Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

19. Jahrgang 1. Quartal 2009

105





Raiffeisen Weser-Elbe eG

Ihr kompetenter und leistungsstarker Marktpartner vor Ort

Landwirtschaftlicher Bedarf, Heizöl, Diesel
Feste Brennstoffe, Holzpellets, Baustoffe
Haus- und Gartenmarktartikel
Tankstellen und Waschanlagen

Raiffeisenstraße 10 - 27624 Bad Bederkesa
Telefon (0 47 45) 94 47-0 - Fax (0 47 45) 94 47 29

www.raiffeisen-weser-elbe.de
E-mail: info@raiffeisen-weser-elbe.de



Bilanz

Seit fast 20 Jahren bin ich nun – zusammen mit verschieden besetzten Vorständen – als Vorsitzender für diesen Verein tätig. Einerseits vielleicht eine Bestätigung der Arbeit während meiner so langen ehrenamtlichen Tätigkeit in und für diesen Verein, andererseits aber auch Zeit und notwendige Gelegenheit, verstärkt darüber nachzudenken, wie es weiter gehen soll? Nicht zuletzt deshalb, weil ich mir persönlich und wir uns im Vorstand schon seit einiger Zeit Gedanken über eine **dringend notwendige Verjüngung** in den Führungspositionen machen!

Ich denke, **es ist viel geleistet worden** in dieser langen Zeit des Aufbaus und der Entwicklung der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V. Der Verein hat inzwischen einen weithin bekannten Namen, erfreut sich großer Anerkennung und durfte inzwischen verschiedene Auszeichnungen seiner Arbeit entgegen nehmen.

Anlaß genug, um den vielen aktiven Kolleginnen und Kollegen erneut **Dank zu sagen** für Einsatz, Treue und ständige Bereitschaft, ohne dem diese Ergebnisse nie erreicht worden wären. Aber auch den vielen passiven Mitgliedern, den Freunden und Förderern unseres Vereins gilt ein ständig zu erneuerndes Dankeschön für jahrelange Unterstützung.

Die Bilanzen der vergangenen 18 Jahre und auch die des jetzt abgeschlossenen Jahres 2008 können sich sehen lassen. Wieder haben rund 3000 Fahrgäste eine Reise mit dem Zugmaterial der 50ger Jahre durch die herrliche Landschaft zwischen Bad Bederkesa und dem Schaufenster Fischereihafen Bremerhaven, aber auch mit den Sonderfahrten durch das Elbe-Weser-Dreieck und nach Worpswede genießen können.

Die Verbundenheit zu dem befreundeten Bernd Förster bot uns die Gelegenheit in 2008, Dampfzugfahrten anzubieten (siehe Bericht in Heft 102, Seiten 14-16). Somit konnten wir erstmals auch in der kälteren Jahreszeit einen **„Nikolauszug"** einsetzen. Die völlig ausgebuchte Fahrt gab unserer Entscheidung Recht und viele Kinder genossen zusammen mit Eltern oder Großeltern diese Fahrt am 6. Dezember und die Überraschungen des Nikolaus. (Ich berichtete in den Mitteilungen Nr. 104 darüber – aber auch die Presse lieferte viele positive Berichte).

Doch neben vielen erfolgreichen Tätigkeiten des Vereins gibt es leider auch **„Wermutstropfen"**, die uns den Kopf schwer machen: Nach umfangreichen Bemühungen und vielen Gesprächen und Beratungen mit unserem Rechtsanwalt Rolf Lappenbusch (siehe auch Heft Nr. 104, Seite 5) werden wir wohl oder übel die „Genesung" unserer im Dezember 2004 motormäßig verunglückten ehrwürdigen **Diesellok V 36** abschreiben müssen!

Leider sind wir dem absolut nicht erklärbaren Verhalten des Bremerhavener Motoreninstandsetzungsunternehmers Rudolf Henning aufgesessen. Er verweigert die Beendigung des vor einigen Jahren mit ihm geschlossenen Werkvertrags durch beharr-

liches Schweigen und die Nichtwiederaufnahme der restlichen Arbeiten. Eine in der seriösen Geschäftswelt völlig unübliche und nicht verständliche Verhaltensweise!
Alle anwaltlichen Aufforderungen und Terminsetzungen werden ignoriert. Die Überprüfung der jetzt eigentlich notwendigen rechtlichen Schritte (Klage) ergibt leider ein negatives Ergebnisbild für den Verein, auch wenn die Aussichten auf ein für uns positives Urteil durchaus gut sind! Der beste vollstreckbare Titel nutzt nichts, wenn dessen Durchsetzung keinen Erfolg verspricht.
Somit wird der Vorstand gezwungen sein, der Mitgliederversammlung am 27. 4. 2009 vorzuschlagen, die weitere Verfolgung der Instandsetzung der V 36 durch die Vertragsfirma zu beenden! Viel Geld wurde bislang in diese Maßnahme investiert, doch ein zusätzlich hohes Prozeßrisiko mit dem zu erwartenden Ausgang ist nach Ansicht von Anwalt und Vorstand nicht mehr zu verantworten. Wir werden den Weg mit Schmerzen beenden und dann nach neuen Wegen für eine eigene, finanzierbare Zugmaschine Ausschau halten müssen.
Jeder praktische Hinweis ist uns dazu willkommen – denn eine ständige Fortsetzung der Praxis der letzten Jahre (die Anmietung einer V 100 der EVB) bringt nicht kalkulierbare Unsicherheiten mit sich, ist wirtschaftlich auch nicht gerade die beste Lösung und passt so eigentlich auch nicht in das Vereinskonzept !
Bei der Gelegenheit wollen wir aber erneut der **EVB**, der Geschäftsführung unter Leitung von Herrn Ulrich Koch und unserem EBL Harald Uhle **Dank** sagen für die bisherige kontinuierliche Unterstützung.
Erfreulich dagegen ist festzustellen, dass unsere vom Arbeitsamt gestellten ABM- und AGH-Kräfte unter maßgeblicher Anleitung von Wolfgang Ohlrogge und Horst Kühne nach abgeschlossener Aufarbeitung des K-Wagens auch eine zügige und gute Arbeit bei der **Restaurierung der 2 Personenwagen zur Vorbereitung der HU** leisten (siehe hierzu gesonderten Bericht auf Seiten 7 und 8). Somit konnte die Fa. Malowa gemäß Vertrag in der 8. KW 2009 die Fahrgestelle abbauen und zur Kontrolle und Überholung nach Benndorf (Sachsen-Anhalt) transportieren.
Dabei kam uns die Installation und **Inbetriebnahme der zwei Gas-Gebläsebrenner** in der neuen Werkhalle (zum Teil gespendet von der Fa. Mangels, Flögeln) zugute.
Ohne sie wäre ein Arbeiten an den Fahrzeugen in dieser Jahreszeit (insbesondere hinsichtlich der Anstricharbeiten) wohl kaum möglich gewesen. So sparen wir gegenüber den Firmenangeboten doch erheblich Geld ein !
Inzwischen ist es ebenfalls gelungen, auch die Arbeiten der Installation der Heizungsanlagen in den **übrigen Aufenthalts- und Sozialräumen** der Halle abzuschließen, so dass in nächster Zeit hier die noch fehlende Einrichtung (u.a. Einbau einer Küchenzeile, Bestuhlung) abgeschlossen werden kann.
Aber auch eine andere „Baustelle" wird in dieser Zeit zu Ende gebracht: Unter maßgeblicher Leitung von Ingrid und Wolfgang Kretzschmar haben Mitglieder der Service-Gruppe **zwei Obergeschossräume im Bahnhof** mit viel Fleiß grundlegend renoviert. Wo früher eine Wohnung eines sogen. „Hausmeisters" existierte und in den letzten Jahren mehr provisorisch Möglichkeiten für den Aufenthalt unseres

Fahrpersonals während der Fahrtage bestanden, da präsentieren sich demnächst die Räume in neuem „Outfit", neuer Aufteilung , einer „neuen gebrauchten" Küchenzeile , und werden so zum Wohlgefühl unserer aktiven Mitglieder beitragen!

