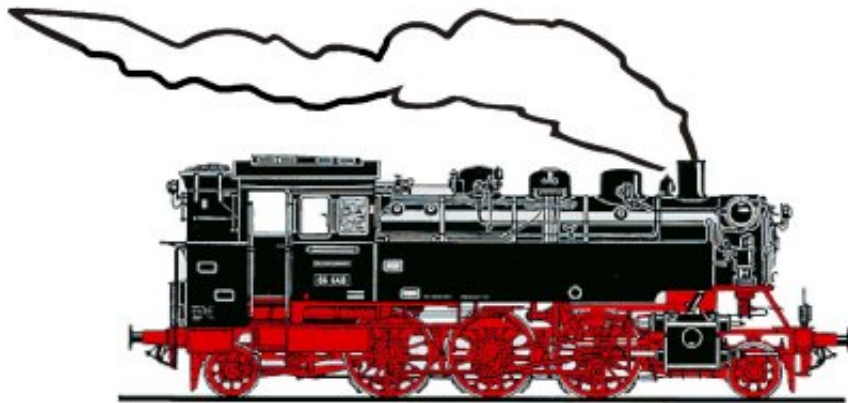


Marschbahn-Courier



Thema:	Seite:
Wir machen Dampf !	1
Nachruf Horst Theis	2
Endlich auf eigenem Gleis....	3/4
Anmeldeformular	5/6
Termine des Vereins	7
„Neuigkeiten von gestern“	8
Nachrichten aus der Welt der Eisenbahnen	9/10

Freundlich unterstützt von :



Meiners Hobby und Spiel, Große Kremper Str. 13

Herausgeber :

Verein Freunde der Marschbahn Glückstadt/BSW e.V.

1. Vorsitzender
Martin Schadewald, Amselweg 6, 25348 Glückstadt
2. Vorsitzender
Jürgen Friese, Christian IV Str. 18, 25348 Glückstadt

Verantwortlich für Herstellung & Gestaltung
Jan Friese, Königsberger Str. 37, 25348 Glückstadt

Bei Interesse an weiteren Exemplaren der Vereinszeitschrift oder an der Mitarbeit bei der Erstellung der Zeitschrift, wenden Sie sich bitte per Email an Zeitung@marschbahn-glueckstadt.de oder schriftlich an eine der oben aufgeführten Personen. Diese Zeitschrift erscheint auch als Online Version im PDF Format und kann im Internet kostenlos per EMail abonniert bzw heruntergeladen werden. Weitere Informationen finden Sie auch auf der Vereinshompae unter :

<http://www.marschbahn-glueckstadt.de>

Wir machen Dampf !

Der Verein 'Freunde der Marschbahn Glückstadt / BSW e.V.' wurde im Dezember 2000 aus den Reihen der BSW-Dampflok-Interessengemeinschaft Glückstadt gegründet und hat inzwischen 42 Mitglieder. Er hat sich zum Ziel gesetzt, einen Teil der bis Ende 2003 im ehemaligen Eisenbahn Ausbesserungswerk Glückstadt abgestellten historischen Eisenbahnfahrzeuge als touristische Attraktion für die Stadt und die Region zu erhalten.

Der Verein möchte mit ca. 10 Fahrzeugen, insbesondere mit der seit 1972 in Glückstadt beheimateten Dampflok 64 446 ein Eisenbahnmuseum errichten. Noch in diesem Jahr werden die Fahrzeuge – zum Teil Leihgaben des Verkehrsmuseum Nürnberg – wieder ihren Platz am ehemaligen Güterbahnhof einnehmen. Wie in den vergangenen Jahren sollen auch in Zukunft die historischen Fahrzeuge am Bahnhof als touristische Attraktion präsentiert werden. Für die Glückstädter gehört der Museumszug zum Stadtbild dazu.

Im Februar 2004 haben wir unser Gleis gebaut, auf dem wir die Fahrzeuge unabhängig von den Bahnanlagen der DB AG abstellen können. Die Restaurierung der Fahrzeuge wird in diesem Jahr weitergeführt, so daß sie bald wieder in altem Glanz zu sehen sein werden.

Wollen Sie uns unterstützen?

Sie können dies mit einer Spende oder Vereinsmitgliedschaft tun. Wir freuen uns ebenso über aktive wie passive Mitglieder.

Auf unserer Homepage im Internet finden Sie Informationen und Bilder zu unseren Ausstellungen im Kultur-März 2002 und 2003 sowie zu unserer Gleisbauaktion.

