Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 1

Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

25. Jahrgang 2. Quartal 2014

126



VDMT-Frühjahrstagung in Norden – Bahnbetriebswerk der MKO


Gemüsehof Olendiek
Ihr Fachgeschäft für Vitamine
Niederstrich 1 · 27632 Cappel · Tel.: 04741/ 1317
„Grüne Kiste" - Lieferung frei Haus
Der Vitaminstoß. Obst- und Gemüsemischung
Frische-Service für die Gastronomie · Hofladen
Wochenmärkte in Cuxhaven
und Bad Bederkesa
Nordholz Cuxhaven
Spieka-Altendeich
A 27 über Spieka
Cappel-Neufeld
Strände
Gemüsehof Olendiek
Spieka
Dorum
www.eww-wfb.de
Elbe-Weser Werkstätten
Gemeinnützige GmbH
EWW
© baumann.grafik-design


Wellness für Sie und Ihn...
AquaVitales
Moor-Therme
Bad Bederkesa
...Erholen
...Entspannen
...Wohlfühlen
Jeden Dienstag Damensauna 10-22 Uhr
www.moor-therme.de
Berghorn 13 · 27624 Bad Bederkesa am See · Telefon 04745/9433-0

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 3

Liebe Freunde und Förderer der Museumsbahn!

Die Saison hat schwach angefangen. Die Sonderfahrt ins Ausbesserungswerk in Bremen war nur mit 16 Fahrgästen besetzt. Während des Aufenthaltes im AW wurde Kaffee, Kuchen und Souvenirs verkauft. Dadurch kamen wir mit vielen Leuten ins Gespräch. Wir haben uns zwar gut präsentieren können, aber wie heißt es:

„Außer Spesen nichts gewesen!"

Wie wir schon mehrfach berichteten, werden uns die Bürgerarbeiter Ende September verlassen. Neue Hilfskräfte sind Momentan nicht in Sicht.

Nun beginnen überall die Sommerferien. Hoffen wir, dass die Züge sich jetzt füllen.

Bis zum nächsten mal

Ihr Rolf Thien Vorsitzender

Neu- und Ausbau der Eisenbahntrasse von über die neuen Bahnhöfe Geestemünde, Lehe, Speckenbüttel bis zu den Bahnanlagen im Kaiserhafen 1. Fortsetzung

Teil 3 1890 – 1910

Verhandlungen, Planungen bis zum Baubeginn

Das Ringen um den Verlauf der neuen Gleistrasse und die Standorte der neuen Eisenbahnverkehrs- und Betriebsanlagen

Von ersten Plänen bis zum Baubeginn sollten noch rund 20 Jahre vergehen Es sollte eine grundsätzlich neue Gestaltung der Eisenbahnverkehrsanlagen geschaffen werden. Bahnhöfe und Güterverkehrsanlagen bewirkten überall im Deutschen Reich einen wirtschaftlichen Aufschwung, und an diesem Aufschwung wollte jeder der drei Unterweserorte teilhaben und profitieren. Am Verhandlungstisch" saßen fünf Parteien, nämlich Geestemünde, Bremerhaven, Lehe, die Königliche Eisenbahn- Direktion Hannover (KED) und die Hansestadt Bremen. Widerstreitende Interessen und auch fehlende Finanzmittel ließen keine schnellere Lösung zu. Hier nun die wichtigsten Planungsbeiträge:

Personenbahnhof am Zollinlandbahnhof

In der Planungsphase des Bremerhavener Güterbahnhofs, des Zollinlandbahnhofs, fiel auch die Planung der Eisenbahnstrecke von Geestemünde nach Cuxhaven mit einer Zweigbahn nach Bederkesa. Vom Magistrat Lehe kam in

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 4

einem Schreiben vom 6. November 1889 an den Bremerhavener Stadtrat der Vorschlag, den geplanten Zollinlandbahnhof um einen Personenbahnhof zu erweitern. Bremerhaven ging auf den Vorschlag ein, vorausgesetzt, dass der Personenbahnhof Zollinland mit dem am Ostrand geplanten Bahnhof Lehe zumindest gleichkomme und innerhalb von zwei Jahren gebaut werden würde. Dieses Projekt scheiterte letztlich an den stetig steigenden und zu hohen finanziellen Forderungen der Eisenbahnverwaltung. Bremerhaven und Lehe steigen aus.



In diesen Stadtplan (Stadtarchiv Bremerhaven), vermutlich von 1881, wurden Planungen für Eisenbahnlinien eingezeichnet:

1. Abzweigend von der Verbindungsbahn Geestemünde nach Bremerhaven die Strecke nach Cuxhaven/Bederkesa (sie ist fast genauso gebaut worden),

2. eine zweigleisige Umgehung östlich von Geestemünde von Wulsdorf zum Zollinlandbahnhof,

3. in Rot gestrichelter Linie ein Bogengleis vom Bahnhof Geestemünde zur der geplanten zweigleisigen Strecke,

4. in schwarzer Linie eine projektierte Gleisverbindung von der Verbindungsbahn nach Bremerhaven, die in Höhe des Krankenhauses Bremerhaven (Mitte) zum Kaiserhafen abzweigt sowie

5. der Zollinlandbahnhof und 6. ein Verschiebebahnhof in Wulsdorf. Wer diesen frühen Plan gezeichnet hat, konnte ich noch nicht klären. Er müsste kurz nach dem Zollanschluss Bremens im Jahr 1888 bis zum Baubeginn des Zollinlandbahnhofs entstanden sein.

Personenbahnhof in Geestemünde östlich der Schultz-/Industriestraße und nördlich des Holzhafens (KED)

Das Ministerium für öffentliche Arbeiten beauftragte die Königliche Eisenbahn Direktion Hannover (KED) mit der Ausarbeitung eines Entwurfes für die Umgestaltung der Bahn- und Bahnhofsanlage in Geestemünde. Das von der KED vorgesehene Areal war im fiskalischen Besitz. Dieser Punkt und die günstige Anbindung des geplanten neuen Bahnhofs an die vorhandenen Gleisanlagen hätten kostengünstig verwirklicht werden können.

Von diesem Projekt erfuhr der Geestemünder Magistrat erst, als die Planungen schon fortgeschritten waren. Er erhob umgehend aus stadtplanerischen Gründen Einspruch. Für Geestemünde war dieses Gelände zur Ansiedlung von Gewerbebetrieben vorgesehen, die Bauland in der Nähe zur Geestebrücke, zur

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 5



Romantik Hotel
BOSEHOF
- all das Gute genießen.
27624 Bad Bederkesa
Hauptmann-Böse-Straße 19
Telefon (0 47 45) 9 48-0
Telefax (0 47 45) 9 48-2 00
www. boesehof.de

Komforthotel mit Badelandschaft und Hallenbad, (11 x 6 m), 3 Saunen, Infrarotkabine, Solarium und Liegeraum, Physiotherapie und Wellnessabteilung.

Küche weit über die Region hinaus für seine Qualität bekannt.

Nachmittags Kaffee und hausgebackene Kuchen und Torten.