Der **Wechsel im Vorstand** durch das Ausscheiden des langjährigen stellvertretenden Vorsitzenden Wolfgang Harden (ich berichtete darüber im Heft 102) zum Jahresbeginn 2008 war für unseren Verein im Ansatz nicht gerade glücklich abgelaufen. Doch nach einem Jahr kontinuierlicher Fortsetzung der Arbeit im Vorstand mit dem neu gewählten Paul Schumann und einer ebenfalls neu zusammengesetzten Servicegruppe ist festzustellen, dass der Wechsel auf diesen Feldern der Vereinsarbeit gut gelaufen ist.

Gefreut haben wir uns auch über die Bereitschaft von Frau Katrin Schneider, die sich nach Beendigung ihres Anstellungsvertrages zu ehrenamtlicher Mitarbeit im Verein bereit erklärt hat, so dass wir mit ihr als inzwischen fachlich versierte Kraft die **Arbeit unserer Geschäftsstelle im Bahnhof** ohne Unterbrechung fortsetzen konnten.

Ihnen allen sage ich nochmals Dank für ihre Einsatzbereitschaft.

Die **Eisenbahndauerausstellung** im Obergeschoss des Bahnhofs, die am 18. 4. 2008 unter dem Titel „Lampen, Schilder, Bahnhofskram" eröffnet wurde, hat bislang leider nicht die erhoffte Resonanz gebracht. Zu wenig Besucher haben den Weg in die 4 oberen Ausstellungsräume gefunden. Bleibt die Frage: Ist sie zu unattraktiv, ist sie zu fachbezogen (also nur für Eisenbahnkenner) oder liegt es an zu geringer Werbung und Hinweisen? Dieses gilt es zu klären und ggfls. abzustellen bzw. zu verbessern.

Aber auch ist neben dem Fahrbetrieb nachzudenken über andere Attraktionen für unsere Besucher. Dazu habe ich dem Vorstand mal für den bislang als Werkstatt genutzten Güterschuppen (direkt am Bahnhofgebäude) eine Anregung für eine Folgenutzung gegeben, die wir jetzt mit Nachdruck weiter verfolgen wollen (siehe hierzu auch einen Hinweis im Artikel auf Seite 16 und 17)

Der **Ankauf unseres neuen Reisezugwagens** aus Vienenburg (siehe Bericht im Heft 102, Seiten 11 u.12) war eine richtige Entscheidung des Vorstands. Seine Bewährungsprobe hat er in der Saison 2008 bestens bestanden!

Der für Arbeiten auf der Strecke immer wieder dringend benötigte **K-Wagen** ist nach einer Grundüberholung (u.a. neuer Bodenbelag) voll einsatzbereit (techn. Daten siehe Heft 104, Seite 20).

Als nächstes steht die HU (Hauptuntersuchung) der ebenso stark frequentierten und notwendigen Arbeitszugmaschine – der **Köf II** – bevor.

Erfreulich ist es, dass sich mit Elso Reck und Günter Waßmann zwei Mitglieder gefunden haben, die sich seit einiger Zeit bereits darum kümmern, in **Archiv und Materialsammlungen** des Vereins Ordnung und Übersicht hinein zu bringen (siehe hierzu auch die Vorstellung dieser neuen Arbeitsgruppe im Bericht auf Seite 16 und 17) Besonders aber hat mich in diesem Zusammenhang gefreut, dass sich kürzlich Herr Nikolaus Pross aus Bokel aufgrund unserer ständigen Aufrufe zur Mitarbeit gemeldet hat.

Dieses ist für mich erneut ein besonderer Anlass, ganz dringend an alle Mitglieder, Freunde und sonst interessierte Menschen der Region zu appellieren :

Melden Sie Ihr Interesse – je nach Befähigung und Lust – an einer **Mitarbeit in einer der vielen interessanten Betätigungsfelder** unseres Vereins! Wir brauchen wirklich jede aktive Hand!

Aber vor allem benötigen wir **ganz dringend eine Verjüngung** in der aktiven Mitgliedschaft (siehe hierzu meine Eingangsbemerkungen in dieser Bilanz)! Jedes Mitglied ist aufgerufen, sich hierum zu kümmern und selbst oder mindestens werbend mitzuhelfen!

Gleiches gilt natürlich auch weiterhin für die **Werbung passiver Mitglieder** zur Stärkung der finanziellen Basis des Vereins durch deren Beiträge. Ich kann dazu meinen Aufruf in dem Heft 103, Seiten 4/5, nur wiederholen, mit Nachdruck versehen und alle Mitglieder aufrufen, auch hier tätig zu werden.

Man sieht – wir haben einen lebendigen Verein mit starker Außenwirkung und Anerkennung! Es gäbe noch viel zu berichten aus der so vielfältigen, aber auch sehr interessanten Arbeit unserer Museumsbahn, die im **nächsten Jahr ihr rundes Jubiläum** (20 Jahre) feiern kann.

Doch soll dieser Rück- und Ausblick, diese positive Bilanz, nicht überfrachtet werden. Viele kleine und große Aufgaben stehen noch vor uns und wollen bewältigt werden. Auch die Fahrsaison 2009 steht mit Sonderfahrten zum Auftakt unmittelbar bevor. **Jeder, der Lust hat bei uns mitzuwirken, ist uns herzlich willkommen!**

Nur Dank des unermüdlichen Fleißes unserer Aktiven und der Unterstützung durch unsere Arbeitskräfte und viele Sponsoren ist das bisher und sicher auch künftig zu bewältigen!

Aber – ich wiederhole mich – wir müssen daran denken, dass alle diese treuen Helfer nicht jünger werden, dass verschiedene schon in fortgeschrittenem Alter sind .....und dass eine **künftige kontinuierliche Fortführung** der bislang so erfolgreichen Museumsbahn nur gewährleistet werden kann, wenn **junger Nachwuchs** zu uns findet und Aufgaben übernimmt – das gilt auch für Vorstand und Vorsitzenden!

Somit schließe ich diese kleine Bilanz mit der nochmaligen dringenden Bitte um Mithilfe bei der Suche nach geeigneten und bereiten Personen.

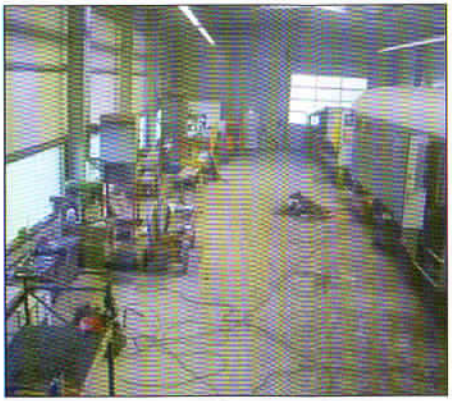
Herzlichst

Ihr/ Euer Vorsitzender **Wilfried Habenicht**

LVM Versicherungen
Apel & Kopschick GbR
Mattenburger Straße 18
27624 Bad Bederkesa
Telefon 0 47 45/66 65

Die neue Werkhalle . . .

. . . bietet endlich Gelegenheit für den Verein, vor den Unbillen des Wetters geschützt, auch diverse Arbeiten an unseren Fahrzeugen in Eigenarbeit auszuführen. Wie schon berichtet, stehen unsere zwei Personenwagen B-4yG und BPw 4yg zur Hauptuntersuchung an. Ein nicht billiges Unterfangen, das nur mit Hilfe von Fachfirmen (hier haben wir mit Fa. Malowa aus Benndorf. einen Vertrag geschlossen), technischen Anweisungen unseres EBL Harald Uhle, der Aufsicht und Mitarbeit von öBL Horst Kühne, Lok-Führer Wolfgang Ohlrogge und der fleißigen Arbeit unserer ABM- und AGH-Mitarbeiter gelingen kann.
Nachfolgende Fotos sollen das veranschaulichen:



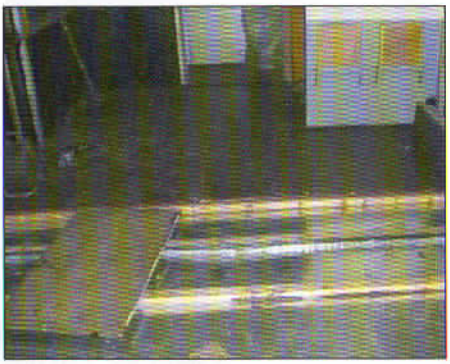
Ein Blick in die Halle: Zunächst mussten die tlw. maroden Böden komplett entfernt werden.



