nordseehäfen
Zuggattung und Nummer
Laufweg
Reise-geschwindigkeit
Abfahrt Std/Tag
Sg 5510 Cuxhaven - Köln 407 km/h 16/1
Sg 5520 Cuxhaven - Frankfurt 528 km/h 19/1
Sg 5522 Bth-Fischereihafen - Frankfurt 532 km/h 21/1
Dk 5026 Bth-Fischereihafen - Han-Linden 376 km/h 19/1
Sg 5524 Hmb-Eidelstedt - Würzburg 470 km/h 19/1
Sg 5526 Han-Linden - Stuttgart 618 km/h 3/8
Dk 5152 Hmb-Eidelstedt - Fulda 519 km/h 1/8
Sg 5590 Fulda - Augsburg 595 km/h 13/8
Cuxhaven
Bremerhaven Fischereihafen
Hamburg-Eidelstedt
Hamburg-Altona
Bremen Hbf
Berlin
Osnabrück Std 21/1
Münster Std 2/1
Wanne-Eickel Std 2/1
Oberhausen Std 4/1
Krefeld Std 4/II
Duisburg Std 1/II
Neuß Std 3/II
D-Derendorf Std 2/I
Hamm Std 2/II
Wuppertal-Elberfeld Std 6/II
Aachen W Std 6/II
Köln Gereon Std 3/II
Hannover Std 2/1
Bielefeld Std 5/II
Kassel Std 6/II
Braunschweig Std 6/II
Berlin-Grunewald Std 2/1
Göttingen Std 5/II
Fulda Std 9/II
Koblenz-Lützel Std 2/II
Ehrang Std 12/II
Bingerbrück Std 9/II
Mainz Std 12/II
Frankfurt Egbf Std 6/II
Ankunft bis Stunde 7 des Tages nach Aufliefer.
Jgel Std 13/II
Trier Std 12/II
Kaiserslautern Std 16/II
Worms Std 16/II
Saarbrücken Std 17/II
Ludwigshafen Std 17/II
Mannheim Std 13/II
Darmstadt Std 11/II
Heidelberg Std 11/II
Würzburg Std 7/II
Bamberg Std 15/II
Hof Std 3/III
Nürnberg Std 11/II
Regensburg Std 15/II
Worth Std 17/II
Karlsruhe Std 14/II
Heilbronn Std 10/II
Kehl Std 16/II
Appenweier Std 15/II
Offenburg Std 16/II
Stuttgart Std 11/II
Augsburg Std 20/II
Passau Std 16/II
Linz Std 21/II
Wien Std 23/II
Freiburg Std 16/II
Ulm Std 21/II
München Std 2/III
Basel Std 17/II

zeitgewinnen wirkt sich die größere Zuverlässigkeit des elektrischen Betriebs sehr günstig auf die Güte der Beförderung aus.

Eine besondere Schwierigkeit für die Eisenbahn ist die Verteilung kleiner Mengen für viele Empfänger. Auch hier bemüht sie sich um ein befriedigendes Beförderungsangebot an die Fischwirtschaft. Für die Vielzahl von Stückgutsendungen mit Fischen werden z. B. ab Bremerhaven regelmäßig acht Umladewagen nach großen Stückgutumladestellen im Binnenland und 14 Kurswagen zur Bedienung von Strecken abgefertigt. Dazu kommen noch 18 bei Bedarf zu fahrende Kurs- und Umladewagen. Alle Wagen verkehren nach besonderen Beförderungsplänen mit im voraus festgelegten Zügen, z. B. der Kurswagen 1000 ab Bremerhaven-Fischereihafen an fünf Wochentagen zur Bedienung der Strecke von Düsseldorf-Hbf. bis Aachen-West. Der Wagen läuft ab Bremerhaven-Wulsdorf im Sg 5510 bis Osnabrück und wird in Düsseldorf in den Personenzug 2304 eingestellt, der über Neuß und Mönchengladbach unter Begleitung durch einen besonderen Fahrladeschaffner Aachen um 7.17 Uhr am nächsten Morgen erreicht. Als Beispiel für einige Umladewagen seien nur die Ziele Stuttgart, Frankfurt und Freiburg genannt.

Eingangs wurde bereits auf die besondere Tarifsituation hingewiesen. Der Ausnahmetarif 15 B 1, der seit 1921 besteht, als es galt, in den schwierigen Jahren nach dem ersten Weltkrieg sowohl die Ernährungslage zu verbessern wie gleichzeitig der Fischwirtschaft den Wiederaufstieg zu erleichtern, wurde seit dem Jahr 1958 nicht mehr geändert. Er bietet heute im großen Durchschnitt eine Ermäßigung von einem vollen Drittel gegenüber den Regeltarifen für Stückgut und Wagenladungen. Bei der besonderen Fürsorge und den gesteigerten Aufwendungen, die dieser Verkehr verlangt, ist dieser Ausnahmetarif, der die Selbstkosten der Bundesbahn nicht deckt, in Anbetracht der Gesamtlage der DB heute in dieser Form nicht mehr länger haltbar.