3 Biere vom Faß, 20 offene Weine und mehr als 200 verschiedene Flaschenweine.

Große Terrasse - Parkplätze am Haus - Garagen.

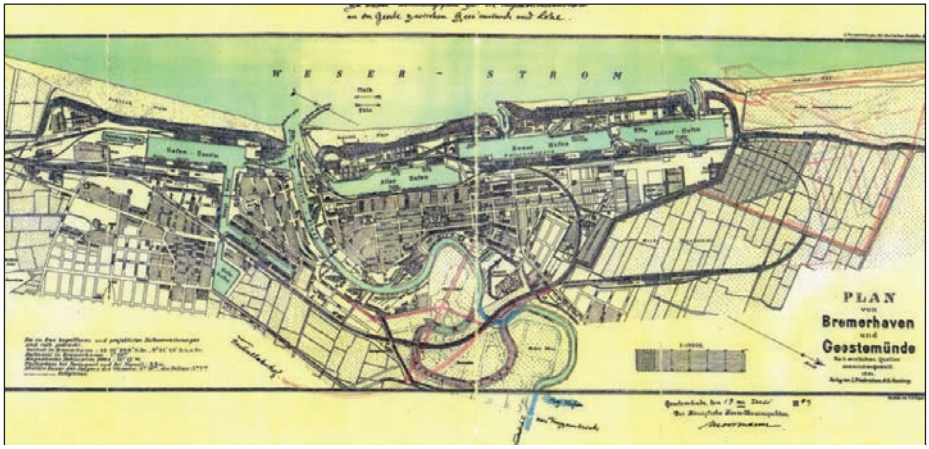
Borriesstraße und zu den Hafenanlagen Haupt- und Querkanal sowie dem Holzhafen benötigten. Der Magistrat Geestemünde schlug für den Bau des neuen Personenbahnhofs stattdessen das Gelände östlich der Leher Chaussee (heute Rheinstraße) vor. Außerdem ergab eine Begutachtung des Geländes östlich der Schultzstraße/Industriestraße durch Eisenbahntechniker, dass das vorgesehene Gelände zu „beschränkt" sei für die Anlage eines Personenbahnhofs mit den notwendigen Rangieranlagen. Nun rückte wieder die vom Magistrat Geestemünde vorgeschlagene Alternative in den Vordergrund.

Vorschlag des Geestemünder Magistrats: Personenbahnhof in Geestemünde östlich der Leher Chaussee (heute Rheinstraße) und nördlich der Ludwigstaße mit östlicher Umgehung Geestemündes

Aus dem Schreiben des Geestemünder Senats an den Regierungspräsidenten in Stade vom 5.1.1890: Dieser Standort sei von Lehe, Bremerhaven und Geestemünde aus gleichermaßen gut zu erreichen. Die Bahn könne südlich des Bahnüberganges über die Wulsdorfer Chaussee die bisherige Linie Bremen – Geestemünde verlassen, östlich um Geestemünde herumgeführt werden und in den neuen Personenbahnhof einmünden, ohne daß bebaute Straßen berührt würden. Der Betrieb der Zweigbahn zwischen Geestemünde und Bremerhaven könnte dann aufgehoben werden. Der vorgeschlagene Standort hätte außerdem den Vorteil, daß das betroffene Gebiet ebenfalls in fiskalischen Besitz sei.

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 6

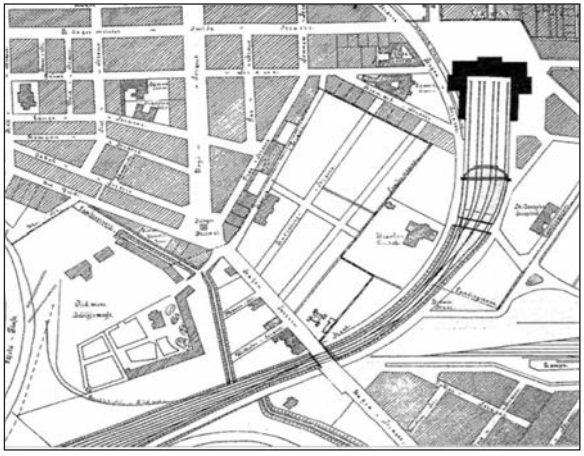
Personenbahnhof auf der Geesthelle – Moormann-Konzept von 1893



Stadtplan: Stadtarchiv Bremerhaven

Der Kreisbaudirektor Moormann schlug vor, von der Rickmerswerft aus mit einem Durchstich der Geeste neues Bauland zu gewinnen, das eine Ausdehnung Geestemündes in Richtung Osten ermöglicht hätte. Ein auf diesem Gelände angelegter Bahnhof hätte den Charakter eines Zentralbahnhofs für alle drei Unterweserorte gehabt. Dieser Vorschlag wurde diskutiert, aber nicht weiter verfolgt, als die KED Ende 1894 signalisiert, dass aus Kostengründen und planerischen Gründen in absehbarer Zeit mit einer Realisierung nicht zu rechnen sei.

Personenbahnhof auf dem Bürgermeister Martin Donandt Platz (Vorschlag Bremerhavens)



Dieser Platz war ideal für einen zentral in Bremerhaven gelegenen Personenbahnhof. Die an dieser Stelle 1864 erbaute Gasanstalt sollte durch einen Neubau an der Hansastraße ersetzt werden.

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 7

Aber die KED verfolgte offenbar nur noch die Planung einer Bahnhofsanlage im Osten von Geestemünde. Ein Vorschlag des Stadtbaumeisters Pietsch von 1899 den Personenbahnhof südlich von Geestemünde zu errichten, hatte daher nur noch eine theoretische Bedeutung. Die Festlegung der zukünftigen Trasse ließ jedoch auf sich warten, der Entscheidungsprozess der KED zog sich hin. Erst ab Ende 1902 nahm die Planung konkretere Formen an. 1903 beauftragte die Gemeinde Geestemünde ihren Baurat Stübben in Zusammenarbeit mit dem Geheimen Baurat Frerking von der KED einen Bebauungsplan für die Umgestaltung der Bahnanlagen zu erstellen. Diese Planung wurde also von der KED beeinflusst. Ein Ergebnis war die Festlegung der Lage des Personenbahnhofs südlich von der Lutherstraße (heute Bismarckstraße) und östlich von der Schillerstraße.

Wohl den wichtigsten Anschub zur Umsetzung der Streckenverlegung ergab der preußisch-bremische Staatsvertrag vom 21.05.1904, ratifiziert mit dem Zusatzvertrag vom 26. Mai 1905 über einen Gebietsaustausch um „der freien Hansestadt Bremen eine fernere Erweiterung und Vervollkommnung der Hafen- und Verkehrsanstalten zu Bremerhaven zu ermöglichen". Artikel 16 regelt die Neugestaltung der Trassenführung. Auszug:

Artikel 16.

