Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

sowie der BSW - Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

15. Jahrgang Mai / Juli / September 2005

87 - 89



Zum Titelbild:
Solche schönen Sträuße zauberte die Service-Gruppe zu jedem Fahrtag für die Dekoration der Bahnhofsgaststätte. Unsere Gäste waren jedesmal sehr angetan.
Foto: H.-W. Harden

Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

Vorstand:
- Wilfried Habenicht (Vorsitzender) 04745 / 7557
- Hans-Wolfgang Harden (Stellv. Vorsitzender) 04705 / 393
- Konrad Keim (Stellv. Vorsitzender, zugl. Vertreter der Gemeinde Drangstedt) 04704 / 719
- Günter Waßmann (Kassenführer) 0471 / 291956
- Rolf Lenk (Schriftführer) 04745 / 6389
- Uwe Kühne (Vertreter des Landkreises Cuxhaven) 04721 / 662438 (Kreish.)
- Wilhelm Zimmermann (Vertreter der Stadt Langen) 04743 / 937145 (Rath.)

Beirat: BSW-Gruppe "Das Stellwerk", Bremerhaven

Geschäftsstelle: Sigrun Prüter, Karin Freyer
Bahnhofstraße 18
27624 Bad Bederkesa
Tel.: 04745 / 7169 Fax: 04745 / 931387

Internet: www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de

Betriebsleitung	Dipl.-Ing. Harald Uhle	0179 / 1378321
	Dipl.-Ing. Jürgen Gerdts	0171 / 6746467
Örtlicher Betriebsleiter	Günter Niber	0471 / 65638

Bankverbindungen:
- KSK Wesermünde-Hadeln, BLZ 292 501 50, Konto Nr. 110 006 666 und 110 007 336 (Spendenkonto)
- Volksbank Bad Bederkesa, BLZ 292 612 24, Konto Nr. 114 17 000

Mitgliedsbeiträge jährlich :Einzelpersonen 41,- , Familien 56,- , Firmen, Vereine, öffentliche Träger o.ä. 61,-.

Impressum
Die "Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V. sowie der BSW-Gruppe >Das Stellwerk<" werden herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn. Schriftleitung: Hans-Wolfgang Harden
Die "Mitteilungen" erscheinen mehrfach pro Jahr. 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 oder des Herausgebers wieder. Eine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte kann nicht übernommen werden. Anfragen und Beiträge an die Redaktion:
Hans-Wolfgang Harden, Wurster Landstraße 22, 27638 Wremen-Hülsing. 04705 / 393

Montag, 28. November 2005, 19.00 Uhr

Bad Bederkesa, Sitzungssaal im Rathaus
(Nebeneingang Mattenburger Straße)

Mitgliederversammlung

Tagersordnung
1. Begrüßung
2. Sachstandsbericht
   - Projekt Fahrzeughalle
   - Reparatur V 36
   - Aufwendungen für Fahrzeuge
   - Personelle Situation (ABM, AGH)
3. Rückblick auf die Fahrsaison 2005
4. Vorschau auf die Fahrsaison 2006
5. Hauhaltsplanung 2006
6. Anfragen und Mitteilungen

Der Vorstand



Freitag, 16. Dezember 2005
Bahnhofsgaststätte Bederkesa

Adventlicher Klönschnack

Ab 18.00 Uhr wollen wir uns gemütlich zusammensetzen und bei Kaffee und Kuchen, Glühwein und guter Laune das Jahr in geselliger Runde ausklingen lassen.

Für Kaffee und Glühwein ist gesorgt. Zur Schonung der Vereinskasse bitten wir aber darum, dass jeder erwas mitbringt: selbstgebackenen Kuchen, Schnittchen, Salate, Frikadellen - wie beim Osterbrunch.
Julklapp: Jeder bringe ein gut verpacktes Geschenk mit, dessen Wert keinesfalls höher als 5,- sein soll!

Bitte meldet euch in der Geschäftsstelle bis 10.12.an!

Kohl- und Pinkel-Tour des Vereins

Sonntag, 26. Februar 2006

"Moorkate" Brh.-Reinkenheide

Höllenhansweg

11.30 Uhr Treffen am Lokal zur Wanderung

13.00 Essen, Preis 12,50,-



Anmeldungen ab sofort in der Geschäftsstelle (04745 / 7169) mit Anzahl der Personen.

Museumsbahn-Exkursion 2006

Usedom

Unsere Fahrt im nächsten Jahr führt uns auf die Insel Usedom, diesmal schon im Frühjahr, nicht im Oktober wie sonst.
Fahrtermin: 24. - 28. Mai (Wochenende über Himmelfahrt)

Reiseprogramm u.a.:
- Fahrt mit Sielemann-Bus Bremerhaven - Usedom und zurück.
- 4 Übernachtungen mit Halbpension in Heringsdorf.
- Fahrt nach Peenemünde.
- Besichtigung Ahlbeck und Heringsdorf
- Fahrt mit der Usedomer Bäderbahn, Bf Heringsdorf und Betriebshof.
- Polenmarkt in Swinemünde
- Historische Eisenbahn-Hubbrücke Karnin.
- Schiffstour auf dem Peenestrom.
- Inselrundfahrt

Voraussichtlicher Preis pro Person im Doppelzimmer: 390,-
im Einzelzimmer: 430,-

Achtung, die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Anmeldungen bitte umgehend bei Gisela Harden, 04705 / 393.