Trotz dieses unvermeidlichen Schrittes werden Seefischerei und Bundesbahn auch weiterhin vertrauensvoll und eng zusammenarbeiten, damit im Interesse von Wirtschaft und Verbrauchern das erreichte Ziel gesichert bleibt, unter das die DB ihre Werbung für Seefische stellt:

„FISCHE FRISCH AUF DEN TISCH"

Ingrid und Dietrich Rogner

Unsere Vereinsfahrt nach Usedom im Mai 2006

Diesmal schon früher im Jahr, nämlich am 24. Mai 2006, starteten wieder 15 Vereinsmitglieder in der Wurster Straße in Bremerhaven mit einem Sielemann - Bus und dem bewährten Fahrer Herrn Lindhorst zu einer 5-tägigen Fahrt nach Heringsdorf auf Usedom. Nachdem wir am Hauptbahnhof und in HH - Neugraben noch weitere Mitfahrer aufgenommen hatten, ging es auf die Autobahn Richtung Lübeck. Am Rastplatz "Buddikate" wurden wir aus der "Busküche" mit Würstchen und Kaffee versorgt. Bei windigem aber sonnigem Wetter sorgte das auch weiterhin für gute Stimmung. Südlich Lübeck zweigte der Bus dann Richtung Rostock ab.
Um 18.30 Uhr kamen wir dann im Hotel am Gothensee auf Usedom an.

Inzwischen waren auch die letzten Mitglieder der Reisegruppe eingetroffen - Familie Strohschein aus Schwerin - so dass wir jetzt 21 Personen waren. Während viele nach dem Essen noch gemütlich beisammen saßen, stürmte und regnete es draußen tüchtig.

Am nächsten Tag war das Wetter zwar immer noch sehr windig und bewölkt, aber teilweise schien auch die Sonne. Nach ausgiebiger Nachtruhe war um 8.00 Uhr Frühstücksbeginn angesetzt,
Anschließend fuhren wir mit dem Bus zum ehemaligen "Raketen - Versuchsgelände" von Peenemünde. Um 10.30 Uhr bekamen wir hier eine zweistündige Führung über den heute zugänglichen Teil und das Museum von Peenemünde. Es war eine sehr interessante und engagierte Führung des Museumsmitarbeiters über die Arbeit des Kohlekraftwerks, die



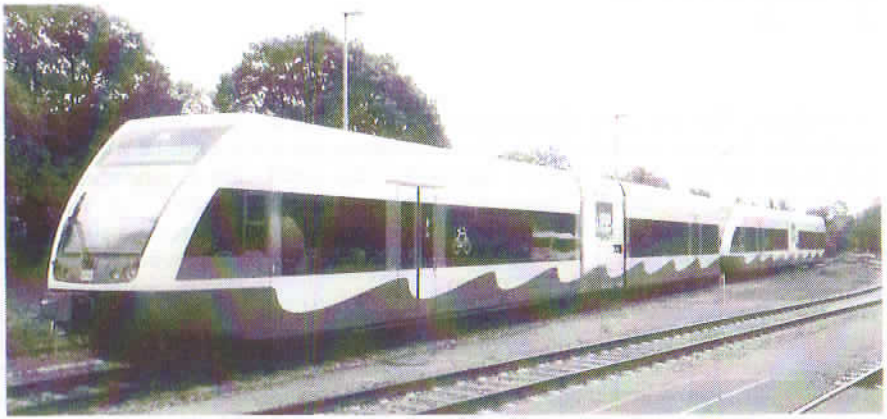
Das große Kraftwerk in Peenemünde war das Energie-Zentrum der Raketen-Versuchsanstalt und beherbergt heute das sehenswerte, beeindruckende Museum
Foto: Ingrid Rogner



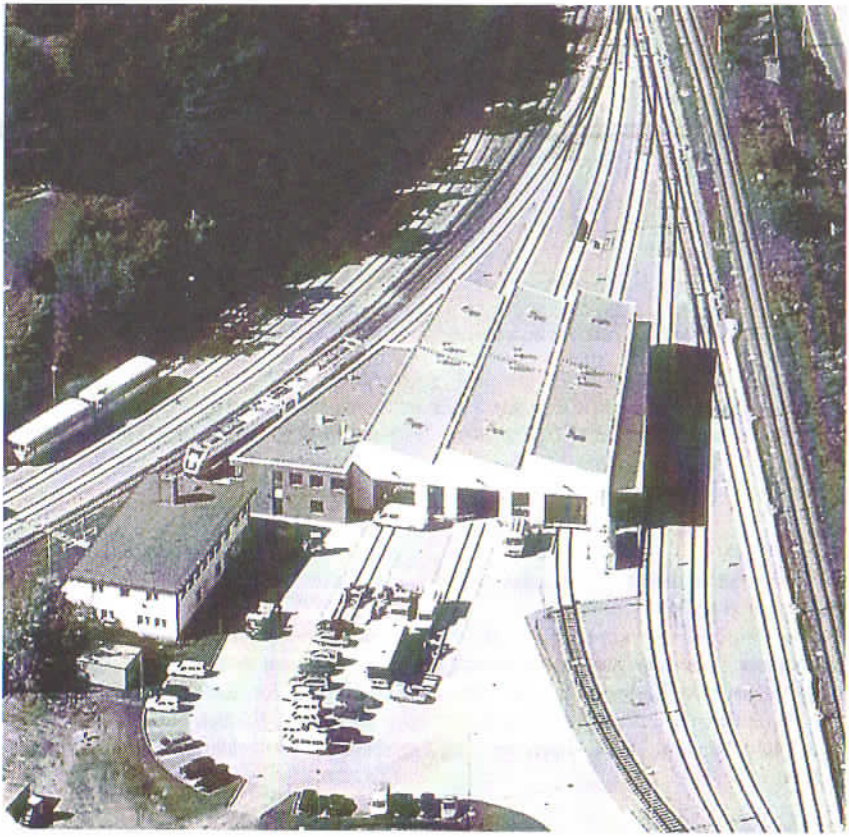
El. Triebzug ET 26 002 / ES 26 002, später 426 002-2 / 826 002-5 der DB. Die Fahrzeuge wurden im Oktober 1978 ausgemustert und in Garmisch-Partenkirchen abgestellt, ehe sie als ehemalige "Peenemünder" nach dort zurückkehrten und sich jetzt in Aufarbeitung befinden.
Foto: Günter Wehde

Entwicklung der Raketentechnik, das Schicksal der dort arbeitenden Menschen und die Nachkriegsnutzung des Geländes.
Nach einer Pause erfolgte um 13.30 Uhr die Abfahrt zum Bahnhof Heringsdorf, wo der Bus gut parken konnte. Von hier aus hatten wir Gelegenheit, die alten restaurierten Villen und die Strandpromenade des Kaiserbades Heringsdorf zu besichtigen. Um 16.00 Uhr trafen wir uns alle wieder im modernen Café auf der Seebäderbrücke zu Kaffee, Kuchen oder Eis. Nach einer kurzen Rückfahrt zum Hotel ließen wir den Tag dann ab 19.00 Uhr mit dem Abendessen ausklingen.

