Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

sowie der BSW - Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

17. Jahrgang 3. Quartal 2007

99



Zum Titelbild:
Das Titelbild dieser Ausgabe zeigt die Lok 410 05 der EVB (Eisenbahn Verkehrsbetriebe Elbe-Weser) mit unserem Museumszug. Gelegenheit für ein herzliches Dankeschön an die EVB, die uns in dieser Saison erneut mit ihrer Mietlok ausgeholfen hat, da unsere eigene V 36 leider immer noch nicht einsatzbereit ist.

Foto: Paul Eugen Schumann

Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V.

Vorstand:
- Wilfried Habenicht (Vorsitzender) (0 47 45) 75 57
- Hans-Wolfgang Harden (Stellv. Vorsitzender) (0 47 05) 3 93
- Konrad Keim (Stellv. Vorsitzender, zugl. Vertreter der Gemeinde Drangstedt) (0 47 04) 7 19
- Günter Waßmann (Kassenführer) (04 71) 29 19 56
- Rolf Lenk (Schriftführer) (0 47 45) 63 89
- Gabi Kasten (Vertreterin des Landkreises Cuxhaven) (0 47 21) 66 24 43

Beirat: BSW-Gruppe „ Das Stellwerk", Bremerhaven

Geschäftsstelle: Katrin Schneider, Gerd Retzke
Bahnhofstraße 18
27624 Bad Bederkesa
Telefon (0 47 45) 71 69, Fax (0 47 45) 93 13 87

Internet: www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de
E-mail: Info@museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de

Betriebsleitung:	Dipl.-Ing. Harald Uhle	01 79/1 37 83 21
	Dipl.-Ing. Jürgen Gerdts	01 51/55 11 80 80
Örtlicher Betriebsleiter:	Günter Niber	(04 71) 6 56 38

Bankverbindungen:
- KSK Wesermünde-Hadeln, BLZ 292 501 50, Konto 110 006 666 und 110 007 336 (Spendenkonto)
- Volksbank Bad Bederkesa, BLZ 292 612 24, Konto 11 417 000

Mitgliedsbeträge jährlich:
Einzelpersonen 41,–, Familien 56,– Firmen, Vereine, öffentliche Träger o. ä. 61,–.

Impressum:
Die „Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V. werden herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn.
Redaktionsteam: Jörg Eisenbach (je), Wilfried Habenicht (wh), Hans-Wolfgang Harden (hwh), Rolf Lenk (rl), Paul-Eugen Schumann (pes), Günter Wassmann (gw). Schriftleitung: Hans-Wolfgang Harden.
Die „Mitteilungen" erscheinen 4mal jährlich. 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 wieder. Eine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte kann nicht übernommen werden. Anfragen und Beiträge an das Redaktionsteam (Geschäftsstelle der Museumsbahn).

Aktuell

– Am 5. August kam unser **Hubwagen** seit langer Zeit mal wieder zum Einsatz. Vier Schwerstbehinderte im Rollstuhl machten diese Service-Leistung nötig. In leichteren Fällen kamen wir bisher mit dem Prinzip „Vier Mann – vier Ecken" gut zurecht; vielfach können Rollstuhlfahrer auch selbst in den Zug steigen und den zusammengeklappten Rollstuhl nachgereicht bekommen. Diesmal ging das nicht, so dass unser technisch tadelloser, TÜV-abgenommener Hubwagen zeigen konnte, was er leisten kann. (hwh)

– Wie schon in den letzten Mitteilungen kurz berichtet wurde, wird **V 36 134** vorläufig nicht für den Fahrbetrieb der Museumsbahn zur Verfügung stehen. Vor der endgültigen Fertigstellung/Abnahme sind noch einige Probleme zu lösen; u. a. muss ein erneutes Gutachten abgewartet werden. In einer der nächsten Ausgaben der „Mitteilungen" werden wir auf die Problematik des geplanten Fahrzeugeinsatzes näher eingehen. (gw)

Ihr **20jähriges Jubiläum** feierte am 1. September die Museumsbahn „Küstenbahn Ostfriesland e. V.". Dazu haben wir dem befreundeten Verein in Norden ganz herzlich gratuliert und für die Zukunft eine weiterhin positive Entwicklung gewünscht. An den Feierlichkeiten nahmen für unseren Verein unsere Mitglieder Günter Wassmann und Wolfgang Kretschmar teil. (gw)



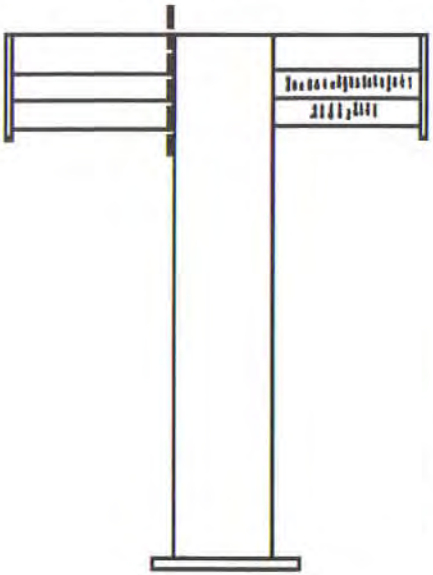
Unsere Fahrzeughallen nach der Fertigstellung *Foto: H.-W.Harden*


Personenzug
Langen

Hans-Wolfgang Harden

Ein „Schiebemann", kein „Hampelmann"

Im September 2005 führte unsere jährliche Museumsbahn Exkursion ins Erzgebirge. Dazu gehörte natürlich eine Fahrt mit der schmalspurigen Fichtelbergbahn von Cranzahl nach Oberwiesenthal. Und in Cranzahl entdeckte ich den alten „Hampelmann", einen urigen Zugzielanzeiger, der es mir gleich angetan hatte (s. „Mitteilungen" Nr. 90, S 22f). Sie erinnern sich, liebe Leserin, lieber Leser, dass ich damals angekündigt hatte, dieses altertümliche Gerät für den Bf Bederkesa nachbauen zu wollen. Ich war gerade dabei, die Zeichnungen zu erstellen, als mich unser Vereinsmitglied Paul-Eugen Schumann anrief und mir mitteilte, dass bei den Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunden (DHEF) ein mechanischer Zugzielanzeiger abzugeben sei. Ich fuhr nach Harpstedt. In der Werkstatt stand ein gewaltiger Apparat an der Wand. Aber – das Ding war zu gebrauchen! Mit den Harpstedter Kollegen wurde ich schnell handelseinig, Paul-Eugen Schumann besorgte einen pas-