Die Bedienung der Hafenanlagensoll nach Benehmen zwischen Bremen und Preußen zu dem von Preußen zu bezeichnenden Zeitpunkte nicht mehr über die bisherige Verbindungsbahn Geestemünde - Bremerhaven, sondern, unter Schließung dieser Bahn für den öffentlichen Verkehr, über einen bei Speckenbüttel anzulegenden Rangierbf erfolgen.

Preußen übernimmt für eigene Rechnung die Herstellung der Zuführungslinie von Wulsdorf bis zum Anfange des neuen Rangierbahnhofs. Dieser einschließlich der Verbindung nach den Häfen und der Hafengleise wird von Bremen auf eigene Kosten zu dem von Preußen zu bezeichnenden Zeitpunkt und in dem von Preußen wegen der Bedürfnisse des Betriebs zu bezeichnendem Umfange hergestellt. Ebenso sind spätere, durch den Hafenverkehr bedingte Erweiterungen nach Benehmen zwischen Bremen und Preußen nach den Angaben Preußens durch Bremen auf eigene Kosten zu bewirken. Der Rangierbahnhof geht nach Fertigstellung einschließlich des Grund und Bodens in das Eigentum Preußens über. Das Gleiche gilt für spätere Erweiterungen. Bei einer etwaigen Aufhebung des Rangierbahnhofs fällt die gesamte Anlage, insoweit sie von Bremen hergestellt ist, an Bremen zurück.

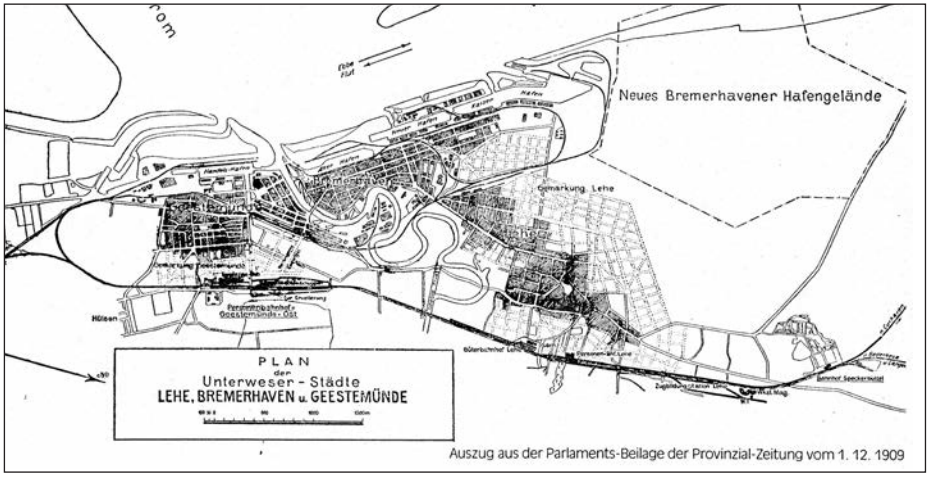
(Aus der „Sammlung/Denkschrift über die Entwicklung der bremischen Häfen und Hafenbahnen und die Hafenbahnfrage" der DB Bundesbahndirektion Hannover 18.12.1953)

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 8

Am 1.3.1906 fordert das Ministerium für öffentliche Arbeiten in Berlin die KED Hannover zu beschleunigten Planungen auf.
In einer Denkschrift vom März 1907 greift der KED Hannover die Vorgaben des Artikels 16 des Staatsvertrages von 1905 auf und schreibt (Auszugsweise):
Dadurch (Verlegung der neuen Gleistrasse östlich der Unterweserorte und Schließung der Verbindungsbahn Geestemünde nach Bremerhaven) werden die Unzuträglichkeiten, die sich aus der Lage jetzigen Verbindungsbahn …. mitten in bebauten Stadtteilen nicht allein für den Eisenbahnbetrieb und Straßenverkehr, sondern auch für die gedeihliche Entwicklung der in raschem Emporblühen begriffenen drei Unter-weserstädte …. bemerkbar machen. Auf der jetzigen eingleisigen Verbindungsbahn verkehren zu Zeiten stärksten Verkehrs täglich: 14 Güterzüge, 25 Personenzüge einschl. Schnellzüge, 15 Überführungen, 16 Lloydzüge.
Mit dieser Anzahl von Zügen wird also zunächst auch die neue Verbindungsbahn Wulsdorf-Bremerhaven belastet werden. Da diese aber rd. 8 km länger ist, muß ihr zweigleisiger Ausbau in Aussicht genommen werden. (Und gegen Schluss): Eine Verlegung des Personenverkehrs durch Schaffung eines neuen Bahnhofs ist demnach nicht zu vermeiden. Die zweigleisige in Aussicht genommene Zuführungslinie von Wulsdorf bis zum Verschiebebahnhof in Speckenbüttel zweigt vom Nordende des Bahnhofes Wulsdorf nach Norden ab, sie wird dann um Geestemünde herumgeführt und geht etwa 600 Meter vor der Überführung der Linie Geestemünde-Cuxhaven/Bederkesa über die Geeste in diese Linie über. Der Bahnhof Wulsdorf ist zu einer Trennungsstation für den Güterverkehr umzubauen.
Die Gesamtkosten dieser Maßnahmen sollten sich auf 12 600 000 Mark belaufen.
Ende November 1908 werden die Pläne veröffentlicht und zur Einsichtnahme ausgelegt; für Geestemünde und Wulsdorf vom 24. Nov. Bis zum 5. Dez. und für Lehe vom 24. Nov. Bis zum 7. Dez. 1908. Mitte Dezember waren schon die Einspruchs-verhandlungen.
Der Magistrat Lehe erhob Einspruch gegen die schmalen Durchfahrbreiten der Unterführungen in seinem Gemeindegebiet. Gegen eine Kostenbeteiligung von 23 000 Mark wurde die Unterführung am Parkbahnhof um 2m auf 10m verbreitert, alle anderen um 1m.
Bremerhaven hatte schon mit dem Staatsvertrag von 1905 die Hoffnung auf einen eigenen Personenbahnhof aufgegeben, verlangte aber:
1. Die Anlage des neuen Personenbahnhofs 500m weiter nördlich wegen des kürzeren Weges nach Bremerhaven,
2. im offiziellen Bahnhofsnamen sollte Bremerhaven auftauchen und kritisierte
3. die Entscheidung gegen einen Ausbau des Zollinlandbahnhofs.
Auch Geestemünde kritisierte den gewählten Standort des neuen Personenbahnhofs. Die Lage zur Hauptgeschäftsstraße, der Georgstraße, war

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 9

nun 670 m von ihr entfernt statt, nach Geestemündes vorgeschlagenem Areal, von nur 350 m. Bremerhaven erhielt in der Einspruchsverhandlung die Zusage der Anlage einer zweigleisigen Straßenbahnlinie von Bremerhaven zum Personenbahnhof und der Bahnhof sollte den Namen Bremerhaven-Geestemünde erhalten (er hieß dann aber Geestemünde- Bremerhaven).



Auszug aus der Parlaments-Beilage der Provinzial-Zeitung vom 1. 12. 1909

Dieser Plan war die Grundlage für die Bauausführung durch die KED. Es fehlt in diesem Plan die zu den Häfen führende Gleistrasse, die von Bremen gebaut und unterhalten werden sollte.