Kontakt mit dem Verein in 25348 Glückstadt über:

1. Vors. Martin Schadewald Amselweg 6, Tel.4394 ,
2. Vors. Jürgen Friese Christian-IV-Str. 18, Tel.3014,
- Schatzmeisterin Birte Lau Grönlandstr. 6, Tel. 608911,
- Schriftführer Gerd Neumann Finkenweg 2, Tel. 2505,
- Dr. Rüdiger Fock Am Fleth 34, Tel. 2525,
- Gerd Holmer Bickbargen 145, 25469 Halstenbek, Tel. 04101/46511
- Manfried Deterding Ditmar-Koel-Str. 34, 20459 Hamburg 0179/7132601

Internet : <http://www.marschbahn-glueckstadt.de>

Spendenkonto des Vereins:

Sparkasse Westholstein BLZ 222 500 20 Konto Nr. 210087 37

Nachruf Horst Theis

Horst Theis, der Gründer des Stellwerk-museums, ist am 25.2.2004 im 91. Lebensjahr verstorben. Ohne sein Engagement für ein Museum im ausser Dienst gestellten Stellwerk Gs wäre das Gebäude 1988 abgebrochen worden. Durch die richtigen Argumente und beruflichen Verbindungen gelang es ihm, das Bahnsozialwerk (BSW) als Träger zu gewinnen und die Deutsche Bundesbahn von seinem Vorhaben zu überzeugen. So konnte das Stellwerkmuseum inzwischen auf erfolgreiche 15 Jahre zurückblicken. Vorausblickend hatte Horst schon vor Jahren die Leitung des Stellwerkmuseums in jüngere Hände gelegt, so dass sein Werk fortgeführt wird.

Wir werden sein Andenken in Ehren halten, und ihn immer in guter Erinnerung behalten



Horst Theis mit dem Stellwerk Team 2001

Endlich auf eigenem Gleis....

Am 8 März 2004 ist es endlich soweit! Morgens um 8 Uhr rollt der 120 Tonnen Kran der Firma Kühl an. Er soll die 8 Vereinsfahrzeuge vom Güterbahnhofsgleis 305 auf das vereinseigene Gleis herüberheben. Doch bis hierhin war es ein langer Weg :

- Nachdem im August 2003 der Bauantrag genehmigt wurde, mußte im Januar 2004 zunächst erstmal der Bauplatz freigeräumt werden. Hier lagerten bereits seit Mitte 2003 zahlreiche Gleisjoche vom alten Güterbahnhof Itzehoe und Betonteile die noch vom Umbau des Glückstädter Bahnhofs über waren. Dank 3 kräftigen Vereinsmitgliedern und des Kranes von Martin Schadewald, war dies an einem Samstag Nachmittag erledigt.

Anfang Februar wurde das Gelände dann von der Firma Broders hergerichtet und mit Schotter niveaugleich planiert, so dass die Gleise waagrecht verlegt werden konnten.

Am folgenden Wochenende begann der vereinseigene „Gleisbautrup“ in Handarbeit das 90m lange Gleis zu bauen. Die Gleise wurden mit Hilfe des Kranes von Martin Schadewald bewegt. 5 Mitglieder und ein Kran arbeiten mehrere Samstage und Sonntage bis das Gleis Anfang März fertig war. Dabei ließen Sie sich auch von Schnee und dem gefrorenen Boden nicht abhalten. Im November 2003 hatten die Waggons das Gelände des ehem. Ausbesserungswerkes verlassen und am Pappelweg auf den Gleisanlagen der Firma Buckeye auf diesen Tag gewartet. Ende Februar 2004 konnte DB Cargo die Fahrzeuge auf Gleis 305 bringen. -



Kranführer Martin Schadewald schwenkt das Gleisjoch an die richtige Position. Jürgen und Jan Friese sorgen dafür, daß es nicht außer Kontrolle gerät.

Endlich auf eigenem Gleis....

Während der Kran aufgerüstet wurde, befestigten wir unser Vereinswerbebanner am Grs 31. Dieses Fahrzeug gehört dem Verein. Es befindet sich in gutem Zustand und soll direkt an der Straße stehen. Als erstes jedoch wird der Grs Oppeln auf das neue Gleis gestellt, dann der Gbs 254. Inzwischen ist auch die Presse eingetroffen. Jetzt ist unser Grs 31 an der Reihe. Die breiten Tragegurte werden an der Traverse befestigt. Schon schwebt der Wagen über der Ladestraße, um dann, an langen Seilen von Gerd Neumann, Jürgen und Jan Friese geführt, auf dem neuen Standplatz abgestellt zu werden. So folgte der Xlm 57, der Gr Kassel, der Gmhs Saar und schließlich der Wohnwerkstattwagen (B3yg) und als letztes und wohl ältestes Fahrzeug unser Gl 11. Bei strahlendem Sonnenschein fanden sich auch viele Schaulustige an, teilweise mit Kamera bewaffnet. Hartmut Steinfeld, Fredo Jürgens und Uwe Nehls verfolgten gespannt das Geschehen und legten auch mit Hand an. So verlief die ganze Aktion dank der guten Zusammenarbeit mit dem Kranführer reibungslos und ohne größere Schäden.

