Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

18. Jahrgang 1. Quartal 2008

101



Zum Titelbild:
Jetzt steht unser Sorgenkind V 36 134 zumindest trocken in unserer neuen Halle. Näheres siehe unter „Aktuell"
Foto: H.-W. Harden

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 eG Bremerhaven-Cuxland, BLZ 292 657 47, 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).

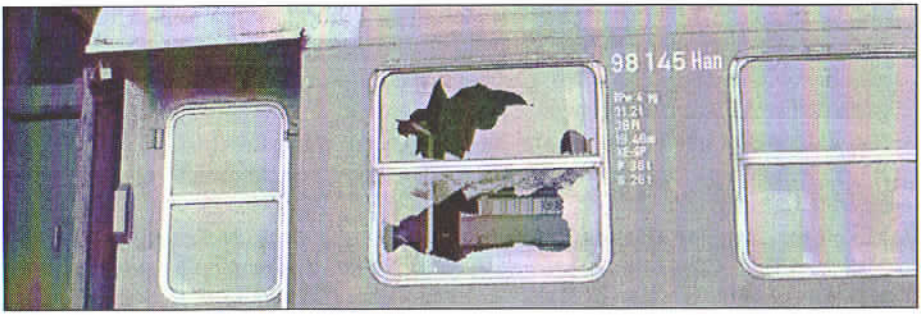
Aktuell

- Das war ja mal was ganz Neues: Statt Weihnachtsliedern und -geschichten gab es beim **adventlichen Beisammensein** kurz vor Weihnachten Handfestes zu tun. Fünf Knusperhäuser waren zu gestalten, zu verzieren und zu benaschen. Etliche Mitglieder erwiesen sich als wahre Meister ihres Faches, einige andere hatten die Aufgabe offenbar nicht richtig verstanden und verzehrten die süßen Materialien gleich vor Ort. Das von allen gestaltete Buffet war wieder Spitzenklasse! Ein gemütlicher Abend. (hwh)
- Die **Fahrsaison 2008** wird ab Mai an 5 Tagen mit Dampftraktion (s. Bericht von P. E. Schumann) begonnen, anschließend wie im Vorjahr mit V 100 der EVB bestritten. (hwh)
- Mit einem **„Tag der offenen Tür"** beginnt am 1. Mai 2008 die Saison. Wir wollen die neuen Hallen dem Publikum vorstellen und die Ausstellung „Lampen, Schilder, Bahnhofskram" im Obergeschoss des Bahnhofs präsentieren. Ein buntes Beiprogramm mit Eisenbahn-Flohmarkt sowie drei Dampfzugpaaren nach/von Bremerhaven rundet den Tag ab. (hwh)
- Der aktuelle **Fahrplan 2008** ist auf Seite 25 wiedergegeben.
- Der heutigen Ausgabe der „Mitteilungen" liegt die **Wertmarke für 2008** bei. Bitte auf den Mitgliedsausweis aufkleben.



- **Einen Entgleisungsschutz** bauten Ende Januar fachlich versierte Freunde unseres Vereins auf Anweisung unseres Eisenbahnbetriebsleiters Harald Uhle in das Einfahrgleis zur neuen Werkstatthalle ein. Dieser Schutz ist erforderlich, weil das intern mit der Nr. 14 bezeichnete Gleis im Bereich des ersten Stützpfeilers der neuen Unterstellhalle den erforderlichen Abstand um einige Zentimeter unterschreitet. In dieser Zeit werden auch noch zwei Stoßschweißungen kurz vor dem Hallentor vorgenommen und auf rund 9 m Länge zwei Spurrillen zur Aufnahme einer Pflasterung im Gleisbett angebracht. Danach kann dann die gleistechnischeAbnahme der neuen Anlagen erfolgen. (wh)
- Eine **offizielle Adresse** haben unsere neuen Unterstell- und Werkhallen nun auch bekommen. Sie lautet:
  Betriebsgrundstück der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V.
  Gewerbegebiet 24, 27624 Bad Bederkesa
- **Mit Empörung und Unverständnis** reagierten in der 4. Woche des Neuen Jahres Vorstand und Mitglieder auf eine Tat unbekannter Frevler, die mutwillig mit Steinwürfen 3 Scheiben unseres Reisezugwagens zerstörten. Dabei haben wir gerade mit großer Freude erstmals unsere Fahrzeuge in die neu errichtete Unterstellhalle einfahren können, um sie dort vor Wettereinflüssen zu schützen!

Die Polizei hat den auf 1200 Euro geschätzten Schaden aufgenommen und ist den Tätern auf der Spur (immerhin gab es so einige Hinweise). Besser wäre es natürlich, die Täter oder deren Eltern (denn nach Beobachtungen waren es sehr wahrscheinlich Jugendliche) melden sich freiwillig bei uns. In der Regel ist solch ein Schaden durch eine Haftpflichtversicherung gedeckt. (wh)



Anfang Februar nahmen acht im Betrieb und im Service aktive Mitglieder an einem zweitägigen **Erste-Hilfe-Kursus** bei der DLRG in Bremerhaven teil. Organisiert hatte dies unser ÖBL Horst Kühne, der selbst bei der DLRG tätig ist. Obwohl alle, die an dem Lehrgang teilnahmen, in ihrem Leben z. T. schon mehrfach Erste-Hilfe-Kurse absolviert hatten, wurde eine Auffrischung des vorhandenen Wissens gerne angenommen, denn vieles vergisst man im Laufe der Zeit, und manches hat sich inzwischen auch geändert.
Es soll in diesem Jahr noch einen zweiten Kursus geben, damit wir auf diesem Gebiet gut gerüstet sind. Außerdem ist der Verein als Betreiber der Museumsbahn verpflichtet, eine genügende Anzahl ausgebildeter Ersthelfer nachzuweisen. (hwh)



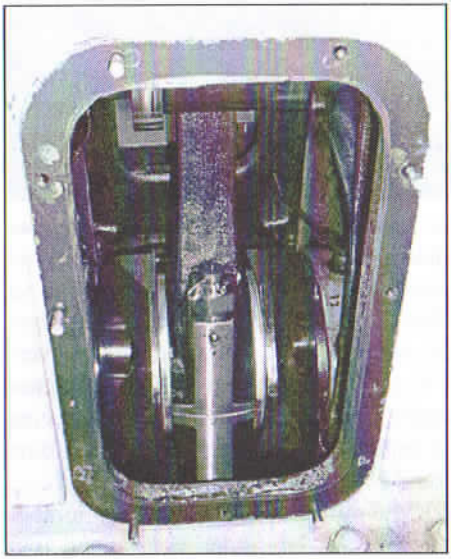
Wilfried Habenicht

Ein neues Jahr, viele Aufgaben, aber ein bewährter Optimismus . . .

lassen die notwendigen **Vorbereitungen auf die bevorstehende Saison** seit einiger Zeit im Vorstand und den Beiräten mit Hochdruck anlaufen. Es stehen eine Menge Entscheidungen an, die wohl überlegt sein müssen, nicht zuletzt wegen der finanziellen Folgen, aber auch im Hinblick auf den personellen Einsatz:

- So ist zu entscheiden, wo, in welcher Zeit und mit welchen Kosten zwei **Reisezugwagen in die Hauptuntersuchung** gegeben werden können, da deren Fristen im letzten Herbst bereits abgelaufen sind. Eine erste Untersuchung durch Mitarbeiter eines Fachbetriebs ergab nicht gerade Erfreuliches. So tauchen nicht unerhebliche Probleme in der Beurteilung des Zustandes der Achsen und der Räder auf. Andererseits ergeben sich ab Beginn der Fahrsaison (ab Mai 2008) Probleme beim Angebot ausreichender Fahrgast-Sitzplätze. Daher bemühen wir uns derzeit parallel um die Anmietung eines zusätzlichen Reisezugwagens (leider ist der Versuch unseres Mitglieds Paul Schumann, einen „Mitteleinstiegwagen" zu kaufen, nicht erfolgreich gewesen – siehe Jahresbericht 2007 in Heft 100).
- Ein weiteres Problem (oder die inzwischen „unendliche Geschichte") hält uns seit vielen Monaten in Atem: Die Wiederherstellung der Fahrbereitschaft unserer ehrwürdigen **Lok V 36!**

  Mehrfach habe ich darüber berichtet, zuletzt in der Mitgliederversammlung im November 2007: Wir haben Meinungsverschiedenheiten mit der seinerzeit beauftragten Reparaturwerkstatt, die derzeit leider nur noch über die Einschaltung eines Rechtsanwalts gelöst werden können. Nachdem sich beide streitigen Parteien auf einen neuen Gutachter (aus Hamburg) geeinigt haben, hat dieser durch die Firma Müller, Wanna, und im Beisein des Kontrahenten am 25. Januar zunächst mittels eingesetzter Meßuhren (siehe Foto) eine sogen. „Kurbelwangenatmung" durchführen lassen. Es soll geklärt werden, ob der neu eingebaute gebrauchte Motor im derzeitigen Einbauzustand betriebsfähig ist.



Danach steht in einem weiteren Schritt eine Untersuchung an, durch die festgestellt werden soll, ob der Motor einen behaupteten Frostschaden erlitten hat. Dazu wurden eine endoskopische Untersuchung der Zylinder und anschließend

noch eine Wasserdruckprobe durchgeführt. Ein Bericht des beauftragten Gutachters ist jetzt abzuwarten.=

Der Verein muss für alle Aufwendungen zunächst in Vorleistung treten. Doch fü den Vorstand steht eines fest: Wir haben bislang erhebliche Mittel in die Wiederherstellung der beim Gleistransport am 5. Dezember 2004 beschädigten Lok gesteckt. Daher werden wir dieses auch zum Abschluss bringen, auch wenn ein finanzielles Risiko für uns nicht ganz auszuschließen ist!