Am dritten Tag unserer Reise hatten wir ein volles Programm. Zunächst fuhren wir mit unserem Bus um 9.30 Uhr zum Betriebshof der Usedomer Bäderbahn (UBB) am Bahnhof Ahlbeck -



Triebwagen Baureihe 646.1 der DB für die Usedomer Bäder-Bahn
Foto: Ingrid Rogner



Der Betriebshof der UBB
Quelle: UBB

Ostseetherme. Wir waren als Museumsbahnverein zu einer Besichtigung des Betriebshofes angemeldet. Werkstattleiter Chudowski führte uns sehr gewissenhaft durch die Werkstatthallen und zeigte uns mit einem weiteren Mechaniker die technischen Besonderheiten eines Triebwagens der Firma Stadler - Bombardier (Henningsdorf). 23 Züge dieses Typs sind bei der UBB vorhanden, von denen 17 - 19 täglich im Einsatz sind. Die Züge fahren von Usedom über Wolgast und Züssow (Strecke Anklam - Greifswald) nach Stralsund und Barth. Geplant ist eine Weiterführung der Strecke bis Prerow (Darß).
Gut informiert verließen wir den Betriebshof und begaben uns mit dem Bus zurück nach Heringsdorf. In der dortigen historischen Bahnhofsgaststätte "Pub im Bahnhof Heringsdorf" bestand die Möglichkeit, einen kleinen Imbiss einzunehmen. Die Sitzplätze der Bahnhofswirtschaft waren stilgerecht als Zugabteile gestaltet; die Getränke brachte eine Lehmann - Gartenbahn, die außen in Kopfhöhe die "Zugabteile" anfuhr.

Von Heringsdorf war eine gemeinsame Fahrt mit der UBB nach Ahlbeck - Grenze geplant. Die meisten Mitglieder unserer Gruppe verzichteten allerdings auf die Fahrt für 50 Cent und ließen sich mit dem Bus zur Grenze fahren. Nach der Grenzkontrolle, bei der man einen Personalausweis vorzeigen musste, besuchten wir in kleinen Gruppen den Markt im heute polnischen Swinemünde. Es gab dort viel Kleidung und Lederwaren, Spargel, Wurst, Käse, Bonbons und Zigaretten. Für unsere Raucher war der Einkauf sehr lohnend, auch einige Hausfrauen kehrten mit mehreren vollen Einkaufstüten zum Bus zurück. Häufige starke Regenschauer zwangen uns allerdings, immer wieder Überdachungen aufzusuchen.Zum Glück war der Aufenthalt in Polen nachträglich zeitlich begrenzt worden. Um 15.30 Uhr trafen wir uns wieder am Busparkplatz an der Grenze. Beim Einstieg in den Bus kam es zu einer Invasion der lautlosen Odermücken, die uns schon aus der Zeitung bekannt waren.
Grund für unsere frühere Abfahrt war eine besondere Überraschung, die unser ortskundiger Busfahrer für uns hatte: eine Fahrt zum "Technik- und Zweiradmuseum" in Dargen. Das Museum liegt auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände der Strecke Berlin - Karnin - Swinemünde. Es zeigte uns eine Fülle von Pkw-, Lkw- und Bustypen der ehemaligen DDR sowie auch Verkehrsmodelle, Haushaltsgeräte und Spielwaren. Der Besuch dieses Museums, jetzt wieder bei Sonnenschein, war für alle sehr interessant und hat, als wir um 18.00 Uhr wieder im Hotel eintrafen, den Tag zu einem erfreulichen Abschluss gebracht.