Jetzt warten die Fahrzeuge auf die versprochene Aufarbeitung. Teilweise ist nur Farbe notwendig, aber bei mehreren Fahrzeugen muss die Holzbeplankung erneuert werden. Auch wird für einige Arbeiten ein Schweißgerät benötigt. Für diese Restaurierungsarbeiten wollen wir uns immer Samstag nachmittags gegen ca. 14Uhr treffen. Wer Lust hat mitzuhelfen, kann bei Jürgen Friese 04124/3014 oder Gerd Neumann 04124/2505 anrufen (evtl. AB), oder sich per E-Mail bei uns melden: info@marschbahn-glueckstadt.de .



Der Gmhs Saar Waggon schwebt an seinen neuen Standort.

Termine des Vereins

Regelmäßige Veranstaltungen/Termine:

- Jeden 2. Dienstag im Monat ist Vereinsstammtisch
Bahnhofsgaststätte Elstner Glückstadt um 19.00 Uhr
- Stellwerkmuseum an der Christian IV Strasse
Von Mai bis Ende Oktober jeden Sonntag von 10.00 - 12.00 Uhr geöffnet

Im Mai:

Am 20.05.04
Teilnahme an der längsten Matjestafel der Welt. Der Verein hat 2 Tische reserviert. Karten zu je 6,25 Euro sind über Jürgen Friese zu bekommen.

Im Juni:

17.06.04 - 20.06.04
Eröffnung der Glückstädter Matjeswochen 2004, der Verein veranstaltet voraussichtlich am Samstag und Sonntag Draisinenfahrten am Glückstädter Binnenhafen.

Ende Juni
Mitgliederversammlung des Vereins, genauer Termin folgt.

Im September:

12.09.04
Tag der offenen Tür im Stellwerk Museum.

Im Oktober:

Ende Oktober
Mitgliederversammlung des Vereins, genauer Termin folgt.

Im November/Dezember:

Grünkohlessen des Vereins in der Bahnhofsgaststätte Elstner in Glückstadt.
Genauer Termin folgt.

„Neuigkeiten von gestern“

Erlebniswelt Eisenbahn – Die wilden 30er Jahre

Eine Betrachtung von Heinz Kaufholz

Die Entwicklung der 20er-Jahre-Inflation, Technik, soziale Spannungen, weltweite Depressionen, bündelten sich in einem unübersichtlichen Problemkreis, aus dem ein spannender Zweikampf entstand: der Triebwagen als Herausforderer, die Dampflokomotive als Titelverteidiger, oder auf die Formel gebracht: „Fliegender Hamburger“ gegen „05“.

Wesentlicher Ausgangspunkt dieser Entwicklungen war zunächst die große Wirtschaftsflaute, die natürlich auch auf die Eisenbahn durchschlug; weniger Fracht und weniger Passagiere. Allerorten versuchte man Kosten zu sparen, wie auch heute bei der Bahn AG. Im 21. Jahrhundert – u. a. durch die Ablösung aufwendiger Züge durch im Unterhalt billigerer kleinerer Einheiten. Durch Ausdünnung der Fahrpläne hätte die Eisenbahn noch mehr Fahrgäste an die aufstrebenden Konkurrenten Automobil und Flugzeug verloren.

Dampftriebwagen – teils als Nachfolger der Pferdebahn – kannte man schon. Die mit Ottomotoren betriebenen Triebwagen krankten jedoch ebenso an der geringen Leistung und Zuverlässigkeit der frühen Motoren wie daran, daß die Kraftübertragung durch Gangschaltung und Kupplung nur begrenzte Leistung zuließ. Die durch benzol- und später dieselektrischen Antrieb bewegten Triebwagen waren unverhältnismäßig teuer, weil sie praktisch zwei Antriebsysteme mit sich führten, jedes davon komplizierter als Feuerrost und Wasserkessel. Den Durchbruch schließlich brachte in den 30er Jahren im vorigen Jahrhundert der „Fliegende Hamburger“. Die zweite Entwicklungslinie ergab sich mit der nationalsozialistischen Machtergreifung 1933. Mit Hochdruck – im wahrsten Sinne des Wortes – wurde daran gearbeitet, Deutschland autark zu machen, nicht zuletzt im Hinblick auf den vorbereiteten Krieg. Das bedeutete, daß einheimische Kohle und Rohstoffe im Mittelpunkt standen und die Weiterentwicklung des Dampftriebes zur nationalen Aufgabe wurde. Den Zweikampf Dampflok – Triebwagen entschied die Dampflok zunächst für sich.