Der Zugzielanzeiger in seiner ursprünglichen Form mit Auslegern nach beiden Seiten (für Mittelbahnsteig). Da wir in Bederkesa nur einen Anzeigeteil (für Hausbahnsteig) brauchen, wurde der 2. Ausleger abgetrennt. Dies ist nicht vorbildwidrig, wie das Foto eines „einarmigen" Zugzielanzeigers vom Bf. Stade zeigt.
(Entnommen aus dem Buch von H. O. Schlichtmann, Die Unterelbe'sche Eisenbahn)

senden Pkw-Anhänger, und am Pfingstsamstag des vergangenen Jahres holten wir das gute alte Stück nach Bad Bederkesa. Damit war der Nachbau des Hampelmanns hinfällig geworden.

Der Zugzielanzeiger besteht aus einer Säule aus Blechen und Eisenprofilen, an deren oberem Ende rechts und links je ein Auslegerkasten befestigt ist, welcher die Zuglauf-Ankündigungsschilder und die Zuggattungsschilder enthält. Über einen Mechanismus an der Säule können jeweils ein Zuggattungsschild und ein Schild mit der Angabe des Zielbahnhofs heruntergezogen und gezeigt werden. Ein separater Apparat an der Säule zeigt die Abfahrzeit des Zuges an.

Unser Zugzielanzeiger hatte – wie gesagt – zwei Ausleger, stammte nach Angabe aus Harpstedt von einem Mittelbahnsteig des Bahnhofs Verden/Aller und war in dieser Form weder für die Harpstedter noch für uns zu gebrauchen. Wir haben in Bad Bederkesa keinen Mittelbahnsteig. Also haben wir kurzerhand einen Ausleger von der Säule abgetrennt. Damit begann die aufwändige Restaurierungsarbeit. Viele Bleche und Profile mussten ersetzt werden, ebenso die Bodenplatte. In den Auslegerarm kamen folgende Schilder: „Personenzug", „Personenzug Gl 2", „Sonderzug", „Sonderzug Gl 2", „nicht einsteigen" (obere Reihe) sowie „Langen", „Brh Hbf", Brh-Fischereihafen" (untere Reihe). Für weitere Anzeigetafeln ist noch Platz vorhanden.

Sowohl die Schilder als auch der Anzeiger für die Abfahrzeit waren ursprünglich beleuchtet. Da die elektrische Ausrüstung aber schon sehr in die Jahre gekommen war und wir ohnehin nicht bei Dunkelheit abfahren, haben wir die Elektrik komplett entfernt. Nachdem der Veteran wieder grün (Bleche) und schwarz (Profile) lackiert und ein Fundament gegossen war und nachdem die LEA zugestimmt hatte, steht der „Schiebemann", wie ich ihn nennen möchte, jetzt auf dem Hausbahnsteig in Bad Bederkesa und zeigt unseren Fahrgästen an, wann und wohin die Reise geht.

Der zuvor beschriebene Zugzielanzeiger ergänzt hervorragend die museale Ausstattung unseres historischen Bahnhofs in Bad Bederkesa.
Gelegenheit, den bei der Beschaffung und Installation beteiligten Personen herzlich zu danken. Insbesondere unserem Vorstandsmitglied H. W. Harden für seine Spende.

W. Habenicht, Vorsitzender

Spende für die Museumsbahn?

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

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

Volksbank Bad Bederkesa, BLZ 292 612 24
Konto-Nr. 115 17 000

Wir erhielten die traurige Nachricht, dass unser Mitglied

Horst Ranz

verstorben ist.

Wir danken ihm für seine Unterstützung, die er dem Verein entgegengebracht hat. Wir werden ihn vermissen.

Unser Mitgefühl gilt seiner Familie!

Der Vorstand

Leider erhielten wir einige Tage später ebenfalls die traurige Nachricht, dass unser Gründungsmitglied

Werner Wilkening

verstorben ist.

Wir danken ihm für sein Engagement und sein Vertrauen, dass er dem Verein entgegengebracht hat. Wir werden ihn vermissen.

Unser Mitgefühl gilt seiner Familie!

Der Vorstand

Paul-Eugen Schumann

Gedanken zur zweiten Saisonhälfte 2007

Noch befinden wir uns mitten in der Fahrsaison. Dieses Jahr ist wieder geprägt vom ‚Lokomotivmangel'. Weil unsere V 36 immer noch nicht fahrbereit abgestellt ist, muss vor jedem Fahrtag eine V 100 in Bremervörde abgeholt und nach dem Fahrtag noch am Sonntagabend wieder nach Bremervörde zurückgebracht werden. Dank der reibungslosen Zusammenarbeit mit den Kollegen von der EVB klappt die Loküberführung jedes Mal sehr gut. Es ist zwar eine zusätzliche Belastung für das Lokpersonal, nach einem langen und heißen Fahrtag dann noch die Überführung nach Bremervörde zu fahren. Durch die sichtbare Freude der Fahrgäste an unserem Museumszug (zu dem auch eine V 100 aus historischer Sicht ganz gut passt) werden die Mühen jedoch kompensiert – es macht einfach auch Spaß, den vielen interessierten Fahrgästen den Zug zu präsentieren.

Diese Fahrsaison ist jedoch zunehmend auch durch den allgemeinen Mangel an Betriebspersonal geprägt. Manches Mal ist es sehr schwer, alle notwendigen Posten am Zug zu besetzen. Hier müssen wir uns unbedingt bei der Vorbereitung auf die nächste Fahrsaison Gedanken machen, wie wir einerseits die vorhandenen betriebsdienstaktiven Mitglieder zuverlässig in eine langfristige Planung einbeziehen können (die Fahrtage für 2008 stehen heute schon fest – es kann sich also jeder Gedanken machen, wann er fahren kann und wann nicht) und andererseits neue Freiwillige ausbilden und aktivieren können.