An Sachspenden gingen bei uns ein:

- Ein Monitor von der Städtischen Sparkasse Bremerhaven
- Diverse Uniformteile
- Historische Klein- und Ausrüstungsgegenstände für die Bahnhofsgaststätte

Wir erhielten die traurige Nachricht, dass unser Vereinsmitglied

Marlene Ortseifen

verstorben ist. Wir werden sie stets in guter Erinnerung behalten.
Unser Mitgefühl gilt Ihrer Tochter und der Familie.

Der Vorstand

Auszug aus dem Protokoll der 16. Ordentlichen Mitgliederversammlung am 28. Juni 2oo5

1. Begrüßung, Regularien
Wilfried Habenicht begrüßt die anwesenden Mitglieder im Bürgerhaus Lehe zur 16. Ordentlichen Mitgliederversammlung und stellt fest, dass die Regularien eingehalten wurden.

Ehrung der Verstorbenen
Die anwesenden Mitglieder gedenken des verstorbenen Rudi Krüger.

3. Bericht über das bisherige Betriebsjahr
Wilfried Habenicht berichtet zu folgenden Punkten:
- Anmietung einer V 36 aus Lengerich für die laufende Fahrsaison.
- Reparaturmaßnahmen an der Strecke.
- Sanierung von Durchlässen, Freischneiden der Strecke.
- Weichenprüfungen, Durchlassprüfungen.
- Reparatur der Schrankenanlage in Langen.
- Verkauf eines Grundstücks in Debstedt.
- Kooperation mit der Moorbahn.
- Veranstaltungen (Osterfeuer, Feier zum 15-jährigen Vereinsjubiläum, Pro Regio Preis).
- HU für diverse Fahrzeuge, Reparaturen an Reisezugwagen.
- Besetzung der Geschäftsstelle, Beschäftigung von ABM- und AGH-Mitarbeitern
- Bereinigung der Versandliste für die "Mitteilungen"

4. Sachstandsbericht über das Bauvorhaben "Lok- und Abstellhalle"
In diesem Jahr stehen die Planungen der Wartungs- und Reparaturhalle im Vordergrund. Planfestellungsverfahren und Baugenehmigungsverfahren wurden eingeleitet. Das Gesamtvorhaben der zwei Hallen mit den entsprechenden Gleisanschlüssen erfordert Investitionen von 700.000,- Euro und ist so nicht durchführbar. Deshalb wird das Projekt in zwei Bauabschnitte aufgeteilt und eine Nachfinanzierung beim Land beantragt.

5. Kassenbericht
Der Kassenbericht 2004 wurde vom Kassenwart Günter Waßmann vorgestellt und erläutert (s. Anlage).

6. Bericht der Kassenprüfer / Entlastung des Vorstands
Die Kassenprüfung für das Jahr 2004 fand in der Geschäftsstelle statt. Kassenprüfer waren Herr Burghardt und Herr Dr. Bockstiegel. Es gab keine Beanstandungen.
Der Vorstand wurde einstimmig entlastet.

7. Wahlen zum Vorstand
Die Versammlung wählte einstimmig:
a) Herrn Wilfried Habenicht zum Vorsitzenden (Wiederwahl)
b) Herrn Rolf Lenk zum Schriftführer (für ein Jahr)

8. Wahl eines Kassenprüfers
Herr Elso Reck wurde einstimmig zum Kassenprüfer gewählt.

(Das vollständige Protokoll kann in der Geschäftsstelle eingesehen werden)

Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.
Kassenbericht für das Geschäftsjahr 2004

Einnahmen gesamt	**304.482,48 €**	
davon:		84.994,29 € Ertrag ABM-Zuwendungen
		41.866,78 € Erlöse Zuschüsse
		25.929,02 € Erlöse Fahrbetrieb
		12.051,90 € Mitgliedsbeiträge
		20.360,89 € Spenden
		3.148,74 € Erlöse Gaststätte
		51.203,78 € sonstige Erlöse
		(19.540 € EU-Mittel/11.353,45 € Güterwagen BIS/8.500 € Versicherungsentschädigungen/6.927 € Veranstaltungen)
		19.983,13 € Umsatzsteuer/-erstattungen
		44.943,95 € Entnahme aus Rückstellung

Ausgaben:

Personalkosten	119.943,79 €	
davon:		70.513,45 € Löhne + Gehälter
		45.236,20 € gesetzliche Sozialaufwendungen
		840,00 € Berufgenossenschaft
Versicherungen	3.352,09 €	

