# Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.

sowie der BSW-Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

17. Jahrgang 4. Quartal 2007

100



*Zum Titelbild:*
*Nach dem symbolischen Knopfdruck durch Minister Walter Hirche, Landrat Kai Uwe Bielefeld und Vereinsvorsitzenden Wilfried Habenicht öffnete sich das Hallentor und Lokführer Wolfgang Kretzschmar nahm zusammen mit Beimann Günter Meyer am Freitag, 23. November 2007 um 13:46 Uhr, mit Köf und Personenwagen unter lautem Pfeifen die neue Werkhalle in Besitz ! (Foto Günter Burghard)*

---

## *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,
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

Der „Nordsee- Zeitung" vom 19. Oktober 2007 und dem „Sonntags-Journal" vom 21. 10. war zu entnehmen, dass die **Lärmsanierung der DB-Strecke** im Stadtgebiet 2008/9 kommen soll. Zwischen Wulsdorf und Speckenbüttel werden dann Schallschutzwände installiert, was die Anwohner seit langer Zeit mit Recht immer gefordert haben. Für die Museumsbahn ist diese Maßnahme allerdings mit gemischten Gefühlen zu sehen. Schallschutzwände auf beiden Seiten der Strecke lassen Fahrgästen keine Möglichkeit, die Umgebung zu betrachten. Sie fahren über eine Länge von 11 km (!) durch einen grünen oder beigen Blechkanal – wahrlich keine Attraktion! Für uns also alles andere als schöne Aussichten... (hwh)

Langsam kommt Leben in unsere **Ausstellungsräume** im 1. Stock des Bahnhofsgebäudes in Bederkesa. Die Firma Harms spendierte der Museumsbahn die lange herbeigesehnte **Beleuchtungsanlage** für die Räume. Ein Schienensystem an den Decken ermöglicht den variablen Einsatz von Strahlern, die entweder Teilflächen ausleuchten oder punktgenau einzelne Objekte hervorheben können.

Die erste Ausstellung mit dem Titel „Schilder, Lampen, Bahnhofskram" ist fast fertig und kann im kommenden Jahr eröffnet werden. (hwh)

Das **Reiseziel „Bederkesa"** ist schon seit vielen Jahrzehnten interessant! Eigentlich nichts Neues, denn die Bahnstrecke zwischen Bremerhaven und Bederkesa besteht ja immerhin seit 1896. Doch kürzlich entdeckten wir im Modellbahnbereich einen interessanten Reisezugwagen, der eingestellt war in den „Jubiläumszug" der Firma Fleischmann (120 Jahre Fleischmann) und die Aufschrift trägt: „Nach Bederkesa". Wer interessiert ist, der schaut einmal nach unter http://fleischmann.de/dokumente/4904_1904.pdf (Dort findet er auf dem zweiten Reisezugwagen hinter der Lok diese Aufschrift. (wh)

**Gestühl für unsere neue Werkhalle**. Dank der Vermittlung unseres Freundes und langjährigen Wegbegleiters Karl-Heinz Michen (Werbegemeinschaft Schaufenster Fischereihafen) verfügte unser Verein bereits vor der offiziellen Einweihung am 23.11. 2007 über die stolze Anzahl von 400 (!) Klappstühlen aus Holz! Diese großzügige Spende verdanken wir der Firma Bier-Harlos e.K. in Bremerhaven. Damit bestehen in der Zukunft viele Möglichkeiten, unsere neue Werkhalle nicht ausschließlich zum „Schrauben und Werkeln", sondern u.a. auch für touristische, kulturelle und sonstige Zwecke zu nutzen!

Dieses entspricht dann auch den Bedingungen und Erwartungen der Europäischen Union, die in ihren Bewilligungsbescheiden (50 % Fördersumme = 600.000 Euro) eine Öffnung der Halle für derartige Zwecke der Tourismusförderung vorschreibt.
Der Vorstand wird über Art und Umfang solcher zusätzlichen Nutzungen in nächster Zeit ausgiebig beraten. (wh)

**Die Sorgenfalten des Vorstands** konnten in diesen Wochen größtenteils geglättet werden. Nach einem langen Gespräch des Vereinsvorsitzenden mit Herrn Dr. Werner Brinker (Vorstandsvorsitzender der EWE) in Oldenburg im Juli diesen Jahres steht uns jetzt eine großzügige Hilfe ins Haus, mit der wir in der Lage sein werden, die anstehenden Hauptuntersuchungen verschiedener Museumsbahnfahrzeuge in Auftrag geben zu können.

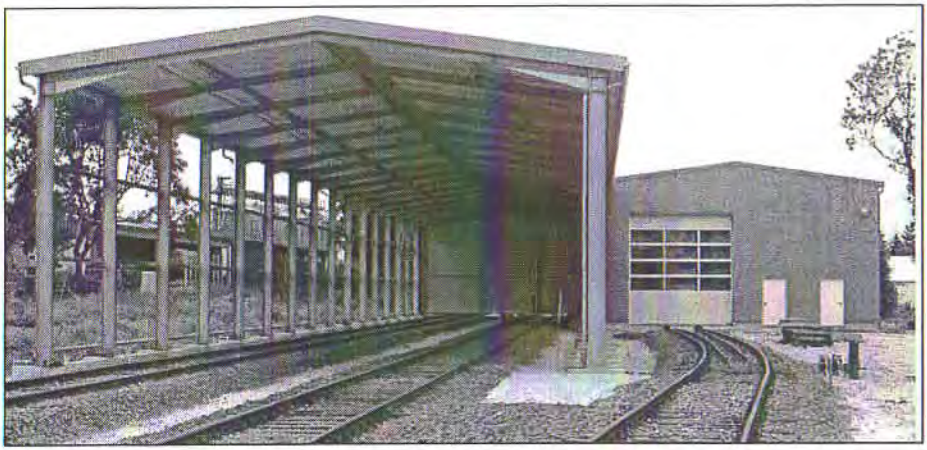
Ohne diese Unterstützung hätten wir nach dem großen Kraftakt „Hallenneubau" kaum gewusst, wie wir den Fahrbetrieb im kommenden Jahr hätten regeln sollen. Daher geht unser ganz, ganz herzliches Dankeschön nach Oldenburg! (wh)

Wilfried Habenicht

# Planung – Mut – Erfolg:

## unsere neuen Unterstell-, Wartungs- und Reparaturhallen

Nun stehen sie, die neuen Hallen im Beerster Gewerbegebiet – gleich neben unserer Museumsbahnstrecke!



Die enormen Anstrengungen und der ständige Optimismus der letzten vier Jahre haben sich gelohnt! Mutige Entscheidungen des Vorstands und eine teilweise großzügige Unterstützung von dritter Seite ermöglichten uns die Realisierung dieses großen, rund 1,2 Millionen Euro teuren Objekts, das unserem Verein die ehrenamtliche und gemeinnützige Arbeit der letzten 17 Jahre auch in der Zukunft sichern hilft!

**Am Freitag, dem 23. November 2007**, ab 11.00 Uhr, war es dann endlich soweit: Im Beisein des Herrn Wirtschaftsminister Walter Hirche konnte ich zusammen mit Landrat Kai-Uwe Bielefeld, dem Vertreter des offiziellen Bauherrn, Landkreis



Cuxhaven, eine etwa 150 Personen zählende große Gästeschar zur Einweihung begrüßen: unter ihnen die Landtagsabgeordneten David McAllister und Claus Johannßen, Stadtverordnetenvorsteher Artur Beneken, die Bürgermeister des Flecken Bad Bederkesa und der Samtgemeinde Bederkesa, Theo Ennen und Sven Wojzischke sowie weiterer Bürgermeister-Kollegen, Nachbarn, Vereinsvorstand, Beiräte und Mitglieder des Vereins, Angehörige der Kreisverwaltung mit dem CDU/FDP-Fraktionsvorsitzenden Claus Götjen, Vertreter am Bau beteiligter Firmen und anderer befreundeter Museumsbahnen, Firmen und **Institutionen** wie unser Sponseringpartner Kreissparkasse Wesermünde–Hadeln, EWE, Eurogate, Agentur für Arbeit, Aeronauticum, Werbegemeinschaft Schaufenster Fischereihafen, DeutscheBahn, Handwerksmuseum, Wasserversorgungsverband, Freiwillige Feuerwehr, Bauhof und Klärwerk sowie Vertreter der uns ständig positiv begleitenden Presse und die bauleitenden Ingenieurbüros Gewinner und Schröder (BPN).



**Der Landrat** stellte in seiner Begrüßungsansprache heraus, dass allein die Zeitspanne von knapp 4 Jahren zeigt, welch ein Kraftakt dieser Bau für alle Beteiligten war. Die Museumsbahn habe sich mit seinen seit 2001 durchgeführten Fahrten fest im touristischen Angebot im Landkreis etabliert und beschere Mitreisenden und Eisenbahnliebhabern ein unvergessliches Erlebnis.

Der Bau der zwei 90 und 45 m langen und 12,5 m breiten Hallen mit seinen integrierten Schauerlebnis- und Ausstellungsräumen war ein mutiges Projekt, dass einige Hürden nehmen musste. Der Verein habe aber das vom Kreistag und der Kreisverwaltung entgegen gebrachte große Vertrauen in vollem Umfang gerechtfertigt, was – inbesondere hinsichtlich des enormen Eigenanteils des Vereins von immerhin 450.000,– Euro – Respekt und Hochachtung verdiene!

Er dankte dem Vereinsvorsitzenden und dem übrigen Vorstand, wünschte für die künftige Arbeit weiterhin Glück und Erfolg und stellte abschließend heraus, dass die Museumsbahn damit ihr attraktives Angebot komplettiert habe und neben interessanten Zeitreisen in die 1950er Jahre nun Besuchern auch in den neuen Hallen hautnah ihre Arbeit und das Leben einer Museumsbahn demonstrieren könne.