Die letzten beiden Fahrtage dieser Saison am 16. und 30. September werden wir mit der Schienenbuseinheit der Museumsbahn Ammerland-Saaterland MAS bestreiten. Die dreiteilige Schienenbuseinheit Vt 98 bietet ungefähr gleich vielen Fahrgästen Sitzplätze wie unsere Wagen. Lediglich auf den Fahrradtransport müssen wir an diesen beiden Fahrtagen aus Platzgründen verzichten. Es wird sicher etwas Besonderes sein, so eine auch historisch auf unserer Strecke nachgewiesene Schienenbuseinheit vorzeigen zu können.

An dieser Stelle ergeht eine Bitte an die zahlreichen Fotografen in unserer Leser- und Mitgliedschaft. Wir Betriebsdienstler sind meistens so sehr in die Abwicklung der Fahrtage eingebunden, dass uns einfach meistens die Zeit fehlt, Foto- oder Videoaufnahmen von unseren Zugfahrten zu machen. Es wäre schön, wenn wir am besten per E-Mail an die Geschäftsstelle zahlreiche Bildspenden erhalten würden. Mit vielen verschiedenen Fotoaufnahmen von unterschiedlichen Standpunkten und bei unterschiedlicher Witterung können wir unseren Zug noch besser darstellen und auf unserer schönen Strecke in der Öffentlichkeit präsentieren. So hoffen wir auf viele schöne Bilder – auch vom ‚Roten Brummer' im September.



Günter Waßmann

Hintergrund: Der Bahnhof Erdbach im Westerwald – Ursprung unserer Postenbude am Bahnhof Langen

Beim nochmaligen Durchblättern des Jahrgangs 2004 der Zeitschrift „MIBA-Miniaturbahnen" fand ich im Januar-Heft einen Artikel über den Bahnhof Erdbach, gelegen an der Westerwaldquerbahn in der Nähe von Herborn und Dillenburg. Auf einem der zahlreichen Fotos erblickte ich ein den Freunden der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V. wohl bekanntes Gebäude: Die Stellwerks-Bude, die



heute als „Posten 1" den beschrankten Bahnübergang am Bahnhof Langen zu einem vollständigem historischen Ensemble komplettiert.

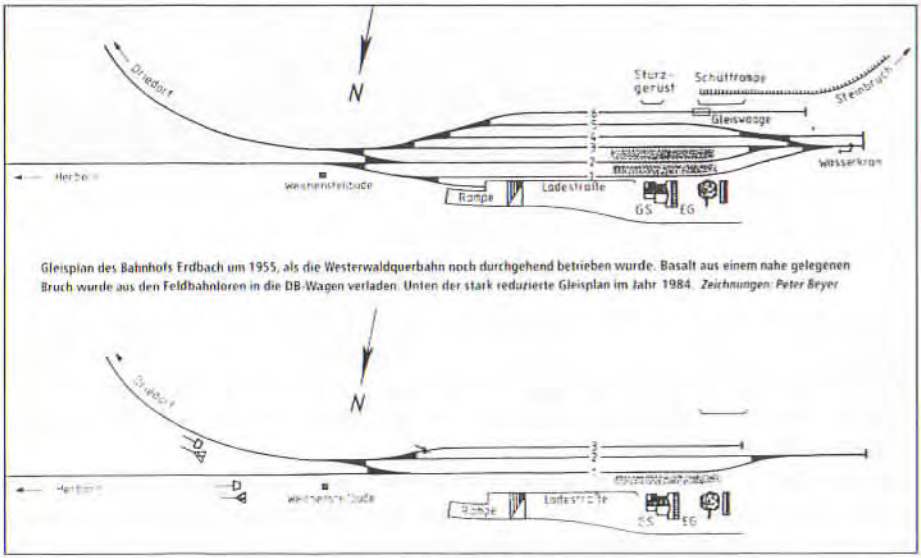
Der Bahnhof Erdbach ist zu Beginn des 20. Jahrhunderts aus topografischen Gründen, also zur Überwindung eines beträchtlichen Höhenunterschiedes, als Spitzkehrenbahnhof angelegt worden. Spitzkehrenbahnhöfe waren bzw. sind in bergigen Regionen häufiger anzutreffen, wie die Beispiele Michaelstein (an der Rübelandbahn Blankenburg–Elbingerode), Lauscha (Strecke Sonneberg–Probstzella) und Rennsteig (Strecke Ilmenau–Schleusingen, heute z. T. als Museumsbahn der „Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig" in Betrieb) belegen.

Die Strecken im Westerwald dienten überwiegend dem Güterverkehr. Tranportgüter waren hier hauptsächlich Holz, Basalt aus den zahlreichen Steinbrüchen sowie Eisenerz. Als Zugloks wurden hier Dampflokomotiven der Baureihen 93.5 und 94,



später BR 50 eingesetzt. Der planmäßige Personenverkehr wurde trotz des Einsatzes von Schienenbussen bereits ab Ende der fünfziger Jahre eingeschränkt und am 30. 5. 1981 vollständig eingestellt. In Erdbach fuhr der letzte Reisezug bereits ein Jahr früher ab. Die frühere Bedeutung des Bahnhofs Erdbach für den Güterverkehr belegt der Gleisplan aus dem Jahr 1955.

In den Gleisplänen ist auch der Standort der Wellblechbude vermerkt, die als Stellwerk des Weichenbereichs der Ein-/Ausfahrt des Bahnhofs diente, da dieser Bereich weit



Gleisplan des Bahnhofs Erdbach um 1955, als die Westerwaldquerbahn noch durchgehend betrieben wurde. Basalt aus einem nahe gelegenen Bruch wurde aus den Feldbahnloren in die DB-Wagen verladen. Unten der stark reduzierte Gleisplan im Jahr 1984. *Zeichnungen: Peter Beyer*

entfernt vom Empfangsgebäude lag und auf Grund der zahlreichen Rangiermanöver (u. a. Umsetzen der Lok) der Betrieb mit Handweichen zu aufwändig gewesen wäre. Den allmählichen Niedergang auch des Güterverkehrs zeigt der Gleisplan aus dem Jahr 1984. Den damaligen Zustand zeigt das Foto mit der Dampflok der Baureihe 50. Hinter dem linken Windleitblech ist die Weichenstellbude zu erkennen.
Die Strecke um den Bahnhof Erdbach wurde im Jahr 1989 abgebaut. Im März 1991 wurde die Wellblechbude von Mitgliedern unserer Museumsbahn demontiert, nach Bederkesa transportiert und steht heute nach Aufarbeitung als Posten 1 am Bahnhof Langen.
Quelle: MIBA-Miniaturbahnen Heft 1/2004; Fotos: MIBA-Miniaturbahnen Heft 1/2004