Investitionen	94.921,14 €	
davon:		13.500,00 € Ankauf Fahrzeuge
		81.033,21 € Hallenbau/Grundstück Coordts
sonstige Kosten	86.265,46 €	
davon:		12.509,72 € Aufwand Fahrbetrieb
		7.556,59 € Aufwand Bahnhof
		8.961,20 € Aufwand Fahrzeuge
		11.698,84 € Aufwand Strecke
		6.989,89 € Kosten Vereinsverwaltung
		1.145,50 € Zinsen Darlehen
		1.135,66 € Tilgung Darlehen
		1.546,82 € Kosten Mitteilungen
		944,92 € Aufwand Gaststätte
		22.741,95 € sonstige Kosten
		(6.269,56 € Kosten Dampflokfahrten/ 6.671,92 € Veranstaltungen/7.069,02 € div. Betriebsbedarf)
		11.034,37 € Vorsteuern
Ausgaben gesamt	**304.482,48 €**	

Bad Bederkesa / Bremerhaven, Tag der Mitgliederversammlung

Günter Waßmann
(Kassenführer)

Aufruf zur Spende

Auch wenn wir – wie berichtet – jetzt eine um etwa 20.000,– Euro günstigere Lösung für die Instandsetzung der V 36 134 gefunden haben, bleibt die dringende Bitte an alle Mitglieder, Freunde und Förderer der Museumsbahn bestehen:

Helft bei der Wiederinbetriebnahme unserer V 36! Jede Spende ist willkommen!

Spendenkonto: KSK Wesermünde-Hadeln
BLZ 292 501 50, Konto 110 007 336 Stichwort V 36

Arbeitseinsätze für alle Mitglieder
Jeweils am 2. Samstag im Monat ab 9 Uhr
Wichtig: Immer am Tag vorher Arbeitsprogramm und Einsatzort telefonisch erfragen bei

H.-W. Harden	04705 / 393
Konrad Keim	04704 / 719

Maschinen- und Fahrzeugtechnik
Informationen und Absprache bei Heinz Bullwinkel, 0471 / 84590

Service-Gruppe
Samstags vor jedem Fahrtag ab 10 Uhr im Bahnhof Bederkesa

Aktuell



Den ersten Plantag der Saison 2005 bestritten wir mit einer EVB-V 100, die hier mit dem Zug den Fischereihafen erreicht hat.
Foto: Hans-Ludwig Mahn

– Den ersten Fahrtag dieser Saison wickelten wir mit einer V 100 der EVB ab, ebenso eine Sonderfahrt für die Stadtwerke Bremerhaven in den Fischereihafen. Am 21. Mai kam dann mit einem Dampfsonderzug, geführt von 24 009 (siehe Foto in Heftmitte) die Ersatzlok für die diesjährige Saison, die V 36 412 (MaK 360021 / 1950) vom Verein "Eisenbahn-Tradition e.V." aus Lengerich i.W.



Zur vollen Zufriedenheit bewältigte die Lengericher V 36 412 die Beförderung unseres Zuges in dieser Saison. Sie wird Ende Oktober in ihre westfälische Heimat zurückkehren.
Foto: H.-W. Harden

Spende für die Museumsbahn ?

KSK Wesermünde Hadeln, BLZ 292 501 50
Konto-Nr. 110 006 666 und 110 007 336

Volksbank Bad Bederkesa, BLZ 292 612 24
Konto-Nr. 114 17 000



Anschriftenfeld der V 36 412
Foto: H.-W. Harden

- Das Untergestell eines ehemaligen Kühlwagens konnten wir aus dem Hafen übernehmen. Der Wagen wurde bei einem Unfall so stark beschädigt, dass der Aufbau (Wagenkasten) komplett entfernt werden musste. Das Untergestell wurde nicht in Mitleidenschaft gezogen. Nach Beplankung mit einem Fußboden kann das Fahrzeug als Flachwagen (Arbeitswagen) wieder verwendet werden.

- Am 19. Juli fand die alle 2 Jahre angesetzte Prüfung der Museumsbahn durch die Landes-Eisenbahn-Aufsicht (LEA) statt. Bis auf geringfügige Mängel wurden die besichtigten Bahnanlagen und die vorgelegten Akten für gut befunden. Herr Kohlmann, Chef der LEA, zeigte sich abschließend sehr zufrieden.

- Helmut Decker und Paul Eugen Schumann haben vor dem EBL ihre Prüfung zum Tfz-Beimann bestanden. Glückwunsch!