Im Anschluß daran – immer wieder aufgelockert durch swingende Weisen des mit Beifall bedachten Jan-Hendrik-Ehlers-Trios – überreichte Heinrich



Gewinner (Planungsbüro Gewinner und Schröder, Oldenburg) mit wohlgesetzten Worten der Werbung für regionale Auftragsvergaben einen übergroßen (selbst gesägten) Schlüssel an Landrat Bielefeld. Dieser reichte ihn dann auch gleich an mich weiter und damit an den Museumsbahnverein als künftigen Betreiber!
Als **Vereinsvorsitzender** oblag mir in meiner Rede zur Einweihung vor allem die Aufgabe, einen kurzen Rückblick in die letzten vier Jahre der Planung und des Hallenbaues zu halten und dabei den vielen beteiligten Personen und Institutionen sowie weiteren Sponsoren für ihre verschiedenartigen Unterstützungen ein herzliches Dankeschön zu sagen, denn – so begann ich:

## Es ist geschafft – das Millionending !

Im Januar 2005 konnte ich zusammen mit dem Stadtverordnetenvorsteher Artur Beneken den mit 10.000,– Euro dotierten PRO-REGIO-Preis – eine Auszeichnung unserer jahrelangen Vereinsarbeit für diese Region, für eine Funktion als Mittler zwischen Stadt und Land – entgegen nehmen.
Aber die Freude darüber war getrübt von den seinerzeit aktuellen Sorgen bezüglich der künftigen Arbeit an unseren historischen Fahrzeugen und deren Unterstellung, denn die DB hatte uns aus ihrem Lokschuppen in Bremerhaven-Lehe wegen angeblicher Baufälligkeit verbannt.
Nach vielen Überlegungen schlug ich dem Vorstand vor, einen vereinseigenen Neubau in dem an unser Gleis angrenzenden Gewerbegebiet ins Auge zu fassen.
Einige Gespräche mit dem Eigentümer H.W. Cordts (Mein Hinweis: Damit verfüge er evtl. später ja einmal über ein ans Schienennetz angebundenes Gewerbegrundstück) führten zum Ankauf der rd. 4000 qm großen Teilfläche.
Ein erster Planentwurf über ein Volumen von rund 700.000,– Euro brachte uns in enger Zusammenarbeit mit Gabi Kasten und Uwe Kühne von der Kreisverwaltung einen Bewilligungsbescheid über 50 % EU-Zuschuß. Aber nach genauer fachlicher Überplanung wurde es dann ernst und manch schlaflose Nacht folgte. Wir mussten nämlich realistisch mit 1,2 Millionen Investment rechnen!
Ein neuer Anlauf beim Ministerium in Hannover für einen „Nachschlag" hatte nur Erfolg, weil mir mein Freund und Fraktionsvorsitzender der CDU im Niedersächsischen Landtag, David McAllister, mit einer Terminvereinbarung bei Minister Hirche dabei half.
Verschiedene Vorstellungen in der Verwaltung und im zuständigen Fachausschuss des Kreistages des Landkreises Cuxhaven sowie ein Gespräch mit dem Oberbürgermeister Schulz der Seestadt Bremerhaven brachten uns – trotz eigener schwieriger Finanzlage der Kommunen – die zusätzlichen Zuschüsse von 120.000,– und 30.000,– Euro. Somit waren Dreiviertel der Investitionssumme gesichert.



Der Baumarkt zeigte sich nach erster Ausschreibung der Gewerke nicht freundlich. Die öffentliche Ausschreibung wurde aufgehoben und die Gewerke beschränkt neu ausgeschrieben. Gleichzeitig mussten aber unsere Vereinsleistungen in kaum noch zu verantwortende Höhen herauf gesetzt werden. Doch da mussten wir durch – und wir haben es rückblickend dann auch geschafft!

Vielen war nun zu danken:

Nach dem Dankeschön an den Minister für die EU-Mittel, den Landrat für den Kreiszuschuss und die personellen Hilfen, den Stadtverordnetenvorsteher für den Seestadt-Zuschuss galt der erste Dank dann besonders der **Familie und Firma Cordts,** ohne deren Entscheidung wir dieses Projekt an dieser idealen Stelle nicht hätten realisieren können.

Zu danken war auch den Regierungsvertretern für unbürokratische Abwicklung der Plangenehmigung, der Kreisverwaltung für die Baugenehmigung, unseren Nachbarn für eine problemlose Unterstützung.

Dann begann der eigentliche Bau. Hier sind uns **viele Personen und Firmen** in unterschiedlicher Höhe, Art und Weise sehr entgegen gekommen.

Einen ganz, ganz **herzlichen Dank** habe ich allen sagen können. Diese hier in Kürze noch einmal in der Reihenfolge der Arbeiten: Fa. Lange aus Wanna (Baumrodungen), Dr. Udo Lade, Hechthausen (Baugrunduntersuchung), Büro Gebauer aus Langen (Vermessungen), Fa. Wolfgang Grube, Bremerhaven (Lieferung über 8000 cbm Sand für Hallen und Gleisbett), Christian Meyer, Flögeln (fachgerechter Einbau, Herstellung des Planums, Entwässerungssysteme), Fa. Geitmann, Bremerhaven (Betonarbeiten).

Am **1. Dezember 2006** haben der Landrat und ich in einer kleinen Feierstunde den obligatorischen **Grundstein** (Dokumentenschatulle) eingemauert (siehe Mitteilungsheft Nr. 97). Der Winter war mild, die Arbeiten gingen rasch weiter und schon bald veränderten die riesigen Stahlskelette der Fa. Vielist (Mecklenburg-Vorpommern) das Landschaftsbild. Unsere fleißigen Vereinsarbeiter (leider immer wieder einem Wechsel unterworfen) mauerten den Sockel zwischen den Stahlpfeilern. Das Material stiftete unser Nachbar, die Raiffeisen-Genossenschaft.

Fa. Witte aus Otterndorf brachte die von uns ausgesuchten grünen Wände und das Dach an (teilweise auch in Vereinseigenleistung). Inzwischen lieferte uns die Fa. Weser-Baustoffe aus Rehburg-Loccum mehr als 1000 Tonnen Gleisschotter. Somit konnten unsere umfangreichen Eigenleistungen im Gleisbau mit Hilfe der Gleiskolonne der Fa. Matthäi unter fachlicher Leitung von Dieter Kück, Ankelohe, beginnen. Die Gleisplanung lag in den Händen von Peggy Rost von der Fa. Contrack, Hannover unter Aufsicht der Landeseisenbahnaufsicht Hannover, Herrn Kohlmann. Weichenmaterial erhielten wir dankenswerter Weise von der Fischereihafenbetriebsgesellschaft Bremerhaven (seit kurzem auch Mitglied im Verein und Bauherrin

und Eigentümerin unseres Bahnsteigs Schaufenster Fischereihafen). In nicht unerheblichem Umfang stiftete uns die Niedersachsen Ports GmbH & Co KG in Cuxhaven Gleisjoche aus dem Rückbau der Gleisanlagen im Fischhafen (Leider hat unsere V 36 bekanntlich den letzten Transport dieses Materials nicht überstanden!).
Die letzten Arbeitsschritte wurden dann von der Fa. Stefen, Oldenburg und der Fa. Steffen, Bad Bederkesa erledigt. Während der versierte Gleisfachmann Blanke unter Mithilfe „unserer Jungs" die von der Fa. Gantry, Aachen, gelieferten Spezialmaterialien für das Grubengleis in der Halle verbaute, gab Junior-Chef André Steffen im Außengelände mit Pflaster- und Naturstein-Mineralgemischflächen dem Gesamtbild nicht nur einen sehr ansehnlichen letzten Schliff, sondern sorgte damit auch für künftiges gefahrloses Arbeiten im äußeren Hallenbereich.



Neben den anteiligen Zuweisungen aus Mitteln des Europäischen Fonds - EFRE - (50 %), des Landkreises Cuxhaven (10 %) und der Seestadt Bremerhaven (2,5 %) haben uns nachfolgend aufgeführte Firmen durch Sach- und Geldspenden bei der Realisierung dieser Hallenneubauten unterstützt:

Apothekerin **Christa Baumann**, Bad Bederkesa
Familie und Firma **Cordts**, Bad Bederkesa
**EWE Aktiengesellschaft**, Oldenburg
**Fischereihafenbetriebsgesellschaft mbH**, Bremerhaven
Vermessungsbüro **Dipl.-Ing. J. Gebauer**, Langen
Baugeschäft **H. D. Geitmann**, Bremerhaven
**Griemsmann-Service-Center**, Bad Bederkesa
**Georg Grube GmbH**, Bremerhaven
Planungsgemeinschaft **Gewinner & BPN**, Oldenburg
Getränkehandel **Harlos**, Bremerhaven
**H&M Gebäudetechnik GmbH**, Bad Bederkesa
Einrichtungshaus **Kemner**, Bad Bederkesa
**Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln**
Steuerberater **Kühnel & Willems**, Bad Bederkesa
Dipl.-Geograph **Dr. Udo Lade**, Hechthausen
Lohnunternehmen **Petra Lange**, Wanna
**Matthäi Bauunternehmen**, Bremerhaven
Kultur-, Tief- u. Straßenbau **Erich Meyer**, Flögeln
Heizung - Sanitär **Harald Otte**, Bad Bederkesa
**Raiffeisen Weser-Elbe eG**, Bad Bederkesa
Eisenbahnbau **Stefen**, Oldenburg
Straßen- u. Tiefbau **Steffen GmbH**, Bad Bederkesa
**T & W Weser-Baustoffe GmbH & Co.KG**, Rehburg-Loccum
**Witte Stahl- u. Metallbau GmbH**, Otterndorf
**Zebco Sports Deutschland GmbH**, Tostedt

Im Namen des Vereins „Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V." sagen wir dafür ein ganz herzliches Dankeschön:

Bad Bederkesa, 23 November 2007

All diesen und weiteren Spendern haben wir durch eine in unserer Werkhalle aufgehängte ständige Tafel unseren herzlichen Dank gesagt, denn ohne ihre Hilfen wären diese Bauten nicht entstanden.
**Minister Walter Hirche** war nicht nur sichtlich zufrieden mit dem Erfolg seiner Hilfe in Höhe von 600.000,– Euro Europamitteln , sondern insbesondere auch voll des Lobes hinsichtlich eines solchen großartigen ehrenamtlichen Engagements. Wörtlich sagte er „Das ist hier alles sehr stilecht nachempfunden, mit den nostalgischen Zügen fühlt man sich wie in die 50er Jahre zurück versetzt. Ihre Leistung als ehrenamtlicher Verein ist **beispielhaft – das ist einmalig in Niedersachsen, das muss weit über die Region hinausgetragen werden,** und ich werde das bei meinen Reden überall zum Ausdruck bringen!"
Da frage ich doch: Kann ein Lob für uns noch größer sein? Nein, wir dürfen mit Recht stolz auf diese Leistung sein!







