Im Lokschuppen des BW Hamburg-Wilhelmsburg gab es Bestrebungen ein Eisenbahnmuseum in Hamburg aufzubauen.
Ein Brand zerstörte leider einen Großteil des Lokschuppens und die beteiligten
Eisenbahnvereine zogen ihre vereinseigenen Fahrzeuge zu anderen Standorten ab.
Wie man weiter unten lesen kann, konnten die übrigen Fahrzeuge vor einer eventuellen Verschrottung gerettet werden.
Oben ein Bild vom Juli 1991, unten ein Bild nach dem Brand im Oktober 1994,
zur Verfügung gestellt von Benno Wiesmüller.

Aus der Geschichte der Freunde der historischen Hafenbahn e. V

2003

Nach dem Brand am Museumslokschuppen am 15.10.1994 in Hamburg-Wilhelmsburg wurden die übrigen Lokomotiven und Waggons an die Stiftung Hamburg Maritim übergeben und zunächst auf den Gleisen des Rangierbahnhofs Hamburg-Süd abgestellt.

2004

Im Juni wird der private Gleisanschluss EA 185 der Stiftung Hamburg Maritim durch Strom- und Hafenbau (Hafenbahn) genehmigt.

Im Juli werden vier Loks und vierzehn Waggons zum heutigen Standort bei den 50er Schuppen (Bremer Kai am Hansahafen) verschoben und bildeten damit den Ausgangsbestand für den Verein. Dabei handelt es sich um 2 Dampfspeicherlokomotiven und 1 Dampflokomotive (alle nicht betriebsfähig) sowie um eine betriebsfähige Kleindiesellokomotive, 10 hafenbahntypische Fahrzeuge, 3 Großraumgüterwagen und einen 3-achsigen Personenumbauwagen.

Im September wird der Verein „Freunde der historischen Hafenbahn e.V." auf Initiative der Stiftung Hamburg Maritim gegründet. Loks und Waggons wurden im Zuge der Gründung vom Verein zu Wartung, Betrieb und Unterhaltung übernommen. Sie befinden sich in einem stark renovierungsbedürftigen Zustand und werden seitdem von „Jugend in Arbeit“ (JiA) und den Mitgliedern des Vereins (FhH e.V.) aufgearbeitet.

Im Dezember beginnen die Vorbereitungen für die Komplett-Restaurierung am „Oppeln“ als erstem Fahrzeug. Die Durchführung erfolgte 2005.

2005

Im Januar erfolgte die Abnahme des Anschlussgleises durch die Landeseisenbahnaufsicht. Die Zustimmung zur Inbetriebnahme wurde erteilt.

Im Juli wird das Planum für die Verlängerung des Gleises 2 in Eigenleistung hergestellt. Wegen grundbautechnischer Probleme muss dieses Projekt bis auf Weiteres aufgegeben werden.

2006

Im Frühjahr werden Grundlagen für den vorgesehenen Gleisbau erarbeitet. (Vermessung, Planung, Material-beschaffung, Unterlagen für die Bauanträge)

Im Juni wird der Transport von Gleisjochen und Schotter von der Dalmannstraße zum Bremer Kai durchgeführt.

Im August beschriften wir den Kesselwagen für unseren neu gewonnenen Sponsor „STERAC“.

2007

Im Mai wird der Radius des Einfahrtbogens zum Anschlussgleis auf durchgehend 120 Meter durch die Hamburger Hafenbahn korrigiert.

Der Antrag auf Erweiterung des Gleisanschlusses am Bremer Kai (Bau und Betrieb) wird durch die Landeseisenbahnaufsicht genehmigt (1. Baustufe).

Die Kleindiesellok 221 erhält nach Aufarbeitung und Hauptuntersuchung ihre Zulassung.

Der Verein erhält von der Hamburger Hafenbahn einen Transport-Rollwagen mit der Nr. 154 sowie zwei historische Prellböcke.

Im Juni erfolgt der Transport einer Weiche auf der Schiene von Aumühle zum Bremer Kai.

Im Juli bekommt der Verein eine Draisine als Leihgabe, die von „Jugend in Arbeit“ aufgearbeitet wird und für Besucherfahrten zur Verfügung steht.

Im November löst das Sturmtief „Tilo“ ein Hochwasser von 5,51 m üNN mit Überflutung der Gleise am Bremer Kai aus.