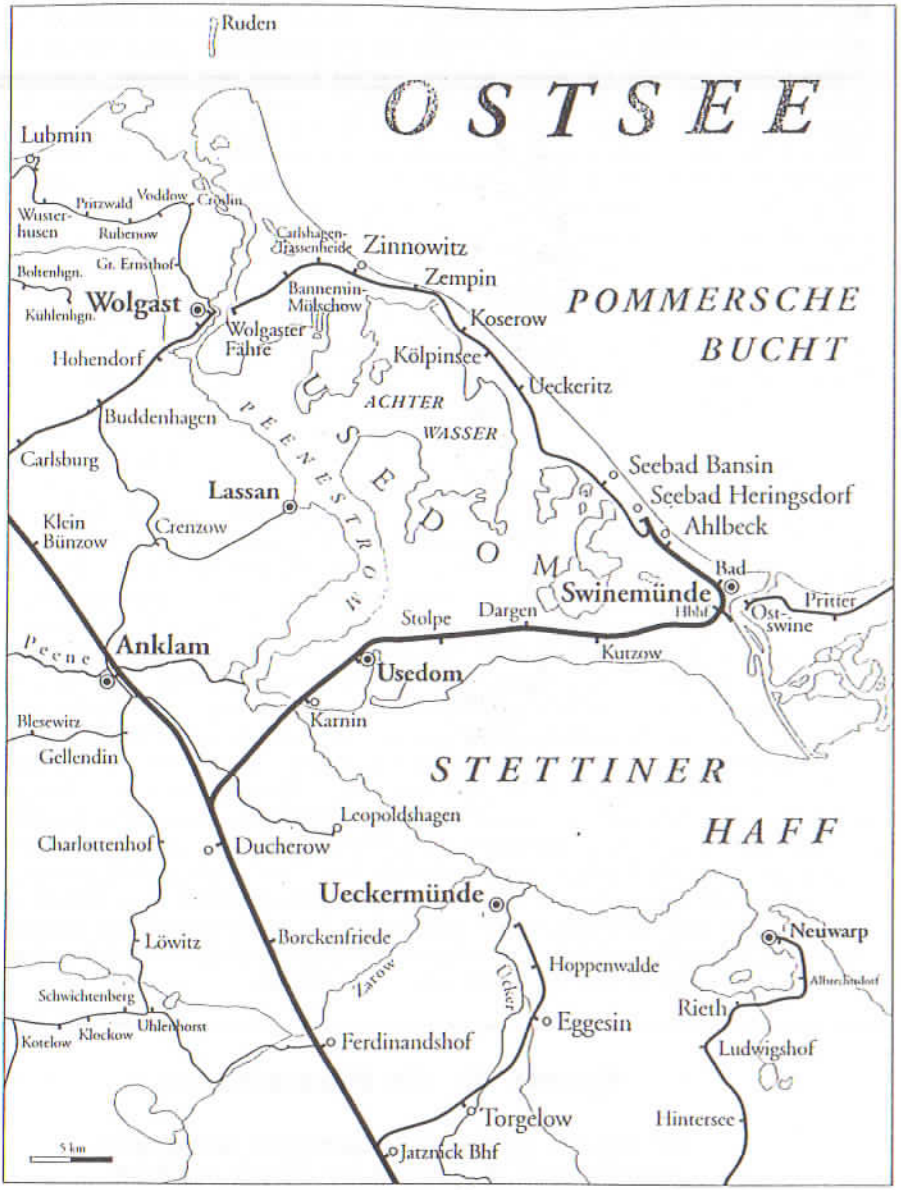
Der vierte Tag stellte schon am Morgen erhebliche Anforderungen an unsere Reisegruppe. Nachdem der Wirt dazu bewogen worden war, uns schon um 7.00 Uhr das Frühstück zu servieren, mussten wir uns damit trotzdem sehr beeilen, damit wir um 7.30 Uhr die Busfahrt nach Wolgast antreten konnten. Am Hafen bestiegen wir den kleinen Ausflugsdampfer "MS. Sebastian", und um 8.30 Uhr begann die Reise zur Ruine der ehemaligen Eisenbahnhubbrücke von Karnin. Das Wetter war kühl und etwas regnerisch, aber nicht mehr so stürmisch wie an den Tagen zuvor, so dass keiner seekrank wurde. Um 11.00 Uhr erreichten wir die Straßenbrücke bei Zecherin, die nur zu bestimmten (leider etwas wechselnden) Zeiten geöffnet wird. Die Zeit bis dahin musste die Schiffsführung mit "Kurven- und Standfahrten" zubringen. Um 11.45 Uhr konnten wir endlich die Durchfahrt passieren und erreichten kurz danach die Hubbrücke von Karnin der ehemaligen Hauptstrecke Berlin - Swinemünde. Die Zufahrten wurden 1945 von der deutschen Wehrmacht gesprengt, die gesamte Strecke bis auf das Mittelstück als Reparation von der SU abgeräumt. Nachdem wir die Hubbrücke vom Schiff aus von allen Seiten besichtigt hatten, legte unser Schiff für drei Stunden am Anleger von Kamp an. Zwischendurch bekamen wir noch eine schmackhafte Erbsensuppe mit Würstchen serviert. An Land konnten wir leider nicht gehen, da der Kapitän die Gangway nicht dabei hatte. Ein freundlicher Hafenmeister, der herbeieilte, erzählte uns einiges und besorgte auf Bestellung Fischbrötchen. So verging die lange Wartezeit dann doch noch einigermaßen kurzweilig.Um 15.45 Uhr konnten wir endlich zur Öffnung der Straßenbrücke bei Zecherin ablegen und erreichten um 19.00 Uhr wieder Wolgast, von wo aus uns unser Bus bis 19.45 Uhr zum Hotel zurückbrachte.

Spende für die Museumsbahn

Auf folgende Konten der Museumsbahn Bremerhaven Bederkesa e.V. können Sie Ihre Spende einzahlen:

KSK Wesermünde Hadeln, BLZ 292 501 50
Konto Nr. 110 006 666 und 110 007 336

Volksbank Bad Bederkesa, BLZ 292 657 47
Konto Nr. 114 17 000



Die Eisenbahnstrecken auf der Insel Usedom im Jahr 1928.