Auch David McAllister (links), Stadtverordnetenvorsteher Artur Beneken (Mitte) und Samtgemeindebürgermeister Sven Wojzischke (rechts) schließen sich dieser Beurteilung an, heben die Bedeutung des Ehrenamtes und die Stellung der Museumsbahn „als Klammer für zwei Bundesländer in der Unterweserregion" hervor und hoffen, dass evtl. im Sinne des Klimawandels irgendwann die Bedeutung des schienengebundenen Verkehrs wieder zunehmen wird.

**Nach all diesen Lobesreden,** einer inzwischen von Minister Hirche und mir enthüllten Fördertafel der Europäischen Union, die an der Front der Werkhalle angebracht ist, und 50 in die Atmosphäre entlassenen Heliumballons (bereit gestellt von unserem Sponsor, der KSK Wesermünde-Hadeln) mit Freifahrtkarten der Museumsbahn für die nächste Saison, konnte endlich unser Lokführer Wolfgang Kretzschmar seiner Ungeduld freien Lauf und die Köf anlassen.








Mit lautem Pfeifen fuhr er sie dann mit angekoppeltem Personenwagen in das inzwischen vom Minister, vom Landrat und Vereinsvorsitzenden durch „symbolischen Knopfdruck" geöffnete große Hallentor über die Wartungsgrube und nahm somit unter anhaltendem Beifall die Halle in Besitz!

Mir und meinen Vorstandskollegen (denen ich dafür danke, dass sie diesen Gedanken eines Neubaues in Bad Bederkesa mit dem anfänglich unbekannten Finanzrisiko bis zum Schluss mitgetragen haben) sowie rund 300 Mitgliedern unseres Vereins ist sicherlich an diesem Tag ein großer Stein vom Herzen gefallen.



Somit konnte ich abschließend mit Überzeugung auch betonen, dass wir die **Grundsteine gelegt** und eine **solide Basis** für eine weiterhin agierende Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa geschaffen haben, so dass nun die Hoffnung und der Wunsch bleiben, dass wir mit diesen Neubauten in die Lage versetzt werden, unsere gemeinnützige und ehrenamtliche Vereinsarbeit zum Wohle aller fortsetzen können und viele Bürgerinnen und Bürger – **vor allem jungen Nachwuchs – animieren, bei uns mitzumachen,** um uns langsam grau werdende Vorreiter bald einmal abzulösen!

Mit dem **Appell :**

- Werdet Mitglied in der Museumsbahn
- helft uns weiterhin bei unserer Arbeit mit Spenden
- verschenkt zu Weihnachten oder anderen Anlässen Patenschaftsurkunden für Schwellen oder symbolische Anteile an unserer Bahnstrecke und
- werben Sie bei Freunden und Bekannten für unsere Idee

konnte ich überleiten zu lockeren Gesprächen der Gäste und zum Empfang einer wohlschmeckenden Erbsensuppe (mit viel Einlage), Punsch mit oder ohne „Gehalt" oder einem Kaffee. Dafür erhielt unsere **fleißige Service-Mannschaft unter Leitung von Gisela Harden** viel Dank und Applaus, denn sie hat mit ihren Vorbereitungen ebenfalls zum guten Gelingen dieses für uns **wichtigen und vereinshistorischen Tages** beigetragen! Dank ist auch der Firma Bier-Harlos zu sagen für die Spende von 400 Klappstühlen (siehe gesonderten Bericht), die uns zur Einweihung gerade recht kamen. *(Fotos: Habenicht, Nordsee-Zeitung)*



## *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 Samstag bei der Borkumer Kleinbahn

## Wie ich in 8 Stunden zum „Ehrendampflokführer" befördert wurde

Was schenkt man seinem alten Herrn zum 65. Geburtstag? Diese Überlegung kann durchaus zu langanhaltenden Grübeleien führen, nicht aber – wie in meinem Fall – wenn der Kerl oftmals nichts anderes im Kopf hat als Eisenbahn. Und so schenkten mir mein Sohn und meine Schwiegertochter ein Wochenende auf Borkum und die Teilnahme am Betriebsdienst der Borkumer Kleinbahn für einen Tag. Hinzu kam ein Aufenthalt im sehr schönen Hotel „Vier Jahreszeiten" mit Zimmerblick auf den Borkumer Dorfbahnhof. Das fing ja gut an! Und meiner Frau gefiel es auch.

Anreise Freitagmittag. Anmeldung im Bahnhof. Ja, ich möge mich morgen um 9.30 Uhr an der Wagenhalle melden. Gleichzeitig wird mir eine 27-seitige Mappe mit Informationen über die Borkumer Kleinbahn und die Dampflok „Borkum" überreicht. Ich bin am nächsten Morgen pünktlich zur Stelle und es erscheint mein „Lehrlokführer" Rudi Lübben. Zunächst holen wir für die erste Fahrt die alte Wagengarnitur aus dem Schuppen, bespannt mit der Diesellok „Emden" (Schöma 3222/1970). „Schuppen" ist eigentlich unpassend. Die Borkumer Kleinbahn verfügt über zwei große Hallen mit insgesamt 10 Gleisen, auf denen alle Wagengarnituren und Lokomotiven Platz finden.

Es geht vom Dorfbahnhof zum Fähranleger und zurück – Streckenkunde erwerben. Die Strecke ist gut 7 km lang und zurzeit nur eingleisig zu befahren, weil das zweite, nordöstlich gelegene Gleis, komplett erneuert wird (Betonschwellen mit Schienen S 49 und



Schotterbett an Stelle des alten Holzschwellengleises in Sandbettung. Auch ein Abschnitt fester Fahrbahn ist bereits fertig). Wegen der Bauarbeiten ist der Zugverkehr eingeschränkt; es fahren neben den Zügen auch Ersatzbusse.
Zurück am Borkumer Dorfbahnhof, geht es auf dem Betriebshof weiter. In einem separaten Hallenteil steht die Dampflok „Borkum", ein kleiner Zweikuppler. Sie ist die dritte Maschine mit diesem Namen. Die erste „Borkum" wurde 1888 von Krauss (Fabr.-Nr. 1933) gebaut und 1925 bei Orenstein & Koppel (O&K) in Zahlung gegeben. Die nächste Lok mit dem Inselnamen wurde 1937 beschafft (O&K, 13052) und 1968 außer Dienst gestellt. Sie steht heute als „Denkmal" vor einem Tanzlokal in Bevern (bei Bremervörde). Die heutige „Borkum" war ursprünglich die Lok „Dollart" (O&K 13571/1940). Sie wurde 1962 ausgemustert und 1978 beim Kurhaus aufgestellt, bis sie 1996 an die Borkumer Kleinbahn zurückkam und ins Ausbesserungswerk nach Meinigen gebracht wurde. Der abgängige alte Kessel wurde durch einen Neubau für Heißdampfbetrieb und Heizölfeuerung der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM / Winterthur ersetzt. Seit nunmehr 10 Jahren versieht die „Borkum" jetzt ihren Dienst, zur Freude der Fahrgäste. Sie erinnert mit blauem Kessel und Führerhaus und den Messinglaternen eher an eine niederländische Lok.
Eine aufwändige Behandlung hält die Maschine in Betrieb. Der Kessel wird mit destilliertem Wasser gespeist, hergestellt sowohl im Betriebshof als auch am Fähranleger. So hat man mit der Bildung von Kesselstein keinen Ärger. Außerdem wird der Lokkessel die ganze Saison über warm gehalten (etwa 90°), was über eine Ringleitung im Betriebshof geschieht. Daher ist die Maschine auch relativ schnell auf Betriebsdruck (12 bar) zu bringen und einsatzbereit.
Bei der Durchsicht der Bedienelemente und Armaturen vermisse ich das Führerbremsventil. Es gibt auch keine Luftbehälter und keine Luftpumpe an der Lok. Der Heizer klärt mich auf: An der Führerhausrückwand befindet sich eine Gewichthebelbremse. Und nun wird's abenteuerlich: Der Lokführer kann gar nicht bremsen, sondern diese mechanische Bremseinrichtung wird vom Heizer (!) bedient. Soll die Lok oder die Lok mit anhängendem Wagenzug anhalten, schließt der Lokführer den Regler – und das ist für ihn alles. Der Heizer muss nun mit Fingerspitzengefühl die Maschine mit dem nachdrängenden, mit Personen besetzten Zug am vorgesehenen Halteplatz zum Stehen bringen. Nun wird mir auch klar, warum die alten Vierachser – Wagen keinerlei Bremseinrichtung besitzen; nur auf der hintersten Plattform befindet sich eine Handbremse, die auf das letzte Drehgestell wirkt, vom Schaffner/Rangierer bedient wird und verhindert, dass sich die Wagengarnitur beim Umsetzten der Lok selbständig macht.
Ich kann kaum glauben, dass eine derart archaische Betriebseinrichtung heute noch genehmigungsfähig ist.
Neben den alten Wagen gibt es auch eine den Weyher-Wagen nachempfundene Neubaugarnitur (Waggonfabrik Bautzen 1993/94), einige historische Wagen und den Wismarbus T 1 (Wismar 21145/1940), der sich in einem hervorragenden Zustand befindet und für Sonderfahrten bereitgehalten wird. 1997 erhielt die Borkumer

Kleinbahn den Preis für Denkmalpflege der niedersächsischen Sparkassenstiftung. Mittags geht es also mit der „Borkum" und dem alten Wagenzug vom Dorfbahnhof los zum Fähranleger und zurück. Unterwegs gibt es einen Haltepunkt (Jan v. Dyken – Weg). Hier ist die Bremskunst des Heizers besonders gefragt, denn am Ende des Bahnsteigs befindet sich eine kleine Rampe zur Fahrradverladung, an der die Ladetür des Packwagens exakt platziert werden muss. Die ganze Strecke ist mit zahlreichen technisch gesicherten Bahnübergängen versehen – eine Rieseninvestition für die kleine Bahn. Es gibt nur zwei oder drei technisch nicht gesicherte BÜ, an denen zu pfeifen ist.

Die „Borkum" ist ein richtiger Knochenrüttler. Auf kleinste Gleislagefehler (und davon gibt es reichlich) wird mit heftigen Stößen reagiert. Eigentlich ist man ganz froh, wenn man die insgesamt rd. 15 km hinter sich gebracht hat.