Im Dezember wird mit dem Einbau der Weichen und der Gleisjoche begonnen.

2008

Im Januar Fortsetzung der Gleisbauarbeiten aus Dezember 2007, damit wird die historische Kranbahnkreuzung wieder hergestellt.

Im Mai erhält der Verein den Triebwagen VT 4.42 und den K-Wagen von der

Hafenbahn.

Im Juni wurde der Kai-Handkran mittels Tieflader auf der Strasse vom Schönberger Strand zum jetzigen Standort bei den 50er Schuppen verbracht und bildet dort mit dem Transport-Rollwagen zusammen eine Einheit.

Im September führt der Verein ein Höhennivellement über alle ihm zur Verfügung stehenden Gleisanlagen durch.

2009

Im Februar wird das Gleis unterhalb der Kräne im Bereich des Überweges zum neuen Anleger von der Weiche um 25 Meter nach Süd-Osten verlängert.

Im April erhält der Verein von der Hafenbahn 110 lfdm Gleisjoche, die per Bahn angeliefert werden.

Im Juni erteilt die Landeseisenbahnaufsicht die offizielle Genehmigung zum Befahren des Anschlussgleises (1. Baustufe).

Im September erfolgt die Verlängerung des Gleises unterhalb der Kräne um ca. 130 m nach Norden. Gleichzeitig kommen von der Hafenbahn weitere 180 lfdm Gleise, die wiederum per Bahn angeliefert werden.

Die 2. Baustufe der Gleisanlagen nach Süden wird bei der Landeseisenbahnaufsicht beantragt.

2010

Im April werden der Ausstellungswagen (Dreiachser) und der Aufenthaltswagen (Fresskiste) mit Hilfe eines Autokranes auf vorbereitete Gleisjoche umgesetzt und die Ausstellung eröffnet.

Im Mai beginnen die Restaurierungsarbeiten mit Hilfe von Jugend in Arbeit am Triebwagen VT 4.42

Im Juni erhält der historische Kaikran wieder eine neue Kette anstelle seines Kranseils.

Im Juli wird die Baugenehmigung zum Bau des 2. Bauabschnittes der Gleisanlagen nach Süden erteilt.

Im September werden 125 lfdm Gleise parallel zu den Kaianlagen nach Süden bis zur Bleichen verlegt.

Im Oktober beginnen die äußeren Aufarbeitungsarbeiten an der Dampfspeicherlokomotive "Sanella" durch Jugend in Arbeit.

Ein zweites Höhennivellement zur Überprüfung alter und neuer Gleisanlagen wird durchgeführt.

2011

Im März wird die im Winter fertiggestellte Bildergalerie am Umbauwagen befestigt.
Beginn der Aufarbeitung des Kranwagens Mainz: Entrosten und Voranstrich.
Im April wird der Vor- und Hauptanstrich vom Wagen 116 (Baubüro) vollendet.
Im Mai ist die äußere Aufarbeitung der Dampfspeicherlok "Sanella" durch Jugend in Arbeit abgeschlossen.
Im Juni wird der Flachdachgüterwagen G10 in einem sehr schlechten Allgemeinzustand vom Verein Verkehrsamateure und Museumsbahnen (VVM) am Schönberger Strand über die Straße auf einem Tieflader an den Bremer Kai überstellt und an die Stiftung Hamburg Maritim (SHM) übergeben.
Im Juli werden der offene Güterwagen Omm 35 (auch in einem schlechten Zustand) und der Kesselwagen Nr. 2 (Wg.-Nr. 502765 mit Bremserhaus) über die Schiene vom Verein VVM am Schönberger Strand zum Bremer Kai überstellt und an die Stiftung Hamburg Maritim (SHM) übergeben.
Im August erfolgt eine Bereisung (Begehung) unserer Gleisanlagen durch die technische Landeseisenbahnaufsicht (TLEA). Die Auflagen daraus werden schrittweise erfüllt
Im September erfolgt die Überstellung des ausgemusterten Schüttgutwagens Ed Nr.81 von der Hamburger Hafenbahn zum Bremer Kai und wird der Stiftung Hamburg Maritim (SHM) übereignet.
Die äußeren Restaurierungsarbeiten am Triebwagen VT 4.42 werden durch Jugend in Arbeit abgeschlossen.
Im Oktober wird die erste Aufarbeitungsphase, das Entrosten und der Voranstrich am Kran Mainz, abgeschlossen.