Nach den Einsprüchen wurden1909 Nachbesserungen in die Pläne eingearbeitet, so dass Mitte des Jahres 1910 mit Bau begonnen werden konnte (siehe Teil 1 und 2).

Teil 4 Die Vollendung des Eisenbahngroßprojektes


2. Beilage zur Provinzial-Zeitung. (Leher Tageblatt).

Zur Eröffnung des neuen Bahnhofes.

Bahnhof Geestemünde-Bremerhaven.

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 10

Mit vorstehender Abbildung der Hauptansicht des neuen Personenbahnhofs Geestemünde-Bremerhaven und einem großen Bericht in einer Sonderbeilage zum 01. Juni 1914 feiert die Provinzial-Zeitung die Inbetriebnahme der neuen zweigleisigen, hochgelegten Eisenbahnstrecke von Wulsdorf bis Speckenbüttel und die Eröffnung des neuen Personenbahnhofs in Geestemünde. Die neuen Verkehrsanlagen der Eisenbahn, die Anbindung der Straßenbahn an diese und neue Straßenverbindungen beendeten schlagartig die desolaten Beschwernisse des innerstädtischen Verkehrs der drei Unterweserorte. Was vor 24 Jahren mit ersten Plänen und vor 4 Jahren mit Baustart begann, kann man als wahrlich „bahnbrechendes" Jahrhundertwerk bezeichnen. Denn noch heute, nach 100 Jahren, erfüllen diese Eisenbahnanlagen voll ihren Zweck. Besser als folgende Auszüge aus der Beilage, die zum 1. Juli 1914 in der Provinzial-Zeitung erschienen ist, kann man das Ereignis kaum beschreiben:

An der Ausführung waren einheimische Unternehmer und Bauhandwerker in hervorragender Weise beschäftigt. Die Ausarbeitung der Pläne und Bauzeichnungen, sowie die Ausführung der Bauten geschah durch die Königliche Eisenbahnbauabteilung Geestemünde. Die Leitung lag in den Händen des Vorstandes der Bauabteilung, des Herrn Regierungsbaumeisters Lauser, seines Vertreters und Streckenbaumeisters, des Herrn Regierungsbaumeisters Oppermann und des Streckenbaumeisters, des Herrn Regierungsbaumeisters Knoenagel. Die Empfangsgebäude sind nach den generellen Entwürfen des Regierungs- und Baurats Moeller bei der Königl. Eisenbahndirektion Hannover erbaut.

Da wir unsere Leser wiederholt über die verschiedenen Bauwerke unterrichtet haben, so erübrigt sich ein Eingehen auf die Einzelheiten; wir wollen hier nur noch auf einzelne bauliche und betriebliche Maßnahmen hinweisen. In Wulsdorf bleiben die Anlagen für den Güterverkehr wie bisher bestehen; die Personenzüge werden an dem neuen Bahnsteig abgefertigt, und zwar die Züge in Richtung Geestemünde Bremerhaven auf dem östlichen, die Züge aus Richtung Geestemünde-Bremerhaven auf dem westlichen Bahnsteiggleise.

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 11

Der alte Personenbahnhof Geestemünde, nunmehr Geeste-münde-West, bleibt Bahnhof 1. Klasse; der neue Personen-bahnhof Geestemünde-Bremerhaven ist ein Bahnhof 2. Klasse; die neuen Anlagen in Lehe, umfassend den Güterbahnhof, den Personenbahnhof und den Abstellbahnhof Lehe, bilden zusammen einen Bahnhof 1. Klasse. Während die Anlagen in Lehe für den Betriebsdienst von überwiegender Bedeu-tung sind, sind die Anlagen in Geestemünde-Bremerhaven für die Reisenden bedeutungsvoll. Das imposante Gebäude mit den dahinter liegenden, in schwungvollen Linien vom Himmel sich abhebenden beiden Bahnsteighallen, die groß-zügige, fein abgetönte, bis in die kleinsten Einzelheiten wohl durchdachte Empfangshalle, der praktisch-gehaltene Warte-saal 3. und 4. Klasse und der auf Gelb gestimmte, mit reicher Deckenbemalung und harmonisch dazu passender Wand-betäfelung ausgestattete Wartesaal 1. und 2. Klasse, die Fahrkartenausgabe mit den übersichtlich geordneten Schaltern und die Gepäckabfertigung rufen nicht allein den Eindruck hervor, daß hier alles getan ist, was zu einer Harmonie des Ganzen erforderlich ist, sondern daß alles mit gutem Wissen bedacht und mit großer Liebe bearbeitet ist. Alle Errungenschaften des modernen Eisenbahnbaues sind hier wie in Lehe zur Ausführung gebracht: die hohen Bahnsteige, die für das Publikum beim Ein- und Aussteigen so bequem sind, die elektrischen Gepäckaufzüge, die elektrische Beleuch-tung mit hochkerzigen Glühlampen anstelle der Bogenlampen, die elektrisch-magnetische Zentraluhrenanlage, die elektrischen Zugabrufer in den Wartesälen und nicht zuletzt die Zug-sicherung, die durch die mechanisch-elektrischen Einrichtungen der Weichen, Signale und der Stellwerke die Sicherheit des Verkehrs gewährleistet. Auf dem Bahnhof Geestemünde-Bremerhaven stehen zur Abfertigung der Züge an den Bahn-steigen vier Gleise zur Verfügung; die beiden, außerhalb der Bahnsteighallen liegenden Gleise werden von den durch-fahrenden Güter- und Lloyozügen benutzt.

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 12

Weiter heißt es in der Beilage: Der Bahnhof Lehe zeigt ein ganz anderes Bild. Auch für ihn gelten die oben genannten Vorzüge, auch für ihn sind die modernen Einrichtungen nutzbar gemacht. Das Hauptgewicht ist in Lehe aber auf den Eisenbahnbetriebsdienst gelegt; deshalb ist dort nicht der Personenbahnhof, sondern der Abstellbahnhof, die Zugbildungsstation mit ihren Einrichtungen zum Aufstellen, Reinigen und Heizen der Züge, zum Kohlen- und Wassernehmen und Unterbringen der Lokomotiven, mit den Gebäuden für Uebernachtung und Unterkunft des Zug- und Maschinen- personals der wichtigste Teil er neuen Anlagen. Durch die Anlage dieses Bahnhofs wird Lehe nunmehr Endpunkt der Bremer und Bremervörder Züge.
Und weiter unten: Tatsache aber ist, daß der 1. Juli Markstein in der Geschichte der Unterweserstädte sein wird; denn an diesem Tage werden die unzulänglichen Eisenbahnverhälnisse aufhören, Verkehrshemmnisse werden beseitigt und neue Gelegenheiten zu neuer, ersprießlicher Entwicklung gegeben.