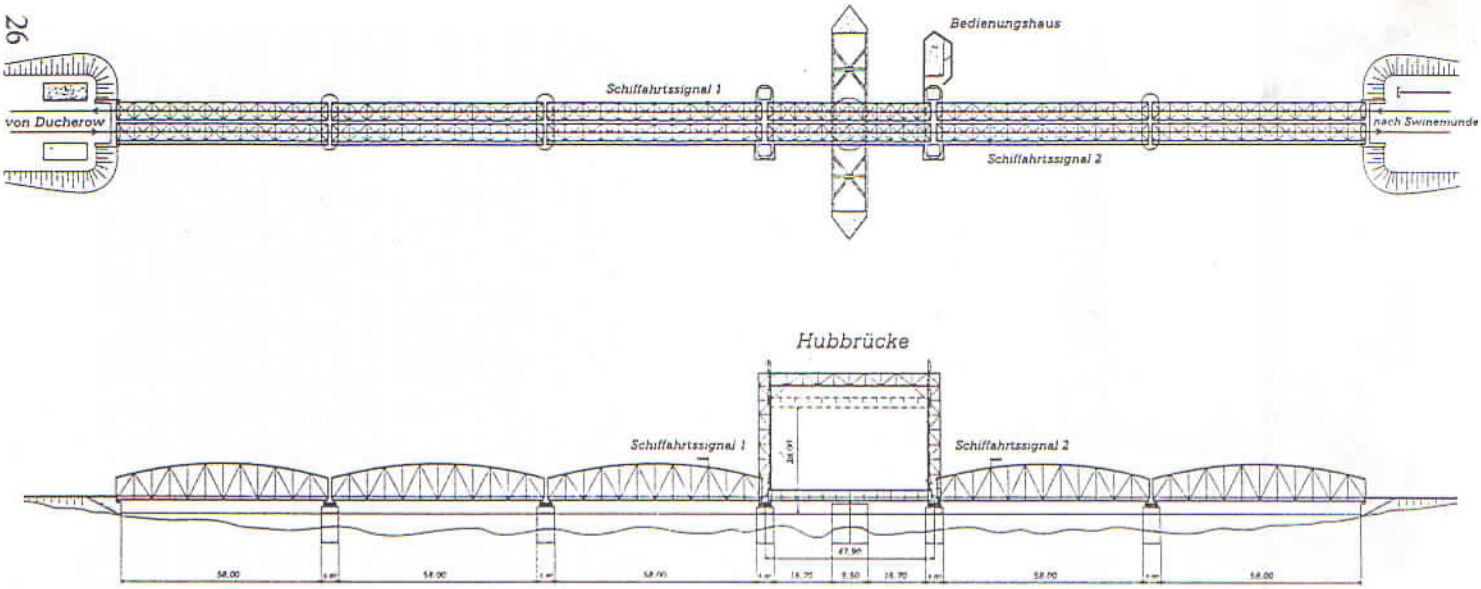
Die Karniner Brücke im Zustand nach 1933; die Fahrbahn-Tröge sind hochgezogen..
Foto: Sammlung Stiftung Pommern

Die Eisenbahnhubbrücke Karnin

Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts erhielt die Insel Usedom Bahnanschluss. Als Ausgangspunkt für den Bahnverkehr von und nach Berlin, Dresden und Breslau diente der Bahnhof Ducherow (an der Strecke Berlin- Stralsund südlich von Anklam / s. Karte). Die Strecke von dort bis nach Swinemünde wurde im Mai 1876 eröffnet; im Juli 1894 wurde die Bahnstrecke von Swinemünde über Ahlbeck bis Heringsdorf verlängert. Von dort nahm die Nebenbahn nach Wolgaster Fähre im Juni 1911 den Betrieb auf, allerdings ohne Schienenverbindung zum Festland (Wolgast) - die gibt es erst seit dem Jahr 2000.

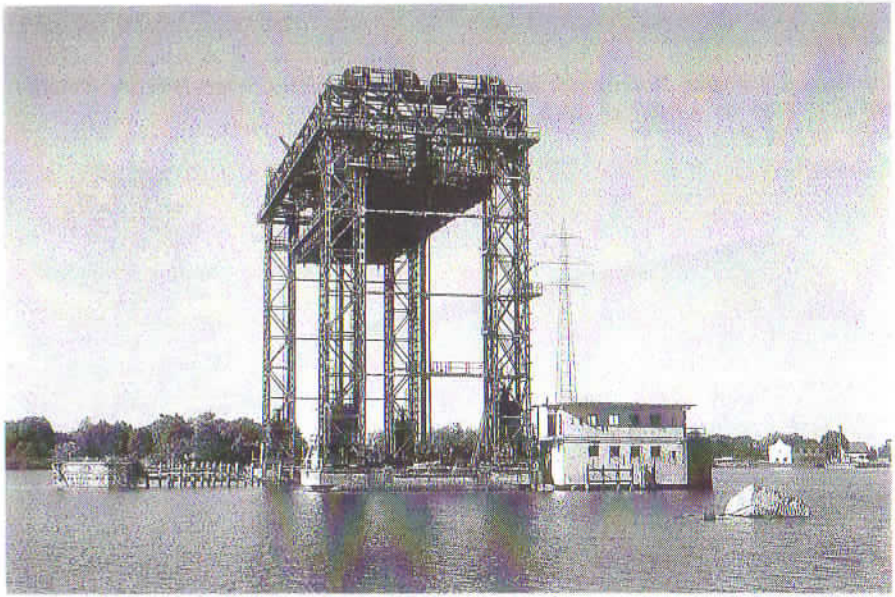
Zurück in die 1870er Jahre. Den Erbauern der Strecke Ducherow - Swinemünde stellte sich nahe Kamp ein natürliches Hindernis in den Weg: der 560 m breite Peenestrom, damals wie heute wichtiger Schifffahrtsweg. Eine Eisenbahnbrücke musste diesem Umstand also Rechnung tragen. Der Brückenzug bestand aus insgesamt zwei festen Stahlüberbauten (inselseitig bei Karnin), einer Drehbrücke sowie drei weiteren festen Stahlüberbauten (landseitig bei Kamp). Auf Grund technischer Unzulänglichkeiten wurde der Betrieb mit der Drehbrücke immer störanfälliger. Anfang der 30er Jahre projektierte die Reichsbahn eine Hubbrücke als Ersatz für die alte Konstruktion, begann im Frühjahr 1932 mit den Bauarbeiten und nahm das neue Herzstück der Brückenanlage 1933 in Betrieb.