- Die Viehboxen auf der Laderampe in Bederkesa waren nach dem Ende der Viehverladung von einem Privatmann übernommen und zu einem Pony-Stall umgebaut worden. Das ist lange her. Wir haben diese überdachten Boxen als Lagerräume vor allem für Gleisbaustoffe genutzt, uns aber immer über die hässlichen Bretterbuden geärgert, die nun wirklich nicht ins Bild passten. Nachdem wir alle eingelagerten Materialien gesichtet und sortiert haben, wurden diese in zwei leere G-Wagen gepackt. Anschließend sind die alten Holzaufbauten der Viehboxen entfernt und entsorgt worden. Stehen geblieben sind die halbhohen Betón-Umfassungen. Wenn wir viel Geld haben, wollen wir das ursprüngliche Aussehen der Boxen wieder herstellen.

- Der Verein hat sich von seinem Feldbahnmaterial getrennt. Ursprünglich war vorgesehen, die für das Elbe-Weser-Dreieck typischen Fahrzeuge bei uns auszustellen oder betriebsfähig herzurichten. Der Vorstand hat nun entschieden, die Feldbahnsammlung aufzugeben. Dafür gab es folgende Gründe:
1. Die neu eröffnete Moorbahn in Ahlenfalkenberg kann einen Teil des Materials gut gebrauchen und authentischer darstellen, als das bei uns möglich wäre.
2. Wir haben noch einen großen Arbeitsvorrat an Regelspurfahrzeugen, die zu restaurieren sind. Für die Schmalspurfahrzeuge würde auf absehbare Zeit keine Möglichkeit zur Aufarbeitung bestehen. Gleiches gilt für die Herstellung einer, wenn auch kleinen, Gleisstrecke.
Die beiden vorhandenen Lokomotiven hat Jürgen Gerdts übernommen, um sie auf seiner Anlage einzusetzen. Das übrige rollende Material (Loren) kam nach Ahlenfalkenberg. Einen Teil der Schienen haben wir behalten; sie tun als Pfosten für Andreaskreuze o.ä. gute Dienste.

- Die Museumsbahn hat mit der Moorbahn Ahlenfalkenberg einen Kooperationsvertrag geschlossen, der an den Fahrtagen der Museumsbahn eine kombinierte Fahrt mit der Moorbahn anbietet. Für 18,- kann der Fahrgast morgens ab Bremerhaven unter Mitnahme seines Fahrrads nach Bederkesa fahren; ab dort gibt es eine geführte Radtour nach Ahlenfalkenberg, dort eine Fahrt mit der Moorbahn (etwa 1 Stunde) und dann wieder zurück (Fahrradtour, Fahrt mit der Museumsbahn) nach Bremerhaven. Die Nachfrage ist groß, einige organisatorische Holperstellen werden wir im nächsten Jahr ausgemerzt haben.



Am 21. Mai brachte ein Dampf-Sonderzug aus Lengerich die für diese Saison angemietete V 36 412 mit und legte am Nachmittag eine Sonderfahrt nach Bederkesa ein. Das legendäre Steppenpferd 24 009 war eine einmalige Attraktion; Lokomotiven der Baureihe 24 sind nie im Elbe-Weser-Dreieck beheimatet gewesen, ihre Schwestern-Baureihen 64 und 86 aber schon.
Das Foto von Gümter Burghard zeigt die Lok im Bereich Knüppelholz auf der Rückfahrt nach Bremerhaven.



– Da hat einer aber richtig hingelangt und außerdem einen gnädigen Schutzengel gehabt, als er sich in der Nacht vom 29. auf den 30. Juli mit unserem blinklichtgesicherten Bahnübergang in Drangstedt anlegte. Die "Cuxhavener Nachrichten" schrieben am 1.8.:

Zu schnell und Alkoholeinfluss

Drangstedt (cn/kk). Am Sonnabend gegen 2 Uhr kam infolge Alkoholgenusses und erheblicher überhöhter Geschwindigkeit ein 24-jähriger Autofahrer aus dem Landkreis Cuxhaven mit seinem Pkw auf dem Bahnübergang in Drangstedt in einer Linkskurve nach rechts von der Fahrbahn ab und prallte gegen die dortigen Signalanlagen der Museumsbahn Bederkesa. Danach überschlug sich das Fahrzeug und blieb mit Totalschaden (rund 25 000 Euro) auf den Bahngleisen liegen. Der Fahrzeugführer blieb unverletzt. Sein Führerschein wurde von der Polizei einbehalten. Mitarbeiter der Museumsbahn begutachteten noch in der Nacht den Schaden an ihren Anlagen, der ebenfalls auf etwa 25 000 Euro geschätzt wurde.



Die kompletten Übergangssicherungen nördlich des Gleises in Drangstedt wurden bei dem Unfall am 31. Juli zerstört: Beide Straßensignale, der Blinklichtüberwacher und die Einschalt- / Ausschaltelemente sowie der Schienenkontakt wurden niedergewalzt, ehe der Pkw mit den Rädern nach oben im Gleis liegenblieb. Das Foto zeigt die wiederhergestellte Anlage.
Foto: H.-W. Harden

Der Bahnübergang musste schnellstens wieder hergerichtet werden. Anfragen bei der EVB und der DB waren insofern erfolglos, als bei beiden wegen der Urlaubszeit erst in der Septembermitte eine Chance bestanden hätte, die Arbeiten auszuführen. Dagegen konnte die Signalbaufirma Pintsch-Bamag kurzfristig tätig werden.
Inzwischen ist die Anlage repariert, technisch abgenommen und wieder in Betrieb.