- Sorgen hinsichtlich der Saisonvorbereitung bereitet uns zum Jahreswechsel auch das Thema **„Gestellung von Arbeitskräften durch die Agentur für Arbeit".** Ungelöste Mittelbereitstellung und neue Verfahren zur Verteilung der so genannten „1,50-Euro-Kräfte" ließen uns seit November 2007 im Ungewissen. Erst Ende Januar 2008 gab es einen ersten Hoffnungsschimmer: Man hat uns für den 1. Februar zumindest 3 Kräfte zugesagt – und was uns besonders freute: Es sind Arbeiter, die wir bereits aus früherer Zusammenarbeit kennen und ihre Einsatzbereitschaft und ihr Können schätzen. Nun hoffen wir sehr, dass auch unsere restlichen Personal-Anforderungen positiv beschieden werden, denn eines ist nach jahrelanger Erfahrung sicher: Allein mit Mitgliedereinsatz ist der umfangreiche und arbeitsintensive Betrieb einer Museumsbahn mit 18 km eigener Strecke und diversen Baulichkeiten und musealem Material nicht zu bewältigen! Andererseits lässt die Finanzlage des Vereins leider eine Einstellung bezahlter Arbeitskräfte nicht zu!



- Erleichtert gehen wir jedoch mit einem anderen bisherigen Problem in die neue Saison: Wir sind wieder beweglich! Nachdem uns jahrelang ein von der Firma Autohaus Manikowski (bei dieser Gelegenheit dafür nochmals ein Dankeschön an die Firma) zur Verfügung gestellter VW-Bus gute Dienste geleistet hat – sorgte dessen „Altersschwäche" jetzt für ein Ende der Mobilität. – Was tun?? Eine Versteigerung verlief für uns negativ, denn fast 11ooo Euro für eine **VW-Doppelkabine** waren für uns nicht leistbar. Dann aber sorgten Zufall, Entscheidungsmut und eine Spende unseres Mitglieds Paul Schumann dafür, dass wir über das Internet eine solche Doppelkabine mit Dieselmotor für rund 3000 Euro kaufen konnten.

  Eine weitere Spende gewährte uns die LVM-Kraftfahrzeugversicherung in Bad Bederkesa. Nun hoffen wir, dass das Fahrzeug uns bei guter Behandlung (ein

Fahrtenbuch ist angelegt) noch viele Jahre gute Dienste bei der Unterhaltung und Pflege unserer Museumsbahn leisten wird.

- Aber noch **weitere Aufgaben liegen zum Saisonstart** vor uns: So steht dringend die Verbesserung der elektrotechnischen Anlagen an einigen Blinklicht gesicherten Bahnübergängen bevor (BÜ Wehden und Drangstedt). Unsere öBL Günter Niber und Horst Kühne kümmern sich in enger Zusammenarbeit mit dem für diese Anlagen zuständigen Mitglied Wolfgang Rawiel um diese verkehrstechnisch unabdingbaren Maßnahmen.

So werden die an diesen Übergängen in bislang kleinen und nicht mehr witterungsbeständigen Stahlblechkästen untergebrachten Schaltanlagen in noch aufzustellende Betonhäuschen verlagert. Dazu sind Fundamente zu errichten, tlw. neue Erdkabel zu verlegen und viele kleine andere Arbeiten auszuführen.

Das alles kostet neben den ehrenamtlichen Arbeitsleistungen auch wieder Geld! Ein nicht endendes Problem – und das wird leider auch noch intensiviert durch unbedachte bzw. bewusste Zerstörungen einiger unbelehrbarer Zeitgenossen in unserer Gesellschaft. Nicht nur die an anderer Stelle schon beschriebene Zerstörung der Scheiben im Reisezugwagen zählt dazu, nein, auch zum Jahreswechsel abgeknickte Andreaskreuze am BÜ Debstedter Büttel. Leider!!

Wenn wir in den letzten Jahren auch schon viel erledigen konnten zum Thema **„Durchlässe und Brücken"** (z.B. die Restaurierung des Durchlasses an der Großen Beek oder der Durchlass bei km 13,8 im Bereich Drangstedt), so steht demnächst mit einiger Sicherheit die Durchführung von Schutzmaßnahmen an der BAB-Brücke über die A 27 an. Die dazu erforderliche Brückenprüfung wird derzeit vorbereitet von unserem stellvertretenden Eisenbahn-Betriebsleiter Jürgen Gerdts.

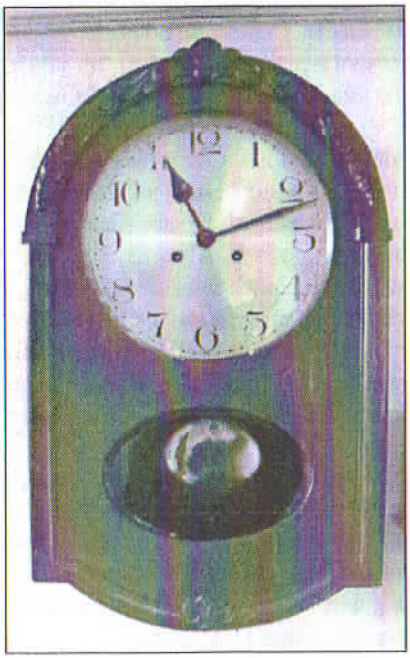
Viel ist also mal wieder zu tun – packen wir es mit dem uns eigenen Optimismus an und hoffen auch weiterhin darauf, dass wir dort, wo es nötig wird, Hilfe und Unterstützung erfahren.

Dringender Spendenaufruf

Zwei unserer drei Reisezugwagen müssen noch vor der am 1. Mai 2008 beginnenden Fahrsaison der regelmäßig stattfindenden Hauptuntersuchung unterzogen werden. Bei der Befunderstellung hat sich nun herausgestellt, dass die Schäden größer als erwartet sind. Am 2.-Klasse-Wagen muss der komplette Boden erneuert werden. Die Achsen an beiden Wagen müssen ebenfalls ausgetauscht werden. Diese zusätzlichen Maßnahmen sind zwingend zur weiteren Nutzung der Fahrzeuge erforderlich und sprengen den bisher vorgesehenen Kostenrahmen der Hauptuntersuchung. Wir sind deshalb dringend auf IHRE freundliche Spende angewiesen:

KSK Wesermünde-Hadeln, BLZ 292 501 50, Konto 110 006 66
Stichwort: HU Wagen

Von der Museumsbahn Bad Bederkesa ins Heimat-Museum Wanna . . .



auf diesen Weg wurde die Bahnhofsuhr aus dem Bahnhof der Museumsbahn Bad Bederkesa gebracht.

Zwischen den verschiedensten Uhren aus den letzten Jahrhunderten wurde sie anläßlich einer Uhrenausstellung im Heimatmuseum Wanna zum letztjährigen Weihnachtsmarkt gezeigt. Viele Gäste besuchten die Ausstellung, bestaunten die Uhrenvielfalt, erfreuten sich an den unterschiedlichsten Gongtönen und schwelgten in Erinnerungen: solch eine Uhr hatten wir doch auch einmal, eine ähnliche hängt noch bei Oma in der Stube; die kenn ich noch aus dem Bahnhof und mehr! Die Uhren sorgten für reichlich Gesprächsstoff und auch manche Fachsimpelei entwickelte sich daraus. Die Uhrenausstellung im Heimatmuseum war eine gute Idee. Die Umsetzung wurde dankenswerterweise von vielen Wannaer Bürgern und umzu durch ihre Leihgaben aktiv unterstützt. Inzwischen ist die Uhr mit einem herzlichen Dankeschön seitens des Verkehrsvereins Wanna wieder ins Bahnhofsgebäude zurückgebracht worden. Eine gute Erfahrung war, dass sich benachbarte Vereine bei Unternehmungen bzw. Aktionen so unterstützen.

Winfried Busch, Ahlen-Falkenberg
Vorstandsmitglied des Verkehrsvereins Wanna und langjähriges Mitglied der Museumsbahn Bederkesa

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 Bremerhaven-Cuxland, BLZ 292 657 47
Konto-Nr. 115 17 000

Hans-Wolfgang Harden

Vom Kauf einer Fahrkarte

Sommersemester 1962, Uni Hamburg. An einem Donnerstagnachmittag beschließe ich spontan, die Vorlesung am morgigen Freitag und am kommenden Montag zu schwänzen und übers sonnige Wochenende mal wieder nach Hause an den Niederrhein zu fahren – mit der Bahn natürlich, denn ein eigenes Auto ist für einen Studenten damals ja nicht drin.

Freitagvormittag, Bahnhof Altona. „Fahrkartenausgabe" steht unübersehbar über den großen Schalterfenstern. Ich stelle mich an. Vor mir ein älteres Ehepaar. Die beiden wollen nach Kiel. Ruck-zuck sind die Karten gelöst. Dann bin ich dran. „Einmal zwoter Duisburg hin und zurück", sage ich zu dem Verkäufer auf der anderen Seite der Scheibe. Er nickt, wendet sich dem großen Fahrkartendrucker zu. Einige Handgriffe,



dann liegt das kleine, braune Stück Pappe im Drehteller. Der Mann legt automatisch noch zwei weiße Zuschlagskarten mit dazu, weil er – zu Recht – vermutet, dass ich den D 96 nehmen werde, der in zwanzig Minuten abfährt und dass ich auch die Rückreise in einem Schnellzug anzutreten gedenke. „Achtundfünfzig" sagt er, nicht „achtundfünfzig Mark" oder „achtundfünfzig Mark, bitte", nein nur „Achtundfünfzig". Ich lege drei grüne Zwanziger in meinen Teil des Drehtellers, er legt ein Zwei-Mark-Stück wortlos zu den Karten. Ein Dreh, und ich habe meine Fahrkarten und das Rückgeld, er meine Scheine. Der ganze Vorgang hat insgesamt etwa 20 Sekunden gedauert.