Am späten Nachmittag fahre ich noch mal eine Tour mit, diesmal mit der brandneuen Schöma-Lok „Aurich". „Bei der brauch' ich eigentlich gar nichts machen, die kann alles alleine", sagt Lokführer Rudi. Stimmt! Eine Lok mit modernster Technik, von der ich aber befürchte, dass auch manche Störungen zu erwarten sein werden, wenn die Maschine erst einmal in die Jahre kommt.

Am Ende meiner „Dienstzeit" überreicht mir der Zugleiter im Dorfbahnhof Borkum eine schöne Urkunde, die mich zum Ehrenlokführer ernennt.

Das Angebot der Borkumer Kleinbahn, Interessenten einen Einblick in den Betriebsalltag zu gewähren, richtet sich natürlich in erster Linie an Touristen. Mit Ausbildung hat das nichts zu tun – wie auch. Wer aber Kenntnisse aus dem Eisenbahnbetrieb mitbringt, für den ist die Veranstaltung sehr informativ, vor allem, was einzelne Betriebsabläufe anbelangt.

Die Borkumer Kleinbahn ist ein sehr moderner Betrieb und keineswegs klein, wie der Name vermuten lassen könnte. Die Fahrzeuge sind außerordentlich gepflegt; historische Exemplare wie der „Kaiserwagen", der Wagen Nr. 17 oder der Wismarbus sind liebevoll und mit Sachverstand restauriert worden. Ein Besuch bei der Bahn lohnt sich, vor allem auch für Museumsbahnfreunde.

Sonntagmorgen. Die „Borkum" ist wieder im Einsatz, läuft im Dorfbahnhof um. Der Lokführer steigt von der flott rollenden Maschine ab, um sich im Laden gegenüber eine Zeitung zu besorgen. Mir sträuben sich die Nackenhaare, aber die Aufregung ist unnötig. Der Heizer bremst ja!



Wilfried Habenicht

# Der „Sushi“-Wagen

hat vor einigen Wochen bereits seine erste Nutzung erfahren! Was hat es auf sich mit diesem Wagen und wo befindet er sich?




Es handelt sich um einen 2-achsigen Einheits-Personenwagen, der jahrelang einer ausländischen Familie als spezielles Restaurant diente und im Bereich des Schaufensters Fischereihafen (zwischen dem „Forum Fischereihafen“ und dem „Comfort-Hotel“ aufgestellt war.
Der weiteren Planung für die Gestaltung des „Schaufensters“ stand dieser Waggon im Wege – er war zugegebener Maßen auch für uns Museumseisenbahner kein erfreulicher Anblick.

Somit hat die Fischereihafenbetriebsgesellschaft (FBG) – übrigens seit kurzem Mitglied in unserem Verein! – Geld in die Hand genommen, den Wagen zurück gekauft und ihn unserem Verein für eine weitere Nutzung per Vertrag überlassen. Nun steht er auf einem extra dafür verlegten Gleisstück direkt neben unserem neuen Gleis des „Bahnsteigs Fischereihafen“.
Beratungen über eine zukünftige Vereinsnutzung stehen an. Angedacht ist evtl.





eine Nutzung als Informationsraum für Museumsbahnreisende und -interessierte, Verkauf von Fahrkarten und Souvenirs. Weitere Anregungen werden gerne entgegen genommen!
…und nun die erste Nutzung :
Am Mittwoch, 26. September 2007 marschierte die Lehrerin Frau Klimas mit 22 Kindern der 3. Grundschulklasse der „Fritz-Reuter-Schule“ in Bremerhaven zum Schaufenster, zum bewussten „Sushi-Wagen“.

Der Vereinsvorsitzende hatte sich bereit erklärt, im Rahmen einer Veranstaltungsreihe der „Bürgerstiftung Bremerhaven" Eisenbahngeschichten vorzulesen. – Der mit musealen Gegenständen der Eisenbahn ausgestattete Waggon wurde zum Forum für die Schulkinder, diese hörten aufmerksam zu und stellten zwischendurch und hinterher viele Fragen – vor allem zur Bedeutung der ausgestellten Gegenstände.
Wie interessant diese erste „Sushi-Wagen-Nutzung" war, zeigt folgender Brief des Schulleiters:

*Ein toller Tag bei der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.*
*Die Klasse 3a der Fritz-Reuter-Schule in Bremerhaven nahm mit ihrer Klassenlehrerin Frau Klimas auf Einladung der Bürgerstiftung am 26. September 2007 an einer Lesung in einem Eisenbahnwaggon der Museumsbahn teil. Herr Habenicht stellte sein außerordentliches Vorlesetalent unter Beweis und las aus den Büchern der Lesereihen „Leserabe" und „Leselöwen" 5 kleine Eisenbahngeschichten vor. Gebannt folgten die Kinder den kurzweiligen und spannenden Geschichten und beantworteten auf einem Lösungsblatt Fragen zum Text, die zu einem Lösungswort führten. Alle Kinder konnten die Aufgabe erfolgreich bearbeiten und erhielten als Belohnung die Einladung zu einer Freifahrt mit der Museumsbahn. Davon soll im kommenden Jahr Gebrauch gemacht werden.*
*Mit großem Interesse befragten die Schüler Herrn Habenicht zu Bahnbetriebs-Gegenständen, die im Waggon zu sehen waren. Die größte Freude bereitete aber die Benutzung einer Zugführerpfeife und eines Streckenarbeiterhorns. Auch die rote Stationsmütze wurde von allen Schülern gern zur Probe aufgesetzt.*
*Noch am nächsten Tag schwärmten die Schüler: „Das war cool" und „vielen Dank für die Prospekte, die Kugelschreiber und die Bahnfahrt. Wir freuen uns schon auf die Reise nach Bederkesa. Aber erstmal kommen wir im Oktober zur Klassenfahrt dorthin und schauen uns den Bahnhof an!"*
*Gez. Peter Hebel, Schulleiter der Fritz-Reuter-Schule*



*Allen Mitgliedern*
*und Freunden des Vereins*
*ein frohes Weihnachtsfest*
*und ein erfolgreiches*
*Jahr 2008*





Hans-Wolfgang Harden

# Vorbei

## Eisenbahnalltag, den es nicht mehr gibt

**Ein Buch mit alten Eisenbahnfotos. Ich blättere darin. Gelegentlich bleiben die Augen an eine Bild besonders lange hängen. Warum eigentlich? Meist hat es damit zu tun, dass ein Motiv besonders fasziniert oder eine Situation darstellt, die ich noch nicht kannte. Manchmal aber wird man mit einer Szenerie konfrontiert, die einmal völlig alltäglich, heute aber für immer aus dem Eisenbahnalltag verschwunden ist. In einer losen Folge möchte ich solche Bilder vorstellen.**

Berlin, Anhalter Bahnhof 1930. Abschied am Fernzug nach Süddeutschland. Angehörige, Freunde und Bekannte haben die Reisenden zur Bahn gebracht. Noch wenige Augenblicke, dann wird sich die Wagenschlange in Bewegung setzen. Aus den herabgelassenen Fenstern der Abteile oder Seitengänge strecken sich die Hände den Dagebliebenen entgegen, letzte gute Wünsche und Grüße werden gewechselt. Alles Wesentliche ist ja bereits vorher gesagt worden. „Gute Reise, kommt gut an." „Danke nochmal für alles, war schön bei euch." „Schreib gleich , wenn ihr zu Hause seid." „Grüß Tante Lotte ganz herzlich." „Ich wäre ja gerne mit gekommen." „Tschüs, und alles Gute."

Eisenbahnalltag auf einem Fernbahnsteig. Gleich rollt der Zug. Man wird noch einige Schritte nebenher gehen. Dann sind nur noch winkende Hände, Taschentücher oder Mützen zu sehen. Schließlich ist an den Fenstern niemand mehr zu erkennen. Die Daheimgebliebenen wenden sich dem Bahnhofsausgang zu.

Solche Szenen waren auf jedem Großstadtbahnhof, aber auch – etwas bescheidener – auf kleineren Stationen mehrmals täglich zu erleben. Das ist heute endgültig vorbei. die Fenster der vollklimatisierten Reisezüge lassen sich nicht mehr öffnen, und die verspiegelten Scheiben der IC und ICE lassen noch nicht einmal einen Blick vom Bahnsteig ins Wageninnere zu. Es gibt solche Abschiedszenen wie damals nicht mehr.

Ein Stück Eisenbahnalltag ist für immer verschwunden. Schade!

Foto: Friedrich Seidenstücker / Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz, entnommen aus: Alfred B. Gottwald, Eisenbahn-Zentrum Berlin 1920–1939, Berlin 2005

***Nicht vergessen! Spendenkonto:***

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

Stichwort: „V 36"




Hans-Wolfgang Harden

# Das historische Foto

Bahnhof Wremen, Strecke Bremerhaven-Cuxhaven. Die 93 114, eine preußische T 14[1]. läuft mit ihrem Personenzug, von Cuxhaven kommend, in die kleine Wurster Landstation ein. Nebenbahnidylle pur! Der Fahrdienstleiter ist aus seinem Dienstraum getreten; eine junge Mutter schiebe den zeitlos eleganten Kinderwagen Richtung Zug.

Die Bahnhofsgebäude entlang der Strecke glichen sich teilweise oder variierten in der Bauausführung. Recht selten war, wie in diesem Fall, dass sich das Tor zum Güterschuppen an dessen Stirnseite befand. Eine Rampe führte dann zum davorliegenden Gleis. Der rechte Seitenflügel des Gebäudes, hier nicht zu sehen, beherbergte die



Bahnhofswirtschaft. Zu erkennen ist aber das kleine, allein stehende Aborthäuschen, das heute noch als Schuppen erhalten ist. Im giebelständigen Mittelbau der Station waren der Dienst- und der Warteraum untergebracht.

Der Zug läuf auf Gleis 1 in Wremen ein. Rechts davon liegt Gleis 2, das Kreuzungsgleis. Vor dem Bahnhofsgebäude befindet sich Gleis 3, das sich im Hintergrund noch einmal verzweigt; ein Gleisast führt zur Viehverladerampe, die heute noch, allerdings für Lkw-Betrieb, genutzt wird.

Auf dem Bahnsteig an Gleis 1 fallen die Laternen an den Holzmasten ins Auge.