Danach konnten die freigelegten Bodenkonstruktionen entrostet und gestrichen werden.



Nun mußten neue Stahlbleche gekanntet werden, um dann mit Latten verstärkt in die Bodenkonstruktion der beiden Wagen eingebaut zu werden.



Die Bleche wurden versiegelt, darauf kam dann eine Lage Mineralwolle zur Dämmung und oben drauf mehrfach verleimte Holzplatten (siehe links im Bild)



Mit Drucklufthebern (dem sogen. „Deutschlangerät") haben dann die Mitarbeiter der Fa. Malowa den Wagenkasten angehoben.





Die kompletten Drehgestelle wurden danach heraus gerollt und später per 40-to-Kran der Fa. Toscani, Langen, auf Speditionsfahrzeuge verladen und zur Fa. Malowa nach Benndorf gefahren.

Spende für die Museumsbahn?

Wir brauchen dringend eine neue Lokomotive. Jede Spende hilft. Sie ist steuerlich absetzbar!

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

Einladung zur

21. Ordentlichen Mitgliederversammlung

am Montag, 27. April 2009, 19.00 Uhr
Gaststätte Tannenhof, Drangstedt, Hauptstraße 14

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Regularien
2. Bericht des 1. Vorsitzenden
3. Bericht über den Stand der Instandsetzung der V 36 und Beschlussempfehlung des Vorstandes
4. Vereinssatzung, evtl. Änderungen
5. Kassenbericht 2008
6. Entlastung des Vorstands
7. Turnusmäßige Wahl des 1. Vorsitzenden
8. Anregungen, Anfragen der Mitglieder
9. Verschiedenes

Wir bitten um rege Beteiligung. Gäste sind willkommen.

Die Einladung erfolgt gem. § 8 Ziff. 3 der Vereinssatzung.

Der Vorstand

Berichte aus anderen Zeitschriften:

Im Jahre 2008 wurde vom GeraMond Verlag in einem ihrer Sammelordner der Serie „Das große Archiv der Eisenbahnstrecken in Deutschland" ein Artikel über unsere Museumsbahn abgedruckt, den wir nach Rücksprache mit dem Verlag freundlicherweise in unserem Mitteilungsheft veröffentlichen dürfen (siehe nächste Seite)..

Bremerhaven – Bad Bederkesa



Auf tadellosem Gleis rollt am 4. Mai 2008 der Frühzug zwischen Langen und Debstedt in Richtung Bederkesa. Mit dem Kesselwagen wird Speisewasser für die Lok befördert.

Daten kurz + bündig

Streckeneröffnung
30.05.1896 Bremerhaven-Bederkesa

Streckeneinstellung
31.12.1993 Bremerhaven-Bederkesa (durch DB),
Weiterbetrieb durch Museumsbahn

Kaum hatte der Schienenstrang 1862 Bremerhaven erreicht, wollte man im nahen Bederkesa, einer Kleinstadt im „Elbe-Weser-Dreieck", nicht nachstehen und bemühte sich um einen Bahnanschluss. 1882 reiste der Bürgermeister nach Berlin, um beim Ministerium dafür zu werben, zunächst ohne Erfolg. Erst als nach 1890 der Bau einer Strecke von Bremerhaven nach Cuxhaven konkret wurde, berücksichtigte man Bederkesa mit einer 17.6 km langen Zweigstrecke, die in Speckenbüttel von der Cuxhavener Linie abzweigen sollte.



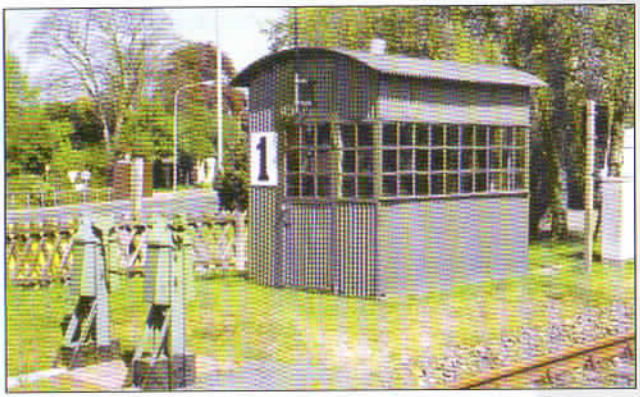
Anfang 1894 begannen die Vermessungsarbeiten; am 6. Juli 1894 wurde in Bederkesa der Grundstein für das Bahnhofsgebäude gelegt und mit der Herrichtung der Bahntrasse begonnen. Im Jahr darauf entstanden die anderen Bahnhofsgebäude der Strecke, ferner ein zweigleisiger Lokschuppen mit Wasserturm in Bederkesa. Am 30. Mai 1896 wurde die Bahn feierlich eröffnet; der öffentliche Personen- und Güterverkehr begann.

Zwar hatte Bederkesa nun endlich seine Eisenbahn, doch so ganz zufrieden war man nicht. Wiederholt wurde versucht, eine Streckenverlängerung in östliche Richtung mit Anschluss an die Unterelbebahn Harburg-Cuxhaven durchzusetzen. Der Verkehr auf der kurzen Stichbahn blieb recht bescheiden. Nach dem Krieg machte sich die Konkurrenz auf der Straße immer stärker bemerkbar, die zunächst vor allem den Personenverkehr betraf. Immer mehr „Vollzahler" gingen der Bahn verloren; Schüler und Berufspendler fuhren zu ermäßigten Tarifen. Die ständig rückläufigen Beförderungszahlen ließen der DB schließlich keine andere Wahl, als den Schienenpersonenverkehr zum 26. Mai 1968 auf Omnibusbetrieb umzustellen. Es blieben zwei Güterzugpaare, bevor nach Einstellung der Stückgutabfertigung Mitte der 70er-Jahre nur noch ein Zugpaar zur Versorgung landwirtschaftlicher Genossenschaften verkehrte. Am 31. Dezember 1993 legte die DB die Strecke endgültig still. Dass die Gleise liegen blieben, ist der Museumseisenbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V. zu verdanken, die nach vorbildlicher Instandsetzung der Bahnanlagen heute einen historischen Zugverkehr im Stil der 50er Jahre betreibt.

Km 0,0 BREMERHAVEN-SPECKENBÜTTEL

Der Bf diente anfangs nur dem lokalen Personen- und Güterverkehr. Mit dem Ausbau der Häfen jedoch entstand hier 1914 ein Gbf, der auch dem überregionalen Verkehr diente. Dieser wurde in folgenden Jahren mehrfach erweitert und 1985 durch einen neuen Gbf abgelöst. 1983 entfielen sämtliche Pv-Halte. Die Museumsbahn, zuletzt einziger Nutzer des Bahnsteigs, zeigte kein Interesse an einer Übernahme, so wurde der Bst dem Erdbogen gleichgemacht und der Fußgängertunnel zugeschüttet, während das EG in Privathand wechselte. Die DB benötigt den Platz für eine neue Anfahrgruppe zum Rbf Speckenbüttel. Die vom Fischereihafen kommenden Züge der Museumsbahn fahren hier ohne planmäßigen Halt durch.

Die Museumsbahn beginnt vor dem eigentlichen Rbf und schwenkt nach Nordosten. Nach Unterqueren einer Straße erreicht das Gleis Langen (Han).