Ich gebe zu, dass die zwischenmenschliche Komponente bei diesem Fahrkartenverkauf absolut zu kurz gekommen ist. Irgends ein freundliches Wort, einen kleinen Schnack, ein verbindliches Lächeln hat es nicht gegeben. Dafür habe ich in kürzester Zeit eine

Rückfahrkarte samt zwei Zuschlägen im Edmonson´schen Format 5,7 x 3,1 cm erstanden. Die drei Pappstückchen passen bequem in mein Portemonnaie.
Der Zug steht schon am Bahnsteig in Gleis 11. Altona ist ja bekanntlich ein Kopfbahnhof. Ich gehe ganz bis nach vorne; in den ersten Wagen sind erfahrungsgemäß nur wenige Plätze reserviert. Außerdem kann ich noch eben nach der Lok schauen. Aha, 01 1088, eine Osnabrückerin. Die Ölbrenner wummern. Der Zugführer kommt mit dem Bremszettel. Ich steige ein. Freier Fensterplatz, Fahrtrichtung. 10.36 Uhr. Zp 9 auf Zeigersprung. Der Meister legt eine donnernde Ausfahrt hin.
45 Jahre später. Gleicher Ort, gleiches Ziel. Doch halt! Die Zeiten, in denen man zum Bahnhof ging, eine Fahrkarte löste und in den nächsten Fernzug stieg, die sind vorbei. Es kann nicht schaden, schon 14 Tage vorher den Gang zum Schalter anzutreten. Schalter heißt er aber nicht mehr, sondern Reisezentrum. Nach „Mc Clean" und „Service-point" müsste er nach dem Mehdorn´schen Sprachverständnis eigentlich „Travel-Center" oder so ähnlich heißen, aber nein, es ist tatsächlich das Reisezentrum. Ich trete ein. Auf dem Fußboden bittet mich eine farbige Linie etwa zwei Meter vor dem Beratungs- und Verkaufsbereich um Diskretion. Wär´ ja auch noch schöner, wenn ich gewahr würde, wohin die Leute vor mir zu reisen gedenken! Eine freundliche jüngere Dame fragt nach meinen Reisewünschen. „Einmal zwoter Duisburg hin und zurück" – wie einst – geht überhaupt nicht. Das muss schon – bittesehr – etwas genauer sein. An welchem Tag ich denn die Hinfahrt antreten möchte, werde ich gefragt. Nach Nennung von Datum und Wochentag will sie wissen, wann es wieder zurück gehen soll. Auch das kläre ich. Jetzt wird der Computer nach den möglichen Zugverbindungen an beiden Tagen befragt. Der rechnet schwer, und endlich spuckt der Drucker zwei Bögen DIN A 4 mit den passenden Reisegelegenheiten aus. Ich kann mich entscheiden: Den ICE um dann-und-dann hin, jenen zu der mir passenden Zeit zurück.
Nun geht es an die Platzreservierung. Ob ich denn im Großraumabteil oder im geschlossenen Abteil zu reisen wünsche? Großraumabteil kommt nicht in Frage. Da geht es zu wie im Airbus nach Teneriffa oder im Schnellbus nach Leherheide. Und wenn man Pech hat, steht der Reisesessel genau zwischen zwei Fenstern und man sieht während der ganzen Fahrt nichts weiter als die Lockenpracht der Dame vor einem. Nein, das geschlossene Abteil soll es sein, Fensterplatz, Fahrtrichtung. Das sei in dem von mir gewählten Zug leider nicht mehr möglich, sagt die umgängliche Mitarbeiterin nach einem langen Blick auf ihren Bildschirm, sie hätte aber noch einige Gangplätze. Also alles von vorn: Gleicher Tag, anderer Zug, aber Fensterplatz. Inzwischen sind gut 10 Minuten vergangen, aber wir sind noch lange nicht fertig miteinander, denn jetzt geht es ums Bezahlen.
Gleich die erste diesbezügliche Frage der freundlichen jüngeren Dame trifft mich bis ins Mark: „Haben Sie eine Seniorenkarte?" Mein Gott, sieht man mir meine 65 Jahre so zweifelsfrei an? Nein, eine Seniorenkarte besäße ich nicht, höre ich mich sagen. Auch die Fragen nach einer Bahncard 25% oder 50% muss ich verneinen. Mein zaghafter Hinweis auf den Supersparpreis von 19,- Euro aus der Zeitungswerbung wird

mit der Bemerkung, solche Tickets gäbe es nur im Internet, vom Tisch gewischt.
Ich mache es kurz, liebe Leserin, lieber Leser. Nach etwa 20 Minuten und nach Ermittlung des für mich günstigste Preises (?) bekomme ich nicht etwa meine Fahrkarte, sondern meine – wie es jetzt heißt – Reiseunterlagen in einer voluminösen Tasche im Format 22,6 x 11 cm. Das Ding passt weder in meine Geldbörse noch in meine Brieftasche, sondern läßt sich erst nach längerem Gefummel knapp im Innern meiner Jacke unterbringen.
14 Tage später. ICE mit Ziel Duisburg. Er fährt auch heute aus Gleis 11. Ich finde meinen Wagen, mein Abteil und meinen Sitzplatz. Nach vorne, so wie früher, gehe ich nicht mehr. Was ist auch an einem ICE-Kopf zu sehen?
„Einmal zwoter Duisburg hin und zurück", das war vor 45 Jahren eine Sache von wenigen Augenblicken. Heute können Sie mit Hin- und Rückfahrt zum Bahnhof und den einschlägigen Verkaufsverhandlungen schon mal 'nen halben Tag Urlaub ansetzten. Aber dafür führen sie im Reisezentrum nette Gespräche!
Ich weiß, jetzt kommt der Hinweis, das Ganze könne man völlig problemlos am heimischen PC erledigen. Aber will ich das denn? Wo bleibt das menschliche Miteinander? Der Kauf einer Fahrkarte im Bahnhof gehört wie das Kofferpacken zu den elementaren Vergnügen vor Antritt einer Reise. Außerdem, wie soll der Drucker jene unsägliche Sammeltasche für meine Reiseunterlagen hinkriegen? Die muss ich ja wohl in Handarbeit am Küchentisch zusammenkleben.
Nee Leute, früher war besser!

Termine

1. Treffen „Service Gruppe"
Dienstag, 4. März 2008, 15.00 Uhr Bahnhof Bederkesa
Unfallverhütung und Planung der Saison 2008

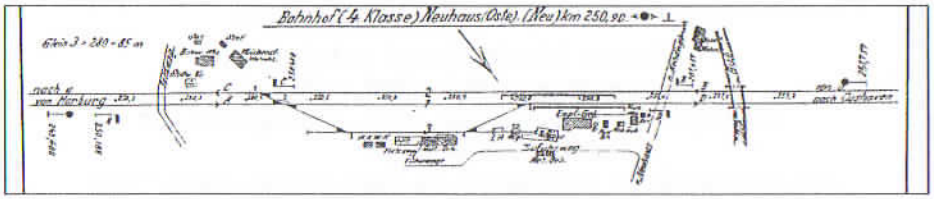
2. Treffen „Service Gruppe"
Dienstag, 1. April 2008, 15.00 Uhr Bahnhof Bederkesa
Erste Verteilung der möglichen Dienstpläne

Wie jedes Jahr: Osterbrunch im Bahnhof
Ostermontag, 24. März 2008, 11.00 Uhr
Wie immer – neben guter Laune – etwas mitbringen für das kalte/warme Buffet.
Anmeldungen bis 17. März 2008 in der Geschäftsstelle (04745/7169) oder bei Gisela Harden (04705/393)
Es sind noch einige Restplätze für die Waren-/Müritz-Fahrt über Pfingsten (9.-12.Mai) frei.
Bitte schnellstens anmelden bei Gisela Harden (04705/393).

Hans-Wolfgang Harden

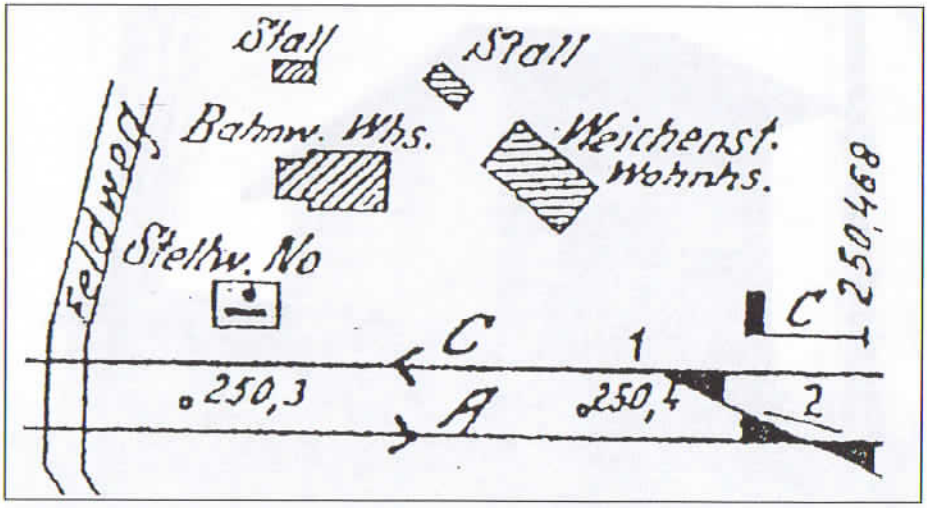
Neuhaus-Ost – ein bemerkenswertes eisenbahnhistorisches Bauensemble

Am 11. November 1881 wurde das letzte Teilstück der Unterelbe'schen Eisenbahn zwischen Himmelpforten und Cuxhaven eröffnet. Damit war die gesamte Strecke von Harburg bis an die Elbmündung durchgehend eingleisig befahrbar. Im Mai 1889 verkehrte der erste Hapag-Sonderzug für den Nordamerikadienst.
1890 übernahm die preußische Staatsbahn die private Unterelbe'sche Eisenbahn und unterstellte sie der Königlichen Eisenbahn-Direktion (KED) Hannover. Hapag Direktor Albert Ballin drängte darauf, die Strecke zweigleisig auszubauen, um Sonderzüge von Hamburg zum Steubenhöft in Cuxhaven (und umgekehrt) so schnell wie möglich durchbringen zu können, d. h. die bei eingleisigem Betrieb unvermeidlichen zeitraubenden Zugkreuzungen zu vermeiden. Zwischen 1892 und 1896 wurde das zweite Gleis auf der Gesamtstrecke eingebaut. Ob die Strecke von vornherein für einen 2-gleisigen Ausbau trassiert war, ist nicht bekannt.
In 126 Jahren Betrieb hat sich viel verändert. Bahnhofsanlagen wurden erweitert oder zurückgebaut. Von den ursprünglichen Gebäuden der UEE sind noch einige Empfangsgebäude und Güterschuppen vorhanden – die meisten davon aber stark verändert, un- oder umgenutzt. Kleingebäude und Stellwerke sind nur noch vereinzelt anzutreffen. Die zahlreichen Wärterbuden der Schrankenposten sind (bis auf zwei Ausnahmen) verschwunden, die zugehörigen Eisenbahner-Wohnhäuser oft noch da, aber in den meisten Fällen modernisiert, z. T. auch umgebaut.
Dennoch gibt es gelegentlich Bauwerke, die viel von ihrer Ursprünglichkeit bewahrt haben, so das Ensemble „Neuhaus-Ost", das aus mehreren, aus der Frühzeit der UEE stammenden Gebäude besteht.