Günther Freiman

Das Dienstfahrrad

In meinem Keller steht ein altes Fahrrad. Ich schiebe es laufend hin und her. Immer wieder steht es mir im Weg. Bisher mochte ich mich nicht von ihm trennen. Es ist ein Fahrrad der bekannten Marke „Rabeneick". Ein Sammler hat mir gesagt, es wäre Baujahr 1954. Es glänzt nicht mehr wie die modernen Fahrräder der „Neuzeit", aber es fährt!
Den Sattel und die Bereifung musste ich erneuern, die übrigen Teile sind im Originalzustand. Entfernt habe ich vor einigen Jahren ein kleines Blechschild, auf dem



Ein Foto von 1969, aufgenommen vom ehemaligen Wasserturm des Bw Bremerhaven. Vorne der eingezäunte Fahrradstand. Dahinter Ölmagazin, Feuerschuppen, Kohlenbansen, Tankanlage und Lokwerkstatt. Hinten die Drehscheibe und die alte SVT-Halle (nach dem Krieg V 20- und V36-Wartungshalle).

stand Dienstfahrrad Nr. 2. Es war mit zwei Schellen im Rahmen befestigt. Sicher interessiert Sie, wie ich an das Fahrrad aus den 50er Jahren gekommen bin.
Das Fahrrad ist von unzähligen Mitarbeitern des ehemaligen Bahnbetriebswerks Bremerhaven-Lehe (später Bw Bremerhaven) in den Jahren von 1954 bis etwa 1985 gefahren worden. Zuletzt stand es in der Reisezugwagengruppe (D-Gruppe) im Abstellbahnhof Bremerhaven-Lehe und drohte dort verschrottet zu werden. Aus Mitleid habe ich es seinerzeit vorschriftsmäßig über unsere Stoffgruppe (F-Gruppe) erworben. Nach einer kleinen Inspektion war es bald wieder fahrbereit. Der schöne alte Schriftzug „Rabeneick" hatte es mir angetan.
Es waren in den 50er bis 80er Jahren 3 bis 4 Dienstfahrräder im Einsatz. Motorisierte Fahrzeuge waren in diesen Jahren Mangelware. Die Melde- und Einsatzstellen der Triebfahrzeugführer im Seehafen waren ziemlich weit vom Sitz der Dienstelle im Abstellbahnhof Bremerhaven-Lehe entfernt. Das gleiche galt für den technischen Wagenuntersuchungsdienst. Bei besonderen Einsätzen fuhren sowohl Triebfahrzeugführer, Wagenmeister und andere Mitarbeiter mal eben schnell mit dem Dienstfahrrad vom Abstellbahn Lehe zum Bahnhof Bremerhaven-Seehafen und zurück. Seinerzeit war ein Bote eingesetzt, der ein Dienstfahrrad für Botendienste



Das ist das gute Stück – einst ständig unterwegs, jetzt in Diensten der Museumsbahn. Foto: H.-W. Harden

nutzte. Telefone waren Mangelware, und Handys gab es noch nicht. So wurden z. B. Personale über Änderungen von Dienstschichten durch den Boten verständigt – auch Triebfahrzeugführer, die nach Bederkesa eingesetzt wurden. Später hatte der Bote ein kleines Mofa.
Mit dem Rad zur Arbeit zu fahren musste in diesen Jahren nicht aufgefordert werden. Dabei ging es damals weniger um das Gesundheitsbewusstsein. Mit dem Fahrrad kam man preiswert und schnell zur Arbeit. Viele Arbeitnehmer fuhren mit ihrem Fahrrad in die Betriebe, so auch die Mitarbeiter des damaligen Bahnbetriebswerks Bremerhaven-Lehe (ab 1. 10. 1966 Bw Bremerhaven). Heute fordern Fahrrad-Clubs und Ärzte aus gesundheitlichen Gründen zum Umsteigen auf das Rad auf.
Neben dem Bw-Dienstgebäude gab es einen großen Fahrradstand, weil sehr viele Mitarbeiter mit dem eigenen Fahrrad zum Dienst kamen, ebenso in der D-Gruppe. In den 80er Jahren waren immer mehr Mitarbeiter motorisiert, so dass an Stelle eines Fahrradstandes Pkw-Stellplätze benötigt wurden. Viele Mitarbeiter hatten inzwischen eigene Telefonanschlüsse, und bald war auch die Verständigung von Personalen durch einen Boten die Ausnahme. Die Ära der Dienstfahrräder war nun schnell zu Ende – sie wurden nicht mehr benötigt.
Da ich heute selbst lieber mit meinem neueren „Rabeneick"-Fahrrad fahre, möchte ich mein über 50 Jahre altes Dienstfahrrad mit Bremerhavener Eisenbahngeschichte der Museumsbahn schenken. Es war schließlich ein wichtiges dienstliches Verkehrsmittel, besonders im Zeitraum der 50er Jahre.

Günther Freimans Dienstfahrrad ist inzwischen bei der Museumsbahn angekommen. Ob es ein solches in Bederkesa je gegeben hat wissen wir nicht – wir tun mal so als ob. Nach Entfernung einiger „moderner" Zurüstteile ist es wieder im 50er-Jahre-Zustand. Ein Schild „Dienstfahrrad / Bf Bederkesa" hat es bekommen und wird künftig an Fahrtagen am Bahnhof zu sehen sein. Angekettet! Nicht dass jemand auf die Idee kommt, es aus „Mitleid", wie einst Günther Freiman, mitzunehmen.

Nicht vergessen! Spendenkonto:

KSK Wesermünde-Hadeln, BLZ 292 501 50
Konto-Nr. 110 007 336

Stichwort: „V 36"

Hans-Wolfgang Harden

Bahnhof Bederkesa, 15. November 1964 – und ein Zug nach Bremerhaven

Schon oft habe ich darauf hingewiesen, dass Betriebsaufnahmen von der Bederkesaer Strecke äußerste Mangelware sind. Trotzdem tauchen hin und wieder Fotos auf, so wie im vorliegenden Fall. Thomas Drescher aus Bremen brachte uns vor einiger Zeit drei Fotos des Hamburgers Peter Pekny mit, die dieser am 15. November 1964 in Bederkesa aufgenommen hat.