Benutzte Quelle: Eisenbahngeschichte in Superlativen, auszugsweise
Verlag Kaiser, Klagenfurt (1998)

Nachrichten aus der Welt der Eisenbahnen

Nord-Ostsee-Bahn erwirbt Mehrheit an Niebüller Verkehrsbetrieben

Mit Wirkung vom 1. Januar 2004 ist die hundertprozentige Connex-Tochtergesellschaft Nord-Ostsee-Bahn (NOB) Mehrheitseigentümerin des Busunternehmens Niebüller Verkehrsbetriebe GmbH (NVB). Partner mit Minderheitsanteilen sind das Familienunternehmen Schmidt-Reisen aus Dagebüll und die zur staatlichen luxemburgischen Bahngesellschaft CFL gehörende Norddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH (NEG) aus Uetersen. Die Neugründung NVB ist Ende 2003 aus den Busaktivitäten der in Insolvenz gegangenen Nordfriesischen Verkehrsbetriebe AG (NVAG) hervorgegangen. Die Mehrheit an der Schienenverkehrssparte der ehemaligen NVAG hat die NEG übernommen. NOB und Schmidt-Reisen halten jeweils Minderheitsbeteiligungen an der neu gegründeten NEG Niebüll mbH. Das Unternehmen betreibt den Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke Niebüll – Dagebüll sowie regionale Güterverkehre.

Vossloh: Auftrag über R 3000 erhalten

Die Vossloh Locomotives hat von der Connex-Tochter Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB) einen Großauftrag über die Lieferung von Diesellokomotiven erhalten. Die Maschinen werden nicht gekauft, sondern im Wege des „Traktions Providings“ angemietet und eingesetzt. Dies beinhaltet täglich zu Betriebsbeginn die Bereitstellung voll instandgehaltener, getankter und gewaschener Loks. Die NOB wird den Verkehr auf der Marschbahn Hamburg – Westerland ab dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2005 für zunächst zehn Jahre aufnehmen.

Vossloh Locomotives wird im ersten Schritt zwölf Dieselloks des Typs MaK DE 2700 (ME 26) einsetzen. In einem zweiten Schritt gegen Ende 2006 sollen dann die völlig neu entwickelte Loks des Typs R 3000 mit rund 3000 kW und einer aktiven Partikelfiltertechnik zur Verfügung stehen. Das Auftragsvolumen beläuft sich auf rund 80 Mio. EUR für die zehnjährige Vorhaltung der Lokomotiven und zusätzlich auf etwa 50 Mio. EUR für den Bau der geplanten neuen Fahrzeuge. (Presseerklärung: www.vossloh.de)

Nachrichten aus der Welt der Eisenbahnen

Der Umbau des Bahnhof Lübeck geht voran

Seit dem 5. Januar um 9.00 Uhr ist der Personensteg und das Empfangsgebäude für die weiteren Umbauarbeiten geschlossen. Somit stehen Kunden und Besuchern des Bahnhofs die derzeitigen Zugänge nicht mehr zur Verfügung.

Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt vom ehemaligen Gepäcksteg. Dieser wurde seit Mitte Mai für die Zeit des Bahnhofsumbaus so hergerichtet, dass dort auch viele Geschäfte ihre Pforten öffnen. Kunden und Besucher finden hier Geschäfte für den Reisebedarf, Bäckerei, Imbiss, Blumenladen und einen Buchladen sowie eine Reisendeninformation.

Der Gepäcksteg ist vom Steinrader Weg und vom Bahnhofsvorplatz erreichbar. Gepäckschließfächer sind auf den Bahnsteigen aufgestellt. Das Wegeleitsystem im Bahnhof wird für die Zeit des Umbaus ebenfalls angepasst. Seit 9. Januar ist auch das ReiseZentrum in seine provisorischen Räume neben dem Bahnhof umgezogen. Das ReiseZentrum befindet sich jetzt unmittelbar neben dem neuen Bahnhofszugang. Sechs Schalter stehen den Kunden für den Kauf und Beratung für Angebote der Bahn zur Verfügung. An zwei weiteren Schaltern können Kunden nicht nur Bahnreisen sondern auch Flug- und Pauschalreisen buchen.

Nach der Baustelleneinrichtung begannen Ende Januar 2004 die Demontage- und Abbrucharbeiten an der Bahnhofshalle und dem gesperrten Personensteg.

Ende Sommer 2005 wird der Umbau an Bahnhofshalle und Personensteg abgeschlossen sein.



Die alte Lübecker Bahnhofshalle