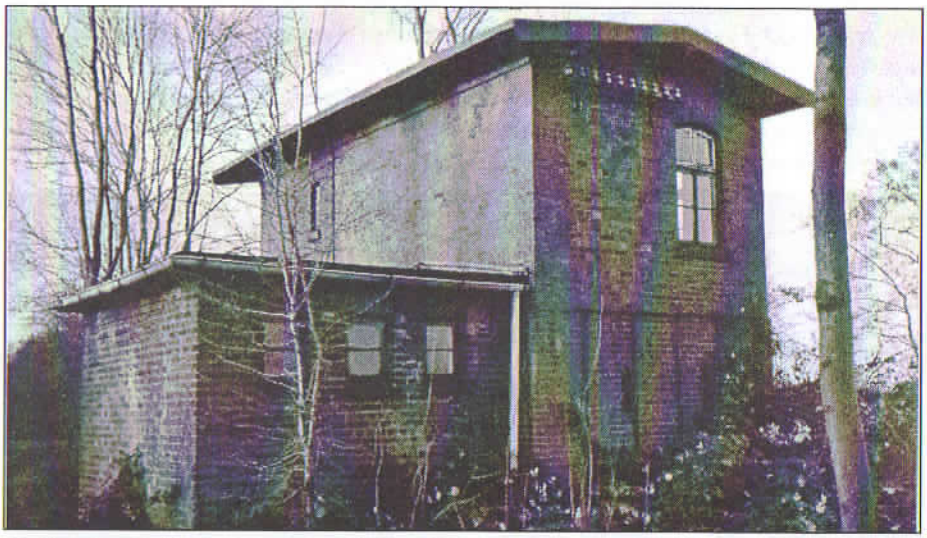


Bahnhof Neuhaus/Oste im Zustand von 1928

In Kilometer 250,9 (Zählung ab Hannover) befand sich zwischen Cadenberge und Otterndorf der Bahnhof 4. Klasse Neuhaus/Oste, der heute aufgelassen ist. Die Gleisanlagen dürften zunächst spärlich gewesen sein. Spätestens mit dem Bau des 2.



Bauensemble Neuhaus-Ost, vergrößerter Ausschnitt des obigen Lageplans. Alle Gebäude – mit Ausnahme des zum Bahnwärter-Wohnhaus gehörenden Stalls – sind noch weitgehend im Originalzustand erhalten (unter der Isolatoren-Reihe)..



Stellwerk „No", Ansicht von Süden. Die Ausmauerung im Obergeschoss läßt ein ursprünglich vorhandenes 2. Fenster erkennen.

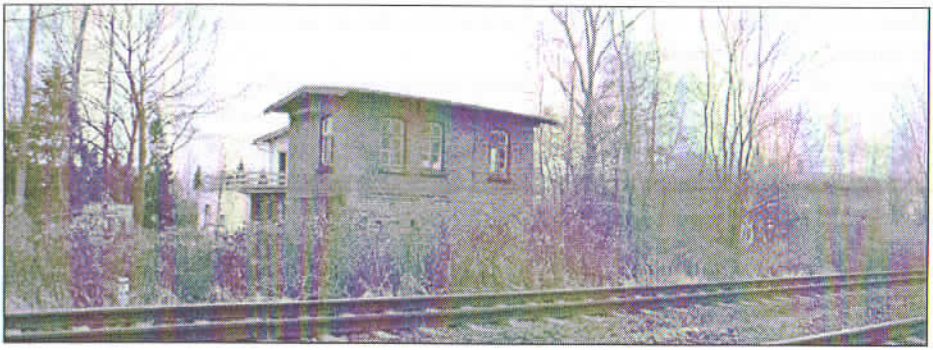
Streckengleises war auch eine Erweiterung der Ortsgüteranlagen verbunden; die Anzahl der Weichen und Signale nahm zu. Am Ostkopf des Bahnhofs wurde ein Stellwerk gebaut (No = Neuhaus-Ost). „No" war ein Wärterstellwerk; der



Stellwerk „No", Ansicht von Westen. Der Anbau dürfte für die Aufbewahrung von Gerätschaften verwendet worden sein und ist später als das Hauptgebäude entstanden. Deutlich ist zu erkennen, dass das Dach des Anbaus verfallen ist.
Die senkrechte Fuge oben rechts neben dem kleinen Fenster deutet darauf hin, dass der vordere, obere Teil des Gebäudes nachträglich in dieser Form gebaut wurde, was auch an dem untypischen großen Westfenster zu erkennen ist. Hinter dem kleinen Fenster oben befindet sich eine Toilette. Möglicherweise hat an Stelle der Ziegelmauerung hier ursprünglich eine offene, hölzerne Galere bestanden (?).



Innenansicht des Stellwerksraumes. Irgendwelche technischen Einrichtungen sind nicht mehr vorhanden. Nach Aussage der Besitzerin ist das Stellwerk „No" etwa 1981 außer Dienst gestellt worden.



Stellwerk „No", Ansicht von der Gleisseite. Deutlich ist zu erkennen, dass die Stellwerke alter Bauart noch keinen vorgebauten Erker zur besseren Übersicht besaßen; diese Bauweise kam erst ab etwa 1900 auf.

Fahrdienstleiter hatte das Stellwerk „Nw" im Dienstraum des Empfangsgebäudes. Beim Stellwerk „No" befanden sich auch zwei Eisenbahner-Wohnhäuser mit Nebengebäuden. Ganz versteckt, inzwischen fast zugewachsen, liegt diese Gebäudesammlung zwischen den Kilometern 250,3 und 250,4.
Alle Gebäude wurden vor vielen Jahren von der DB verkauft. Sowohl das Weichensteller-Wohnhaus als auch das Bahnwärter-Wohnhaus sind in Privatbesitz und werden genutzt. Zum Weichensteller-Haus gehört auch das ehemalige Stellwerk „No". Um seine Zukunft ist es jedoch nicht gut bestellt. Die Besitzerin des Gebäudes wird nach eigenen Angaben nichts mehr in das baufällige Haus, das als Lagerschuppen



Weichensteller-Wohnhaus, Ansicht von Norden. Das Haus war für zwei Familien konzipiert. Es befindet sich im baulichen Originalzustand. Allerdings stören die modernen Kunststoff-Fenster.

dient, investieren, so dass damit zu rechnen ist, das es im Laufe der nächsten Jahre komplett verfallen wird.
Wann könnte „No" entstanden sein? Sicher wurde es während der eingleisigen Periode der UEE nicht gebraucht, sondern dürfte mit dem Bau des 2. Streckengleises entstanden sein. Ein im Baustil sehr ähnliches Stellwerkgebäude (inzwischen auch nicht mehr genutzt) steht am Bahnübergang an der B 73 in Otterndorf (Ow). Zur besseren Sicht auf die Straße ist es aber mit einer breiten Fensterfront an einer Giebelseite versehen worden.
Das Bahnwärter-Wohnhaus des No-Ensembles ist leider stark verändert worden. Es wurde weiß gestrichen und mit modernen Fenstern bestückt, so dass hier auf eine fotografische Wiedergabe verzichtet wird.



Ein Leckerbissen für Modellbauer und -bahner! Das Stallgebäude mit Toiletten befindet sich im Originalzustand. Da das Häuschen für zwei Familien gedacht war, befinden sich unten zwei Türen für die beiden Ställe und oben zwei Türen für die Vorräte (Heu, Stroh).
Die Toiletten-Anbauten (Plumpsklo) befinden sich an der hinteren Gebäudeseite.