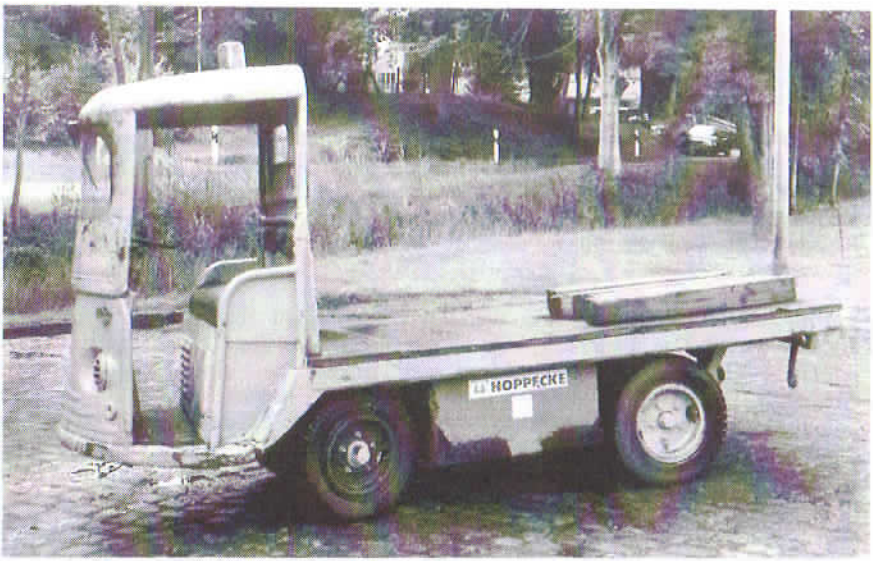
- Sachstand zum Thema des schadhaften Motors unserer V 36 134:
Die Lok steht seit einiger Zeit in Bederkesa. Dort wurde der Motor von Mitgliedern unserer Gruppe Maschinen- und Fahrzeugtechnik, einigen ABM-Mitarbeitern, der Firma MAS /Bremerhaven und der Firma Toscani (Autokran) ausgebaut und per Tieflader zu einer Fachfirma in Rhauderfehn / Ostfriesland gebracht. Eine Befundung dort ergab, dass nur die Teile des schadhaften Zylinders betroffen sind, alles andere aber nichts "abbekommen" hat.
Inzwischen hat die Firma MAS, Herr Henning, einen baugleichen MWM-Motor in Dänemark gefunden. Diesen haben wir angekauft und nach Bremerhaven bringen lassen. Die Firma MAS ist jetzt dabei, die Maschine grundzuüberholen und in die V 36 134 einzubauen. Das heißt, dass die Lok noch in diesem Jahr fertig wird und in der kommenden Saison den Betrieb wieder übernimmt.
Dieses Verfahren hat den Vorteil, dass die Kosten um etwa 20.000,- Euro niedriger sind als die Reparatur der alten Maschine. Diese bleibt erstmal in Rhauderfehn eingelagert und soll nach einer späteren Reparatur in unsere zweite V 36 (Nr. 276 der ehem. Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn) eingebaut werden. Dann haben beide Lokomotiven bauartgleiche Motoren. Der jetzt noch in der 276 eingebaute Deutz-Motor soll anschließend verkauft werden.

- Im letzten Heft der "Mitteilungen" hatten wir um einen neuen Gummibaum für unsere Bahnhofsgaststätte gebeten. Nach einigen Angeboten, die sich aus verschiedenen Gründen nicht realisieren ließen, hat Helmut Sommer einen neuen spendiert. Der ist natürlich noch etwas jugendlich, scheint sich in seiner Kneipenecke aber wohl zu fühlen, denn er ist bereits damit beschäftigt, neue Blätter zu treiben.

- Von einem Privatmann aus Wehden erhielten wir eine "Still"-Elektrokarre, Baujahr 1958. Das Fahrzeug, das immer noch "wie der Teufel" läuft (umfangreicher, sehr guter Batteriesatz), war zuletzt bei einem Hafenbetrieb in Gebrauch, bedarf aber äußerlich einer gründlichen Restaurierung.
Solche Elektrokarren sind füher - mit oder ohne Führerhausdach - auf den größeren Bahnhöfen zum Transport von Gepäck und Stückgut eingesetzt gewesen, zumeist mit mehreren Anhängern. Davon haben wir bereits drei - von unterschiedlicher Bauart - und jetzt das passende Zugfahrzeug!
Der kritische Leser mag einwenden, dass auf Bahnhöfen wie in Bederkesa solche Gepäckzüge nie im Einsatz gewesen sind. Das stimmt. Trotzdem ist dieses Fahrzeugensemble typisch für die 50er Jahre und ganz sicher ein musealer Hingucker.