Ein- und Abfahrt der Züge

Die Abfahrt der Züge nach Bremen, Bremervörde sowie Cuxhaven und Bederstedt (müsste Bederkesa heißen) erfolgt von dem Bahnsteig Nr. 1. Die Ankunft von den genannten Stationen erfolgt dagegen auf dem Bahnsteig Nr. 2. Die Umleitung der Züge findet in der Nacht zu Mittwoch statt. Der nachts um 1.20 Uhr von Bremen eintreffende Personenzug läuft noch auf dem alten Bahnhof ein. Dagegen wird der um 3.47 Uhr nach Bremen abgehende erste Frühzug bereits vom neuen Bahnhof abgelassen. Auch die Straßenbahn fährt Mittwoch früh erstmalig zum neuen Bahnhof. Ebenso wird sie in Lehe den dortigen neuen Bahnhof passieren. Sämtliche Züge werden vom 1. Juli ab über den neuen Bahnhof geleitet. Die Auswanderer- und Güterzüge werden in Richtung nach der Lloydhalle ebenfalls die neue Strecke benutzen, da ein Gleispaar vollständig hergestellt ist. In der Richtung von der Lloydhalle werden diese Züge noch über die alte Strecke geleitet. Die Züge von Bederkesa und Cuxhaven werden bis Geestemünde-West durchgeführt. Die Passagiere können die Bahn jedoch nur bis zum neuen Bahnhof benutzen.
Nach der Provinzial-Zeitung sollten sich die Gesamtkosten, einschließlich der von den Gemeinden hergestellten Straßenbauten, auf 12 Millionen Mark belaufen.
Der Kernteil der Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse der Eisenbahn und Straßen waren nun erfolgreich abgeschlossen. Die erwartete positive Entwicklung der drei Unterweserorte wurde einen Monat später, am 1. August 1914, durch den Ausbruch des 1. Weltkrieges auf Jahre zunichte gemacht. Durch nun fehlende finanziellen Mittel, den völligen Einbruch des Hafenumschlages in Bremerhaven und der radikale Rückgang der Fischerei entfiel die Möglichkeit und vorerst auch die Notwendigkeit des Weiterbaus der noch nicht abgeschlossenen Eisenbahnbauvorhaben. Was fehlte noch? Der alte Bahnhof Geestemünde, jetzt Geestemünde-West, wurde erst nach einem Plan

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 13

von Juni 1915 zum Güterbahnhof umgebaut. Die eingleisige Strecke von Wulsdorf zum Fischereihafen und der seit April 1912 geplante neue Fischversandbahnhof wurden erst 1920 vollendet. Ebenfalls noch nicht fertiggestellt war der Verschiebebahnhof Speckenbüttel; an ihm wurde bis 1916 weiter gebaut, wurde aber nur provisorisch hergestellt.

Fortsetzung in den nächsten Mitteilungen: Die neuen Eisenbahnverkehrs- und Betriebsanlagen

Benutzte Literatur:

Axel Janowitz: „Weichenstellungen an der Unterweser“ in „Bremerhavener Beiträge zur Stadtgeschichte II“ in der Reihe Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven Band 11

Walter Bollen: „Bahnhof am Meer“

Archiv Museumsbahn und eigen Sammlung

G. N.

6. Modelleisenbahnmarkt in Bad Bederkesa

Am zweiten Regelfahrtag des Jahres 2014 fand im Güterschuppen des Bahnhofs Bad Bederkesa der mittlerweile sechste, regelmäßig durchgeführte, Modelleisenbahnmarkt statt.

Im Vorfeld der neuen Fahrsaison wurde mit Hilfe unserer Bürgerarbeiter der Güterschuppen weiter aufgeräumt. Die noch vorhandenen, seit vielen Jahren ungenutzten Werkzeugmaschinen wurden zu Geld gemacht (sprich: verschrottet). Der in der Ecke in Säcken lagernde Bremssand wurde in die Werkstatthalle



Die Schäden an den Türnischen müssen bald repariert werden.

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 14

transportiert. Die orange Rotten-Werkzeugkiste wurde ebenfalls in die Werkstatt geschafft. Viele andere Teile wurden platzsparend neu gelagert, wodurch im Schuppen nun wesentlich mehr Platz zur Verfügung steht.
Während der Osterfahrten wurde durch unser Mitglied Uwe Klemke mit der Innenrenovierung unseres an der Rampe stehenden Verkaufswagens (Bauzugwagen ex Umbau-Dreiachser). Nach einer Säuberung des Fußbodens wurde der Dachbereich abgewaschen. Auf einen Neuanstrich wurde dabei verzichtet. Die Wände wurden anschließend neu mit grauer Farbe gestrichen. Während der Malerarbeiten wurde ein Wasserschaden an einer Seitenwand neben dem Rolltor festgestellt. In dem Bereich war die Innenverkleidung, bestehend aus Hartfaserplatten, vollkommen durchgeweicht. Auf dem ersten Blick konnte nicht festgestellt werden, von wo das Wasser in den Innenraum gelangt.



Da die Ecken über den Türen an den Wagenenden schon durchgerostet sind, muss der Waggon nach der Saison dringend in die Werkstatt, um die weitere Zerstörung zu stoppen. Im Innenraum sind nach Beseitigung des Wasserschadens noch weitere Renovierungsarbeiten notwendig:
Austausch der durchgeweichten Hartfaserplatten und Neuanstrich
Ausbau der Innentüren, Abschleifen der Farbe und Neuanstrich
Austausch einiger Fensterscheiben
Einbau von Regalen an den Längsseiten
Später ist auch noch eine Renovierung des ehemaligen Aufenthaltsraumes des Waggons vorgesehen, der jetzt als Lagerraum dient.

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 15

Am Vortag des Modelleisenbahnmarktes wurden durch unser Mitglied Jörg Jäkel, dessen Sohn Alex sowie durch den Autor dieses Berichtes die über den Winter im Archiv lagernden Bücher und Zeitschriften wieder in den Verkaufsbereich des Waggons geschafft und das Angebot der Museumsbahn wieder verkaufsfertig hergerichtet. Zusammen mit Günter Kaiser wurden noch die im Güterschuppen zwischengelagerten Vitrinen für Modellbahnfahrzeuge (Spende unseres Mitgliedes Dr. Nikolaus Pross) in den Lagerraum zwischen Güterschuppen und Bahnhofsgebäude verbracht.
Am frühen Sonntagmorgen begannen sechs Hobby-Händler mit gebrauchten Modellbahnfahrzeugen, Modellautos sowie diversen Zubehör bereits ab 7.00 Uhr mit dem Aufbau ihrer Stände. Bereits eine gute halbe Stunde vor der eigentlichen Marktöffnung um 10.00 Uhr besuchten einige Interessierte die angebotenen Gegenstände. Auch der Verkaufsstand der Museumsbahn war inzwischen zum Verkauf der antiquarischen Bücher und Zeitschriften sowie der zahlreichen überzähligen Originalteile aus dem Fundus der Eisenbahn bereit. Der Verkaufsstand wurde an diesem Tag von Dr. Niko Pross und dem Berichterstatter betreut, die gemeinsam mit Eva und Günter Kaiser den Obulus am Eingang zum Güterschuppen von den Besuchern einforderten. Als Blickfang am Eingang unseres Verkaufswaggons wurde wieder das Modell des Bahnhofs Worpswede von Peter Sellentin platziert; diesmal mit einer Triebwagengarnitur (VT/VB/VS 98) aus dem Hause Roco. Erstmals wurde bei einem Markt die bei der Museumsbahn zu erwerbende DVD mit Betriebsaufnahmen unseres Museums-



Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 16

zuges sowie mit Aufnahmen von den Fahrten mit der 50er aus Halberstadt zusammen mit der DR-Doppelstockeinheit aus Vienenburg aus dem Jahr 2003 präsentiert. Auf diese Weise konnten mehrere DVD verkauft werden.
Während die Züge der Museumsbahn doch an diesem Tag dank des schönen Wetters recht gut besucht waren, lief der Besuch des Modellbahnmarktes eher schleppend. So gab es im Laufe des Tages nur 103 zahlende Gäste. Trotzdem waren die Händler überwiegend mit den Geschäften zufrieden, da es den Meisten nur um den Spaß im Handeln und Verkaufen sowie in der Unterhaltung mit den Modelleisenbahnfreunden geht.
Auch im Waggon der Museumsbahn gab es wieder viele nette Gespräche mit interessierten Eisenbahn- bzw. Museumsbahnfreunden. Themen waren u. a. die Zukunft der V 36 134, der eventuelle Einsatz einer Dampflok oder auch der Bau einer Modellbahnanlage.
Um kurz nach 17.00 Uhr, nach Abfahrt des Zuges in Richtung Bremerhaven, begann im Güterschuppen der Abbau der Verkaufsstände. Auch im Verkaufswaggon wurde noch kurz aufgeräumt, die Einnahmen abgerechnet und die privaten Gegenstände wieder ins Auto verladen.
Der nächste Modellbahnmarkt findet am 7. 9. 2014 statt.



Blick in den Verkaufsraum der Museumsbahn. Am linken Rand ist der im Bericht beschriebene Wasserschaden zu erkennen.

Alle Bilder von Günter Waßmannn

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 17

PNE WIND

Passion for Energy

Die Experten für Windenergie
und die
Museumsbahn

Gemeinsam ein
dynamisches Team!

www.pnewind.com

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 18



Bereitstellung des Zuges am Bahnsteig



Zwei Osterhasen wollen auf große Fahrt

Impressionen von der Osterfahrt am 19. 4. 2014



Das Stamm-Service-Team an Bord: Bernd & Ursel Glander



Lok umsetzen in Bremerhaven Hbf



Halt im Osterhasen -Wald (Knüppelholz)



mmer dicht umringt: Der ,,Star'' des Tages.
Alle Bilder von Ingo Gedamke



Lok gucken ist auch schön



Im Storchennest ist auch schon Betrieb

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 22

Busreise zur MKO nach Norden

Die Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa e.V. plant eine Busreise zur „Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland e.V." (kurz MKO). Mit den Kollegen in Norden ist unser Verein seit längerer Zeit befreundet.

Termin: 12. Oktober 2014
Abfahrt: ca. 7.00 Uhr ab Bad Bederkesa,
ca. 07.30 Uhr ab Bremerhaven
Fahrpreis für Vereinsmitglieder: 35,00 €

Folgender Ablauf ist vorgesehen:

Fahrt von Bad Bederkesa/Bremerhaven nach Norden (Ostfriesland)
10.30 Uhr Abfahrt der Museumsbahn nach Dornum
12.12 Uhr Ankunft der Museumsbahn in Norden
ca. 12.30 Uhr Mittagessen im Lokschuppen, anschließend Besichtigung der Anlagen / Ausstellung der MKO
ca. 14.00 Uhr Abfahrt von Norden
ca. 14.30 Uhr Ankunft in Leer
Besichtigung des „Miniland", einer Modellbahnanlage, bei der Ostfriesland im H0-Maßstab nachgebaut wurde. Möglichkeit zum Kaffeetrinken.
ca. 17.00 Uhr Abfahrt in Richtung Bremerhaven/Bad Bederkesa
ca. 19.30 Uhr Ankunft in Bremerhaven, anschl. Bad Bederkesa

Enthaltene Leistungen:

Fahrt mit Reisebus Bad Bederkesa/Bremerhaven – Norden und zurück
Fahrt mit Küstenbahn von Norden nach Dornum und zurück
Mittagessen (Eintopf) im Lokschuppen der MKO
Eintritt im „Miniland" in Leer

Anmeldungen sind ab sofort über die Geschäftsstelle möglich:

Tel.: 0 47 45 – 71 69 oder
info@museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de

Die Fahrt wird nur bei einer Mindestbeteiligung von 40 Personen durchgeführt.

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 23

66. Museumsbahntagung des VDMT in Norden

Die Frühjahrstagung des Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen (VDMT) fand am 22./ 23. März 2014 bei unseren befreundeten Kollegen der Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland e. V. (MKO) in Norden statt.
Traditionell beginnt das Museumsbahnertreffen bereits am Freitagabend mit dem inoffiziellen Vor-abendtreffen, wo in gemütlicher Runde bestehende Kontakte mit Kollegen anderer Vereine gepflegt und neue Kontakte geknüpft werden. So machten sich unser Vereinsvorsitzender Rolf Thien sowie der stellvertretende Vorsitzende Günter Waßmann bereits um die Mittagszeit auf den Weg in Richtung Ostfriesland, wie immer natürlich mit dem Zug. In Anbetracht der relativ kurzen Entfernung zum Zielort verzichteten wir diesmal auf die Reise in der ersten Klasse und nutzten das günstige „Nieder-sachsenticket". Die Fahrt im RE nach Bremen war schnell geschafft. In Bremen Hbf hatten wir dann eine Pause von rund einer Dreiviertelstunde, die zum Kaffeetrinken genutzt wurde. Bei der Wartezeit am Gleis 3 stellten wir fest, das der Bahnsteig sich immer mehr füllte, d. h. der RE Hannover Hbf – Norddeich Mole dürfte ziemlich voll werden. Verspätung hatte der Zug, wie fast üblich, auch noch. Dank der planmäßigen Standzeit von 14 Minuten in Bremen Hbf fuhren wir dann mit nur geringer Verspätung ab. Die Regionalexpresszüge zwischen Hannover und Norddeich werden mit sieben Doppelstockwagen gefahren; trotzdem war der Zug sehr gut besetzt: Wochenendpendler, Studenten und diverse Damen-Grüppchen auf dem Weg nach Norderney füllten den Zug. Rolf und ich konnten aber in der oberen Etage noch ein Vierer-Abteil für uns ergattern, wo wir unsere Beine ausstrecken konnten.Doch die Freude währte nicht lange. Eine Gruppe Jugendlicher, wie wir feststellen konnten deutsch-französischer Schüleraustausch, bevölkerten den Waggon entgültig. Das war es dann mit dem großzügigen Platzangebot. Dank längerer Aufenthalte in Oldenburg (10 Minuten) und Leer (10 Minuten ➤➤ Fahrtrichtungswechsel) erreichten wir Norden pünktlich um 17.05 Uhr. Gesprächsstoff über die Eisenbahn im Allgemeinen und im Besonderen gab es unterwegs genügend. Zu meist wurde über die Eisenbahnanlagen, an denen wir



Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 24

vorbeifuhren, gesprochen. So oft befährt man die Strecke von Bremen in Richtung Ostfriesland ja nun auch nicht. Eisenbahntechnisch interessante Punkte, die wir unterwegs in Augenschein nahmen waren:

- Bahnhof Delmenhorst mit Abzweig zur Delmenhorst – Harpstedter Eisenbahn, auf der unsere Kollegen von den Delmenhorst – Harpstedter Eisenbahnfreunden (DHEF) Betrieb machen
- Bahnhof Hude mit Abzweig in Richtung Brake / Nordenham (Häfen !!!)
- Rollklappbrücke über die Hunte kurz vor Oldenburg (ein technisches Meisterwerk)
- Bahnhof Oldenburg Hbf (ehemaliges Bw-Gelände / Abzweig nach Wilhelmshaven ➽ Jade-Weser-Port)
- Bahnhof Westerstede-Ocholt (Gelände der Museumsbahn Ammerland – Saterland)
- Zugkreuzung in Augustfehn
- Fahrtrichtungswechsel in Leer (hier verkehren u. a. niederländische Triebwagen in Richtung Groningen)
- Emden mit seinen großzügigen Bahnanlagen (u. a. Autotransport vom VW-Werk)
- Kreuzung (planmäßig ???) mit IC in der Ausweichstelle Abelitz (z. Z. keine Station für den Per-sonenverkehr). Die Strecke Aurich – Abelitz liegt in der Rangfolge der eventuell wieder für den Personenverkehr vorgesehenen Strecken in Niedersachsen auf Platz 3. Die Bahnstrecke ist im Besitz der zum Enercon-Konzern gehörenden Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg (e.g.o.o), die in der Nähe des Abzweiges von der Strecke Emden – Norddeich (in Georgsheil) auch das weithin sichtbare Gusszentrum Ostfriesland betreibt.

Nach der Ankunft in Norden kurze Orientierung, dann Fußmarsch zu unserem Hotel „Stadt Norden „ in der Fußgängerzone. Nachdem wir unsere Zimmer bezogen hatten und uns ein wenig frisch gemacht hatten, trafen wir im Foyer auf unsere „Verstärkung". Für diese Tagung hatte sich auch unser Kollege (Schaffner) und Berater in juristischen Fragen, Ingo Gedamke, mit angemeldet. Gemeinsam mit Kollegen anderer Museumsbahnen begaben wir uns auf einen kurzen Rundgang durch die Innenstadt. Anschließend machten wir uns auf den Weg in das Tagungshotel „Reichshof" wo der Vorabendtreff der Museumsbahner stattfand. Dort stellte sich der Vorstand des ausrichtenden Vereins vor. Im Auftrage unseres Lokführers Wolfgang Kretzschmar hatte ich noch die Aufgabe, dem Stellvertretenden Vorsitzenden und Lokführer der MKO, Peter Zinsli (wie schon der Name vermuten lässt ehemaliger Lokführer der Schweizerischen Staatsbahnen SBB) einen Beutel mit Akten zu übergeben. Der Abend endete mit

interessanten Gesprächen mit diversen Kollegen anderer Museumseisenbahnen. Am Sonnabend konnte ab 10.30 Uhr der Lokschuppen und die Ausstellung der MKO am Bahnhof Norden besichtigt werden. Ab 13.30 Uhr begann die eigentliche Tagung im Saal des Hotels „Reichs-hof" mit der Vorstellung des Gastgebers durch den Vorsitzenden Wilfried Kebekus sowie mit einem Grußwort durch die Bürgermeisterin der Stadt Norden, Frau Schlag.
Es folgte ein interessanter Beitrag des stellvertretenden VDMT-Vorsitzenden Johannes Füngers über Museumseisenbahnen in Großbritannien.
Nach der Kaffeepause fand die „Ordentliche Mitgliederversammlung" des VDMT statt. Anschließend folgte eine Reihe kleinere Beiträge, u. a. zu folgenden Themen:

- Gerichtentscheid zur Nutzung der Westeifelbahn durch die Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE)
- Definition „Historische Fahrzeuge – Historische Zwecke"
- Bremssand und Gleisstromkreise – Übergangsregelung bis Dezember 2016

Zu den oben genannten Themen, insbesonders aber zum letztgenannten Thema wurden langan-haltende Diskussionen geführt.
Der Abend endete mit einem excellenten „Ostfriesenbüffet" mit Grünkohl, Snirtjebraten, Fisch und diversen kalten Leckereien und anschließender Gesprächsrunde mit den Kollegen.
Bereits um 09.30 Uhr ging am Sonntag das Tagungsprogramm weiter. Das Hauptthema „Mopsfleder-maus legt Sauschwänzlebahn lahm" musste wegen kurzfristig nötiger Abreise des Referenten leider ausfallen. Stattdessen stellte der VDMT-Vorsitzende Günther Steinhauer die Aufarbeitung der Lok „Rur" vor, die in England durchgeführt wird. Diverse kleinere Themen füllten den Rest des Vormittages aus.



Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 26

Um 11.30 Uhr fanden sich die Tagungsteilnehmer wieder im Lokschuppen der MKO ein, wo leckere Erbsensuppe zum Mittagessen gereicht wurde. Um 12.15 Uhr startete der Sonderzug nach Dornum, gebildet aus V 60 062 (ursprünglich aus Belgien von der SNCB) und Donnerbüchsen. Ein Teil der Tagungsgäste machte sich von Dornum auf die Rückreise (Busfahrt nach Esens, weiter mit der Nord-Westbahn über Sande nach Oldenburg). Wir aber fuhren mit dem MKO-Zug zurück nach Norden. Ingo Gedamke machte sich per PKW auf den Weg in seine Heimat am Niederrhein. Um 14.47 Uhr bestiegen Rolf Thien und ich den Regionalexpress Norddeich-Mole – Hannover Hbf, der wie wahrscheinlich immer am Wochenende gut gefüllt war. Im Gespräch mit mitreisenden Harsefelder Kollegen verging die Fahrt bis Bremen doch recht schnell. Eine Fahrkontrolle erfolgte für uns in diesem Zug nicht. Im Regionalexpress nach Bremerhaven kamen wir dann mit Zugchefin ins Gespräch, die unsere noch nicht abgestempelte Fahrkarte kontrollierte. Auf meine Bemerkung, das Zugpersonal im RE von Norden hätte wohl keine Zeit zur Fahrkartenkontrolle gehabt, erwiderte Sie, das Sie den Zug bis Bremen gehabt hatte und zwar alleine. Da war klar, dass man sieben fast volle Doppelstockwagen nicht vollständig kontrollieren kann, und das dazu bei noch sieben Unterwegshalten. Jedenfalls sind Rolf Thien und ich wieder pünktlich und ohne Probleme in der Heimat angekommen.
Die Herbsttagung des VDMT findet Ende Oktober in Ebermannstadt bei der Dampfbahn Fränkische Schweiz statt.