Das erste Bild zeigt uns einen Personenzug, bestehend aus einer Diesellok V 36, einem kleinen 2-achsigen Packwagen und zwei Reisezugwagen. Der Zug wird alsbald in Richtung Bremerhaven abfahren, denn die Wendezeiten in Bederkesa waren kurz. Die V 36 wird schieben, der vordere Wagen ist ein Steuerwagen. Der Zug steht in Gleis 1 am Hausbahnsteig.

Das Bahnhofsgebäude sieht heute fast genauso aus wie auf dem Bild (Zwischenzeitlich nicht!). Der kleine Anbau, heute WC, trägt Bier-Reklame-Leuchten und ein Feld, auf dem Werbung geklebt werden kann. Der Schornstein auf dem Anbau ist – leider – der Restaurierung des Bahnhofs zum Opfer gefallen. Ich hätte ihn gern aus historischen und proportionalen Gründen erhalten gesehen. Der Bahnsteig wird

von einem Holzlattenzaun begrenzt; Reisende ohne gültigen Fahrausweis sollten den Bahnsteig ja nicht betreten. Und dann steht da noch ein weißer Fahnenmast – früher auf fast jedem Bahnhof anzutreffen (Das wäre doch ein Stück, das man wieder aufstellen sollte, um an Fahrtagen die Bundesflagge aufzuziehen). Der heutige mächtige Baumbestand zeigt sich noch etwas schütter.

Der kleine Bahnsteig an Gleis 2 kann mit seinem von der Museumsbahn errichteten Nachfolger nur schwer mithalten. Es ist ein einfacher Schüttbahnsteig, dessen Kante aus Altschwellen hergestellt wurde. Die Gleisverbindung davor existiert heute nicht mehr. Die Weichenlaterne hat reflektierende Gläser, und das große rot-weiße Grenzzeichen verwenden wir in Bederkesa immer noch.

Ein paar Worte noch zum Zug: V 36 208 wurde 1939 von der BMAG unter Fabrik-Nr. 10987 gebaut. Sie kam neu an das Heereszeugamt Kassel und 1947 zum Bw Erndtebrück. Vom 24. 9. 1960 bis zum 22. 5. 1968 tat sie in Bremerhaven Dienst und kam über Braunschweig an das Bw Holzminden, wo sie im April 1974 nach einem schweren Unfallschaden ausgemustert und verschrottet wurde. Der Packwagen ähnelt dem im vorigen Heft gezeigten Pwif, ist aber etwas kürzer und trägt das Gattungszeichen Pwi. Die beiden Reisezugwagen sind Vorkriegsbauarten und gehören als Steuerwagen zu den Einheits-VT. Sie waren auch 1964 noch recht moderne und bequeme Fahrzeuge.



Auf dem 2. Bild ist der bescheidene Bahnsteig am Gleis 2 noch einmal schön zu sehen. Am Güterschuppen steht ein G-Wagen. Der weiß gestrichene Westgiebel des Bahnhofsgebäudes mit dem Schriftzug „Bederkesa" ist auch heute wieder so zu sehen. Der Baumbewuchs ist – auch hier gut zu erkennen – noch etwas dürftig.



Das letzte Bild zeigt den Steuerwagen VS 145 013 in voller Schönheit. Das Gelände am linken Bildrand ist noch wenig bewachsen – schauen Sie da mal heute hin! Auf dem Bahnsteig stehen alte Laternen, allerdings auf Stahlmasten, während wir heute Holzmasten haben. Ganz rechts ist gerade noch das beleuchtete Ne 5-Signal (Haltscheibe) zu erkennen.
Drei Fotos – drei Bildraritäten. Die ganze Fuhre wäre heute – gut 40 Jahre später – ein toller Museumsbahnzug!

Spende für die Museumsbahn?

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

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

Volksbank Bad Bederkesa, BLZ 292 612 24
Konto-Nr. 115 17 000

Hans-Wolfgang Harden

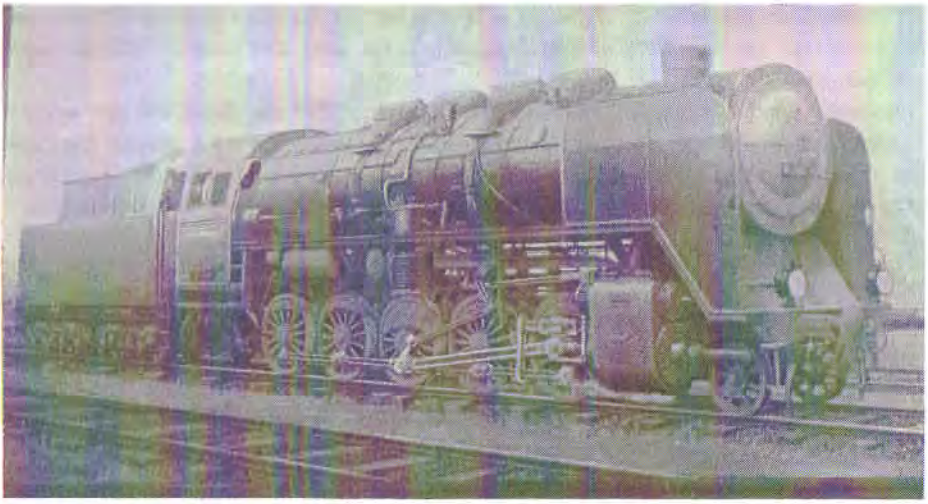
Ein Lokbild und sein Maler

Immer wieder werden wir von Gästen im Bahnhof Bederkesa auf das monumentale Gemälde der Dampflok 50 2485 angesprochen, das wandfüllend in der Gaststube der ehemaligen 2. Klasse hängt. Dass der Maler Alfred Wegwerth hieß, ist an der Signatur des Bildes abzulesen. Auch dass das Bild aus Bremen kam, wissen wir. Alles andere aber lag bisher im Dunkeln.