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!





- Trassenbestellung für 2006. Wir werden im kommenden Jahr wieder am jeweils 1. und 3. Sonntag im Monat zwischen Mai und Anfang Oktober fahren. Zusätzlicher Fahrtag ist der 5. Sonntag im Juli (30.7.), so dass wir 2006 auf 12 Regelfahrtage kommen. Gegenüber 2005 ändern sich die Fahrzeiten geringfügig:

Fahrplan - Abfahrt und Ankunft

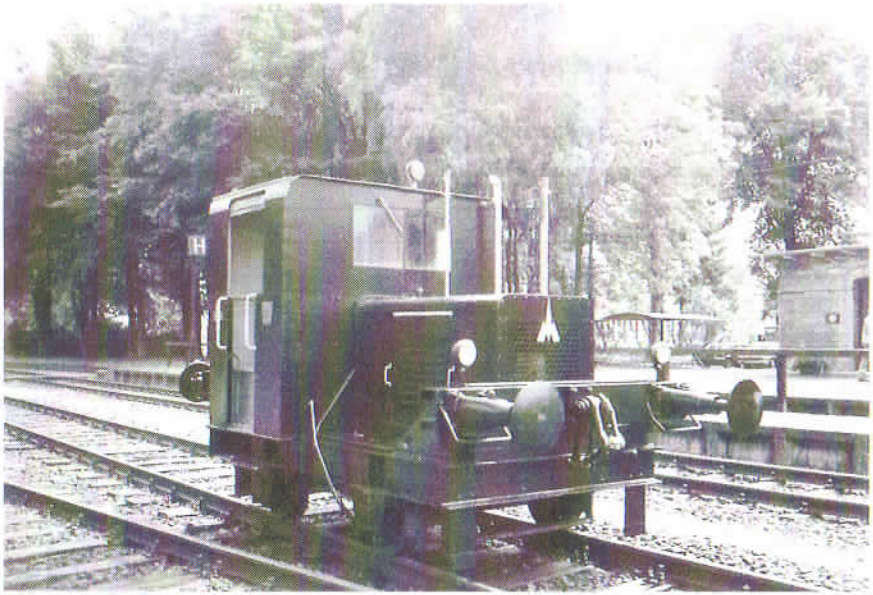
gültig: . 2006

07.05.; 21.05.; 04.06.; 18.06.; 02.07.; 16.07.; 30.07.; 06.08.; 20.08.; 03.09.; 17.09.und 01.10.

Bahnhof	Zugnummer									
			DPE	87672	DPE	87674	DPE	87676	DLr	87678
	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab
Brhv Fischereihafen						11:40		15:40		
Bremerhaven-Wulsdorf					11:46	11:48	15:46	15:48		
Bremerhaven Hbf				8:58	11:54	11:58	15:54	15:58		18:30
Bremerhaven-Lehe			9:03	9:05	12:03	12:05	16:03	16:05		18:38
Brh-Lehe Abstbf									18:41	
Brhv-Speckenbüttel				9:10		12:10		16:10		
Langen			9:16	9:18	12:16	12:18	16:16	16:18		
Debstedt			9:26	9:27	12:26	12:27	16:26	16:27		
Knüppelholz										
Drangstedt			9:37	9:38	12:37	12:38	16:37	16:38		
Bad Bederkesa			9:50		12:50		16:50			

	Zugnummer									
	DLr	87671	DPE	87673	DPE	87675	DPE	87677		
	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab
Bad Bederkesa				10:15		14:15		17:15		
Drangstedt			10:27	10:28	14:27	14:28	17:27	17:28		
Knüppelholz										
Debstedt			10:38	10:39	14:38	14:39	17:38	17:39		
Langen			10:49	10:51	14:49	14:51	17:49	17:51		
Brhv-Speckenbüttel				10:57		14:57		17:57		
Brhv-Lehe Abstbf		8:31								
Bremerhaven-Lehe		8:34	11:02	11:03	15:02	15:03	18:02	18:03		
Bremerhaven Hbf	8:42		11:09	11:11	15:09	15:11	18:09			
Bremerhaven-Wulsdorf			11:16	11:26	15:16	15:26				
Brhv Fischereihafen			11:34		15:34					

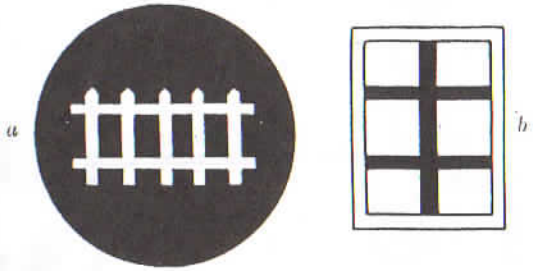
1. Die Abfahrtzeiten in Bremerhaven Hbf werden um 2 Minuten vorverlegt.
2. Der Aufenthalt im Fischereihafen beträgt jetzt 6 statt bisher 5 Minuten.
3. Die Abfahrtzeiten in Bederkesa liegen jetzt auf Minute 15 (statt bisher 14).
4. Die Fahrzeiten auf unserer Strecke wurden gekürzt (kürzere Halte), so dass die Züge jeweils auf Minute 50 in Bederkesa eintreffen (statt bisher auf 54). Dadurch ergibt sich in Bederkesa eine Wendezeit von 25 Minuten (bisher 20).