STIFTUNG
BSW
Ortsstelle Bremerhaven

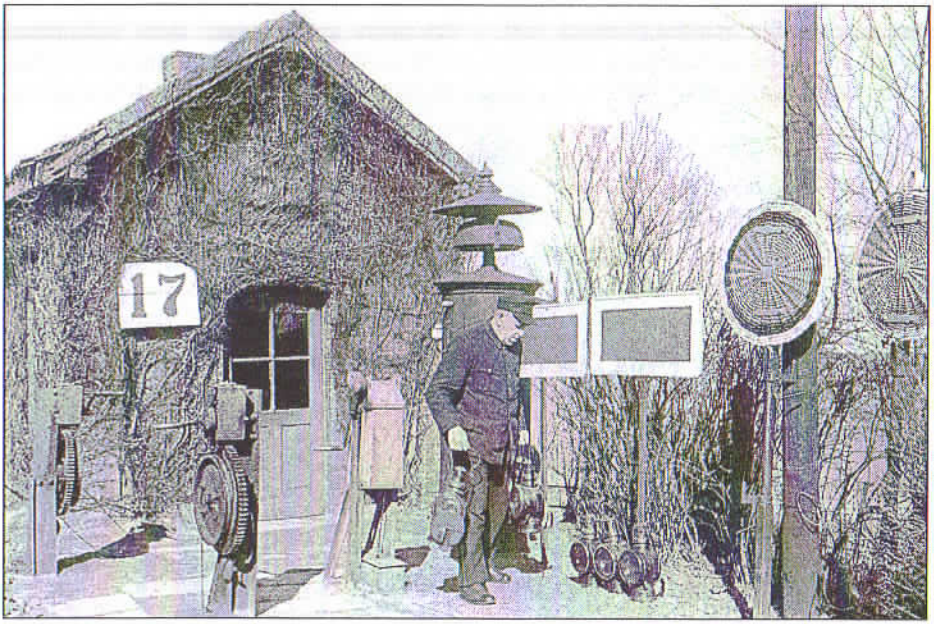
Veranstaltungskalender 2008 (Vorschau)

29. April u. 4. Mai	**Spargeltour ins Heideland**
29. Juli	**Tagestour „Nord-Ostsee-Kanal"**
August	**Radtour (mit Reinhard und Manfred)**
13. August	**Sommergrillfest im „Wulsdorfer Seniorenhus"**

Hans-Wolfgang Harden

Vorbei

Eisenbahnalltag, den es nicht mehr gibt



Vielleicht war es ein milder, sonniger Märzmorgen. Ganz bestimmt ist das Foto aber an einem Dienstag entstanden. Denn immer dienstags hatten die Bahnwärter die Signalausrüstung ihres Postens gut sichtbar draußen aufzustellen, weil ein Vorgesetzter aus dem fahrenden Zug heraus deren ordnungsgemäßen Zustand kontrollierte.

Posten 17 besteht aus einem gemauerten Wärterhaus, dessen üppiger Bewuchs im Sommer ganz traumhaft aussehen wird. Seitlich neben der Eingangstür steht das große Mantelbuden-Läutewerk. Und offenbar bedient der Wärter drei Schranken an verschiedenen Übergängen. Seine Signalausrüstung besteht aus zwei Sh 2-Scheiben (Wärterhaltscheiben), diversen Laternen (Petroleumbrenner) und zwei runden, geflochtenen Korbscheiben (Haltvorscheiben).

Die Strecke verläuft links von der Bude. Die Ausrüstungsgegenstände des Postens müssen so aufgestellt werden, dass sie für den vorbeifahrenden Zug kein Signalbild ergeben.

Um den Betrieb einer Strecke kostengünstig zu gestalten, setzte man, wo immer dies ging, deutlich „preisgünstige" Personale als Posten ein. „So konnten alte, bereits pensionierte, aber immer noch geschätzte Schrankenwärter ein kleines Zubrot zu ihrer geringen Pension verdienen". Gerne besetzte man die Posten auch mit „alten, bereits

weniger fitten Männern oder mit (Kriegs) Invaliden. Ihr Monatsgehalt war deutlich geringer als das eines gesunden Wärters. Auch Ehefrauen und erwachsene Töchter von Bahnwärtern konnten den Posten besetzen. So konnten sie zum Lebensunterhalt der Familie finanziell mit beitragen und sich gleichzeitig um ihre Angehörigen kümmern." /1/

Der Dienst der Schrankenwärter war – besonders auf weniger stark befahrenen Strecken – sicherlich eintönig; es gab viel Leerlauf. Aber es war immerhin ein bescheidener Broterwerb, besonders, wenn zu der Postenbude ein kleines Stück Gartenland gehörte.

Wann und wo das Foto der obigen Idylle entstand, ist nicht klar. Der Bildurheber, Walter Hollnagel, war viele Jahre lang als Fotograf für die Direktion Hamburg tätig. Möglicherweise ist das Bild daher in Schleswig-Holstein oder dem nördlichen Niedersachsen entstanden, irgendwann zwischen den 30er- und frühen 50er Jahren. Heute ist diese Szenerie nicht mehr denkbar.

Ein Stück Eisenbahnalltag ist für immer verschwunden. Schade!

Quelle: /1/ Markus Tiedtke in: Schiene kreuzt Straße, Modelleisenbahner Spezial Nr. 8, Bad Waldsee, 2006

Mitgliederprofil

Andree Volders

Hallo liebe Museumsbahnerinnen und Museumsbahner.

Mein Name ist Andree Volders, Jahrgang 1983 und seit vielen Jahren von ganzem Herzen Eisenbahner. Im Jahre 1993 fing alles an, meine Mutter und mein Vater gingen mit mir auf eine Fahrt mit der „Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland" (MKO), in meiner Heimatstadt Norden.

Vorher schon begeisterter Modelleisenbahner, wurden an diesem Tag jedoch Grundsteine für mein weiteres Leben bei der großen Bahn gelegt. Durch Mitfahrten bei einem kennen gelernten Lokführer der MKO wurde ich dort 1994 Mitglied.

Nach einem Betriebspraktikum bei der Deutschen Bahn AG im Jahre 1999 festigte sich mein ernstes Interesse an der Eisenbahn immer mehr.

Mit Voranschreiten meines Alters konnte ich dann Erfahrungen im Eisenbahnbetrieb sammeln und habe bei der MKO meine ersten eisenbahnbetrieblichen Prüfungen nach der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) abgelegt und dort selbständig als Lokführer Züge zwischen Norden und Dornum geführt.

Obwohl mein Herz immer für die Eisenbahn schlägt und ich eigentlich Lokführer werde müsste, ging es nach dem Abitur im Jahre 2003 in das Studium für das Lehramt an berufsbildenden Schulen mit Fachrichtung Wirtschaftswissenschaften. Bis heute

bereue ich diese Entscheidung nicht und hoffe mit der im nachfolgenden noch beschriebenen eisenbahnbetrieblichen Ausbildung vielleicht mal eine Berufsschule zu erwischen, welche Eisenbahner unterrichtet.
Aufgrund des Studiums zog es mich am Ende des Jahres 2003 in die schöne Stadt Oldenburg, wo ich auch heute noch gerne lebe und mein Studium beende. Mit dem Umzug in eine neue Stadt hat sich auch mein Horizont auf dem Sektor Eisenbahn erweitert und es war schon immer ein Wunsch von mir, den Eisenbahnfahrzeugführerschein der Klasse 3 zu erwerben, zugleich mit der Berechtigung auf der Infrastruktur der Deutschen Bahn AG fahren zu dürfen.
Ein entsprechender Lehrgang konnte nach eingehender Recherche und Telefonaten gefunden werden.
So habe ich 5 Wochen in Darmstadt verbracht, dort in den Gebäuden des „Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein", bei einem renommierten Ausbilder den Theorielehrgang zur Konzernrichtlinie 408 (FV-DB) und dem Signalbuch (DS301), einschließlich der schriftlichen Prüfung absolviert.
Parallel zu diesem Vorhaben bin ich ebenfalls durch mehrere E-Mails und Telefonate auf die „Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser" (EVB) gestoßen, welche mir



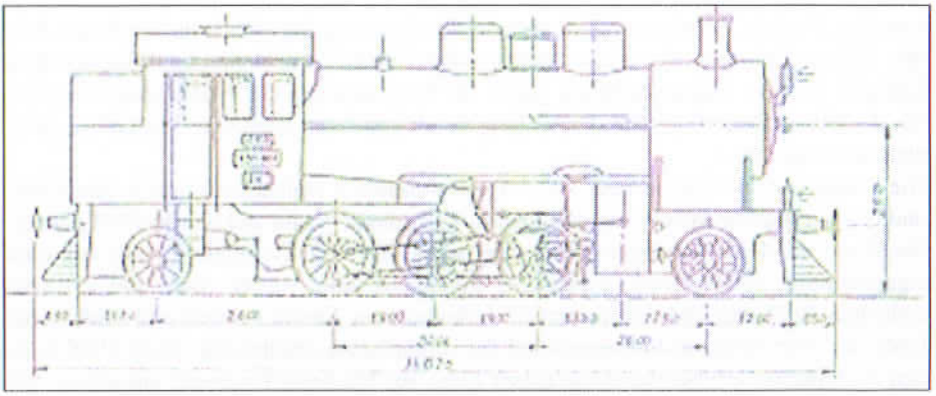
später dann die weitere praktische Ausbildung im SPNV ermöglichten, sowie meine mündliche und praktische Prüfung abnahmen. Der EBL sichtete ebenfalls meine schriftliche Prüfung zur Ril 408 und meine schriftliche Prüfung zur FV-NE.
Für dieses und das Ausstellen meines Führerscheins bin ich der EVB immer noch sehr dankbar. Meine Prüfung zum Tf der Klasse 3 bestand ich bei der EVB am 29. 3. 2007 und fahre seither für die EVB als Triebfahrzeugführer-Aushilfe im Personenverkehr. Mein Hauptaufgabengebiet ist die Strecke Bremen–Cuxhaven im Saisonverkehr, doch auch auf der Relation (Hamburg-Neugraben-) Buxtehude–Cuxhaven kam und komme ich zum Einsatz.
In erster Linie mache ich dieses, weil ich sehr viel Spaß daran habe und es für mich eine angenehme Art ist, mein Studium zu finanzieren.
Vor den abschließenden Prüfungen zum Tf habe ich in Bad Nauheim noch einen Lehrgang zum Bremsprobeberechtigten nach der DB Richtlinie 915.01 in zwei Wochenenden absolviert. Bei diesem Lehrgang haben ebenfalls ein paar befreundete Kollegen aus dem Tf-Lehrgang in Darmstadt teilgenommen und sagten, hier wäre noch ein Kollege von einer Museumsbahn aus dem hohen Norden. Dieser Kollege war Paul-Eugen Schumann von der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa (MBB). Ein Gespräch kam schnell zustande, Nummern wurden ausgetauscht und ich äußerte mein Interesse bei der Museumseisenbahn Bremerhaven-Bederkesa mitzumachen.
Im Jahr 2006 wurde ich schon mal auf die MBB aufmerksam gemacht, als der Kollege Geert Bockstiegel aus Oldenburg (Mitglied bei der MBB und der Museumsbahn Ammerland-Saterland) bei der MKO bei mir auf der Lok mitfuhr und wir ins Gespräch über die „hiesigen" Eisenbahnen kamen.
Noch zu den Anfangszeiten der MBB mit der damals noch betriebsfähigen V36 134, stattete ich mit der MKO dem Verein einen Besuch ab und entwickelte Interesse an ihm. Sichtlich bedingt durch Fahrzeugeinsatz, Streckenführung, Betrieb auf DB-Streckenabschnitt und der reizvollen Landschaft und nicht zu vergessen des schönen Bahnhofes „Bad Bederkesa". Da sich zu dieser Zeit mein Hauptwohnsitz noch in Norden befand, konnte ich diesem Interesse vorerst leider nicht nachgehen. Doch nun sieht alles anders aus und in dem fernen Bad Nauheim haben sich die Kreise durch Paul-Eugen Schumann wieder geschlossen.
Die V36 reizt mich als Verfechter der Dieseltraktion natürlich besonders, aber ich muss gestehen, dass ich den Betrieb mit der EVB-V100 sehr interessant finde, denn die V100 ist seit dem Praktikum bei der DB meine Lieblingslokomotive.
Mit Paul-Eugen war schnell ein Termin zur Mitfahrt auf der Lok bei der MBB vereinbart. Nach einem EVB-Dienst an einem Sonntag ging es dann auf die Lok (EVB-V100) des Museumszuges der MBB, wo ich auch den Lokführer Wolfgang Kretschmar kennen lernte. Aus einmal mitfahren wurden zweimal und dann immer mehr Fahrten, welche gleich zum Erwerb der Streckenkunde genutzt wurden. Zuvor hatte ich selbstverständlich meinen Mitgliedsantrag schon abgegeben und bin nun seit dem Sommer 2007 Mitglied der Museumseisenbahn Bremerhaven-Bederkesa und hoffe im kommenden Jahr dann richtig zum Einsatz kommen zu können.