Einen historischen Schrankenposten findet man längst nicht auf jeder Museumsbahn (Langen, Mai 2008)

Km 1,6 LANGEN (HAN)

Langen (Han) war früher Bf mit mehreren Gleisen, wo planmäßig Züge kreuzen konnten. Heute ist von alledem nicht viel geblieben. Lediglich ein neuer Bst und ein zweiseitig angeschlossenes Nebengleis sind noch vorhanden. Ein Teil der früheren Ladestraße wurde Wohnfläche, die neuen Häuser reichen bis auf wenige Meter an das Nebengleis heran. Neben einem historischen Fahrradständer wurde ein Schrankenposten (Posten 1) in Wellblechmanier errichtet. Die beiden Kurbelböcke stehen im Freien. Die mechanisch durch Seilzüge bediente Schrankenanlage ist funktionsfähig und eine der letzten im nördlichen Niedersachsen.

Die folgenden Km führen durch ein Naherholungsgebiet. Linker Hand befindet sich auf etwa halbem Weg nach Debstedt eine Feriensiedlung.

Km 5,7 DEBSTEDT

Auch Debstedt war früher Bf mit Kreuzungsgleis. Das EG steht noch, wurde von seinen heutigen Besitzern jedoch äußerlich verändert. Auch in Debstedt gibt es einen historischen Fahrradständer, der auch benutzt werden darf! Ein Landhandel befindet sich östlich des Bst. Das alte Anschlussgleis liegt noch und könnte schnell wieder reaktiviert werden.

Hinter Debstedt überquert die Bahn auf einer Stahlbrücke die Autobahn A 27, bevor es zunehmend waldreich wird. Zwei Bahnübergänge mit althergebrachten Blinklichtanlagen folgen, bevor der Zug Drangstedt erreicht.

Exkurs: Die Museumseisenbahn Bremerhaven – Bederkesa e. V.

Der Verein wurde im Frühjahr 1990 gegründet mit dem Ziel, die von der DB Ende 1983 stillgelegte Nebenbahn Bremerhaven-Speckenbüttel – Bad Bederkesa zu erhalten und darauf eine Museumseisenbahn zu betreiben, um ein Stück Eisenbahngeschichte Norddeutschlands zu erhalten. Seine Zielrichtung definiert der Verein wie folgt: **„Bei dem Betrieb der Museumsbahn wurde bewusst ein zeitlicher und thematischer Rahmen gesetzt. Unser Motto lautet: Eine Norddeutsche Nebenbahn am Ende der 50er Jahre". Dieses Motto bezieht sich sowohl auf die Auswahl des Zugmaterials wie auch auf die Gestaltung des Umfeldes.**

So wurde der Bahnhof und sein Umfeld im Stil der 50er gestaltet, und so wird sich auf unser Personal an den Betriebstagen stilecht in Uniformen der Deutschen Bundesbahn der 50er Jahre präsentieren. Auch die Beschränkung auf das Thema Nebenbahn passt wunderbar, da unsere Strecke von Bremerhaven nach Bad Bederkesa ja auch immer eine Nebenstrecke war.

Um die Darstellung der Eisenbahngeschichte Norddeutschlands bemühen wir uns mit Ausstellungen eisenbahngeschichtlicher Gegenstände aus unserer Sammlung, dem Anfertigen von Modellen und der Veröffentlichung von Artikeln in unserer Vereinszeitschrift."

Inzwischen zählt der Verein rund 250 Mitglieder, davon viele Aktive, die bei der Unterhaltung von Strecke und Fahrzeugen, im Fahrdienst usw. ehrenamtlich tätig sind. Der Zug der Museumseisenbahn besteht aus der Diesellok V 36 134 aus dem Jahr 1943, mehreren vierachsigen Umbauwagen (BPw4yg, B4yg, AB4yg), einen Gepäckwagen für den Fahrradtransport (Pwghs 54) und einem umgebauten Postwagen (Post 2a / 14,5). Für den Bauzugdienst steht eine Kleinlok der Bauart Köf II (Baujahr 1949) zur Verfügung. Beim Ausfall der V 36 oder zu besonderen Anlässen helfen Fahrzeuge befreundeter Vereine aus. Seit dem 6. 5. 2007 besteht ein erweiteter Fahrplan mit Fahrten über Bremerhaven Hbf hinaus bis zum Schaufenster Fischereihafen, wo die Möglichkeit zu einem längeren Aufenthalt gegeben ist. Hier betreibt die Museumsbahn einen eigenen Bahnsteig.

Weitere Infos:
www. museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de



Von Wald umgeben ist die Museumsbahn zwischen Debstedt und Drangstedt, wo uns am 4. Mai 2008 der Frühzug nach Bederkesa begegnet.

Km 11,7 DRANGSTEDT

Drangstedt war der dritte Unterwegsbahnhof zwischen Speckenbüttel und Bederkesa, wo sich Züge begegnen konnten – schon erstaunlich für eine derart kurze Strecke. Dass hier früher einmal Güter umgeschlagen wurden, zeigt aich an der großen Freifläche am ehemaligen Bf und der Straße „Am Güterbahnhof". Ansonsten ist bis auf den Bst und ein Nebengleis nicht viel geblieben.

Hinter Drangstedt führt die Bahn weitab aller Straßen durch eine Landschaft aus Wiesen, Feldern und einzelnen Baumbeständen. Zwar ist die Bahn auch hier dank zahlreicher Feldwege gut erreichbar, doch erschwert dichter Bewuchs rechts und links der Bahn mitunter die freie Sicht. Mit ein wenig Ausdauer findet man aber gerade in diesem Streckenabschnitt viele schöne Motive mit Zügen in der freien Landschaft.

Fahrzeuge

Die Nebenbahn nach Bederkesa zählte ab 1945 zu den ersten Nebenbahnen Niedersachsens, die auf Dieselbetrieb umgestellt wurden. Schon 1949 gab es einen Probebetrieb mit einem Wendezug samt V 36. Ein Jahr später nahm die Bundesbahn den regulären Wendezugbetrieb auf, jedoch mit V 20. Der Wagenzug bestand aus umgebauten Einheits-Zweiachsern, die Befehlsübermittlung erfolgte per Klingelleitung. 1955 folgte die Ablösung durch V 36 mit Wendezugsteuerung und Befehlsgerät. So blieb es bis 1966. Die Nachfolge traten bis zur Stilllegung Ende Mai 1968 VT 95 an, für die jedoch nur das werktägliche Schülerzugpaar übrig war. Den Güterverkehr versahen V 60 und später zeitweise auch V 90, in den letzten Jahren auch Kleinlokomotiven.

Chronik

1882 Erste konkrete Bemühungen des Amtes Bederkesa um eine Eisenbahn.

1894 Im Juli beginnen die Bauarbeiten.

1896 Am 30. 5. Eröffnung für den Personen- und Güterverkehr.

1968 Der Personenverkehr wird zum 26. 5. eingestellt.

1993 Gesamtstilllegung der Nebenbahn (31. 12.)

2000 Zum 30. 9. Aufnahme des Museumsbetriebes.



Beschaulich rollt die rumänische Dampflok 131 060 am 4. Mai 2008 zwischen Drangstedt und Debstedt durch die frühlingshafte Landschaft.



Der Zug nach Bremerhaven hat den Bahnhof Bederkesa verlassen und passiert am 4. Mai 2008 auf dem Weg nach Drangstedt einen von zahlreichen Fröschen bewohnten Teich.