Zwei, die sich sehen lassen können! Die kleine Windhoff-Lok, jetzt schwarz lackiert, und der Skl im ursprünglichen rot-schwarzen Farbkleid. Der auf dem Foto noch fehlende Holzfußboden wurde inzwischen eingebaut. Beide Fahrzeuge sind nicht betriebsfähig, sondern Ausstellungsstücke.
Fotos: H.-W. Harden



Nachtrag zu "Wegeübergangssicherung - ein historischer Rückblick" in "Mitteilungen" Nr. 85, S.16 ff:
Unser Leser Uwe Grüßer weist auf einen Beitrag in "Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart", 3. Aufl., Berlin 1927, hin, der sich mit der Sicherung von Wegeübergängen beschäftigt. Dort heißt es auf S.90:
"Schon lange vor dem Kriege hatten die Automobilclubs an den gefährlichen Stellen der Straßen die in dem Internationalen Übereinkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 11. Oktober 1909 vereinbarten Warnungstafeln aufgestellt, die bei Wegübergängen das sogenannte "Bahnübergangs- oder Gatterzeichen (s. Abb.) trugen. Auch hatten die meisten früheren Staatseisenbahnen zur Sicherung des Kraftfahrzeugverkehrs eine Kennzeichnung der wichtigsten mit Schranken versehenen Übergänge durchgeführt, indem sie Warnungslaternen mit dem Gatterzeichen oder dem sogenannten Doppel- oder Lothringer Kreuz (s. Abb.) aufgestellt hatten. Diese Warnunglaternen standen so nahe an den Übergängen, daß sie noch von dem Schrankenwärter beaufsichtigt und gewartet werden konnten. ... Die Aufstellung von Warnungstafeln für den Kraftfahrzeugverkehr ist neuerdings durch ein Reichsgesetz vom 21. Juli 1923 und die zugehörigen Ausführungsbestimmungen... neu geregelt worden. ... Als Warnungszeichen für Eisenbahnübergänge ist das Gatterzeichen in weißer Farbe auf dunkelblauer kreisrunder Scheibe von 60 cm Durchmesser vorgeschrieben. ..."
Damit dürfte geklärt sein, daß die Warnungslaternen ebenso wie die runden Warnungstafeln ab Oktober 1909 verwendet wurden.



Warnzeichen für den Kraftwagenverkehr
a) Gatterzeichen b) Lothringer Kreuz

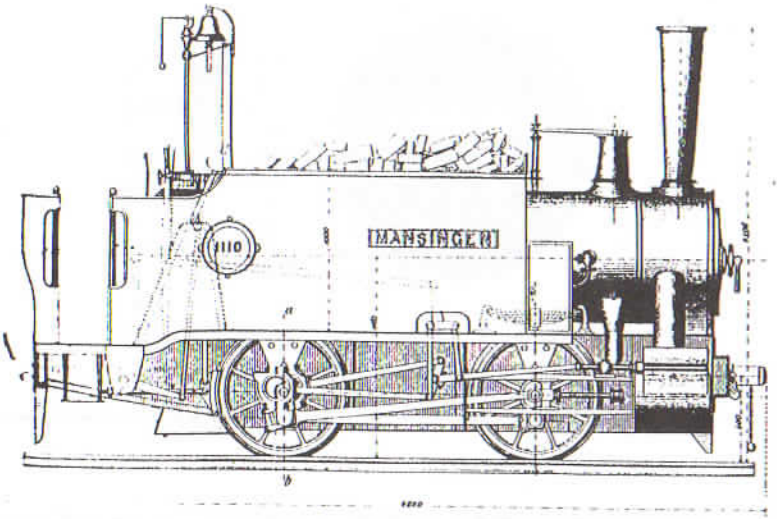
Weihnachtsgeld schon verplant ?
Schon mal an die
Museumsbahn gedacht ?

Hans-Wolfgang Harden

Kohle - oder doch Torf ?