Ende April 1945 sprengte die Wehrmacht die stählernen Fachwerküberbauten, nur das Hubbrückenteil blieb erhalten - bis heute, und steht als technisches Denkmal mitten im Peene-Strom.



Zustand der Karniner Eisenbahnbrücke von 1933 bis 1945

Swinemünde wurde nach Kriegsende polnisch, und die politischen Verhältnisse waren nicht gerade angetan, den Vorkriegszustand der Verbindung Ducherow-Swinemünde-Heringsdorf wieder herzustellen. Die Strecke wurde abgebaut, aber die Trasse blieb erhalten. Es gab in jüngerer Zeit Überlegungen für einen Wiederaufbau. Die Strecke wäre nicht das Problem, aber das Hubbrückenteil. Zum einen steht dieses inzwischen unter Denkmalschutz - es bleibt zum anderen aber fraglich, ob das Eisenbahn-Bundesamt einer Wiederinbetriebnahme zustimmen würde. Die Konstruktion entspricht nicht mehr dem heutigen technischen Standard.
Eine Lösung könnte darin bestehen, die beiden Fahrbahntröge dauerhaft abzusenken, das Hubbrückenteil also funktionslos zu machen und in die neu zu bauenden festen Brückenteile eine Klappbrücke für die Schifffahrt zu integrieren. Damit wäre eine denkmalschützerische und gleichzeitig technische Lösung gefunden. (hwh)

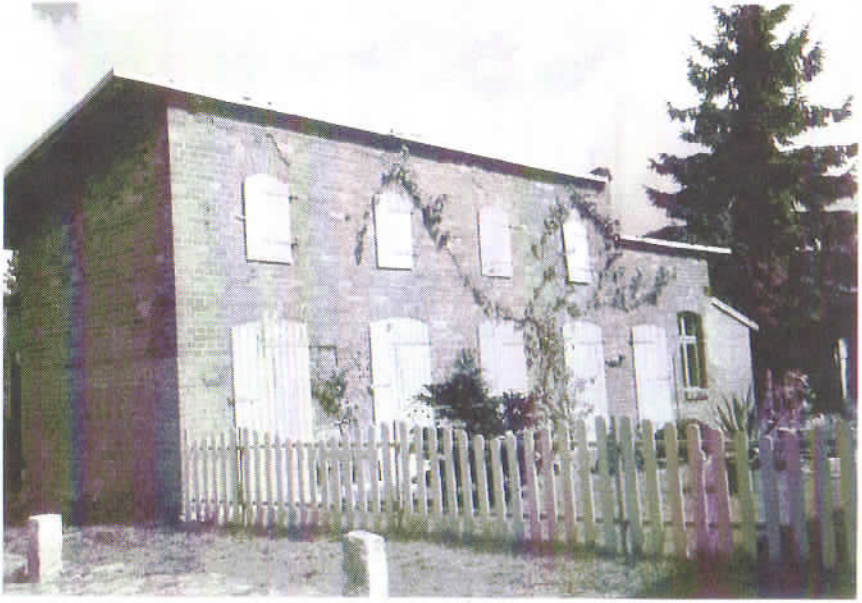


Der Rest der Karniner Hubbrücke heute. Die Ansicht vom Karniner Ufer zeigt rechts neben der Stahlkonstruktion des alte Bedienungshaus.
Foto: Bergmann

Am Sonntag war dann der Tag unserer Heimreise gekommen. Bevor wir jedoch endgültig die Rückfahrt antraten, machten wir noch einen Abstecher zum Kaiserbad Ahlbeck, südöstlich von Heringsdorf gelegen. Vom Bahnhof aus, wo der Bus wieder gut parken konnte, unternahmen wir einen kurzen Spaziergang zur Strandpromenade und zur Seebäderbrücke, dem Wahrzeichen von Ahlbeck. Und während es frühmorgens noch tüchtig geregnet hatte, riss die Wolkendecke nun auf, und es schien die Sonne. Zurück zum Bahnhof, konnten wir uns auf dem nahen Abstellbahnhof noch einen restaurierten Wagen des ehemaligen kaiserlichen Hofzuges von außen ansehen.



Ein Wagen aus dem Hofzug des letzten deutschen Kaisers, abgestellt im Bahnhof Ahlbeck. Und da gehört er auch hin!
Foto: Ingrid Rogner



Die Usedomer Bäder-Bahn ist nicht nur auf der Schiene eine Vorzeige-Eisenbahn. Auch die Bahnhofsgebäude sind (oder werden) hervorragend restauriert. Ganz erstaunlich ist die Tatsache, dass auch Nebengebäude und alte Eisenbahner-Wohnhäuser in dieses Programm aufgenommen sind. Als Beispiel mag das abgebildete alte Stallgebäude dienen, das am Bahnhof Ahlbeck zu finden ist. So etwas möchte man auch anderswo erleben...
Foto: Ingrid Rogner

Um 10.30 Uhr begann dann endgültig die Rückfahrt. Während der Fahrt stürmte es jetzt sehr, und es gab häufig starke Regenschauer. Der Busfahrer war nicht zu beneiden. Trotzdem umging er noch Staus auf der A 20 durch zeitweilige Fahrt auf Landstraßen, so dass wir trotz starken Rückreiseverkehrs nach dem langen Wochenende gut vorankamen. 63 km vor Lübeck legten wir wiederum eine der berühmten Pausen auf einem Rastplatz ein. Es gab wieder Würstchen mit Brot sowie Kaffee und Kuchen. Über Hamburg - Neugraben erreichten wir dann pünktlich gegen 19.00 Uhr Bremerhaven.