Km 17,6 BEDERKESA

In Bederkesa endet die nur 17,6 km lange Nebenstrecke. Wie früher in solchen Endbahnhöfen üblich, gab es auch in Bederkesa eine Einsatzstelle für Lokomotiven. Die Preußische Staatsbahn hatte hier einen zweiständigen Lokschuppen mit Wasserturm und Kohlenbansen errichten lassen. Der „Lokbahnhof" existiert schon lange nicht mehr, dafür blieben nach der Stilllegung der Strecke die Gleise liegen und auch das EG wurde vom Abriss verschont. In den 90er-Jahren versetzte der Verein das EG und sein Umfeld in den Stil der 50er-Jahre. In den restaurierten Räumen befinden sich heute die Geschäftsstelle der Museumseisenbahn, eine Bahnhofsgaststätte mit historischem Gepräge, das Archiv des Vereins sowie eine Hausmeisterwohnung. Für die vorbildliche Restaurierung des Bahnhofs erhielt der Verein im Jahr 1997 den Preis für Denkmalpflege der Niedersächsischen Sparkassenstiftung. Saniert wurden zwischenzeitlich auch die Bst und der größte Teil der Gleise und Weichen. Auf Nebengleisen steht der Arbeitsvorrat für die kommenden Jahre in Form zahlreicher Wagen. Damit die liebevoll hergerichteten Fahrzeuge nicht ständig der Witterung ausgesetzt und vor möglichen Vandalismus geschützt sind, errichtete der Verein eine Fahrzeughalle mit Werkstatt und Büroräumen.



Vorbildlich restauriert wurde das stattliche Bahnhofsgebäude in Bederkesa, das lange leer stand.

Tipps und Informationen

Die Museumseisenbahn Bremerhaven-Speckenbüttel – Bederkesa gehört zu den landschaftlich schönsten im norddeutschen Flachland. Wer dort feuchtes, weitgehend baumloses Marschland erwartet, wird rasch eines Besseren belehrt. Die Region zwischen der Wesermündung bei Bremerhaven und Bederkesa ist reich an Wäldern und Seen mit teilweise leicht hügeligem Charakter.

Die früheren Unterwegsbahnhöfe sind schon zu DB-Zeiten weitgehend zurückgebaut worden, lediglich der Endbahnhof Bad Bederkesa ist in etwa im früheren Umfang erhalten. Die gesamte Bahnhofsanlage wurde im alten Stil renoviert und präsentiert sich heute als wahres Schmuckstück. In der westlichen Bahnhofseinfahrt entstand eine moderne Fahrzeughalle mit Werkstatt, die den Gesamteindruck des Bahnhofs jedoch nicht wesentlich beeinflusst.

In Höhe des früheren Bf Langen (Han) befindet sich eine handbediente Schrankenanlage. Inzwischen wurde hier ein historischer Schrankenposten neu aufgebaut. Gut fotografieren lassen sich die historischen Züge von den zahlreichen Bü aus, die von Sträuchern und Bäumen freigehalten sind.

Neben der Museumsbahn lohnt ein Besuch in Bremerhaven mit seinen Überseehäfen, der Columbuskaje, dem Schaufenster Fischereihafen und dem Atlanticum. Dessen Kernstück ist ein 150.000-Liter-Seewasseraquarium, in dem Bewohner der Nordsee und des Nordatlantik gezeigt werden.

Auch Bad Bederkesa (seit 1996 Heilbad) hat einiges zu bieten. Der Ort liegt am Bederkesaer See sowie am Hadelner und am Bederkesa-Geeste-Kanal. Letzterer verbindet Elbe und Weser miteinander. Nördlich von Bederkesa liegt das 40 km große Ahlenmoor, das größte Hochmoor im Landkreis Cuxhaven. Auch hier haben Torfabbau, Landwirtschaft und Besiedelung zu einem drastischen Rückgang naturnaher Moorbiotope geführt, doch konnten immerhin die letzten verbliebenen unberührten Bereiche gesetzlich vor weiteren Zugriffen geschützt werden. Zusammen mit dem Halemer und Dahlemer See gehören sie dem europaweiten Schutzsystem Natura 2000 an. Erkundet werden kann das Moor mit der ehemaligen Torfbahn. Während der zwei- bis dreistündigen Fahrt erfährt man sehr viel Wissenswertes rund um das Thema Hochmoor.

Ernst Beplate

Fahrgäste wurden in Drangstedt aus dem Zug gelockt

Von der Eröffnung der Bahnstrecke Geestemünde-Bederkesa im Jahre 1896 profitierte zunächst der Drangstedter Fremdenverkehr viel stärker als der in Bederkesa. Nicht im Flecken stieg das Gros der Wochenendausflügler aus, sondern in dem rein bäuerlich geprägten Drangstedt.

Zwar wollten alle Fahrgäste, die den Zug in Geestemünde bestiegen, die Natur und die Landschaft genießen, doch in Drangstedt war der Genuss billiger und auch bequemer zu haben. Man sparte nicht nur einige Groschen beim Kauf der Fahrkarte, sondern kam viel schneller zu seinem großen Naturerlebnis, denn der Wald lag genau gegenüber vom Bahnhof. Eine derartige Ansammlung von mächtigen Bäumen ließ sich nicht im Stadtgebiet finden, dort gab es noch nicht einmal einen Park mit älterem Baumbestand.

Das kleine Bauerndorf wartete mit einem weiteren Pluspunkt auf. Sein Verschönerungsverein erwies sich als einfallsreicher als der in Bederkesa. Während die Bederkesaer Vorstandsmitglieder noch all ihre Kraft darauf verwandten, die Bauern, deren Höfe an der Mattenburger Straße lagen, davon zu überzeugen, ihren Mithaufen doch bitte nicht direkt neben der Holperstraße aufzuschichten, sondern ihn hinter das Haus zu verbannen, schlugen die Drangstedter bereits Nägel mit Köpfen ein. 1898 lichteten sie das Gehölz gegenüber von Homfeld's aus und legten darin eine veritable „Kurallee" an. Hier pflegten die Wesermünder zu promenieren, bevor sie sich in einem der aus dem Boden geschossenen Gasthäuser niederließen. Zwölf „Ruhebänke" entlang dieses Spazierweges boten vor allem älteren Herrschaften Gelegenheit, das Treiben in der Kurallee kritisch zu beäugen und die Aufgetakelten gründlich zu beschwatzen.

Doch die Bederkesaer lernten ausnahmsweise einmal schnell dazu. Sie machten den Weg am Kanal zwischen dem Seebeck und der Holzurburger Brück stolperfrei, pflanzten zu beiden Seiten Pappeln, stellten ebenfalls Bänke auf und richteten obendrein einen Bootsverleih ein. Damit hatten sie den Drangstedtern den Rang abgelaufen. Von nun an stiegen jedes Jahr weniger Gäste in Drangstedt aus.

Um dem Aderlass einen Riegel vorzuschieben, scheuten die Dörfler nicht davor, auch Mittel der nicht ganz so feinen Art einzusetzen, so z. B. 1901. Im Juni jenes Jahres unternahm der „Verein der Eisenbahner Bremen" einen Ausflug nach Drangstedt. Üblicherweise hielt man bei derartigen Betriebsausflügen folgendes Schema ein: Nach dem Verlassen des Zuges begaben sich alle in die Kurallee und genossen für eine halbe oder eine volle Stunde Wald, nichts als Wald. Danach strömte man in die reservierte Gastwirtschaft und nahm das Mittagessen bzw. den Kaffee ein. Abends stand das kalorienreiche Abendmahl mit anschließendem Verdauungstanz bei echter Kapellmusik an.

Doch die Bremer Eisenbahner hielten sich nicht an diese geheiligte Tradition. Der zum Empfang seiner Gäste auf dem Bahnsteig wartende Gastwirt musste zu seinem Entsetzen vernehmen, ein nicht unbeträchtlicher Teil der Bremer wolle bis Bederkesa durchfahren und erst zum Abendessen in Drangstedt erscheinen. Als hierauf der finanzielle Verlust des Sonderwunsches vor dem geistigen Auge des Gastwirtes erschien, führte dies zu einer ungewöhnlichen Denkleistung des Opfers. Der Mann flüsterte seinem mitgekommenen Hausburschen etwas in Ohr, woraufhin dieser den Zug ablief und laut und deutlich vernehmen ließ: „In Bederkesa herrschen Typhus und Diphteritis". Im Nu leerte sich der Zug!
Tatsächlich waren einige Lehrerstudenten im Bederkesaer Seminar erkrankt, doch der Arzt hatte noch keine zweifelsfreie Diagnose gestellt.
Bis zum Kriegsausbruch 1914 vermochten die Drangstedter immer noch einen sehenswerten Teil der Ausflügler aus dem Zug zu locken, doch in den 1920er Jahren gab es nur noch ein dünnes Rinnsal. Ein Gasthaus nach dem anderen schloss daher im Dorf. Selbst Gastwirt Konrad Homfeld gab sein Bahnhofshotel auf und zog nach Bederkesa, wo er das Waldschlößchen erworben hatte



Das „Bella Vista" von L. Homfeld im „Luftkurort" Drangstedt um 1905, damals das vornehmste Hotel am Platz.