2012

Im April wurde die Dampfspeicherlok „HOBUM“ vom Veddeler Damm in die

Arbeitshalle zur äußeren Aufarbeitung rangiert und die „Sanella“ am Veddeler Damm als Blickfang aufgestellt.

Im Mai begann die Aufarbeitung des Omm 35.

Sowohl die „HOBUM“ (äußerlich) als auch der Omm 35 wurden im Laufe des Jahres im wesentlichen von den Mitarbeitern der Bürgerarbeit erstklassig in den historischen Originalzustand versetzt.

Die Dampfspeicherlok „Tiefstack“ wurde von der Stiftung Hamburg Maritim (SHM) an das Museum der Arbeit in Hamburg übergeben und vom Bremer Kai abtransportiert (Sie steht seit Dezember aufgearbeitet auf dem Kreisel Wiesendamm / Fuhlsbüttler Straße).

Im September wurde das Oberlicht an der „Fresskiste“ aufgearbeitet.

Im November konnte die Stiftung Hamburg Maritim (SHM) für die Fortsetzung der Wiederherstellung der früheren Gleisanlagen am Bremer Kai zwei rechte Weichen und eine größere Anzahl von Gleisjochen aus Abräumarbeiten von Flächen für die neue Hafencity gewinnen.

2013

Im April wird nach Restarbeiten die Aufarbeitung des Omm 35 durch die Mitarbeiter der Bürgerarbeit abgeschlossen.

Im Juni erfolgt die Beschriftung des Omm 35 durch die Vereinsmitglieder. Des weiteren beginnen die Vorarbeiten für den Neuanstrich der Fresskiste auf der Wasserseite.

Vor Fristablauf erfolgt die technische Abnahme der Kleindiesellok 221. Die Betriebsgenehmigung wird um ein weiteres Jahr verlängert.

Im August beginnt die Aufarbeitung des G10 durch die Mitarbeiter der Bürgerarbeit.

Der Schlussanstrich der Fresskiste an der Wasser- sowie an einer Stirnseite erfolgt.

Am 6. Dezember erleidet der Bremer Kai mit 6,09 m üNN die zweithöchste Sturmflut in seiner über 100 jährigen Geschichte. Die Eisenbahnwagen stehen bis zu den Fußböden im Wasser, erleiden jedoch keinen Schaden. Nur die Radlager müssen entwässert und mit neuem Öl gefüllt werden. 1976 stand das Wasser mit 6,45 m üNN noch höher, da wären größere Schäden nicht ausgeblieben.

2014

Im März wurden alle Gleitlager entwässert und mit Öl aufgefüllt.

Des weiteren wurde die Galerie der Fahrzeuge am Ausstellungswagen komplett erneuert.

Am 12. April haben wir mit einem kleinen Programm an der Langen Nacht der Museen teilgenommen.

Am 27.Mai wurde die Unkrautbeseitigung auf unseren Gleisen professionell durch die Firma Tölner durchgeführt.

Im Juni wurde die HU-Frist für die Lok 221 ein letztes Mal bis Mitte Dezember verlängert.

Die Batterien der Lok wurden erneuert.

Am 5. Juli war eine Vorführung zum historischen Hafenumschlag mit Containern am Bremer Kai.

Am 13. September fand Hafenstückgutumschlag mit historischen LKW und der Bleichen statt, anschließend feierten wir unser 10- jähriges Vereinsjubiläum mit Bewirtung, Einlagen und Live-Band.

Vom 19. bis 21. September führte die Vereinsreise zum 01er-Treffen nach Neuenmarkt.

Am 16. Dezember lief die Zulassung der Lok 221 ab.

2015

Im Januar wurde in einem Akt von Vandalismus eine Seite des VT 4.42 großflächig mit Grafitti besprüht, das in mühseliger Arbeit weitgehend beseitigt werden konnte.

Im Februar brachte das ZDF in der Drehscheibe einen kurzen Bericht über uns.

Ab März wurde das Bremserhaus des Kesselwagens 2 komplett erneuert und im Oktober fertig gestellt.

Ab April läuft der Einbau der Weiche 3 und des Gleisstummels und wird im Juni fertig gestellt.