Eine interessante und abwechslungsreiche Fahrt lag hinter uns, für deren Organisation wir Gisela und Wolfgang Harden herzlich danken. Wir erfuhren auf Usedom nicht nur viel Wissenswertes z. B. über die Technik von Raketenbau und Bäderbahn, sondern waren auf unseren Ausflügen auch immer wieder beeindruckt von der schönen Landschaft mit den vielen blühenden Rapsfeldern und Fliederbüschen, den weißen Stränden und den Seebrücken sowie der Bäderarchitektur.

Gefährliche Begegnungen hinter dem Andreaskreuz

30. Continental-Verkehrsstudie vorgestellt

Wenn es um die 50 000 Bahnübergänge in Deutschland geht, hört bei vielen die Kenntnis der Straßenverkehrsordnung auf. Dies ist das Ergebnis der 30. Continental-Verkehrsuntersuchung. Mehr als ein Drittel der Autofahrer hat noch nichts von Parkverboten gehört, und ein Drittel hält das Rotlicht nur für einen Warnhinweis. Unwissen, das ängstlich macht. So fürchtet ein Drittel der Verkehrsteilnehmer, zwischen Bahnschranken eingeschlossen zu werden. Bahnkreuzungen werden daher entweder recht zügig oder nur zögerlich befahren. Was schlimmer ist: Selbst bei rotem Signallicht queren viele Verkehrsteilnehmer noch den Übergang. Jeder Sechste ist sogar dann noch bereit durchzufahren, wenn sich die Schranken bereits senken.

Hohes Verletzungsrisiko

Die Autoren der Studie fordern daher eine bessere Aufklärung sowie strengere Sanktionen bei Fehlverhalten. Zwar seien Übergänge keine Unfallschwerpunkte. Doch wenn es hier zum Unfall komme, seien das Verletzungsrisiko hoch und die Folgen schwer wiegend. Im Jahr 2004 ereigneten sich 247 Kollisionen mit 55 Getöteten. Kollisionen zwischen Straße und Schiene machen jedoch nur einen geringen Teil der Unfälle an Bahnübergängen aus. Häufiger sind Karambolagen mit Sperrvorrichtungen oder im Begegnungsverkehr sowie Alleinunfälle. Dabei sind Zweiradfahrer und Fußgänger eine besondere Risikogruppe.

Über die mit dem Andreaskreuz verbundenen Regelungen können

viele nur Vermutungen anstellen. Rund ein Drittel glaubt fälschlicherweise, dass an diesem Zeichen anzuhalten sei, auch wenn kein Zug kommt. Ein im Grunde harmloser Irrtum, dem jedoch in der Mehrzahl gefährliche Kenntnismängel gegenüberstehen. 39 Prozent halten rotes Blinklicht an Bahnübergängen nur für einen Warnhinweis ohne Verpflichtung zum Anhalten. Etwa sechs Prozent glauben, man dürfe geschlossene Halbschranken auf eigene Verantwortung umfahren. Die Chance, bei einer Halbschranke den Bahnübergang problemlos räumen zu können, wird von einigen als Option missverstanden, selbst über die Möglichkeit einer Querung entscheiden zu dürfen.

Kaum jemand weiß auch, dass innerorts ein Bereich von fünf Metern (außerorts: 50 Meter) vor und hinter dem Übergang mit einem Parkverbot belegt ist. Dasselbe gilt für die Vorschrift, dass Pkw mit Anhänger bei geschlossenem Bahnübergang 80 Meter vor dem Übergang an der einstreifigen Bake zu warten haben. ger

Nordsee-Zeitung, 6.4.06

Die Ergebnisse der Continental-Studie machen in der Tat nachdenklich und werden auch durch die Beobachtungen unseres Tfz-Personals und der Schranken-Bediener in Langen bestätigt. Oft können Lokführer und Beimänner von mehr oder weniger heiklen Situationen berichten; in einem Fall haben wir Anzeige erstattet. Sicherlich spielt bei uns die Tatsache eine Rolle, dass auf unserer Strecke bei 12 Regelfahrtagen die Chance, an einem Bahnübergang auf einen Zug der Museumsbahn zu treffen, gering ist, gesehen aufs ganze Jahr (Das wissen die Einheimischen natürlich). Andererseits zeigen die Beobachtungen, dass Verkehrsteilnehmer nach dem Motto "Das schaff' ich noch" einen Bahnübergang überqueren, obwohl sie den herannahenden Zug längst bemerkt haben.
Abgesehen von den möglichen Folgen für die Betroffenen ist das Risiko von Schäden an unseren Fahrzeugen nicht zu unterschätzen. Historisches Material ist nicht mal eben wieder herzurichten; ein schwerer Unfall kann daher Auswirkungen auf eine ganze Fahrsaison haben.

Hans-Wolfgang Harden - Wolfgang Rawiel von Rönn

100 Jahre Eisenbahn Bremerhaven-Cuxhaven mit Abzweig nach Bederkesa

Herausgegeben von der Landesstube Alten Landes Wursten und der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.
174 Seiten mit zahlreichen Fotos, Zeichnungen und Karten.