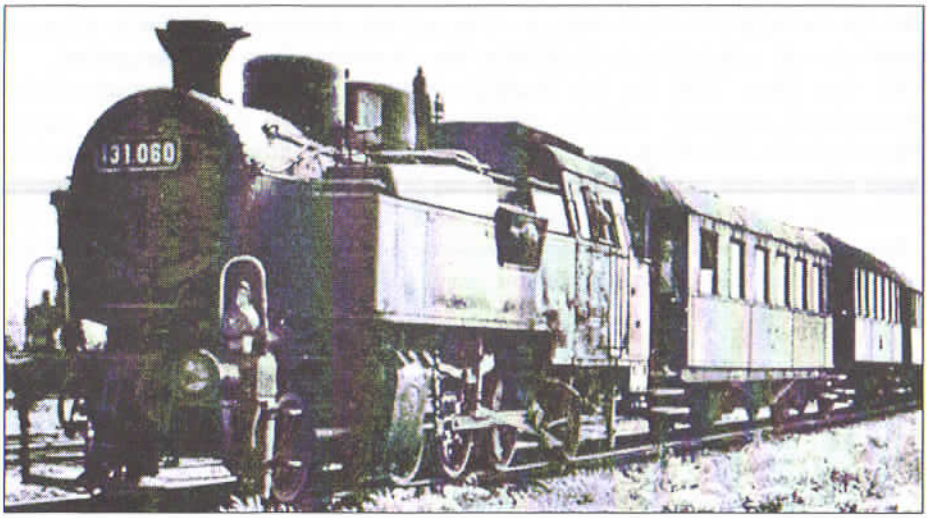
An den Fahrtagen in diesem Jahr, an denen ich teilgenommen habe, fühlte ich mich sichtlich wohl und habe viele freundliche Museumsbahnkollegen kennen gelernt.
Seit dem Jahre 2006 bin ich ebenfalls Mitglied bei der „Museumseisenbahn Ammerland-Saterland" (MAS), natürlich auch bedingt durch meinen neuen Hauptwohnsitz Oldenburg, wobei ich der MKO in Norden nicht untreu geworden bin. Viele werden sich sicher an den Besuch des VT98 der MAS an den beiden letzten Fahrtagen in dieser Saison erinnern und ich bin der Meinung, dass die Museumseisenbahnen dieser Region voneinander und von der Vermischung der Mitglieder untereinander nur profitieren können.
Andree Volders

Paul-Eugen Schumann

Mit Volldampf in den Mai...

... ist das Motto unserer ersten Fahrten in diesem Jahr. Vom 1. Mai. bis 18. Mai 2008 ist die in Privatbesitz gehörende Dampflok 131.060 Gast bei uns und Zuglok unserer planmäßigen Züge am 4. Mai und 18. Mai sowie von mehreren Sonderfahrten am 1., 11. und 12. Mai (Pfingsten).
Am 1. Mai 2008 werden wir 3 Sonderfahrten zwischen Bremerhaven Hbf und Bad Bederkesa durchführen. Fahrtziel ist der ebenfalls an diesem Tag von 12.00 Uhr bis 17.00 Uhr stattfindende ‚Tag der offenen Tür' in und um unseren Bahnhof herum. Im Bahnhof werden die Museumsräume in der ersten Etage erstmals dem öffentlichen Publikum zugänglich sein. Neben dem Bahnhof unter den Bäumen wird eine 5-Zoll-Miniatureisenbahn kleine und große Gäste zum Mitfahren einladen. Neben der Ladestraße und in und vor der neuen Werkstatthalle werden unsere Eisenbahnfahrzeuge präsentiert sowie ein Eisenbahnfloh-, Bücher- und Modellbahnmarkt aufgebaut sein. Eine Modellbahnanlage soll unsere kleineren Gäste ansprechen.





Einsatzbild der Lok 131.060 bei Arad, Rumänien, Jahr unbekannt.
Quelle: TCR Erster Rumänischer Eisenbahnclub

Auch für das leibliche Wohl ist vorgesorgt. Neben Bratwurst und Suppe dürfen unsere berühmten Kuchen und Kaffee in der geöffneten Bahnhofsgaststätte nicht fehlen.
Am Pfingstsonntag, 11. Mai 2008, begeben wir uns mit der Dampflok auf ‚große Fahrt'. Fahrtziel an diesem Tag ist das Künstlerdorf Worpswede, welches wir über Bremerhaven und Osterholz-Scharmbeck ansteuern. Abfahrt in Bad Bederkesa wird ca 9.50 Uhr sein. Die Rückkehr über Gnarrenburg, Bremervörde und Bremerhaven ist gegen 19.30 Uhr geplant. Für alle Fahrgäste wird es einen ‚Landgang' zur freien Verfügung in Worpswede von ca. 3 Stunden geben.
Am Pfingstmontag, 12. Mai 2008, führen wir ebenfalls mit der Dampflok eine Weser-Elbe-Rundfahrt über Bremerhaven-Bremervörde-Stade-Cuxhaven durch. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten werden ungefähr wie am Pfingstmontag sein. An diesem Tag wird es ‚Landgang' in Stade oder Cuxhaven geben. Wichtig bei diesen beiden Fahrten ist, dass sie nur bei genügender Teilnehmerzahl durchgeführt werden. Deshalb ist eine Fahrtanmeldung (auch für Vereinsmitglieder!) unbedingt bis zum 30. 4. 2008 erforderlich. Die Anmeldung beinhaltet dann auch eine kostenlose Sitzplatzreservierung.
Die Dampflok 131.060 ist eine 1'C1'-Tenderlok mit 3 Treibachsen und je einer Vor- und Nachlaufachse aus der rumänischen Lokschmiede Resita und wurde 1942 gebaut. Sie ähnelt der deutschen Baureihe 64 (aber mit kleinereren Treibrädern), soll aber eine eigenständige Entwicklung rumänischer Ingenieure sein. Von der Baureihe 131 sind zwischen 1939 und 1942 insgesamt 67 Lokomotiven gebaut worden und blieben bis Ende der 70er-Jahre im Einsatzbestand der rumänischen Staatsbahn. Nach 1950 wurden bemerkenswerterweise einige dieser Loks auf bivalente Feuerung umgebaut. Sie

konnten mittels eines zusätzlichen Öltanks und der entsprechenden Brennerdüsen sowohl mit Kohle als auch mit Öl gefeuert werden. Heute ist nur noch die Rostfeuerung im Einsatz. Bis Ende der 80er-Jahre wurden die meisten Loks verschrottet. Ca. 8 Loks sollen in Rumänien überlebt haben und größtenteils in verschiedenen Museen zu sehen sein. Die bei uns zum Einsatz kommende 131.060 ist aus dem letzten Baulos und hat eine Höchstgeschwindigkeit (vorwärts und rückwärts) von 65 km/h. Diese Maschine gelangte vor ca. 7 Jahren in den Besitz eines norddeutschen Eisenbahnfreunds, wurde technisch auf die deutschen Rahmenbedingungen umgerüstet und ist heute freizügig auf dem DB-Netz einsetzbar. Sie ist meistens um Kiel herum und auch auf der Vogelfluglinie nach Puttgarden zu sehen. Nach vielen Gesprächen ist es uns gelungen, dieses Dampflokunikat in Deutschland für unsere Fahrten im Mai zu gewinnen.
Dass ein Dampflokeinsatz sehr kosten- und personalaufwendig ist, weiß jeder. Deshalb an dieser Stelle an alle Vereinsmitglieder, Sponsoren und Gönner der Aufruf: Helfen Sie uns – finanziell oder tatkräftig – diese attraktiven Fahrten erfolgreich zu vermarkten. Es hilft schon, wenn jedes Vereinsmitglied wenigstens zwei Sonderzugfahrkarten in seinem Verwandten- oder Bekanntenkreis vermittelt.