Wann könnte das Foto entstanden sein? Die erkennbare Weichenlaterne an Gleis 3 ist bereits mit rückstrahlenden Gläsern ausgestattet. Das gab es erst seit Anfang der 50er Jahre. Die Lok führt noch kein Dreilicht-Spitzensignal, so dass das Foto etwa zu Anfang oder Mitte der 50er Jahre entstanden sein dürfte.

Hans – Wolfgang Harden

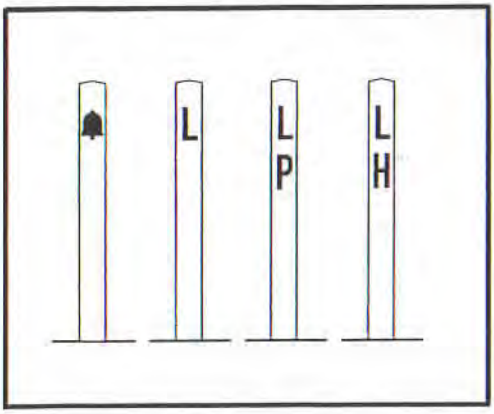
# Die Klingelbahn

Die erste Beschreibung der neuen Bahnlinien von Geestemünde nach Cuxhaven und Bederkesa erschien im Juni 1896 unter dem Titel „Im Zickzack mit der Eisenbahn durch das Land Wursten" mit mehreren Fortsetzungen in der Nordwestdeutschen Zeitung. In dem Bericht, der in der Festschrift zum 100-jährigen Streckenjubiläum enthalten ist /1/, heißt es u. a. „Die Bahnen sind einspurige Secundärbahnen, sog. Klingelbahnen. Weil die das Geleise kreuzenden Landstraßen nicht durch Barrieren beim Herannahen eines Zuges geschlossen werden, so liegt dem Zugführer die Verpflichtung auf, bei solchen Uebergängen das Nahen des Eisenbahnzuges durch Glockengeläute bemerkbar zu machen, und wird ihm diese Verpflichtung in der Nähe solcher Uebergänge durch mit schwarze Farbe auf weiße Tafeln gemalte Glocken in´s Gedächtniß gerufen." An anderer Stelle heißt es:" ...Nach wenigen Minuten ertönt der schrille Klang der Glocke; der Zug nähert sich dem Uebergange einer Landstraße über den Bahnkörper. Dass Glockensignale nicht umsonst gewesen sind zeigt sich jetzt, denn dicht vor dem Geleise hält das Gefährt eines Landmannes, der, eine Pfeife rauchend, lächelnd auf den vielleicht seiner Ansicht nach blitzschnell dahinlaufenenden Zug blickt"



*Läutetafel mit Glockensymbol*

Das Läuten als Warnsignal vor Bahnübergängen ist heute abgeschafft, war aber früher auf Nebenbahnen zwingend vorgeschrieben. Die Läutesignale waren zunächst nicht in der Signalordnung enthalten, wohl aber in den Betriebsplänen der Bahnen und (ab 1902) in der Dienstanweisung für Lokomotivführer und Heizer. Es gab „... auf Nebenbahnen ab etwa 1890 zunächst nur einen (vermutlich weißen) Pfahl, an dem das Läuten bis zum Überwege begonnen werden musste. Dieser Läutepfahl war mit einem „L" oder einem „Glockenbilde" bemalt. Zeigte der Läutepfahl neben dem „L" oder

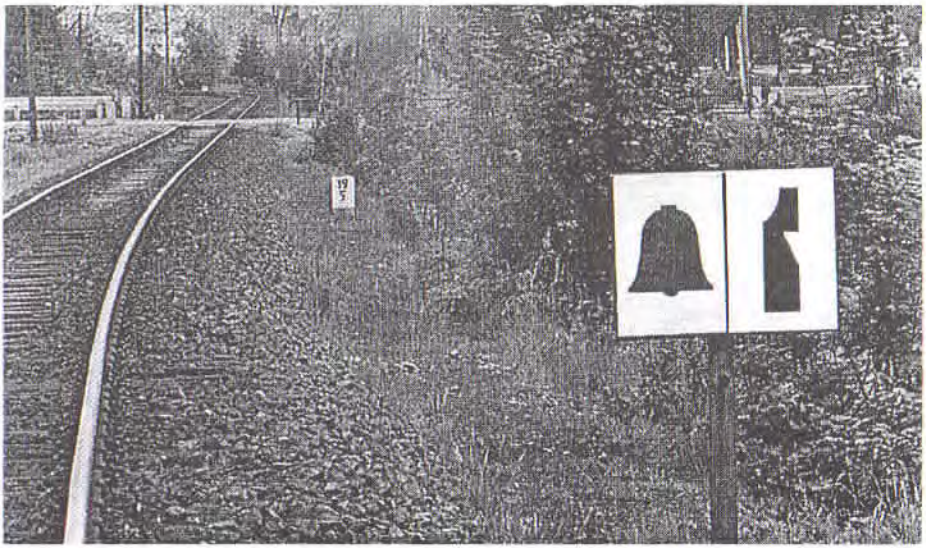



*Darstellung unterschiedlicher Läutepfähle*

dem Bild der Glocke noch ein rotes „P", so hatte der Lokomotivführer zusätzlich das Achtungssignal mit der Dampfpfeife zu geben. Des weiteren konnte der Läutepfahl mit einem „L" und „15 km" bemalt sein. In diesem Fall musste der Lokomotivführer seine Geschwindigkeit auf 15 km/h am Überwege reduziert haben. War der Läutepfahl mit einem „L" und einem „H" bemalt, so war vor dem Überwege anzuhalten. Da die Bemalung der Pfähle nur von kurzer Lebensdauer war, wurden für die Symbole schon bald gusseiserne Tafeln (mit erhaben geprägten Zeichen, d. Verf.) verwendet. Das zunächst rote „P" wurde auf den Tafeln neben dem „L" schwarz." /2/

Ob der Begriff „Klingelbahn" dem Volksmund entstammt oder eine Wortschöpfung des Verfassers des Zeitungsberichtes gewesen ist, weiß ich nicht. Ich vermute aber, dass letzteres der Fall war, weil „einspurige Secundärbahnen" bis dato im Elbe-Weser-Gebiet noch nicht existierten.

Übrigens sind für den Entwurf einer Signalordnung von 1951 wieder bildliche Darstellungen bei Läute- und Pfeiftafeln versuchsweise getestet worden. Das Foto zeigt beide Tafeln im Sommer 1952 bei Wildemann im Harz, doch hat sich der Versuch „nicht bewährt". Vermutlich war er den Triebfahrzeugführern wohl zu albern...



*Versuchsausführung einer Läute- und Pfeiltafel bei Wildemann (Harz), 1952. Foto: Carstens /2/*

Quellen:
/1/ Hans-Wolfgang Harden, Wolfgang Rawiel von Rönn, 100 Jahre Eisenbahn Bremerhaven-Cuxhaven mit Abzweig nach Bederkesa, Bremerhaven 1996
/2/ Stefan Carstens, Signale, Bd. 1, 2. Aufl., Nürnberg 2007

## Personelles: Aus der Mitgliedschaft:

Nachstehend aufgeführte neue Mitglieder begrüßen wir ganz herzlich in unserem Verein, wünschen uns eine gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit und hoffen darauf, dass sie sich bei uns wohl fühlen und den Verein weiter empfehlen:

**Beitritte (33)**

Ankeloher Hof,
Bad Bederkesa-Ankelohe

Apel & Kupschick,
Bad Bederkesa

Apotheke im Alten Feld,
Bad Bederkesa

Breitschuh, Hannelore u. Gisbert,
Bremerhaven

Brodtmann, Reiner,
Hambergen

Brünjes, Hermann,
Hambergen

Edler, Brigitte u. Heiko,
Bad Bederkesa

FBG,
Bremerhaven

Henning, Günter,
Hannover

Imparat,
Bremerhaven

Jekat, Peter,
Bad Bederkesa

Karnikowski, Karl-Bernd,
Bad Bederkesa

Kasten, Gabi,
Lintig-Meckelstedt

Klemke, Uwe,
Gardelegen

Kück, Georg-Dieter,
Bad Bederkesa-Ankelohe

Kühne, Renate u. Horst,
Bremerhaven

Lenk, Anita,
Drangstedt

Liedtke, Thilo,
Bad Bederkesa

Montigny, Jean Charles,
Cuxhaven

Otte, Harald,
Bad Bederkesa (Wiedereintritt)

Pohl, Regina u.Harald,
Frankfurt/Oder

Sebastiani, Regina u. Mario,
Langen

Ternes, Michael,
Wremen

Ternes, Thomas,
Langen-Debstedt

v. Bröckel,
Bremerhaven

Volders, Andree
Oldenburg

Zirkel, Sandra u. Thorsten, Bremervörde

Es ist nicht ungewöhnlich, dass Mitglieder ausscheiden. Wir sagen den nachstehend aufgeführten bisherigen Mitgliedern ein herzliches Dankeschön für ihre bisherige Treue und bitten gleichzeitig ebenso herzlich darum, dass auch sie nach ihrem Ausscheiden unseren Verein und seine Ziele an anderer Stelle empfehlen:

**Austritte (11**

| | |
|---|---|
| Harfst, Bernhard, Lunestedt | Morche, Heinz,Frankfurt/Oder |
| Otto, Ursula, Bremerhaven | Schulz, Peter, Loxstedt-Wiemsdorf |
| Steffens, Egon, Steinau | Ungerer, Susanne u. Ludolf, Langen-Neuenwalde |
| von Rönn, Gitta Ann, Dorum | von Rönn, Inga Marie, Dorum |
| Wöhlken, Mario, Bremerhaven | Zarbel, Fritz, Berlin |

Leider reißt auch der Tod langjährige Mitglieder aus unserer Mitte! Ihnen ein ehrendes Andenken zu bewahren ist uns eine herzliche Verpflichtung. Unser Mitgefühl gilt den Angehörigen.