Nachruf – Günther Freimann

Am 18. Juni 2014 verstarb in Freiburg unser Gründungsmitglied Günther Freimann.
Günther Freimann war immer bereit, uns sein Fachwissen als Eisenbahningenieur zur Verfügung zu stellen, vor allem als wir zu unseren ersten Fahrzeugen kamen. Die V 36 und die Köf aus Unterhausen an der Donau nahm er unter seine Obhut, untersuchte sie auf ihre Betriebstauglichkeit und gestatte, sie im Bw Bremerhaven unterzustellen. Oft war er bei der Begutachtung von Fahrzeugen, die uns angeboten wurden, mit fachmännischem Rat dabei. Günther Freimann verdanken wir auch das langjährige Gastrecht für unsere Fahrzeuge auf den Anlagen des Bw Bremerhaven. Unsere Fahrzeuggruppe durfte sich im ehemaligen Magazin einrichten. Ihm verdanken wir auch wertvolle Sammelstücke für unser Archiv.
Wir werden Günther Freimann ganz besonders in Erinnerung behalten
Unser Mitgefühl gilt seiner Familie. **Der Vorstand**

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 27

Aufruf zum Arbeitseinsatz

Liebe Vereinsmitglieder,

Für die Weiterführung des Betriebes unserer Museumsbahn und der Unterhaltung der Eisenbahnanlagen benötigen wir dringend die Hilfe unserer Mitglieder, zumal im September 2014 uns unsere Bürgerarbeiter verlassen werden.

Daher bitten wir, sich an den geplanten Arbeitseinsätzen zu beteiligen.

An folgenden Samstagen wollen wir uns, um 9:00 Uhr, im Bahnhof Bad Bederkesa treffen, um die zahlreich anfallenden Arbeiten zu erledigen:

09. August, 23. August, 13. September, 27. September, 11. Oktober

Arbeit ist für jedermann reichlich vorhanden, von leicht bis schwer!

Das Arbeitsende ist für 16:00 Uhr geplant.

Für einen kleinen Mittagsimbiss wird gesorgt.

Wer etwas Zeit für die Museumsbahn übrig hat und gerne helfen möchte, meldet sich bitte in der Geschäftsstelle (04745 – 7169) oder bei Wolfgang Kretzschmar (0421 – 681154).

Sollten an einigen Samstagen nicht genug Helfer zur Verfügung stehen, fallen die Einsätze leider aus.

Diejenigen, die sich gemeldet haben, werden über den Ausfall natürlich Unterrichtet.

Vielen Dank im Voraus,

Der Vorstand

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 28

Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V.

Vorstand:

- Rolf Thien (Vorsitzender)	0 47 23-51 98
- Günter Waßmann (stellv. Vorsitzender)	04 71-29 19 56
- Ingrid Kretzschmar (stellv. Vorsitzende)	04 21-68 11 54
- Günter Kaiser (Schriftführer)	01 73/9 13 04 92
- Sigrun Prüter (Kassenführerin)	0 47 42-9268266
- Günter Meyer (Oberbau)	0 47 49-14 41
- Wolfgang Ohlrogge (Fahrzeuge)	0 47 45-3 09
- Gabi Kasten (Vertreterin des Landkreises Cuxhaven)	0 47 21-66 24 43

Geschäftsstelle: Geschäftszeiten: Montag bis Donnerstag 8 bis 15.30 Uhr
Freitag 8 bis 12 Uhr
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. Matthias Szymanowski	01 73-7 62 65 87
	stellv. EBL Dipl.-Ing. Harald Uhle	01 79-1 37 83 21
	stellv. EBL Dipl.-Ing. Jürgen Gerdts	01 51-55 11 80 80
Örtliche Betriebsleiter:	Günter Niber	04 71-6 56 38
	Horst Kühne	04 71-50 31 44

Bankverbindungen:
- KSK Wesermünde-Hadeln, IBAN DE02 292501500110006666, BIC BRLADE21BRK
  IBAN DE51292501500110 007336 (Spendenkonto), BIC BRLADE21BRK
- Volksbank eG Bremerhaven-Cuxland,
  IBAN DE15292657470011417000, BIC GENODEF18EV

Mitgliedsbeträge neu: Erwachsene 45,-, (Ehe)-Paare und Familien mit Kindern unter 18 Jahre 60,-, Jugendliche/Schüler/Auszubildende/Studenten 25,-, Firmen/Juristische Personen mind. 65,-.

Impressum:
Die ,,Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V.'' werden herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn.
Es zeichnen für redaktionelle Beiträge: Günter Waßmann (gw), Rolf Thien (rt), Ingrid Kretzschmar (ik), Günter Niber (gn), Horst Kühne (hk).
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 des Vorstands wieder. Eine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte kann nicht übernommen werden. Anfragen und Beiträge bitte an die Geschäftsstelle der Museumsbahn.

Mitteilungen Heft 126_Mitteilungen.qxd 17.07.2014 12:24 Seite 29

aktiv für den Kunden!

Wir sind der starke Partner für die Landwirtschaft und der Bevölkerung im ländlichen Raum.

Agrar

- Getreide/Raps
- Futtermittel
- Saatgut
- Dünger
- Pflanzenschutz

Energie

- Heizöl/Diesel
- Holzpellets
- Erdgas
- sonstige Brennstoffe
- Tankstellen

Raiffeisen-Märkte

- Haus und Garten
- Reitsport
- Heimtier
- Motoristik
- Bekleidung
- Spielwaren
- Heimwerker
- Kleinmotoren-Werkstatt

Baustoffe

- Hochbau
- Tiefbau
- Innen-, Holz- und Trockenausbau
- Gartengestaltung
- Bedachungen
- Bauelemente
- Fliesen
- Lieferservice









Raiffeisen Weser-Elbe eG

Raiffeisen Weser-Elbe eG • Raiffeisenstraße 10 • 27624 Bad Bederkesa
Tel.: 04745 9447-0 • www.raiffeisen-weser-elbe.de


Olympia Partner Deutschland
Sparkassen-Finanzgruppe
08/15
BANK
Sparkassen-Finanzkonzept
Weitere Informationen unter
www.meine-ksk.de
Das Sparkassen-Finanzkonzept:
Beratung auf Augenhöhe statt 08/15.
Menschlich. Persönlich. Verlässlich.
Kreissparkasse
Wesermünde-Hadeln
Geben Sie sich nicht mit 08/15-Beratung zufrieden – machen Sie jetzt Ihren individuellen Finanz-Check bei der Sparkasse. Wann und wo immer Sie wollen, analysieren wir gemeinsam mit Ihnen Ihre finanzielle Situation und entwickeln eine maßgeschneiderte Rundum-Strategie für Ihre Zukunft. Mehr dazu in Ihrer Geschäftsstelle oder unter www.meine-ksk.de. Wenn's um Geld geht – Sparkasse.