Neue Archiv-Gruppe nimmt Arbeit auf

Nachdem die Arbeit im Archiv unserer Museumsbahn in den letzten Jahren nur ein Schattendasein führte, hat Ende 2008 eine neue Arbeitsgruppe „Archiv" ihre Tätigkeit aufgenommen. Als erste Aufgabe hatte sich die Gruppe das Aufräumen des völlig zugestellten und unsortierten Dachbodens vorgenommen. Inzwischen ist der Bodenraum wieder begehbar; durch Umstellung der Schränke wurde Platz geschaffen für weitere Regale. Eine Vielzahl nicht mehr brauchbarer Gegenstände wurde entsorgt. Dabei wurde selbstverständlich Wert darauf gelegt, historische Unterlagen und wertvolle Ausstellungsstücke zu sichern. Nächste Aufgabe wird das Sortieren und die Lagerung der zahlreichen Uniformen und sonstigen Bekleidungsstücke sein. Danach soll eine weitere Sichtung und Sortierung der zahlreichen Unterlagen, Dokumente und Ausstellungsstücke erfolgen. Bei dieser Gelegenheit soll auch eine Erfassung der Schriftstücke und Pläne auf Computer erfolgen.

Die Leitung der Archiv-Gruppe hat unser langjähriges Mitglied Elso Reck übernommen. Elso Reck ist 54 Jahre alt, verheiratet, ein Sohn. Seine berufliche Tätigkeit übt er als Rechnungsprüfer bei der evangelisch-lutherischen Landeskirche aus. Neben seiner neuen Aufgabe als Leiter der Archiv-Gruppe leistet Elso Reck bei unserer Museumsbahn Dienst als Schaffner. In seiner alten Heimat Ostfriesland ist Elso Reck außerdem 1. Vorsitzender des Vereins „Eisenbahnfreunde Ostfriesland e. V." (www.eisenbahnfreunde-ostfriesland.de), die in Leer Modellbahnen in den Baugrößen



Die Archiv-Gruppe auf dem Dachboden im Bahnhofsgebäude. Von links: Nikolaus Pross, Günter Waßmann, Elso Reck. Es fehlt Günter Meyer.

HO und O betreiben. Elso Reck ist dort in der Spur-O-Gruppe tätig. Der Archiv-Gruppe gehören außer Elso Reck zur Zeit Günter Meyer, Dr. Nikolaus Pross sowie Günter Waßmann an. Weitere Mitstreiter sind herzlich willkommen.
Die Gruppe denkt neben der reinen Archiv-Arbeit auch daran, die Ausstellung im Obergeschoss des Bahnhofsgebäudes weiterzuentwicklen. für die Zukunft ist auch eine Nutzung des Güterschuppens für größere und schwere Ausstellungstücke denkbar. Hier könnte, nach entsprechender Isolierung des Gebäudeteils, dann auch eine Modellbahn entstehen. Für Planung, Aufbau und Pflege einer solchen Anlage sowie die Aufarbeitung der vorhandenen Exponate werden auch noch Mitarbeiter gesucht.
Auskünfte erteilen:

Elso Reck	Tel. (04 71) 9 52 13 56
Günter Waßmann	Tel. (04 71) 29 19 56
oder die Geschäftsstelle	Tel. (0 47 45) 71 69

(gw)

STIFTUNG
BSW
Ortsstelle Bremerhaven

Veranstaltungskalender 2009
(Vorschau)

31. Mai (Pfingsten)	**Fuhrberger Spargelwirtschaft, Stadtrundfahrt Hannover und NDR-Fernsehen, Bingoteilnahme**
im August	**Radtour um Bremerhaven mit Manfred und Reinhard**
12. August	**Sommergrillfest im „Wulsdorfer Seniorenhus"**
25.-30. August	**Venetien – Abano Therme – Venedig – Verona (mit AIDA)**
11. November	**Kaffeenachmittag im „Wulsdorfer Seniorenhus"**
November	**Herbstpreisskat im KGV Reuterhamm**
November	**Niederdeutsche Bühne Waterkant (Kleines Haus)**

Weitere Einzelheiten entnehmen Sie bitte den besonderen Aushängen. Kartenbestellungen und Anfragen richten Sie bitte an die BSW-Ortsstelle in Bremerhaven, Buchtstraße 43. Bürozeiten montags und freitags in der Zeit von 9 bis 12 Uhr. Erreichbar unter Telefon (04 71) 3 91 34 84.

Fahrzeugarchiv der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.:



Postwagen 6136 Hannover

Technische Daten: Typ/Gattungsbezeichnung: Post 2-a/14,5; Länge über Puffer: 15260 mm; Achsstand: 8800 mm; Länge des Wagenkastens: 14500 mm; Ladegewicht: 10 t; Eigengewicht: 18,5 t

Fahrzeuggeschichte: Hersteller: Waggonfabrik Rathgeber, München; Fabriknummer: ???; Baujahr: 1954 (?)

Die Bahnpostwagen der Gattung Post 2-a/14,5 wurden in zwei Serien (+ 2 Nachbauten) in den Jahren 1953-1956 gebaut. Sie wurden im Nahverkehr zur Beförderung von Postsendungen aller Art eingesetzt (Allesbahnpostwagen). Daher waren sie mit einem Brief- und einem Paketraum ausgestattet. Im Einstiegsraum waren ein WC und ein Kleiderschrank vorhanden.

Zwischen 1978 und 1981 wurden eine Reihe dieser Bahnpostwagen im Auftrag der Fa. Interfrigo im Ausbesserungswerk Offenburg zu Begleiterwagen für Kühlwagenzüge umgebaut. Dabei erhielten die Fahrzeuge einen Maschinen- und Werkstattraum mit zwei Dieselgeneratoren, zwei Schlafräume mit Etagenbetten, einen Aufenthaltsraum mit Spüle, Kochstelle und Kühlschrank sowie einen Wasch- und Duschraum. Haupteinsatzgebiet der Begleitwagen waren Apfeltransporte zwischen Frankreich und dem Irak (ca. 6.000 km). Um auf den bis zu 2.000 m hoch liegenden Strecken in der Türkei das Ladegut vor Frost zu schützen, wurden die Kühlwagen über eine Heizleitung mit Hilfe der Dieselgeneratoren beheizt. Ende 1996 wurden die Technischen Begleitwagen durch die Interfrigo außer Dienst gestellt. Im Mai 1997 wurden die letzten fünf Fahrzeuge dieser Art an verschiedene Museumsbahnen in Deutschland, Österreich und in der Schweiz übergeben.

Unser Fahrzeug wurde äußerlich wieder als Bahnpostwagen hergerichtet und erhielt im Jahr 2001 eine Hauptuntersuchung. Ursprünglich war der Waggon dank seiner Generatorausstattung als Stromlieferant für die Beleuchtung und Beheizung unserer Umbauwagen vorgesehen. Aus verschiedenen technischen Gründen hat sich diese Möglichkeit zwischenzeitlich zerschlagen, sodaß das Fahrzeug momentan nur als Ausstellungsstück dient. *(gw)*

Aktuelles:

Zum Titelbild:

Verladung der Drehgestelle durch die Firma Toscani aus Langen.