5,- Euro. Zu beziehen in der Geschäftsstelle der Museumsbahn

215 g Bremerhaven Hbf – Bederkesa

km		Bremen Hbf 215 ab	5.00	7.06	8.10	10.02	10.02	...	11.10	13.22	15.07	...	...	X16.21	...	17.46	...	19.04	...
	ED Hannover	Zug Nr	3334	3336	3338	1215	X1726	3340	X 1838	+1838	3342		1842	3344		3346		1848	
		Klasse	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.		2. 3.	2. 3.		2. 3.		2. 3.	
0,0	Bremerhaven Hbf	215 ab	6.50	8.45	10.39	11.36	11.55	...	X13.40	+14.30	16.21	...	17.20	18.04	...	20.12	...	23.12	...
3,5	Bremerhaven-Lehe	217a,b an	6.55	8.50	10.44	11.41	12.00	...	13.45	14.35	16.26	...	17.26	18.09	...	20.17	...	23.17	...
		217a,b ab	6.57	8.52	10.45			12.03	13.47	14.37	16.27	...	17.28	18.10	...	20.19	...	23.18	...
6,2	Bremerhaven-Speckenbüttel	217a	7.02	8.58	10.51	...	...	12.08	13.53	14.43	16.33	...	17.33	18.16	...	20.25	...	23.24	...
7,8	Langen (Hbf)		7.04	9.01	10.54	...	...	12.11	13.57	14.47	16.36	...	17.41	18.19	...	20.27	...	23.27	...
10,0	Langen-Seepark		7.09			...	...	12.15	14.02	14.52		...	17.46	18.23	...	20.32	...		...
11,9	Debstedt		7.12	9.09	11.02	...	...	12.19	14.06	14.56	16.44	...	17.50	18.27	...	20.35	...	23.34	...
15,1	Knüppelholz		7.18	9.15	11.08	...	...	12.25	14.13	15.03	16.50	...	17.57	18.33	...	20.41	...	23.40	...
17,9	Drangstedt		7.22	9.19	11.12	...	...	12.29	14.17	15.07	16.54	...	18.01	18.37	...	20.45	...	23.44	...
23,8	Bederkesa	an	7.30	9.27	11.20	...	...	12.37	X14.26	+15.16	17.02	...	18.10	18.45	...	20.53	...	23.52	...

215 g Bederkesa – Bremerhaven Hbf

km		Bederkesa ab	X3333		1831	-	3335	3337	3339		3341	1222	X 1839	+1839	3343	3345		+1845	3347
	ED Hannover	Zug Nr																	
		Klasse	2. 3.		2. 3.		2. 3.	2. 3.	2. 3.		2. 3.	2. 3.	2. 3.		2. 3.	2. 3.		2. 3.	2. 3.
0,0	Bederkesa	ab	...	X5.32	...	6.15	...	7.35	9.32	11.23	...	12.44	...	X14.42	+15.39	17.07	18.48	...	+19.51	21.57
5,9	Drangstedt		...	5.41	...	6.24	...	7.43	9.40	11.31	...	12.52	...	14.51	15.48	17.15	18.56	...	20.00	22.06
8,0	Knüppelholz		...	5.44	...	6.28	...	7.46	9.44	11.34	...	12.55	...	14.55	15.52	17.18	18.59	...	20.04	22.09
11,9	Debstedt		...	5.50	...	6.35	...	7.52	9.50	11.40	...	13.01	...	15.01	15.58	17.24	19.05	...	20.10	22.15
13,8	Langen-Seepark		...	5.54	...	6.39	...	7.56			...	13.05	...	15.05	X16.02		19.09	...		
16,0	Langen (Han)		...	5.58	...	6.44	...	8.00	9.58	11.48	...	13.09	...	15.10	16.07	17.32	19.13	...	20.19	22.22
17,6	Bremerhaven-Speckenbüttel	217a an	...	6.07	...	6.48	...	8.04	10.02	11.52	...	13.13	...	15.14	16.12	17.36	19.17	...	20.23	22.26
		217a ab	...	6.08	...	6.53	...	8.08	10.07	11.57	...	13.18	...	15.19	16.17	17.41	19.22	...	20.28	22.31
20,3	Bremerhaven-Lehe	215 an	...	6.13	...	6.58	...	8.13	10.12	...	...	...	13.22	15.20	16.19	17.42	19.25	...	20.29	22.32
23,8	Bremerhaven Hbf	ab	...	6.13	...	7.00	...	8.15	10.13	...	...	...	13.27	X15.25	+16.24	17.47	19.30	...	+20.34	22.37
	Bremen Hbf 215	an	...	...	...	7.21	...	8.30	...	...	11.56	...	...	15.02	16.33	18.35	19.22	20.59	...	0.12	0.22

Bremerhaven–Bederkesa, Winter 1951 / 52

Ein Gast aus Hamburg brachte uns neulich ein Kursbuch aus dem Anfang der 50erJahre mit, aus dem wir den Fahrplan unserer heutigen Museumsbahnstrecke herauskopiert haben.

Es fallen einige Besonderheiten auf:

- Der erste, werktags verkehrende Zug, ist der Arbeiter-Frühzug, der Bederkesa 5.32 Uhr verläßt. Dieser Zug dürfte immer voll gewesen sein. Wie schon einmal berichtet, gab es am Bahnhof eine Fahrradwache für 1000 Fahrräder.
- Die Züge haben zum Teil sehr geringe Wendezeiten in Bederkesa (3 bis 5 Minuten). Es muss hier bereits im Wendezug-Verkehr gefahren worden sein, es sei denn, dass zwei Zuggarnituren im Einsatz waren.
- Bederkesa war zu Beginn der 50er Jahre bereits wieder Ausflugsziel für Bremerhavener Gäste (Sonntagnachmittagsausflug), 14.30 Uhr ab Bremerhaven Hbf, Rückfahrt 19.51 Uhr ab Bederkesa (oder 21.52 Uhr).
- Die Haltestelle Langen-Seepark zwischen Langen und Debstedt (heute nicht mehr vorhanden), wird nicht von allen Zügen bedient.
- Ein Zugpaar verkehrt nur von und nach Lehe.
- Der letzte Zug nach Bederkesa verkehrt ab Bremerhaven erst nach 23 Uhr, so dass Theater- oder Kinobesuche für die "Landbevölkerung" ohne weiteres möglich sind.

(hwh)

Zuverlässiger.
Leistungsstärker.
Näher.

|>| Energie, Trinkwasser, Entsorgung, technische Dienstleistungen
www.swb-gruppe.de

swb