Im Mai wurden die Lok 221 und der Schienenbus VT 4.42 zur HPA-Werkstatt zur Begutachtung und Erstellung von Kostenanschlägen für die Hauptuntersuchung bzw. fahrfertige Aufarbeitung im Schlepp überführt.

Im Juni wurde die Unkrautbeseitigung im Gleisbereich wieder durch die Firma Tölner ausgeführt.

Im Oktober wurde der vollständige historisch korrekte Neuaufbau des G10 durch Mitarbeiter der Stiftung Hamburg Maritim erfolgreich abgeschlossen.

Die Anschriften fehlen noch.

Vom 30.10. - bis 1.11. führte die diesjährige Vereinsreise ins Ruhrgebiet. (Besichtigung des Eisenbahn-Museums Bochum-Dahlhausen und Dampfzug-Rundfahrt mit Zeche Zollverein).

Im Dezember wurde von SHM und HPA entschieden, dass der Schienenbus VT 4.42 bis zum 150-jährigen Jubiläum der Hafenbahn im August 2016 wieder fahrtüchtig aufgearbeitet werden soll.

Im Dezember wurde auch der Auftrag für die HU der Lok 221 an Northrail vergeben.

2016

Am 7. Januar fand die Überführung des Schienenbusses VT 4.42 vom Bremer Kai in die Schweißhalle bei HPA statt und ab Februar wurden die Vorbereitungen für die vorgesehene Wiederinbetriebnahme konkretisiert. Die Grundinstandsetzung wurde von ajax Loktechnik im Auftrag der Stiftung Hamburg Maritim durchgeführt und konnte pünktlich zur Jubiläumsfeier der Hafenbahn abgeschlossen werden.

Im März wurde mit der kompletten Beschriftung der Neuaufbau des G10 abgeschlossen.

Im April/Mai wurden am Ausstellungswagen Leckagen am Dach und Schäden daraus im Innenraum beseitigt, außerdem wurde Graffiti an der Sanella beseitigt und die Lok 221 am 18.04. von der Firma METRANS zur Hauptuntersuchung auf eine Grube am Tankweg (Dradenau) überführt.

Im Mai wurde der Werberollwagen komplett renoviert und die Unkrautbeseitigung wieder durch die Firma Tölner durchgeführt, außerdem wurde der Kran Mainz in den Schuppen rangiert und mit der Grundinstandsetzung durch die Mitarbeiter der Stiftung Hamburg Maritim begonnen.

Im Juni und dann wieder im August/September wurden von unseren Mitgliedern die gründlichen Reinigungsarbeiten sowie der neue Anstrich und die korrekte Beschriftung am VT 4.42 durchgeführt.

Anfang Juli kam die Lok 221 nach erfolgter HU durch die Firma northrail zum Bremer Kai zurück und konnte wieder beim Hafenumschlag eingesetzt werden.

Am 16. September wurde unser Bauzug (221, 116, 40, Mainz und 6) zum Hafenbahn-Gelände Brandenburger Straße als eines der Schaustücke zur Feier des 150-jährigen Jubiläums der Hafenbahn gefahren. Bei der Feier am

selben Tag wurde der Schienenbus VT 4.42 fahrfertig offiziell wieder an die Stiftung übergeben.

Im Oktober erhielt der Augsburg neue historisch korrekte Stirnwände und am Wagen 116 wurde das Dach neu eingedeckt.

Vom 21.10. bis 23.10. fand die diesjährige Vereinsreise ins Erzgebirge mit Schmalspur-Dampfzugfahrten und Besuch des Eisenbahn-Museums Schwarzenberg statt.

2017

Ab Februar führte der Verein im Auftrag der Stiftung Publikumsfahrten durch den Hafen mit dem Schienenbus VT 4.42 „Fridolin“ monatlich bis einschließlich Oktober durch, die in den Medien Beachtung und bei den Fahrgästen sehr großen Zuspruch fanden.

Ab März bis Ende Oktober wurde von den Mitarbeitern der Stiftung und dem Verein der Kran Mainz komplett restauriert, desgleichen von den Vereinsmitgliedern die Draisine vollständig erneuert.

Im März hat der Verein von der Firma Olenex ein Waggon-Rangiergerät geschenkt bekommen und zum Bremer Kai transportiert.