**Verstorben sind:**

Horst Ranz, Nordholz — Werner Wilkening, Bremerhaven

Damit gehören unserem Verein z.Zt. 354 Einzelmitglieder an (einschl. Firmen)

**Aus den Reihen der Bediensteten:**

Am 30. November 2007 haben uns nachstehend aufgeführte Arbeiter nach Ablauf des von der Agentur für Arbeit festgesetzten Zeitraums wieder verlassen:

| | | |
|---|---|---|
| Gdanitz, Torsten | (Gleisbau) | 1. 12. 06 – 30. 11. 07 |
| Gotfrid, Vladimir | (dto) | 1. 06. 07 - 30. 11. 07 |
| Mair, Vladimir | (dto) | 1. 06. 07 – 30. 11. 07 |
| Mandrysch, Mark | (dto) | 1. 05. 07 – 30. 11. 07 |
| Retzke, Gerd | (Geschäftsstelle) | 1. 06. 07 – 30. 11. 07 |
| Samus, Valeri | (Gleisbau) | 1. 09. 06 – 30. 11. 07 |
| Schaewel, Gerold | (dto) | 1. 01 .07 – 30. 11. 07 |

Für ihre Unterstürzung danken wir ihnen ganz herzlich. Wir hoffen, dass sie sich bei uns wohl gefühlt haben und wünschen ihnen für die weitere Zukunft alles Gute!
Zu hoffen bleibt, dass uns die Agentur für Arbeit wieder dringend notwendige Kräfte zuweisen wird. Der Agentur danken wir bei dieser Gelegenheit erneut für gute Betreuung in der Vergangenheit ! (wh)

# Dringender Aufruf an unsere Mitglieder!

Wie aus dem Bericht „Personelles - Aus den Reihen der Bediensteten" hervorgeht, haben wir leider seit dem 1. Dezember keine Arbeiter mehr.
Da die Neueinstellung von Kräften aus den Programmen „Arbeitsangelegenheiten" oder „ABM" der Agentur für Arbeit zur Zeit sehr ungewiss ist, andererseits aber viele Aufgaben zur Erledigung anstehen, appleliere ich an unsere Mitglieder:
**Bitte melden Sie sich in unserer Geschäftsstelle (Tel. 0 47 45 / 71 69), wenn Sie irgendwie eine Gelegenheit sehen, uns mit praktischer Arbeit zu helfen!**
Dabeit ist es schon außerordentlich hilfreich, wenn auch nur mal kurzfristig für 1 Tag oder für 1 Wochenende Zeit für den Verein wäre.
Für die Bereitschaft bedanke ich mich im Voraus! (wh)

## Protokoll der 18. Ordentlichen Mitgliederversammlung am 19. 11. 2007

| | |
|---|---|
| Beginn: | 19:00 Uhr |
| Ende: | 21.00 Uhr |
| Ort: | Bürgerhaus Lehe, Bremerhaven |
| Teilnehmer: | 34 Mitglieder – siehe Anwesenheitsliste - Anlage 1 |
| | Frau Kasten – Landkreis Cuxhaven (jetzt auch Mitglied) |
| | Herr Montigny - EWA |
| Tagesordnung: | siehe Anlage 2 |

**1. Begrüßung/Regularien/Ehrung der Verstorbenen**

Herr Habenicht begrüßt alle anwesenden Mitglieder
Gegen die fristgerechte Einladung, die per Post durch die Mitteilungen erfolgte, gibt es keine Einwände.
Satzungsgemäß sind genügend Mitglieder anwesend um beschlussfähig zu sein
In einer Schweigeminute wurde der Verstorbenen gedacht.

**2. Jahresbericht 2007**

Der Vorsitzende gibt folgenden Jahresbericht ab:
Stand des Hallenbaus: Einweihung steht kurz bevor (23.11.). Er stellt ausgewählte Gäste vor: Minister Hirche, Herrn Mc Allister; Gleisbau ist gut vorangekommen, für die Einweihung ist das Hallengleis freigegeben; die fehlende Weiche zum Lückenschluss wurde uns von der FBG zur Verfügung gestellt; das Hallengleis wurde leider teurer als geplant, es traten Problem bei den Bohrungen auf (Längseisen an der Grubenwand), falsch verlegt; Fa. Gewinner hat als Lösung die Arbeiten an Fa. Stefen weitergegeben – hervorragende Arbeit wurde von der Firma geleistet; die Außenanlagen müssen noch gepflastert werden, mit Mineralgemisch aufgefüllt werden – Fa. Steffen; Dank an die Arbeitskräfte der Muba und an die Vereinsmitglieder für geleistete Arbeit, insbesondere an K. Keim, W. Kretzschmar, G. Meyer, W. Ohlrogge; weitere Arbeiten sind noch in Eigenleistung zu erbringen, wie z. B. Estrich im OG, Sanitäranlagen, Pflasterung der Abstellhalle, Grünanlage anlegen etc.; Fa. Harlos hat der Muba 400 Holzklappstühle geschenkt; Einweihungsgeschenkwunsch: Pflastersteine für die Halle, Besonderen Dank an Frau Kasten für die hervorragende Arbeit bei der Zuschussabwicklung
Stand V36 und Waggons:
es muss ein neuer Gutachter gesucht werden, der alte Gutachter hat aus Zeitmangel abgesagt; Zustimmung durch Herrn Henning muss vom RA Lappenbusch abgeklärt werden; bei der EVB schon angefragt wegen einer Leihlok, generelle Zustimmung von der EVB. Bis auf einen Waggon müssen alle anderen zur HU – Finanzierung muss geklärt werden; es wird überlegt einen Mitteleinstiegswagen zu kaufen – P. Schumann bleibt dran; Restaurierung und Abnahme der Triebwagen, wären gut für Einnahmen, Finanzierung und Aufwand muss auch hier noch geklärt werden.

**Rückblick auf die Fahrsaison 2007:**
wir hatten 10 Fahrtage und 2 Sonderfahrten; Einnahmen von € 24.909,27 zzgl. Gaststätte von € 4.664,64; von diesem Ergebnis müssen auf jeden Fall die Rechnungen von der EVB und den Ammerländern von zusammen über € 10.000,- abgezogen werden; ausdrücklicher Dank an die Servicegruppe für die Arbeit

**Personelles:**
Mitgliederentwicklung: 33 neue Mitglieder, 11 Austritte und 2 Verstorbene; es müssen dringend neue Mitglieder geworben werden (junge Menschen); Aufruf an alle Mitglieder zur verstärkten Mitarbeit im Verein

**Arbeiter:**
ab 01.12.2007 sind alle € 1,50 – Arbeitskräfte weg; dann sind nur noch Frau Schneider und Herr Ehlers im Büro; Dank für die Mitarbeit der ausscheidenden und verbleibenden Kräfte

**Verschiedenes:**
Seit der letzten Mitgliederversammlung im März 2007 gab es 17 Vorstandssitzungen, ab Oktober sogar wöchentlich, um alle Aufgaben im Zusammenhang mit dem Hallenbau zu schaffen; die Beiräte haben gut mit dem Vorstand zusammen gearbeitet, so dass der Vorschlag des Vorsitzenden zur Umwandlung in einen „erweiterten Vorstand" weiter im Auge behalten werden sollte. Die Lesung im Sushi-Wagen ist gut bei den Schülern und Lehrern angekommen, es sollen generelle Nutzungsvorschläge für den Waggon gemacht werden; für den Bastelbogen kommt von der EVB eine Spende von 1000 Euro; ILEK (Zeitungsbericht vom 24.1007) – Förderung von touristischen Einrichtungen, eventuell Geld für unsere Triebwagen. Förderwerk Bremerhaven GmbH: Dipl. Ing. Kerchner hat in Zusammenarbeit mit der Stadt Langen ein „Draisinenprojekt Langen – Bederkesa" ins Leben gerufen. Der Hintergrund wurde bei einem Gespräch im Bahnhof näher von Herrn Kirchner, Herrn Stölting und Frau Bauer (Diplomarbeit: „Neues Leben auf alten Gleisen") erläutert: Junge und ältere Arbeitslose in Qualifizierungsmaßnahmen zu bringen z.B. wie in diesem Fall Bau von Draisinen (und Ergänzung durch uns: Restaurierung von Fahrzeugen) und ob es möglich ist, Draisinen bei uns auf der Strecke fahren zu lassen (rechtliche Genehmigung etc.); Gespräch mit der EVB geführt, sehr gutes Gespräch, Zusammenarbeit soll vertieft werden; Museale Ausstellung im OG soll für die neue Saison 2008 fertig gestellt werden, Dank an Fa. Harms, hat Beleuchtung gespendet. Der Zugzielanzeiger ist nach der Aufarbeitung vor der Saison aufgestellt worden (siehe Heft Nr. 99); das Heft Nr. 99 ist das erste Heft der neuen PR-Gruppe (Druckgestaltung: G. Ehlers – Dank dafür), Kritik und eigene Berichte sind erwünscht.
Unsere Web-Site geht jetzt unter dem Wechsel des Providers an den Verein über. Dank an Herrn Heinken, er war viele Jahre der Webmaster. Dank auch an J. Eisenbach für die techn. Umstellung

Zuletzt etwas ganz Erfreuliches: Bekannt ist die finanzielle Lage nach dem Hallenbau, der Betrieb für 2008 ist gefährdet (Fahrzeuge). Die Bemühungen des Vorsitzenden zur Lösung waren erfolgreich: Neben vielen kleineren und größeren Spenden hat die EWE in Oldenburg € 101.600 !!! als Spende für Anfang 2008 zur Verfügung gestellt .

Anschließende Diskussion zu Punkt 2; keine Meldungen zu Punkt 2

**3. Vorschau auf das Betriebsjahr 2008**

Halleneinrichtung und Anpflanzung müssen noch vom Verein erbracht werden; dringend Werbung für neue Mitglieder in allen Bereichen (insbesondere junger Nachwuchs!); V36, Reisezugwagen und Triebwagen müssen zur HU bzw. aufgearbeitet werden; ILEK und Förderwerk weiterverfolgen und evtl. aktivieren; Wie bisher: Erweiterung des Fahrangebotes (Saisonanfang mit Dampflok, junge Leute werben); Wartungsarbeiten an der Strecke (Stopfen, BAB-Brücke, Freischneiden); Aufarbeitung von Ausstellungstücken – vor allem im Außenbereich (Drehscheibe); Nachfolger für den Vorstand müssen gesucht werden (Gedanke: Vorstand durch Bennennung von Stellvertretern erweitern!?); die Vereinshaftpflicht für den Vorstand und für das techn. Personal muss dringend überprüft werden; Aktivierung von Schwellenpatenschaften und symb. Anteilen an der Strecke; PZB 90: günstige Lösung muss gesucht werden

Anschließende Diskussion zu Punkt 3; keine Meldungen zu Punkt 3

**4. Haushaltsplan für 2008**

Herr Waßmann stellt den Haushaltsplan für 2008 vor: siehe Anlage 3; der Haushaltsplan wurde einstimmig angenommen

Diskussion zu Punkt 4; keine Meldungen zu Punkt 4

**5. Konzeption der Museumsbahn**

Herr Harden stellt die Unterschiede zwischen einer Museumsbahn und einer Touristikbahn anhand von verschiedenen Beispielen dar.