Redaktioneller Hinweis:

Erst kürzlich haben wir in unserer Ausgabe Nr. 102 der SWB für langjährige Druckarbeit unserer Mitteilungen gedankt und uns gefreut, dass sich durch Vermittlung des OB Schulz die BIS Bremerhaven bereit erklärt hatte, diese Aufgabe künftig zu übernehmen. Doch leider weit gefehlt. Lediglich für eine einzige Ausgabe hat diese Unterstützung gehalten.

Enttäuscht mussten wir uns erneut auf die Suche begeben – denn einerseits möchten wir diesen Weg der Information beibehalten – andererseits muss alle Vereinsarbeit auch bezahlbar bleiben!

Nun sind wir froh und dankbar, dass wir durch Vermittlung der NZ-Herausgeberin, Frau Roswitha Ditzen-Blanke, mit dem nwd-Verlag (unter Leitung von Herrn Bernd Badenhorst) in Verbindung mit der Weser-Druckerei Grassé eine für uns akzeptable Fortsetzung des Drucks unserer Vereinsmitteilungen gefunden haben. Ein Dank auch an die Firmen, die in diesem Heft inseriert haben. Der Druck wird jetzt verstärkt in Farbe ausgeführt und auch die Verteilung an unsere Mitglieder wird von Verlag und Druckerei übernommen!

Wir sagen Ihnen allen ein ganz herzliches Dankeschön im Voraus und freuen uns auf diese neueste Ausgabe. (*wh für den Vorstand)*

Eintritte

Wir freuen uns, wieder neue Mitglieder begrüßen zu dürfen. Neu im Verein sind:
Familie Hildebrandt (Markus, Marlies und Lukus) aus Cuxhaven sowie
Familie Kuhl (Horst und Brigitte) aus Bremerhaven

In diesem Heft liegen wieder die neuen Wertmarken für den Mitgliedsausweis bei.



Allen Mitgliedern
und Freunden
des Vereins
ein frohes Osterfest!

Beobachtungen von ÖBI Horst Kühne:

Am Samstag den 7. 2. 2009 war unsere Eisenbahntrasse in Höhe des Bahnüberganges km 9,7 und der Haltstelle Knüppelholz Schauplatz einer Filmkulisse. Die „Ziegler Film" Gesellschaft drehte Szenen zu dem Film „Haltet die Welt an".
Grundlage des Filmes ist die Entführung und Ermordung des Kindes Felix Wille aus unserem Nachbar-Landkreis. Der Film stellt keine Dokumentation dar, sondern basiert auf dem Buch der Mutter und will deren darin niedergeschriebene Gedanken und Gefühle zeigen.



Mit einem großen Aufgebot an Fahrzeugen und mehr als 100 Angehörigen des technischen Hilfswerkes (THW) und den regionalen freiwilligen Feuerwehren, einer Rettungshundestaffel mit 10 Hunden und Hundeführer/innen wurde die Suche nach Felix dargestellt.
50 zivile Statisten, unterteilt in 25 Polizeibeamte in Uniform und 25 als private Mitsucher ergänzten das Aufgebot.
Außer einem echten Polizeihubschrauber waren alle anderen Polizeiwagen an dem Drehort nur Filmfahrzeuge, die durch Autotransporter an unseren BÜ gebracht wur-



den. Die „Suche" wurde durch Kameras am Boden und aus einem Filmhubschrauber gedreht.
Die Museumsbahn stellte einen Rollwagen zur Verfügung. Hierauf wurde die Kamera gestellt und sorgte so für einen auf unseren Gleisen gefahrenen „Dreh". Es ist bekannt, dass die Herstellung eines Films teuer ist. Auch hier kostet ein Drehtag die Filmgesellschaft 50 000,- €.
Der Ausstrahlungstermin wird in ca. einem Jahr in der ARD sein. Dann werden wir sehen was aus einem Drehtag (7 Std.) mit zig Einstellungen und Wiederholungen als Filmszene zu sehen sein wird.

Auf nach Worpswede!

Aufgrund der großen Resonanz im letzten Jahr veranstalten wir am

Freitag, dem 1. Mai 2009

erneut eine Sonderfahrt mit der Dampflok nach Worpswede mit ca. 5-stündigem Aufenthalt zur freien Verfügung.

Preis: 25,00 € in der 2. Klasse und 35,00 € in der 1. Klasse.

Um besser planen zu können, bitten wir um Anmeldung bis zum 20. April unter Telefon 0 47 45-71 69 oder Info@museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de





Sonntag, 12. April und Montag, 13. April 2009

Mit Volldampf Ostern feiern

Dampfsonderfahrten mit der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa zum Fischereihafen Bremerhaven und zurück.

Dort besteht die Möglichkeit ca. 3 Stunden im Schaufenster zu bummeln.

Auf der Fahrt wird den Kindern eine kleine Osterüberraschung überreicht. Ausserdem werden kalte und warme Getränke angeboten.

In der Bahnhofsgaststätte bieten wir Kuchen, Bockwurst sowie kalte und warme Getränke an.

Abfahrtszeiten:

ab Bad Bederkesa
ca. 10.00 u. 14.30 Uhr

ab Bremerhaven Fischereihafen
ca. 11.50 u. 16.50 Uhr

Fahrpreis: 15,00 €, Kinder 11,00 €

Anmeldung bitte bis zum 3. April 2009 unter Tel. (0 47 45) 71 69

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,-€

Einen Blick in die Vergangenheit

, , , bietet uns mit seinen sehr interessanten Erinnerungen an schneereiche Tage Ende der 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts unser Mitglied Günther Freimann aus Bremerhaven, der als technischer Bundesbahn-Oberamtsrat zuletzt im 1994 aufgelösten Bahnbetriebswerk (Bw) Bremerhaven tätig war.
Wir danken ihm für diesen Bericht mit beeindruckenden Fotos, den wir nachstehend mit einem 1. Teil abdrucken. Die Fortsetzung erscheint dann in unseren Mitteilungen Nr. 106 (das könnte die „Spannung" ein wenig erhöhen!)

Günther Freimann

Vor fast 30 Jahren . . .

Erinnerungen an die Schneekatatrophe 1978/79

(Rückblick und Erlebnisbericht)

Dezember 1978/Januar 1979

Den Schneewinter 1978/1979 werden noch viele Menschen, besonders auch die Eisenbahner in sehr unangenehmer Erinnerung haben. Zum Jahreswechsel 1978/79, vor fast 30 Jahren, kam es in Norddeutschland zu einer extremen Wetterlage. Besonders Schleswig-Holstein war als erstes Bundesland stark betroffen.
Es begann am 28. Dezember 1978, als die ersten Schneefälle einsetzten und die Temperaturen in kurzer Zeit bis unter -15 Grad abfielen. Dann setzten Dauerschneefälle bis zur Neujahrsnacht ein. Hinzu kam ein eisiger Nordwestwind, der zeitweise die Windstärke 11 erreichte und das nördlichste Bundesland teilweise meterhoch mit

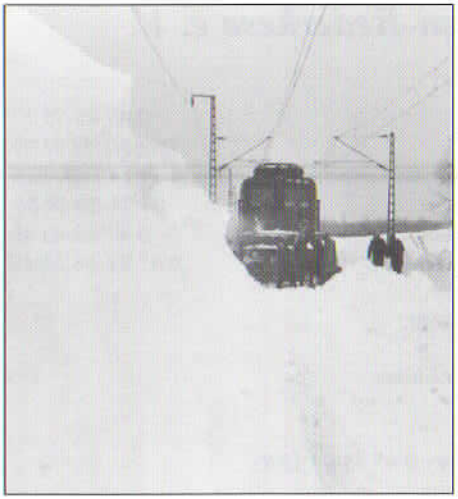


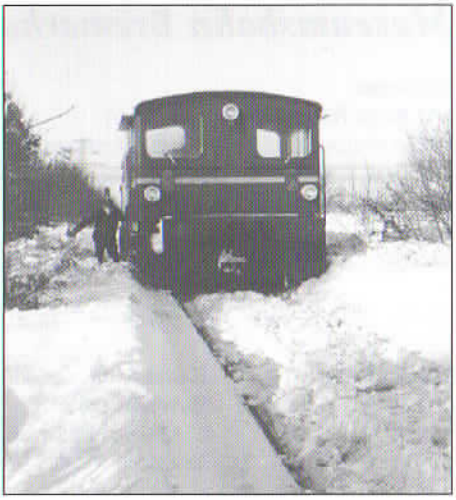
Schnee zudeckte. Schnell war eine Schneehöhe von einem Meter erreicht mit Verwehungen von bis zu vier Metern. Der Verkehr war zum Jahreswechsel auf den Straßen und Schienen fast völlig zum Erliegen gekommen. Einen so harten Winter hatte es in diesem Jahrhundert dort oben noch nicht gegeben.