Ab April liefen vorbereitende Arbeiten zur Erneuerung der Landseite der Fresskiste, Ende November waren die Arbeiten einschließlich der Fenster abgeschlossen.

Im Mai wurde die Galerie am Ausstellungswagen mit der Darstellung aller Fahrzeuge vollständig erneuert.

Ebenfalls im Mai wurde die jährliche Aufwuchskontrolle wieder durch die Firma Tölner durchgeführt.

Vom 25. bis 27. Mai fand die Vereinsreise ins Erzgebirge mit Dampfzugfahrten und Besichtigungen statt.

Am 17. Juni (und dann nochmal am 09. September) wurde zusammen mit der MS Bleichen, dem Van Carrier des Hafenmuseums und historischen LKWs Hafenumschlag wie in früheren Zeiten vorgeführt.

Im Juli wurden wegen des G20-Gipfels in Hamburg Bus und Lok bei der Hafenbahn auf der Spreeinsel eingestellt um eventuellem Vandalismus vorzubeugen.

Am 26.Juli fand eine Besichtigung der Eisenbahnaufsicht am Bremer Kai bezüglich der Gleise und Fahrzeuge statt. Als Folge wurde die Inspektion der bewegten Fahrzeuge durch einen Wagenmeister am 30.09. durchgeführt. Die Abarbeitung der Auflagen hieraus wird einige Zeit in Anspruch nehmen.

Ab Juli wird der Wagen 21 von den Mitarbeitern der Stiftung restauriert.
Im zweiten Halbjahr wurde die Satzung neu gefasst und beschlossen und der Vorstand neu gewählt.
Am 29. Oktober hatten wir mit 5,45 m ü. NN das vierte Hochwasser über Kaikante seit Bestehen des Vereins.

2018
Ende Januar wurden morsche Schwellen im Einfahrbogen ausgetauscht.
Ab Februar erhielten die Bänke im Schienenbus schrittweise neue Bezüge und ebenfalls schrittweise wurden die Auflagen aus der Wagenmeisterbegehung im Laufe des Jahres an den anderen Fahrzeugen abgearbeitet.
Ab März erhielt die Sanella mit selbst gebauten Stirnlampen nach altem Muster ihr früheres Gesicht und am Wagen 712 wurden die Sturmschäden beseitigt.
Von April bis Oktober wurden mit dem Fridolin 25 Regel- und Charterfahrten durchgeführt, die bei den Fahrgästen sehr großen Anklang fanden. Insgesamt fuhr der VT etwas über 1000 km.
Am 21.04. haben wir uns mit Draisinenfahrten und Fridolin - Schnuppertouren an der Langen Nacht der Museen beteiligt.
Im Mai wurden die Konsequenzen aus der neuen Datenschutz-Gesetzgebung umgesetzt und die Neuauflage des Vereins-Flyers gedruckt.
Am 18. Mai wurde der Wagen 116 gedreht, so dass die Bremserbühnen vom 116er und der Werkstatt durch einen Übergang verbunden werden konnten.
Am 23. Mai wurde wieder die jährliche Aufwuchsbekämpfung an unseren Gleisen durchgeführt.
Im Mai wurden auch die letzten Arbeiten an der komplett erneuerten Draisine abgeschlossen.
Mitte Mai wurde eine Kö (LKM N4) in gutem Zustand im Erzgebirge entdeckt. Da eine ähnliche Rangierlok bei der Hafenbahn früher im Dienst war, bemühten wir uns um die Anschaffung und konnten nach Klärung des technischen Zustandes sowie der vertraglichen Details und Dank einer großzügigen Spende Kauf, Verladung und Transport zum Bremer Kai finanzieren und organisieren.
Am 04. September rollte die Lok auf unsere Gleise am Bremer Kai.
Am 16. Juni und dann nochmal am 08. September beteiligten wir uns an

der Vorführung des historischen Hafenumschlags.
Im August wurden die Trittbretter an der Lok 221 und einige Bohlen am Augsburg ausgetauscht.
Vom 14. – 17. September fand die Vereinsreise nach Kassel, Koblenz und Darmstadt statt.
Ende September war der Wagen 21 perfekt fertig restauriert und wurde noch beschriftet.
Der Wagen 116 wurde entleert und zur vollständigen Aufarbeitung in die Halle rangiert.
Ab Oktober wurden die Teile des Fahrwerks und der Steuerung für die Hobum zusammengesucht, identifiziert, zum Teil durch eigenen Nachbau ergänzt und montiert, so dass sie jetzt optisch wieder komplett ist.
Der VT erhielt neue Einbauschränke unter den Tischen für Materialien.