Paul-Eugen Schumann

Vorbereitung der Fahrsaison 2008

Rechtzeitige Vorsorge sichert die reibungslose und sichere Abwicklung des Betriebsdienstes 2008 – dachten sich 7 Kollegen aus der Gruppe der Zugbegleiter, Zugleiter und Lokpersonale. Also traf sich ein Teil der Gruppe am kalten, aber trockenen Samstag 15. 12. 2007 noch bei Dunkelheit in Beers, um mit dem am Vortag bereits mit Astscheren, Sägen und Äxten aufgerüsteten Arbeitszug (Köf und K-Wagen) Richtung Langen zu fahren. Ziel war es, die Streckenränder von störendem Bewuchs wie Bäumen und Sträuchern zu befreien. Noch zwischen Debstedt und Langen im Bereich des großen Einschnitts: erster Einsatz. In einer stürmischen Novembernacht war eine mächtige Birke am Rand des Einschnitts umgefallen und ragte mit der Krone in das Gleisbett hinein. Mit einigen gezielten Motorsägeschnitten hat die Birke schnell Kaminholzqualität und -format angenommen. Auch das Verladen auf den K-Wagen wurde durch Hand-in-Hand-Arbeiten rasch abgewickelt. So konnten wir – wenn auch mit Verspätung – die in Langen schon frierenden und wartenden Kollegen aufnehmen und weiter bis zum Einfahrtsignal Speckenbüttel unterhalb des Südstellenwegs fahren. Von dort aus arbeiteten wir uns zielstrebig und fleißig bis zum Bahnhof Langen und der verdienten kurzen Mittagspause vor. So mancher Strauch und Baum, deren nasse Blätter und Zweige im Sommer an die Reisezugwagen ‚klopfen', musste dran glauben und fand sich in ofengerechte Stücke zerteilt auf dem K-Wagen wieder. Nach dem Entladen in Langen ging dieser kurzweilige und erfolgreiche Arbeitseinsatz mit der Rückfahrt nach Beers zu Ende. Spaß hat es auch allen Helfern gemacht. Es blieb sogar

noch Zeit für den fälligen Schönheitsschlaf am Nachmittag, um für das abendliche adventliche Beisammensein im Beerster Bahnhof gut gerüstet zu sein.
Dieser Einsatz zeigt einmal mehr, dass mit etwas gutem Willen, einer guten Zusammenarbeit und mit relativ wenig Zeitaufwand im besten Wortsinn viel für die Museumsbahn ‚bewegt' werden kann. Wir werden diese Aktion spätestens Ende April 2008 bei entsprechender Witterungslage fortsetzen. Mithelfer sind immer gerne willkommen und können Ihre Arbeitsbereitschaft schon mal Frau Schneider in der Geschäftsstelle signalisieren.....
Ideen für weitere Arbeitseinsätze gibt es auch schon: Fehlende Kilometersteine müssen wieder aufgebaut werden, die vorhandenen Kilometersteine entmoost und frisch gestrichen werden und einige abgängige Schwellen auf der Strecke müssen ebenfalls noch vor der neuen Fahrsaison ausgewechselt werden. Für alle Tätigkeiten sind nicht unbedingt tiefe Fachkenntnisse notwendig. Es reicht der gute Wille und das Zupacken und etwas Spaß an der Freude.

Möchten auch Sie uns unterstützen?



Liebe Mitglieder und Freunde der Museumsbahn,

wie Sie sicherlich an den Außenanlagen gesehen haben, müssen noch optische Verbesserungen in Form von Anpflanzungen an den neuen Hallen durchgeführt werden.

Wenn Sie also jetzt im Frühjahr Ihren Garten umgestalten wollen und heimische Büsche und ähnliches haben, bitte melden Sie sich bei der Geschäftsstelle unter

Telefon (0 47 45) 71 69

Bahnfahren wie in den 50er Jahren

MUSEUMSBAHN e.V. Bremerhaven – Bad Bederkesa

Gültig ab 09.12.2007
Gültig bis 13.12.2008

Betriebstage 2008 (jeweils sonntags)

Mai	04.	18.		August	03.	17.	31.
Juni	01.	15.	29.	September	07.	21.	
Juli	06.	20.		Oktober	05.		

Fahrplan - Änderungen aus betrieblichen Gründen vorbehalten -

Bad Bederkesa – Bremerhaven

Station		88067 🚲 ⊗	88069 🚲 ⊗	88071 🚲 ⊗	88073 🚲
Bad Bederkesa	ab	08:49	11:10	14:30	17:18
Drangstedt	ab	09:00	11:21	14:41	17:29
Debstedt	ab	09:10	11:31	14:51	17:39
Langen	ab	09:22	11:43	15:03	17:51
Bremerhaven-Lehe	ab	09:35	11:55	15:15	18:03
Bremerhaven Hbf	an	09:44	12:01	15:21	18:09
Bremerhaven Hbf	ab		12:03	15:23	18:10
Brh. -Fischereihafen	an		12:26	15:46	18:33

Bremerhaven - Bad Bederkesa

Station		88070 🚲 ⊗	88068 🚲 ⊗	88072 🚲 ⊗	88074 🚲
Brh.-Fischereihafen	ab		12:30	15:50	18:37
Bremerhaven Hbf	an		12:44	16:04	18:50
Bremerhaven Hbf	ab	9:58	12:47	16:07	18:52
Bremerhaven-Lehe	ab	10:05	12:54	16:14	18:59
Langen	ab	10:17	13:06	16:26	19:11
Debstedt	ab	10:26	13:15	16:35	19:20
Drangstedt	ab	10:37	13:26	16:46	19:31
Bad Bederkesa	an	10:48	13:37	16:57	19:42

🚲 Fahrradbeförderung ⊗ Zug ist bewirtschaftet

Außer den vorgenannten Fahrten sind individuelle Sonderfahrten nach vorheriger Vereinbarung möglich.
Bitte wenden Sie sich für weitere Informationen an unsere Geschäftsstelle.

Fahrpreise

Die Tarifzonen bitte nebenstehendem Diagramm entnehmen:

	1	2	3
Einfache Fahrt	4,50 €	6,50 €	8,50 €
Hin- u. Rückf.	7,50 €	11,50 €	15,00 €
Fahrradbef.	1,00 €	1,00 €	1,00 €
Familienrückf. 2 Erw. + 4 Ki.	35,00 €		
Saisonkarte	75,00 €		

Kinderermäßigung (6 – 14 Jahre): 50 %

Die Saisonkarte ist nur über die Geschäftsstelle der Museumsbahn erhältlich.

von / nach	Brh.-Fhafen	Bremerh. Hbf	Bremerh.-Lehe	Langen	Debstedt	Drangstedt	Bad Bederkesa
Brh.-Fischereihafen		1	1	1	2	2	3
Bremerhaven Hbf	1		1	1	1	2	2
Bremerhaven-Lehe	1	1		1	1	2	2
Langen	1	1	1		1	1	2
Debstedt	2	1	1	1		1	1
Drangstedt	2	2	2	1	1		1
Bad Bederkesa	3	2	2	2	1	1	

Museumsbahn Bremerhaven Bederkesa e.V., Bahnhofstraße 18, 27624 Bad Bederkesa
Tel.: 04745 / 7169, Fax: 04745 / 931387,
E-Mail: info@museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de
Webseite: http://www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de

Stationen des Hallenbaus

Die neuen Unterstell- und Wartungshallen des Vereins sind fertig und inzwischen von unseren aktiven Mitgliedern und Mitarbeitern freudig in Betrieb genommen. Die notwendigen Einrichtungen werden nach und nach geschaffen, Werkzeug und Material aus Waggons und alter Werkstatt eingelagert und endlich kann man dann vor Wind, Regen und Kälte geschützt an die vielen noch anstehenden Restaurierungs- und Reparaturarbeiten gehen !
Hier noch einmal ein paar Fotos der einzelnen Planungs- und Bauschritte dieses großen Werks:



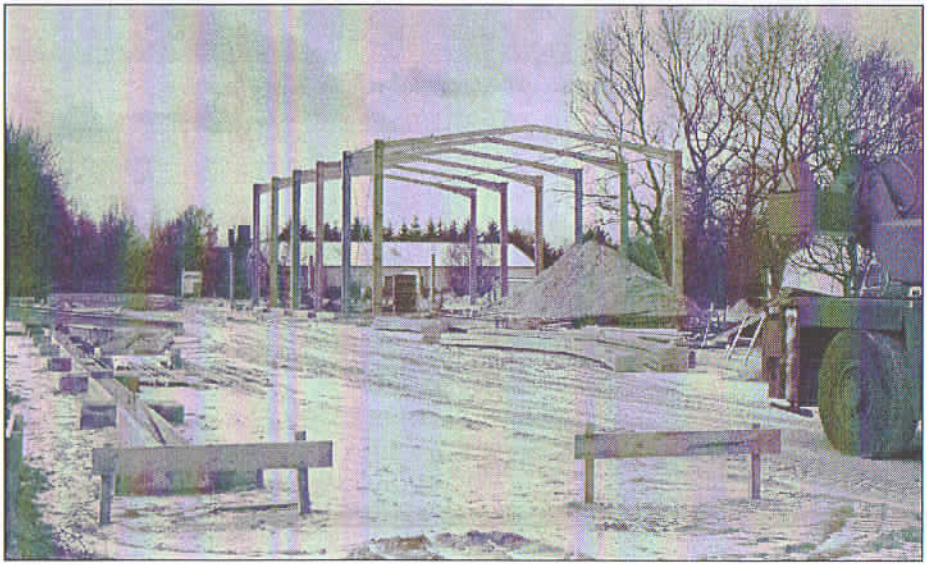
Ein letzter Blick des Grundeigentümers H. W. Cordts