Auch die Bundesbahn war für die Abwehr solcher Schneemassen nicht richtig vorbereitet. Nicht nur der Schnee behinderte den Zugverkehr, sondern auch die Kälte.
Die Bundeswehr, das technische Hilfswerk und viele private Helfer unterstützten die Bahn beim Kampf gegen Eis und Schnee. Mehrere eingesetzte Schneepflüge der DB waren bald nicht mehr einsetzbar, weil sie sich im Schnee festgefahren hatten. Zum Einsatz kamen später mehrere Schneeschleudern aus Bayern . . . auch die blieben oft



stecken. Kaltluft erfasste bis zum Jahreswechsel ganz Norddeutschland und später das übrige Deutschland.
In Bremerhaven kam es am 30. Dezember zu den ersten Schneeverwehungen bei Temperaturen um -10 Grad. Der Rangierbetrieb in den Häfen war durch die Schneefälle empfindlich gestört.
Vier Anbauschneepflüge, die viele Jahre ungenutzt gelagert wurden und bereits drohten verschrottet zu werden, kamen nun zum Einsatz. Zwei Rangierlok der Baureihe 290 wurden damit ausgerüstet. Die leisteten als Schneeräumfahrzeuge wertvolle Dienste. Am 4. Januar 1979 wurde zusätzlich ein Schneepflug aus Bremen eingesetzt.
Der Gerätewagen des Bw Bremerhaven wurde im Januar 1979 mehrmals zum Aufgleisen von Güterwagen gerufen, die wegen vereister Spurrillen und Eisbildung auf den Überwegen in den Bahnhöfen entgleist waren.
Der Zugverkehr wurde am 7. und 8. Januar 1979 zusätzlich empfindlich gestört, als durch einen plötzlichen einsetzenden Eisregen Fahrleitungen und Stromabnehmer der Ellok mit einer dicken Eisschicht umgeben wurden.
Wegen der anhaltend niedrigen Temperaturen kam es auch vermehrt zu Ausfällen und Störungen an den Diesellok wegen Paraffinausscheidung im Dieselkraftstoff und Heizöl. Das Paraffin hat sich oft bereits in den Kesselwagen gebildet, die mehrere Tage





der Kälte ausgesetzt waren und gelangte beim Umpumpen in die Behälter der Tankanlagen. Auch in der örtlichen Heizungsanlage des Bw kam es zu Störungen, durch die weite Enfernung zu dem oberirdischen Heizölbehälter.

Februar 1979

So richtig los ging es am 15. Februar 1979, als ein Schneesturm fast ganz Norddeutschland meterhohe Schneeverwehungen brachte. Züge mit vielen Reisenden blieben auf freier Strecke oft mehrere Tage im Schnee stecken. Zahlreiche Kreise gaben Katastrophenalarm. In weiten Teilen Norddeutschlands war der Verkehr zusammengebrochen.

Bremerhaven und Cuxhaven waren ab dem 15. Februar 1979 über Schiene und Straße lange Zeit nicht erreichbar. Die eingleisige Strecke von Bremerhaven nach Cuxhaven war genauso zugeweht, wie die zweigleisige Hauptstrecke von Bremerhaven noch Bremen. Ein normaler Zugverkehr war nicht mehr möglich!

Bei Wiederaufnahme des Zugverkehrs und des Rangierdienstes in den Häfen kam es in den Tagen danach zu einer Häufung von Entgleisungen. Wie bereits im Januar entgleisten Triebfahrzeuge und Wagen durch vereiste Spurrillen, vereiste Weichen und Schneeverwehungen. *(Fortsetzung im nächsten Heft)*

Nicht vergessen! Spendenkonto:

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

Stichwort: „V 36"

Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V.

Vorstand:

- Wilfried Habenicht (Vorsitzender)	0 47 45-75 57
- Paul-Eugen Schumann (Stellv. Vorsitzender)	01 63-1 49 81 09
- 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, Günter Ehlers
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:	EBL Dipl.-Ing. Harald Uhle	01 79-1 37 83 21
	stellv. EBL Dipl.-Ing. Jürgen Gerdts	01 51-55 11 80 80

Örtlicher Betriebsleiter:	Günter Niber	04 71-6 56 38
	Horst Kühne	04 71-50 31 44

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), Rolf Lenk (rl), Paul-Eugen Schumann (pes), Günter Waßmann (gw).
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).

Paul-Joachim Rodatz
Versicherungsmakler

Wolsteinkamp 47 • 22607 Hamburg
Telefon: 0 40 / 87 00 79 52
Telefax: 0 40 / 87 00 79 53
Mobiltelefon: 01 70 / 3 47 24 05
www.pjrodatz.de • info@pjrodatz.de

Ich biete Ihnen **europaweit spezialisierte versicherungstechnische Absicherung** von: Eisenbahn-Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen, Straßenbahn- und Museumsstraßenbahnrisiken, Feldbahntraditionsvereinigungen und Feldbahnanlagen nebst Fahrzeugen, Touristik- und Museumsbahnen, Technische Sammlungen, Verkehrs- und Technikmuseen, Modellbahnanlagen und Vereine, Maschinen, technische Anlagen und Geräte.

- **Betriebshaftpflicht- und Vereinshaftpflichtversicherungen gemäß § 1 der Eisenbahnhaftpflichtversicherungenverordnung in der Fassung vom 1. 7. 2002 oder nach individuellen Wünschen**
- **Maschinenbruch- und Kaskoversicherungen (Entgleisung, fehlerhafte Bedienung, Schmiermittelmangel, Glas- und Graffitischäden, Bergung)**
- **Umwelthaftpflichtversicherungen**
- **Gebäudeversicherungen (Bahnhöfe, Werkstätten, Lokschuppen, Nebengebäude)**
- **Gebäudeinhaltsversicherungen (auch Werkstätten, Büros, Lager)**
- **Überführungs- und Transportversicherungen für das In- und Ausland**
- **Messe- und Ausstellungsversicherungen**
- **Gruppenunfallversicherungen mit und ohne Namensnennung**
- **Insolvenzabsicherungen für Reiseveranstalter**
- **Rechtsschutzversicherungen**

Nutzen Sie mein langjähriges »Know how« ich besuche Sie gern auf Anfrage und erstelle Konzepte. ***Erteilung von sofortigen Deckungszusagen!***

Seit über 40 Jahren Versicherungserfahrung rund um die Bahnen.

Wenden Sie sich vertrauensvoll an mich.

Ich bin für Sie da!



...der richtige Rodatz!

Mitglied im Bundesverband Deutscher Versicherungskaufleute

Garantiert KSK.

Nehmen Sie uns beim Wort.



Kreissparkasse
Wesermünde-Hadeln

Sie wünschen sich einen zuverlässigen Partner, der Sie in allen finanziellen Fragen kompetent unterstützt? Sozusagen einen Partner fürs Leben? Der idealerweise immer persönlich für Sie da ist und Ihnen stets unkompliziert zur Seite steht? Dann haben Sie diesen mit der KSK gefunden. Denn genau das garantieren wir Ihnen mit unserem KSK-Qualitätssiegel. Garantiert KSK. Nehmen Sie uns beim Wort.