2019
In diesem Jahr haben die Mitarbeiter der SHM den Wagen 116 außen und innen vollständig abgebaut und von Grund auf restauriert bzw. historisch korrekt neu aufgebaut.
Ab Ende Januar wurde Gleis 2 zwischen Gangway zur Bleichen und Übergang zum Anleger einschließlich der Schwellen von Weiche 2 Grund instandgesetzt.
Zwischen Januar und März wurde die Lautsprecheranlage im Fridolin eingebaut und alle Sitzbänke neu bezogen, später wurden dann noch die Vorhängeschlösser der Türen durch verdeckte Riegel ersetzt.
Im März wurde eine Treppe zum G10 und ein fahrbares Gerüst aufgebaut sowie aus alten Podesten bis zum Mai ein „Bahnsteig" für den VT gebaut.
Am 23. März begann mit dem Abbau der ersten Teile die Revitalisierung der Kö „Jupe", neue Roste und Fußgitter sowie Kleinteile als Ersatz wurden besorgt und für Teile der Lok begann die Aufarbeitung.
Am 30. März wurde die Saison der Fridolin-Fahrten mit einer internen Vereinsfahrt eröffnet, in 2019 wurden mit Fridolin 19 Fahrten mit Gästen mit großem Anklang beim Publikum durchgeführt.
Zwischen dem 9. April und dem 3. August wurde eine technische Überprüfung der Lok Jupe bei Ajax durchgeführt. Anschließend erfolgten weitere kleinere Arbeiten vor Inbetriebnahme.
Im April/Mai wurden Roststellen an der Lok 221, am Ausstellungswagen und am Fridolin ausgebessert, sowie die Flächen und Schrift am Fridolin,

die durch Graffiti Schaden genommen hatten, restauriert.
Am 18. Mai waren wir an der Langen Nacht der Museen auch mit Fridolin-Schnupperfahrten beteiligt.
Am 27. Mai wurde die jährliche Aufwuchsbekämpfung im Bereich unserer Gleise durchgeführt.
Am 12. Juni wurde mit der äußerlichen Renovierung der Werkstatt (Wagen 40) begonnen und diese Mitte August abgeschlossen.
Am 15. Juni nahmen wir an der Vorführung Hafenumschlag mit allen Beteiligten am Bremer Kai teil, am 7. September fand nochmal eine gleiche Veranstaltung statt und wir begingen unser 15-jähriges Jubiläum.
Im Juli erhielt die Lok 221 eine Zwischenuntersuchung mit positivem Befund. Das Gleis am Veddeler Damm wurde von HPA gesperrt, so dass wir die Sanella auf das Anschlussgleis holen mussten und damit jetzt Platz- und Rangierprobleme bis zum Ausbau des Gleises unter den Kränen haben.
Am 27. Juli waren wir für das Treffen des Freundeskreises Mercedes / 8 Oldtimer am Bremer Kai präsent.
Vom 26. - 29. August fand der diesjährige Vereinsausflug nach Nördlingen und Augsburg statt.
Am 21.September veranstaltete der Verein eine Sonderfahrt mit Fridolin für unsere Sponsoren.
Am 24. September wurde der VT Fridolin zu Ajax zur fälligen jährlichen Überprüfung überstellt, einige technische Mängel müssen noch behoben werden, so dass die Saison vorzeitig beendet werden musste.
Am 28. September beteiligten wir uns an den Tagen der Industriekultur am Wasser und der Motor der Jupe lief zum ersten Mal.
Am 26. Oktober unternahm Jupe ihre Jungfernfahrt mit eigener Kraft und 221 als Bremslok.
Am 31. Oktober waren wir zum See for Free des Hafenmuseums präsent.