**6. Anträge, Anfragen und Mitteilungen**

Herr Montigny regt an, den Bahnhof und das Gelände durch Film- und Fernsehproduktionen zur Verfügung zu stellen – Auf Bitte des Vorsitzenden würde er sich auch darum kümmern. Der Vorstand begrüßt das Vorhaben, betont aber, dass derartige Nutzungen in der Vergangenheit schon erfolgreich liefen.
Er fragt auch nach, wo die Modellbahngruppe aus dem Cuxhavener Bahnhof ist – Herr Harden: sie ist etwas weiter gezogen in das Stellwerk

| | | |
|---|---|---|
| W. Habenicht | H.W. Harden | K. Schneider |
| Vorsitzender | stellv. Vorsitzender | Schriftführerin |

# Spenden

Überall wird um Spenden geworben. Viele karitative, kirchliche und gemeinnützige Vereine und Verbände können in der Tat ihre Arbeiten für die Allgemeinheit nur dann verrichten, wenn die Mitglieder dieser Allgemeinheit auch mit ihren finanziellen Beiträgen helfen! So ist dieses auch nicht anders bei der Museumsbahn!
Auch wir arbeiten ehrenamtlich für einen guten Zweck – für die Bewahrung historischer Kulturgüter und über einen Beitrag zum Tourismus auch für die wirtschaftliche Entwicklung unserer norddeutschen Heimat zwischen Elbe und Weser.
Viel haben wir in den vergangenen 17 Jahren des Vereinsbestehens schon erreicht – dieses aber immer nur mit der Hilfe und Unterstützung vieler Spender.
Dafür sind wir sehr dankbar!
Nun haben wir wieder eine große Aufgabe vollenden können: Den Neubau der 2 Hallen für die Unterbringung und Wartung unserer historischen Fahrzeuge. Viele haben dabei mit ihren Geld- oder Sachspenden beigetragen. Ihnen haben wir mehrfach gedankt.

Nachstehend führen wir hier diese Spender auf, unabhängig von der Größe der einzelnen Spende – denn jeder Beitrag ist willkommen.

**Gespendet haben in 2007 folgende Personen oder Institutionen:** (Die Hilfen derjenigen , die uns beim Neubau unserer Hallen geholfen haben, sind in dieser Aufstellung nicht enthalten – die Firmennamen sind aufgeführt auf der zum großen Einweihungsbericht abgebildeten Tafel, die in der neuen Werkhalle ihren Platz gefunden hat) :

Apotheke im Alten Feld; Beneken, Arthur; Beplate, Ernst; EWE, Oldenburg (mit einer großen Einzelspende); Edler, Heiko; König, Dieter; Fiedler, Wolfgang; Habenicht, Sebastian; Harden, Hans-Wolfgang; Krafzel, Ingrid u. Klaus; KSK Wesermünde-Hadeln (über einen Sponsoringvertrag); Koswig, Jürgen; Köhler, Jörn; Mahnken, Claus; May, Otto; Fam. Rogner; Sandmann, Jürgen; Schlesies, Margret; Schramm, Detlef; Schnebbe, Manfred; Scholz, Karl-Heinz; Schumann, Paul-Eugen; Schönkorb, Klaus; Strahmann, Strassenburg, Reinhard; Elke u. Wolfgang; Strohschein, Uwe; Thien, Karl-Heinz; Waßmann, Günter

Die Arbeit in unserem Verein geht weiter. Viel ist noch zu tun – doch wir sind optimistisch genug, um mit weiteren Hilfen uns nahe stehender Personen oder Institutionen zu rechnen. Daher bitten wir sehr herzlich, helfen Sie uns, folgende weitere Aufgaben zu bewältigen:
Wir müssen unsere Lokomotive V 36 wieder fahrbereit bekommen. Der Motor ist z.Zt. immer noch nicht lauffähig und eine anschließende Hauptuntersuchung steht an.
In der neuen Werkhalle fehlen noch diverse Einrichtungsgegenstände: Werkbänke, Bearbeitungs-Maschinen aller Art, Werkzeuge, etc. sind willkommen.
Die Unterstellhalle muß noch befestigte Wege für das Fahrpersonal erhalten. Somit fehlen noch diverse Quadratmeter Pflastersteine.

Für Barspenden bieten wir Ihnen unsere Konten an:

KSK Wesermünde-Hadeln (BLZ 29250150)
Kto-Nr. 110 006 666 und 110 007 336

Volksbank Bad Bederkesa
(BLZ 292 612 24) Kto-Nr. 115 17 000

Sachspenden holen wir gerne bei Ihnen ab. Sie sind so freundlich und rufen in unserer Geschäftsstelle im Bahnhof Bad Bederkesa (Tel 04745 / 7169) an.
Allen, die uns in irgendeiner Form mit einer Geld- oder Sachspende helfen wollen, sagen wir im voraus ein ganz herzliches Dankeschön. (Eine Spendenbescheinigung ist auf Wunsch Selbstverständlichkeit – und auch mit einem Gutschein für eine Freifahrt mit unserem Museumszug würden wir uns gerne revanchieren.

Übrigens erreichten uns in diesem Jahr auch folgende Sachspenden einiger Mitglieder (dafür herzlichen Dank!):

| | | |
|---|---|---|
| 19. April | Apotheke am Alten Felde, Bad Bederkesa | 6 Verbandkästen |
| 8. August | Ehepaar Rogner, Bremerhaven | 1 Kaffeeautomat |
| 20. November | Günter Waßmann, Bremerhaven | 2 Warmwassergeräte |

STIFTUNG
**BSW**
Ortsstelle Bremerhaven

## Veranstaltungskalender 2008 (Vorschau)

| | |
|---|---|
| **Januar** | **Geburtstags-Jubilarehrung im Wulsdorfer-Seniorenhaus** |
| **9. Februar** | **Ohnsorg-Theater in Hamburg** |
| **Februar** | **Grünkohlessen mit Tanz und Kaffee im Wulsdorfer Seniorenhus** |
| **März** | **Preisskat** |
| **8. März** | **Niederdeutsche Bühne (Kleines Haus) „De Queen von Quekenbüttel"** |
| **April** | **Basketball-Bundesliga Eisbären Bremerhaven** |
| **April + Mai (vsl. 2 Termine** | **Spargeltour ins Heideland** |

Wilfried Habenicht

# Ein neues Mitglied - eine positive Meinung

Kürzlich erhielten wir zusammen mit einer Beitrittserklärung (erste „Früchte" aus der neuerdings ab Heft 99 abgedruckten Beitrittserklärung) einen sehr netten und für uns positiven Brief von dem nunmehr „jungen Vereinsmitglied" Günter Henning aus Hannover, der seit 1970 bei der Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen aktiv ist und Prüfungen als Rangierer, Zugführer, Aufsichtsbediensteter und Zugleiter abgelegt hat. Für den Verein besonders wesentliche Details seines fast vierseitigen Briefes wollen wir unseren Mitgliedern und Förderern nicht vorenthalten, zeigen sie doch, wie die Arbeit des Museumsbahnvereins von außen betrachtet und oft gewürdigt wird: (Auszüge aus dem Brief von Henning):

„Am 1. Oktober 2006 hatte ich endlich einmal Gelegenheit, die Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa auch im Betrieb zu erleben. Und ich war davon sehr angetan, was mich letztlich nunmehr – verstärkt durch die „Erinnerung" in den aktuellen „Mitteilungen" – auch dazu bewogen hat, die Beitrittserklärung auszufüllen.

Ich kann sehr wohl den immensen Einsatz ermessen, den die Aktiven in den vergangenen Jahren für die Museumsbahn bereits geleistet haben, unbeschadet der Tatsache, dass einige „große Brocken" bei der Gleissanierung und jetzt auch beim Hallenneubau zum Glück mit Hilfe öffentlicher Mittel an Unternehmen vergeben werden konnten; denn sonst wären Verein und Bahn sicher heute noch nicht dort, wo sie jetzt stehen. Und Hochbauten, Gleis, Zug und Betrieb strahlen jetzt weitgehend authentische Nebenbahn-Atmosphäre vergangener Zeiten aus, wie ich sie etwa selbst noch Ende der 1960er und Anfang 1970er Jahre als „Fahrschüler" auf der Deisterstrecke bei Hannover selbst erlebt habe. Das gilt auch für vermeintliche „Nebensächlichkeiten", etwa die Bahnhofsgaststätte, in der man sich bereits auf einer Zeitreise zu befinden scheint, oder auch den Zugzielanzeiger („Schiebemann") auf dem Bahnsteig.

Ich bin sicher, dass der Verein dieses Freilicht-Museum weiter entwickeln wird. In dieser Hinsicht wird es auch künftig noch mehr als genug zu tun geben. Dazu gehört sicher nach dem neuerlichen großen „Brocken" Fahrzeughalle auch die Wiederinbetriebnahme der V 36, ganz abgesehen von „Kleinigkeiten" wie der Fahrzeugwartung, die ja von Außenstehenden kaum wahrgenommen wird.

...mit der Übernahme des Anschlusses für den Fischereihafen hat die FBG Bremerhaven bestätigt, welch hohen Wert sie dem Angebot Museumsbahn für den Tourismus in diesem Bereich beimisst, wobei hier Museumsbahn und „richtiger" Güterverkehr gleichermaßen Nutznießer der Anschlussübernahme sind. Für die Museumsbahn herrscht jetzt für zwei Jahrzehnte Planungssicherheit. Auch hierzu kann man nur gratulieren !

...insbesondere eine Dampflok würde dagegen erhebliche Kräfte binden, da sie im Regelfall unterhaltungsintensiver und kostenträchtiger als Dieselfahrzeuge ist. Da empfinde ich persönlich den jetzigen Zustand mit Besuchen durch andere Vereine und ihre Dampfzüge als die bessere Lösung...