Ein aufmerksamer Fahrgast aus München (!) konnte im Frühsommer weiterhelfen. Er berichtete mir, dass der Sohn von Alfred Wegwerth in Weyhe wohne und übermittelte mir – wieder zu Hause – Adresse und Telefonnummer von Horst Wegwerth, den ich daraufhin anrief und nach Bederkesa einlud. Herr Wegwerth kam dann auch und war begeistert, das Bild seines Vaters, an dessen Entstehung er sich genau erinnerte, noch einmal betrachten zu können.

Zum Lebenslauf seines Vaters berichtete er: Alfred Wegwerth wurde am 1. Mai 1897 in Staßfurt geboren und erlernte nach dem Schulabschluss den Malerberuf. 1926 zog er nach Ilmenau und betrieb dort bis 1945 ein Malergeschäft, war aber neben seinem Handwerksberuf auch künstlerisch tätig. In Ilmenau (Rathaus, öffentl. Gebäude u. ä.) gibt es heute noch eine Reihe von Gemälden, die Alfred Wegwerth damals geschaffen hat.

Über den ganzen Zeitraum des Krieges, von 1939 bis 1945, war Alfred Wegwerth Soldat, geriet in Gefangenschaft und wurde von Fehmarn aus nach Kirchweyhe entlassen. Dort ging er wieder seinem Beruf nach und nahm außerdem Aufträge für Gemälde an, vor allem auch Portraits.



Das Bild der 50 2485 entstand 1949/50 und war eine Auftragsarbeit für die GDL (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer) in Kirchwehye. Der Ort hatte damals ein großes Güterzuglok-Bw, daher auch viele Lokführer. Das Gemälde war für das „Vereinslokal" in Kirchwehye bestimmt. In den 50er Jahren kam es nach Bremen. Horst Wegwerth meint sich zu erinnern, dass es ins Ausbesserungswerk Bremen-Sebaldsbrück gekommen sei. Das macht aber wenig Sinn, weil in Sebaldsbrück keine Lokführer stationiert waren. Es dürfte also gleich in der Kantine des Bw Bremen Hbf seine neue Heimat gefunden haben. Als die Kantine geschlossen wurde, landete das Bild vor zwei Jahren bei uns. Sein Maler ist im Dezember 1976 verstorben.

Nachfolgender Text erreichte uns im August von Frau Ute Kieselhorst, beschäftigt bei der FBG in Bremerhaven.

„Am 5. August 2007 haben wir mit Bekannten aus dem Oldenburger Raum bei wunderschönem Wetter eine Fahrradtour von Bremerhaven nach Bad Bederkesa unternommen und sind nach einem erlebnisreichen Tag in Bad Bederkesa mit der letzten Fahrt der Museumsbahn um 17.18 Uhr zurückgefahren.
Es herrschte am Bahnhof, der auch von unseren Gästen als sehr liebevoll hergerichtet wahrgenommen wurde, sehr reger Betrieb. Trotz der Hektik, die sich verbreitete, als der Zug einlief, wurden die Fahrräder von den zuständigen Mitarbeitern freundlich und mit akribischer Gründlichkeit entgegengenommen, um die dem Einstellplatz für den richtigen Zielbahnhof zuzuordnen.
Die Rückfahrt fand wegen der Sommerhitze bei offenem Fenster statt und wir stellten fest, dass auch für viele an der Strecke wohnenden Anlieger die Durchfahrt der Museumsbahn ein tolles Ereignis zu sein scheint: Sie standen in ihren Gärten und winkten dem vorbeifahrenden Zug zu, was von uns und den anderen Mitfahrenden erfreut erwidert wurde.
Unserer kleinen Gruppe fiel während dieser letzten Fahrt des Tages mit dem vollbesetzten Zug positiv auf, dass alle Mitarbeiter, die ihre Aufgabe nach unserer Kenntnis ja in ihrer Freizeit erledigen, überaus engagiert und darüber hinaus sehr freundlich waren, mehrfach aufmerksam durch den Zug gingen und das Leergut einsammelten."

Auch von anderen Gästen unserer Museumsbahn hörten wir in dieser Saison ähnliche Kommentare!
Ich nehme dieses gerne zum Anlaß, unseren aktiven Mitstreitern – egal ob Mitglied oder Arbeitnehmer im Verein – erneut ein großes Lob auszusprechen und ihnen, egal auf welchem Platz unserer vielen Tätigkeitsfelder, herzlich zu danken!
Es ist ein weiter gereichtes „Dankeschön" von außen, von unseren Gästen, die damit Eure viele Mühe in jeder Fahrsaison anerkennend würdigen.

Euer Vorsitzender

Montag, 19. November 2007, 19 Uhr

17. Ordentliche Mitgliederversammlung

Bürgerhaus Lehe, Friedhofstr. 15, Brhv.-Lehe

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Regularien
2. Jahresbericht 2007
   - Neubau der Wartungs- und Unterstellhalle
   - Fahrzeuge / Strecke
   - Ergebnis Saisonbetrieb
   - Personelles
   - Verschiedenes
3. Vorschau auf das Betriebsjahr 2008
4. Haushaltsplan für 2008
5. Konzeption der Museumsbahn
6. Anträge, Anfragen, Mitteilungen

Wir bitten um rege Beteiligung. Gäste sind willkommen

Der Vorstand

Zur Lektüre empfohlen:



Zur nachstehenden Buchbesprechung:
Unterelbe'sche Eisenbahn, Bahnhof Neugraben, aufgenommen 1897. Eine kurze Ausführung des Standard-Entwurfs für die Empfangsgebäude der U. E. mit wunderschönen Details aus dem Eisenbahnbetrieb: Gasbeleuchtung, die beiden Spindelläutewerke beim Dienstraum, die Beschilderung, die markante Uhr, Isolatoren für Fernsprechleitungen und deren Befestigung, der Holzlattenzaun und der Hinweis am giebelständigen Teil des Hauses „nach Harb 8,4 km nach Cuxh. 95,5 km".
Das gesamte Personal und die Familie des Bahnhofsvorstehers sind zum Fototermin angetreten. Immer wieder erstaunlich, wie vielen Menschen eine solch kleine Station Lohn und Brot gegeben hat.
Anstelle dieser Idylle steht als Bahnhofsgebäude in Neugraben heute ein architektonisches Nichts.