2020

Bis zur Jahreshauptversammlung am 07.03.2020 mit Wiederwahl des Vorstandes wurden am VT 4.42 eine Reihe von Arbeiten zur Instandhaltung und Verschönerung durchgeführt sowie neuer Schotter besorgt und verladen und eine Reihe von erforderlichen Geräten und Werkzeugen beschafft.
Ab 16. März war wegen Covid 19 eine Zwangspause hinsichtlich der Aktivitäten bis zum 16. Mai einzuhalten, anschließend wurde die Arbeit unter

Beachtung eines Sicherheitskonzeptes wieder aufgenommen.
Im Mai wurde unter der Fresskiste ein Stahlgestell für die Aufnahme von historisch korrekten Staukisten angebaut und im Juni die erste von 4 Staukisten montiert.
Ab Ende Mai bis Ende Oktober wurde an unserer Lok Jupe gearbeitet, dabei wurde eine Reihe von Teilen abgebaut, diverse kleinere Instandsetzungen realisiert und die Metallflächen sowie Anbauteile geschliffen und mit einem ersten Anstrich versehen.
Am 16. Juni haben wir mit der Lok 221 4 Kräne der Stiftung verzogen, um für die Peking Platz zu schaffen.
Am 27. Juli fand die erste Gästefahrt mit Fridolin unter Corona-Sicherheits-Bedingungen (20 Gäste) statt.
Im August wurde der 116er-Wagen nach hervorragender Restaurierung durch die Mitarbeiter der Stiftung wieder in den Bauzug eingereiht sowie beschriftet und neu eingerichtet.
Die Türen am Oppeln wurden gangbar gemacht.
Durch die Stiftungsmitarbeiter wurde die Führungsschiene der Schiebetür am 657er-Waggon gerichtet und am Dresden wurden Leckagen beseitigt.
Der Kesselwagen 2 und die Jupe wurden gekärchert.
Vom 4. – 6. September fand die diesjährige Vereinsreise nach Löbau und Zittau mit Zwischenhalt am Technik-Museum Berlin statt.
Am 7. September legte unsere neue Nachbarin, die Dreimastbark Peking des Deutschen Hafenmuseums, am Bremer Kai an.
Am 12.September zum Hafenumschlag waren wir nur präsent, aber wegen des Publikumsverkehrs an der Peking nicht aktiv tätig.
Im Oktober haben wir wie jedes Jahr unsere Triebfahrzeuge hochwasserfrei in den Einfahrtbogen rangiert.
Am 31. Oktober waren wir wieder zu See for Free des Hafenmuseums präsent.
Vom 21.12. bis 28.12 war der VT bei der S-Bahn in Hamburg-Ohlsdorf zum Abdrehen der Radsätze auf der Unterflur-Drehbank.

2021

Am 03. April wurden die Loks aus dem Einfahrbogen zurück rangiert. Im Laufe des Jahres wurde die Jupe äußerlich aufgearbeitet und bis zum Herbst bis auf das Fahrgestell komplett einschließlich des Namenszuges fertiggestellt.

Im April wurde ein Apothekerschrank aus Hannover geholt und damit die Werkstatt umgestaltet und das Material neu geordnet. Nach Abbau des Gleises am Veddeler Damm wurde das Hinweisschild zur Historischen Hafenbahn an unsere Einfahrweiche versetzt. Das Gleis 3 unter den Kränen wurde vom Stummel bis zum Anschluss an das Gleis am ehemaligen Liegeplatz der Bleichen neu gebaut und das Lichtraumprofil hergestellt, so dass in Abhängigkeit von der Peking eine durchgehende Befahrung möglich ist.

Im Mai wurde eine neue Lastkiste für den Handkran gebaut und installiert. Die Schwingenstangen an der Hobum wurden nach Richten wieder angebaut. Mit der Beschriftung wurde die Fresskiste endgültig fertig.
Am 29. Mai kam der VT aus dem Winterlager zurück und nahm unter Corona-Bedingungen die Fahrten auf.

Im Juli / August wurden für die Jupe die Anschriften recherchiert und abgestimmt.
Vom 30.07. bis 02.08. fand der diesjährige Vereinsausflug nach Meuselwitz, Glauchau, Adorf und Gera statt.
Im August wurden die historisch korrekten Staukisten unter der Fresskiste eingebaut.

Am 11.09. waren wir präsent beim Tag des offenen Denkmals, ebenso beim Elbfest am 18.09. und 25./26.09. bei den Tagen der Industriekultur.
Ende September erlitt der VT einen Motorschaden, so dass die Oktober-Fahrten abgesagt werden mussten und eine teure Reparatur erforderlich wird.