...Interessant ist vielleicht, dass auch etwa in England und Schottland manche Museumsbahn die Epoche der 1950er Jahre („roaring fifties") gewählt hat, weil gerade in dieser Epoche ein Nebeneinander von Dampf und Diesel, Lok-bespannung und Triebwagen, Alt- und Neubauwagen gezeigt werden kann, und gleichzeitig bestehen für diese Zeit die größten Chancen, heute noch passendes Material für Betrieb und Ausgestaltung zu finden, aber auch Zeitzeugen, die Aussagen zu einer authentischen Darstellung der Bahn in dieser Epoche machen können. Wer von den Jüngeren kann sich heute schon noch ein Bild von der „Nierentisch-Ära" machen; schließlich liegen die 1950er Jahre nun auch schon ein halbes Jahrhundert zurück?! Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass es seit dieser Zeit im Bereich des Nahverkehrs viele radikale Veränderungen gegeben hat, die einem oftmals erst bei der musealen Aubereitung im Vergleich zum heutigen Erscheinungsbild der Bahn wirklich bewusst werden. Und eine „DB auf Aktien" wird sicher weitere Äderungen herbeiführen wollen oder müssen...

....bedauerlich ist auch, dass die bisher mit benutzten DB-Anlagen in Bremerhaven-Lehe nun schon eine Weile nicht mehr zur Verfügung stehen. Eine museale Erhaltung wäre sicher wünschenswert...

...hat die Museumsbahn ja in den nächsten Jahren bis Jahrzehnten genug Arbeit zu bewältigen. So zeigen meine Erfahrungen aus Bruchhausen-Vilsen, dass ein Betrieb „nur" an etwa jedem zweiten Sonntag vielleicht irgendwann nicht mehr reichen mag.

...ob ich selbst einmal Zeit finden werde, aktiv bei der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa tätig sein zu können, vermag ich gegenwärtig nicht abzuschätzen...

Der Geschäftsstelle möchte ich noch ein großes Lob aussprechen; meine Bestellung (Buch und Umschlag) wurde sehr schnell ausgeführt...

## *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

Wilfried Habenicht

# Visionen

„Ich kann freilich nicht sagen, ob es besser werden wird, wenn es anders wird; aber soviel kann ich sagen, es muß anders werden, wenn es gut werden soll." (Zitat Georg Christoph Lichtenberg (1742-1799)

...ein Ausspruch, der auch in unserem Verein Gültigkeit behalten muss, denn ohne Visionen erlahmt jegliche Kreativität, jede Aktivität, so meine ich – und das sollte in unserem Verein natürlich nicht geschehen !

Somit befassen wir uns neben Fahrsaison, Unterhaltung von Gleiskörper und Fahrzeugen, Neubau der Unterstell- und Wartungshallen zum Beispiel auch mit dem vom Land propagierten ILEK (heißt: Integriertes Ländliches Entwicklungs-Konzept). - Abdruck NZ-Bericht v. 24.10.07 -

Integriert in dieses Finanzierungskonzept konnte ich in den Räumen des Aeronauticums in Nordholz am 13. Oktober dem Nds. Minister für Landwirtschaft, Ernährung und Forsten, Herrn Heiner Ehlen, deutlich machen, welche Bedeutung unsere Arbeit inzwischen in dieser Region erlangt hat.

Inwieweit die beschriebenen Gedanken einer Ausweitung unserer Fahrstrecken zu realisieren sind, das bedarf noch erheblicher Überlegungen.

Es zeigt sich aber immer wieder, dass es wichtig ist dabei zu sein, um gegebenenfalls etwas „vom Kuchen abzubekommen" !

Nicht genug damit: Eine weitere Vision ist durch Kontaktgespräche über die Zusammenarbeit mit dem „Förderwerk Bremerhaven GmbH" und dem „JobWerk-StadtRaum" entstanden:

Hier steht im Focus die „Beschäftigung und Qualifizierung bei der Umsetzung eines Freizeit- und Tourismusprojektes mit langzeitarbeitslosen jungen und alten Menschen im ländlichen Raum"

Ansatzpunkt ist dabei für den federführenden Dipl-Ing. Günther Kerchner ein Konzept „Draisinenprojekt Langen-Bad Bederkesa". Diese Gedanken konnten in einem Gespräch mit Herrn Stölting von der Stadt Langen und Frau Daniela Bauer vom Institut für Umweltplanung der Leibniz-Uni Hannover (Diplomarbeit: „Neues Leben auf alten Gleisen") am 7. November 2007 in unserer Bahnhofgaststätte vertieft werden.

Zum speziellen Gedanken „Draisinenfahrten auf der Muba-Strecke" haben wir aufgezeigt, dass hier zunächst nicht unerhebliche Probleme untersucht und gelöst werden müssten. Vor allem ist dazu in erster Linie eine umfassende Vorstellung der Projektierung bei unserem Eisenbahnbetriebsleiter erforderlich !

Die Herstellung von Draisinenfahrzeugen können wir uns jedoch gut vorstellen, nachdem wir nun unsere neue Werkstatthalle fertig haben. Denkbar ist auch eine Erweiterung solcher Beschäftigungskonzepte auf die Restaurierung unserer Eisenbahnfahrzeuge.

Wichtig für uns ist der damit verbundene arbeitspolitische Ansatz, nämlich Aufbau einer Gruppe junger und älterer Arbeitsloser, die so unter fachlicher Leitung in Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen eingebunden werden, sinnvolle Arbeit leisten und für uns eine wertvolle Hilfe sein können.
Wir werden auch diese Vision weiter verfolgen!

## Da freut sich das Service-Team...

Am 6. Oktober erhielten wir folgende Zuschrift:

*Sehr geehrte Damen und Herren,*
*gerne denken wir an den 3. Juni 2007 bei Ihnen zurück, und wie versprochen, legen wir das Bild von Ihren beiden „Kaffee"-Damen bei. Die Kuchen und süßen Stücke waren wunderbar. Wir wünschen Ihnen Nachwuchs im Verein, dann solch eine tolle Leistung sollte nicht in Vergessenheit geraten.*
*Mit lieben Grüßen aus dem Schwabenländle*
*Walter und Angelika Kaag*
*PS: Unser Bahnhof Kornwestheim hat ebenfalls eine Verein zur Pflege alter Loks, leider keinen solch schönen Bahnhof wie Sie!*



Unsere Service-Damen sind ja nicht nur an jedem Fahrtag zur Stelle, sie backen auch die leckeren Torten, die wir in der Gaststätte anbieten. Eine Familie aus Berlin war so von Elsbeth Glüsings Schokoladen-Torte begeistert, dass sie nach Ende Ihres Urlaubs Elsbetz angeschrieben und um das Rezept gebeten haben. Natürlich konnte Ihnen geholfen werden!

Paul-Eugen Schumann

# Erfolgreiche Triebwagenfahrten zum Saisonabschluss

An den letzten beiden Fahrtagen im September 2007 wurde unsere historische Zuggarnitur durch die nicht weniger historisch korrekte dreiteilige Triebwagengarnitur der Museumsbahn Ammerland-Saterland (MAS) vertreten. Das Wetter zeigte sich herbstlich abwechslungsreich - von schönem Sonnenschein bis zum heftigen Platzregen war alles vertreten. Viele Fahrgäste kamen extra wegen der roten Triebwagengarnitur, um sich an längst vergangene Zeiten zurückzuerinnern. Ja, auch die 'Uerdinger' Triebwagen sind auf unserer Strecke bis zum Ende des Reisezugverkehrs gefahren. Für viele junge Fahrgäste war natürlich besonders interessant, dass sie dem Triebwagenführer bei der Bedienung des Schienenbusses über die Schulter schauen und so einen ganz eigenen Eindruck der Streckensicht erfahren konnten. Das führte zeitweise dazu, dass das Gepäck-/Dienstabteil im Steuerwagen in Fahrtrichtung Bederkesa fast wegen Überfüllung geschlossen werden musste.




Am 30. 9. 2007, dem letzten Fahrtag, konnten wir den Fotografen an der Strecke sogar drei unterschiedliche Triebwagengarnituren zeigen. Bei der ersten Fahrt hing der Güterwagen Gs an der dreiteiligen Schienenbuseinheit. Wir benötigten ihn als Fahrradwagen für eine angemeldete Fahrradwandergruppe. Diese Zugzusammenstellung erinnerte den einen oder anderen an die frühere Expressgutbeförderung auf Nebenstrecken. Die zweite und dritte Fahrt wurde ohne den Fahrradwagen durchge-



führt. Wegen Problemen an einem der beiden Fahrmotoren entschlossen wir uns kurzfristig zur Schonung des laufenden Motors für die vierte Fahrt den Beiwagen auszusetzen und nur mit einer zweiteiligen Einheit zu fahren. So kamen wir sogar noch in den Genuß von einigen Rangierspielen an diesem Abend.

Unser Dank geht an dieser Stelle noch einmal an unsere Museumsbahnkollegen der MAS. Diese haben es in einer beispielgebenden und reibungslos funktionierenden Zusammenarbeit mit uns ermöglicht, diese besonderen Fahrten durchzuführen. Alle Personale waren immer mit Freude und Elan bei der Sache - und der Spaß kam dabei auch nicht zu kurz. Diese Freude an der Sache strahlte wohl auch auf unsere Fahrgäste aus. Wir wurden immer wieder gefragt, wann wir wieder mit so besonderen Fahrzeugen unterwegs sein würden. Dieser Erfolg bestärkt uns in unserer Absicht, wenigstens einmal pro Fahrsaison etwas besonderes anzubieten. Es wäre schön, wenn diese Schienenbusfahrten eine neue Ära der engen Zusammenarbeit der Museumsbahnen im Norden einleiten würden.





# *Kohl- und Pinkel-Tour des Vereins*

**Sonntag, 17. Februar 2008**

Gaststätte „Zum grünen Walde", Nordholz

Treffen: 11.00 Uhr zur Wanderung

Wegbeschreibung: Alte B6 bis Kreuzung in Nordholz (beim Aeronauticum) Von Brhv. kommend an der Ampel links, dann durch den Ort (auch wenn dieser scheinbar schon aufgehört hat) bis nach Alt-Nordholz, dort rechts Richtung Oxstedt. Gaststätte nach etwa 1 km rechts.

**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.

## *Nicht vergessen! Spendenkonto:*

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

Stichwort: „V 36"

# Zuverlässiger.
# Leistungsstärker.
# *Näher.*

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

swb