Freilegung der rd. 5000 qm Flächen



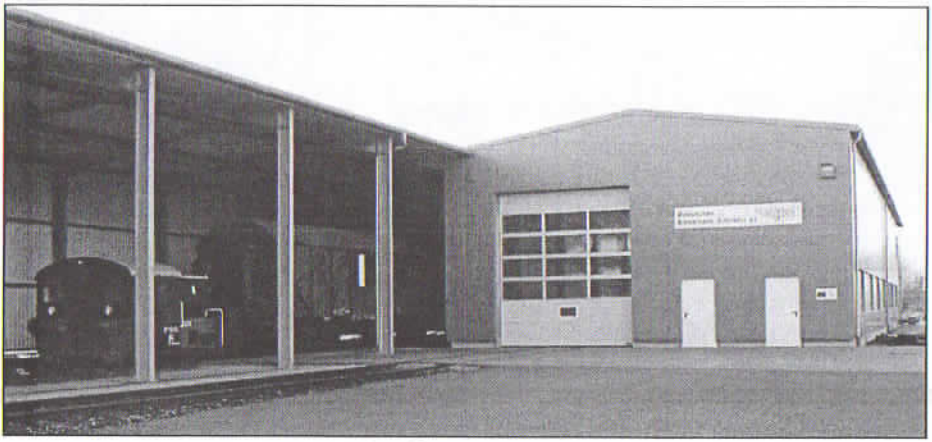
Grundsteinlegung am 1. 12. 2006 durch Vereinsvorsitzenden und Landrat



Das Stahlskelett



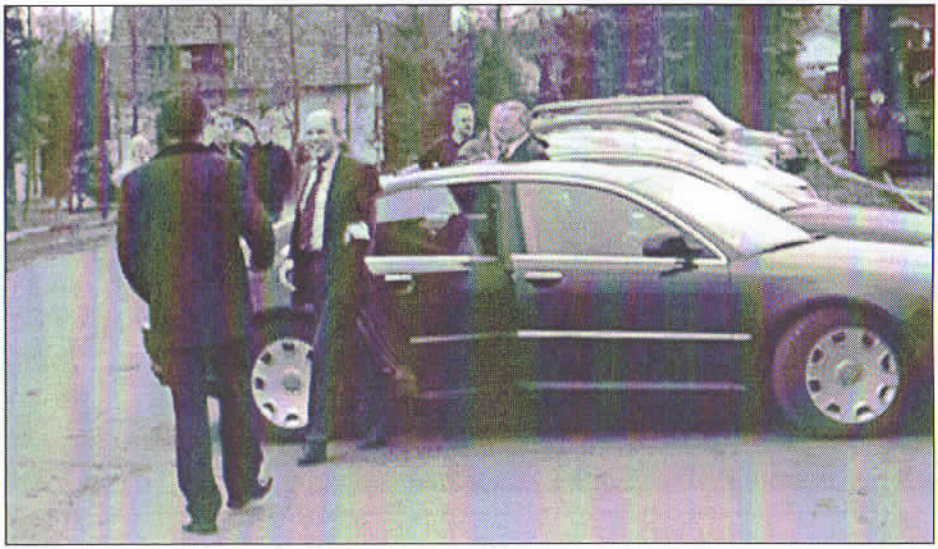
Decken- und Wandverkleidung tlw. wie in Eigenleistung



Die fertigen Hallen

Eine kleine Fotonachlese

von der gelungenen Einweihungsfeier unseres großen Hallenbauwerks
am 23. November letzten Jahres:



Empfang des Verkehrsministers Walter Hirche



Eintreffen der Gäste – musikalisch gegleitet vom Ehlers-Trio.





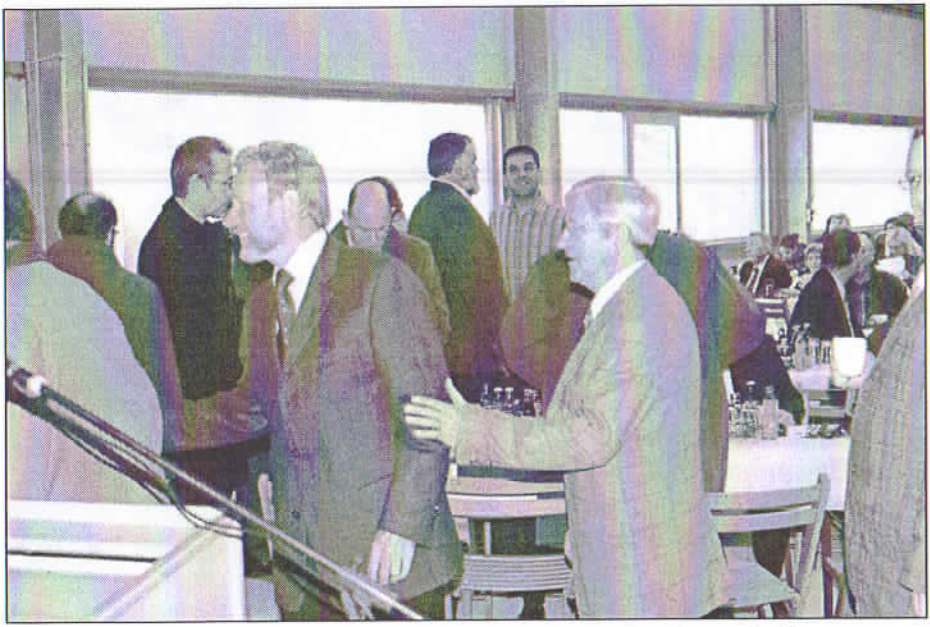
Der obligatorische Knopfdruck (oben) und Einfahrt der Lok durch das „Bunte Band"



Der symbolische Schlüssel mit der Aufschrift „Lokwerkstatt-Einweihung – Schlüssel zur Zeitreise mit der Eisenbahn – 23. November 2007



... die deftige Erbsensuppe schmeckt



. . . kümmern sich um die vielen Gäste: Der Vorsitzende und sein Stellvertreter.



Unser Addi und der Herr Minister.

Montag, 21. April 2008, 19 Uhr

18. Ordentliche Mitgliederversammlung

Sitzungssaal des Rathauses in Bad Bederkesa, Nebeneingang Mattenburger Straße

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Regularien
2. Bericht des Vorsitzenden über den laufenden Museumsbahnbetrieb
3. Kassenbericht
4. Nachtragshaushalt für 2008
5. Entlastung des Vorstands
6. Wahlen zum Vorstand
   Alle Vorstandsmitglieder mit Ausnahme des Vorsitzenden
   Wahl der Kassenprüfer
7. Anträge, Anfragen, Mitteilungen

Wir bitten um rege Beteiligung. Gäste sind willkommen

Der Vorstand

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

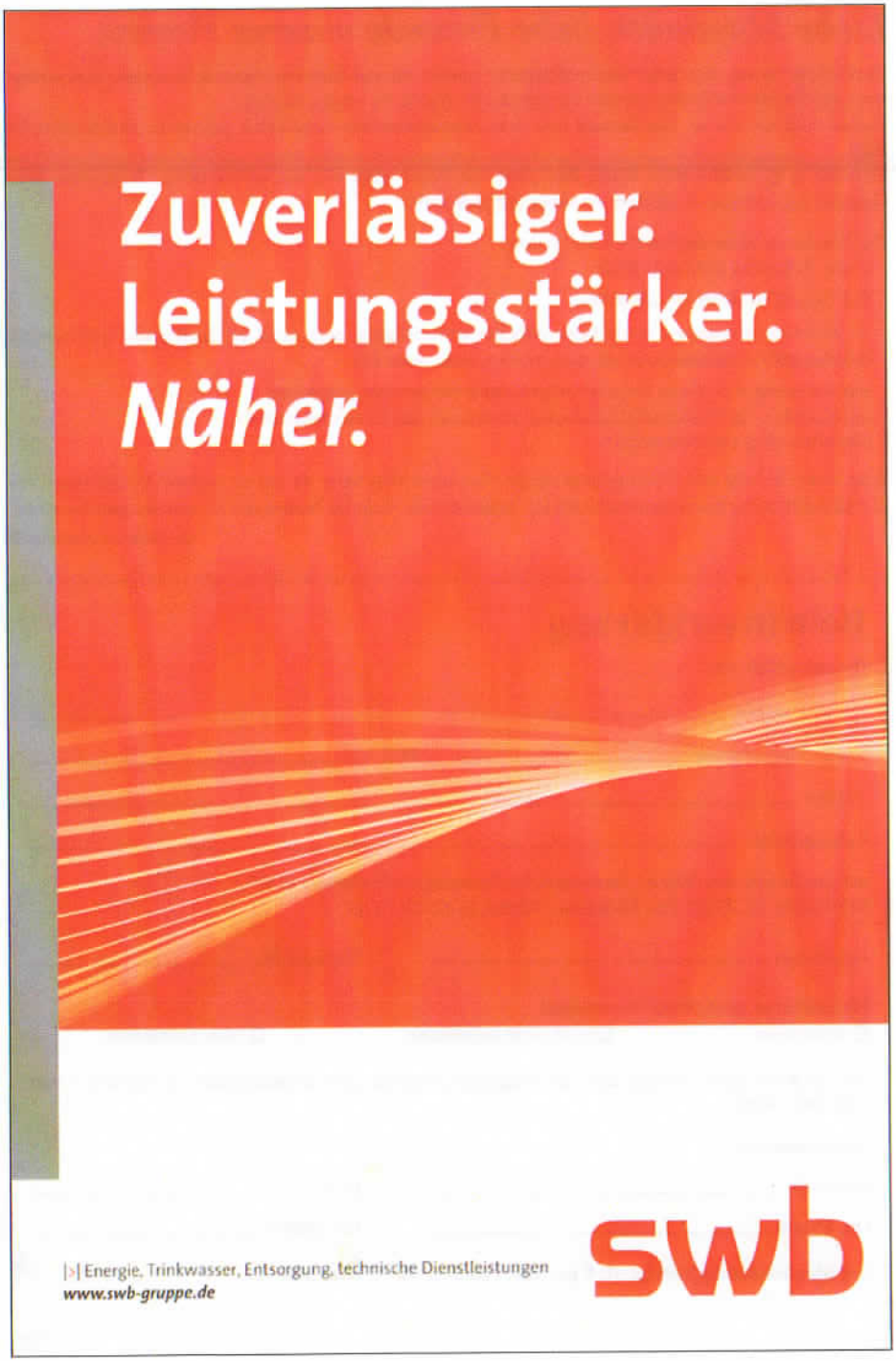
Ich bin damit einverstanden, dass der Mitgliedsbeitrag im Lastschriftverfahren von meinem Konto abgebucht wird.

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