Im September / Oktober wurden am VT die Regenrinnen sowie diverse Roststellen bearbeitet.
Am 31.10. waren wir mit großem Zuspruch bei der Veranstaltung „See for Free“ präsent.

Im November wurde das Gleis 2 zwischen Weiche 3 und Asphaltfläche erneuert und ein Joch für den zukünftigen Standplatz der Sanella vorbereitet.
Am 24.11. fand eine Bereisung durch die TLEA statt.

2022
Nach Motorschaden beim Fridolin war das Jahr geprägt von den Bemühungen, den Schaden beheben zu lassen und es konnten während der ganzen Saison keine Fahrten mit Publikum stattfinden.
Am Bremer Kai wurde im Wesentlichen an der Restaurierung der Jupe gearbeitet und bis November eine weitgehende Fertigstellung des äußeren Aussehens erreicht.

März/Mai: Nach zwei schweren Sturmfluten im Februar wurden alle Gleitlager entwässert, gesäubert und mit neuem Öl versehen.
Die Bebohlung der Bremserbühne und Trittstufe an der Werkstatt wurde erneuert.
30.04: Sterac Tankwagen wurde gekärchert.
Juni: die HU für die Rangierlok 221 wurde um ein Jahr verlängert und angeschrieben.
02.07: Die neuen Tragseile von der Peking an der Kiste vor dem Handkran wurden installiert.
29.-31.07: Vereinsreise zur MaLoWa, nach Weimar und Klein-Mahner.
27.08: Der Kompressor der 221 war defekt, zunächst mit Tausch-Kompressor für eine Veranstaltung behoben, anschließend gebrauchten Kompressor bei München erworben und Reparatur beendet.
07.09: Besuch der NDR Nordtour am Bremer Kai mit Aufnahmen von unserer Arbeit.
11.09: Tag der offenen Tür der Stiftung Hamburg Maritim mit großem Programm auch von FhH und sehr reger Beteiligung durch das Publikum.
Okt./ Nov.: Schleifen und Streichen im Führerhaus der Jupe begonnen.
31.10: Teilnahme an „see for free" der hamburgischen Museen mit großem Besucherandrang und lebhaftem Interesse der Besucher.
03.12: Letzte Mitgliederversammlung 2022 und Weihnachtsfeier des Vereins.
2023
Am 4.3.23 wurde auf der Jahreshauptversammlung ein neuer Vorstand gewählt.
März 23: Das Hinweisschild am Veddeler Damm wurde erneuert, die Ressourcen von Manfred SHM wurden übernommen, Treppe am Ausstellungswagen wurde bis April erneuert.
März/Okt. 23: Während der ganzen Saison wurde an der Jupe montiert, geschliffen und gestrichen, so dass sie am Jahresende optisch aufgearbeitet und funktionstüchtig hergerichtet war, am Motorschaden des Fridolin wurde in div. Firmen gearbeitet, Fahrten fanden in der Saison nicht statt.
22.4.23: Lange Nacht der Museen.
30.4.23 Tag der offenen Tür der SHM, beide mit viel Publikum.
20.5.23: An diversen Waggons fehlende Rangiergriffe unter den Puffern montiert.
26./28.5.23: Vereinsreise nach Wernigerode/Neuenmarkt/Falkenberg.
24.6.23: Einfahrtbogen frei geschnitten.

Juli/August: Treppe Fresskiste erneuert, Roststellen Lok 221 ausgebessert.
5.8.23: Kleines Formsignal aus Meckelfeld geholt und auf dem Wg. 21 zwischen gelagert.
9.9.23: Hafenumschlag mit Feuerwehrübung am „brennenden“ G10.
28.9.23: Großes Rangieren für Waggontausch und neue Wagenreihung.
30.9./2.10.23:Vereinsreise nach Aschersleben/Neuenmarkt/Magdeburg.
10.10. 23: Wagentausch: Ankunft des Gwg. Bremen am Bremer Kai und Abfahrt des 657 nach Horb am Neckar.
Oktober: Bremen an seinen Standplatz rangiert, Galerie und Sichtbuch fortgeschrieben.
4.11.23: Werkstatt in die Halle geschoben, Planen an der Halle gerichtet.
02.12.23: Letzte Mitgliederversammlung 2023 und Weihnachtsfeier des Vereins.
Am 22.12.23 war am Bemer Kai wieder eine schwere Sturmflut mit 5,45 m ü. NN.