Hans-Otto Schlichtmann: **Die Unterelbe'sche Eisenbahn.** 288 Seiten mit zahlreichen s/w-Fotos, Karten und Plänen, Herausgeber: KSK Stade, 2007, 14,50 €

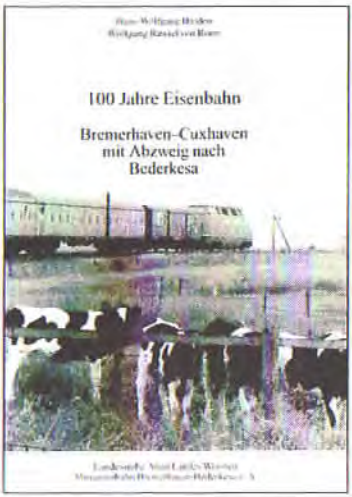
Nein, dieses Buch ist nichts für Nietenzähler und Pfufferküsser. Der Autor, Hans-Otto Schlichtmann, ist Architekt und war bis zu seiner Pensionierung beim Landkreis in Stade tätig. Und diesen Berufshintergrund merkt man. Akribisch hat der Verfasser Material über die Empfangsgebäude entlang der Eisenbahn von Harburg nach Cuxhaven zusammengetragen, z. T. mit fotografischen Schätzen, die man noch nie

gesehen hat. Ausführliche Schilderungen von Planung und Bau der Strecke einschließlich einer detaillierten Chronik, zahlreicher Fahrpläne, einer Liste der Betriebseinrichtungen aller Stationen, der Beschreibung der Brückenbauwerke (sehr ausführlich der Oste-Brücke bei Hechthausen, ursprünglich mit Drehteil im Fluss), machen das Buch äußerst lebendig. Teils spaßig, teils gruselig (Unfälle) sind die eingestreuten Zeitungsberichte aus der Frühzeit der Unterelbe'schen Eisenbahn – Zeitdokumente eben.

Das bearbeitete Material schließt mit dem Ende der Dampflok-Ära konsequent ab. Es gibt in Schlichtsmanns Buch weder Diesel- noch E-Loks, weder S-Bahnen noch die EVB. Der Autor erspart dem Leser Fotos verfallener (Neuhaus/Oste) oder verunstalteter (Horneburg) Bahnhofsbebäude. Obwohl wenig über den eigentlichen Betrieb, die eingesetzten Lokomotiven und Wagen berichtet wird und obwohl ein ganz wesentliches Kapitel, nämlich der Hapag-Lloyd-Verkehr, fast gar nicht vorkommt, und obwohl die Endpunkte Cuxhaven und Harburg in der Darstellung etwas zu kurz kommen – Schwamm drüber.

Schlichtmann beschreibt und dokumentiert vor allem die frühen Jahre der Unterelbe'schen Eisenbahn. Was immer man unter der „guten alten Zeit" verstehen mag – im vorliegenden Buch wird sie für die U. E. lebendig.

Interessenten sei empfohlen, das Buch alsbald zu bestellen (KSK Stade, 04141/1090). Seit 1976 hat die KSK etwa 65 Publikationen zur Heimatgeschichte des Elbe-Weser-Raums herausgegeben, die bis auf wenige Ausnahmen komplett vergriffen sind, so auch das vom gleichen Autor geschriebene Buch über die Kehdinger Kreisbahn. (hwh)



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.

5,00 €. Zu beziehen in der Geschäftsstelle der Museumsbahn.


Hamburg Hbf
Bahnsteig 4

Eine Lok der Baureihe 78 ist am kalten 16. Februar 1956 mit ihren Zug aus Richtung Harburg auf Gleis 10 eingetroffen. Das Stilleben aus Papierkorb, Zugschlusslaternen, Briefkasten und Hinweis auf den nächsten „Öffentlichen Fernsprecher" ist heute so nicht mehr vorstellbar. Das große Gerät mit Bahnhofsnamen, Bahnsteigbezeichnung, Uhr und Lautsprecher ist zugleich auch Zugzielanzeiger. Die Zieltafeln werden mit einer Stange seitlich herausgezogen.
Foto: Sammlung Robin Garn, entnommen dem nachstehend besprochenen Buch „Hamburg Hauptbahnhof".

Hermann Hoyer, Dierk Lawrenz, Benno Wiesmüller: **Hamburg Hauptbahnhof 1906–2006 – 100 Jahre Zentrum der Stadt.** 176 Seiten, Querformat A4, gebunden, ca. 300 s/w-Fotos, Zeichnungen und Karten. EK-Verlag, Freiburg 2007, Preis 29,80 €

Mehr als 60 Jahre musste Hamburg mit dem Zustand leben, dass die von der Hansestadt aus operierenden Bahngesellschaften ihre eigenen Bahnhöfe hatten, nämlich vier an der Zahl (ohne das zunächst dänische, dann preußische Altona). Um die Jahrhundertwende gab es dann einen Architekten-Wettbewerb für einen Hamburger Zentralbahnhof, den die Charlottenburger Architekten Reinhardt und Süßenguth gewannen. Kaiser Wilhelm II. als oberste Instanz des Preußischen Bauwesens hatte noch Änderungswünsche; aber am 5. Dezember 1906 konnte der neue Hauptbahnhof dem Betrieb übergeben werden.
Mit einer Fülle brillanter, zum Teil bisher unveröffentlichter Fotos und sachlich fundierten, gut lesbaren Texten führen die Autoren den Leser durch die wechselhafte Geschichte und den Betrieb des beeindruckenden Bauwerks bis zum heutigen Tage und präsentieren 100 Jahre Eisenbahngeschichte in Hamburg. Auf vielen Fotos wird deutlich, dass der imposante Hauptbahnhof eigentlich immer zu klein gewesen ist, sowohl was die Zahl der Reisenden als auch die der Züge betrifft. Eine großartige betriebliche Organisation hat stets verhindert, dass der Bahnhof zu bestimmten Tageszeiten regelrecht „verstopfte".
Der Hamburger Hauptbahnhof ist auch heute noch – von einigen An- und Umbauten abgesehen – nahezu im Originalzustand von 1906 erhalten. Er wurde im 2. Weltkrieg zwar schwer in Mitleidenschaft gezogen, ist aber nie in seiner eigentlichen Bausubstanz gefährdet worden.
Ausführlich werden neben dem emsigen Treiben in und um den Hauptbahnhof die zahlreichen, architektonischen z. T. sehr originellen Stellwerke des Hauptbahnhofs vorgestellt, aber auch der betrieblich integrierte Postbahnhof Hühnerposten, der Betriebsbahnhof Hbr und das Bahnbetriebswerk. Vom Aufsichtsbeamten über den Rangierer und den Gepäckträger bis zu den Mitarbeitern der Bahnhofsmission – um nur einige zu nennen – werden die Mitarbeiter und ihre Tätigkeiten in einem der großen deutschen Hauptbahnhöfe vorgestellt.

Publikationen über den Hamburger Hauptbahnhof hat es in der Vergangenheit mehrere gegeben. Eine Neubearbeitung des Themas zum 100. Geburtstags des Jubilars war jedoch an der Zeit. Und wenn sich dann so fachlich hochkarätige Autoren wie Hoyer, Lawrenz und Wiesmüller der Sache annehmen, kann nur Bestes dabei herauskommen. Fazit. Saubere Arbeit der Verfasser, hervorragende Druckqualität, rundum empfehlenswert, (hwh)

Jetzt schon an die neue Saison denken!

Machen Sie sich und Ihren Lieben, Freunden und Bekannten eine Freude und verschenken Sie zu Geburtstagen, Weihnachten oder anderen Gelegenheiten einen Gutschein der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V.

Näheres unter Telefon (0 47 45) 71 69
oder in der Geschäftsstelle.





Adventliches Beisammensein

Samstag, 15. Dezember, 18 Uhr, Bf. Bederkesa.

Alle Teilnehmer bringen, wie jedes Jahr,
etwas Nahrhaftes zum Buffet mit. Und natürlich gute Laune.

Anmeldung bei Gisela Harden. Telefon (0 47 05) 3 93



Kohl- und Pinkel-Tour des Vereins

Bitte vormerken: Sonntag, 17. Februar 2008
Gaststätte „Zum grünen Walde", Nordholz
Nähere Informationen im nächsten Heft

Kultur - Geschichte - Natur - Museumsbahn

Waren an der Müritz und umzu

Museumsbahn-Exkursion 2008

Wer möchte im nächsten Jahr über Pfingsten (Fr.-Mo.) mitfahren?

Es sind noch einige Plätze frei. Meldung bei Gisela Harden.
Telefon (0 47 05) 3 93.

Aufruf zur Mitarbeit

Die Aufgaben bei der Museumsbahn sind in den vergangenen Jahren ständig gewachsen. Zahlreiche Mitglieder haben viel Zeit und Arbeit investiert, um den seit 16 Jahren erfolgreich wirkenden Verein weiter voranzubringen, was ihnen auch eindrucksvoll gelungen ist. Trotzdem brauchen wir personelle Verstärkung.

Haben Sie denn nicht auch Lust, selbst aktiv zu werden?

Wir bieten Ihnen folgende Tätigkeitsbereiche an:

- Maschinen- und Fahrzeugtechnik
- Gleisbau und Gleisunterhaltung
- Service und Veranstaltungen
- Signal- und Sicherungstechnik
- Management (Vorstandsarbeit)
- Konzeptionelle Mitarbeit
- Öffentlichkeitsarbeit
- Betriebspersonal (fachliche Ausbildung)
- Aufbau und Gestaltung der Museumsräume
- Restaurierungsarbeiten
- Arbeit in Sammlung und Archiv

Bitte melden Sie sich:

- persönlich in der Geschäftsstelle, Bahnhofstraße 18, Bad Bederkesa
- telefonisch unter (0 47 45) 71 69 oder (0 47 45) 75 57
- per Fax unter (0 47 45) 93 13 87 oder (0 47 45) 91 08 91.

Wir freuen uns auf Ihre Mitarbeit!

Liebe Mitglieder, liebe Freunde unseres Vereins,

Es ist nichts Neues, dass jeder Verein Mitglieder braucht, die mit ihren Beiträgen dafür sorgen, dass wenigstens die Grund- und Betriebskosten einigermassen abgedeckt werden können.
Das ist auch bei uns so. Nur braucht man dazu Ansprechpartner - und dahin geht heute meine herzliche Bitte:
Es sollte m. E. nicht schwer fallen, dass jeder von Ihnen, jeder von uns im Freundes-, Bekannten- oder Geschäftspartnerkreis *wenigstens ein neues Mitglied* wirbt!

Die Argumente dafür dürften doch überzeugen:
- Unser Beitrag ist nicht sehr hoch
- Der Beitrag ist steuerlich absetzbar
- Es bestehen in unserem Verein keine Arbeitsverpflichtungen, aber es ist ein breites und interessantes Betätigungsfeld vorhanden (wenn man möchte, siehe Seite 26)
- und wir bieten *freie Fahrt für jedes Mitglied* über die gesamte Fahrsaison (insbesondere für Firmenmitgliedschaften interessant: Ein kleiner kostenloser Betriebsausflug zwischendurch!)

Bitte helfen Sie alle mit, durch gezielte Ansprachen neue Mitglieder für uns zu werben. (Nachstehend ein Aufnahmeformular zum Ausschneiden!) Ich bedanke mich dafür im Namen des Vorstandes ganz herzlich

Ihr Wilfried Habenicht

Beitrittserklärung

Hiermit erkläre ich

Name, Vorname _____

Straße, Hausnummer _____ PLZ, Ort _____

Telefon _____ Beruf _____

Geburtsdatum _____

meinen Beitritt zum Verein „Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V.",
Bahnhofstr. 18, 27624 Bad Bederkesa, Telefon (0 47 45) 71 69

Ort, Datum _____ Unterschrift _____

Ich möchte an der aktiven Vereinsarbeit
☐ teilnehmen ☐ noch nicht teilnehmen ☐ nicht teilnehmen

Ich bin damit einverstanden, dass der Mitgliedsbeitrag im Lastschriftverfahren von meinem Konto abgebucht wird.

Bankverbindung:

Konto-Nr. _____ BLZ _____

Ort, Datum _____ Unterschrift _____

Der Mitgliedsbeitrag beträgt 41, € pro Jahr, Familien 56,- €, Firmen 61,-€

Zuverlässiger.
Leistungsstärker.
Näher.

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

swb