Leistungsversuche mit Torf, Kohle und Koks bei einer Lokomotive der Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn 1920

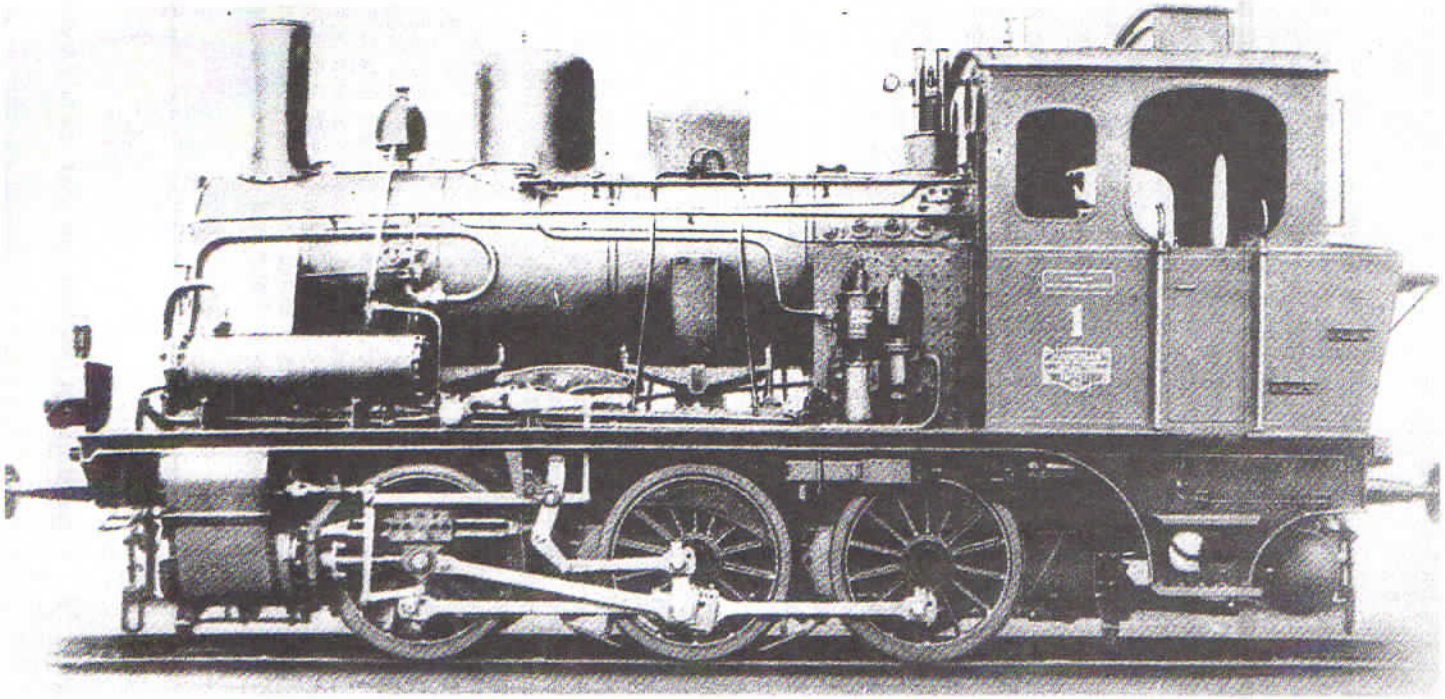
Unter der Überschrift "Der Torf als Lokomotiv-Feuerungsmaterial" veröffentlichte W. Hempel in den "Hanomag-Nachrichten" im September 1920 einen Beitrag, der sich mit Alternativ-Brennstoffen für die Lokomotivfeuerung beschäftigt. Der Verfasser beschreibt die Verwendung von Holz und Holz-Torfgemischen in nordischen Ländern sowie den Einsatz der Ölfeuerung in Rußland und Rumänien, lehnt diese aber für Deutschland wegen fehlender eigener Ölvorkommen und technischer Probleme ab.
Deutschland hatte nach dem 1. Weltkrieg wegen des Verlustes von Lothringen, der Unterstellung des Saarlandes unter französische Hoheit und gewaltiger Reparationsleistungen an Ruhrkohle nach dem Versailler Vertrag unter starkem Kohlemangel zu leiden. Torf, der vor allem im Nordwesten Deutschlands, so auch im Elbe-Weser-Dreieck, in großen Mengen zur Verfügung stand, bot sich daher als eventuelle Lösung bei der Lokfeuerung an. Der Gedanke war indes nicht neu. Schon um 1860 wurde auf der Königlich Hannoverschen Westbahn mit Torf gefeuert; die Oldenburgische Staatsbahn beschaffte Lokomotiven mit speziellen Torftendern, ebenso Bayern und Württemberg.



Lokomotive "Mansingen" der Ocholt - Westersteder Eisenbahn, Spurweite 750 Millimeter. Erbauer: Hannoversche Maschinenbau-Gesellschaft Nr. 1318 / 1875.
Gefeuert wurde mit Torf. Die großen seitlichen Vorratsbehälter ragten über den Kessel hinaus und fassten etwa o,3 t Torf.
Quelle: Gert Wolf, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Bd.9, Niedersachsen 1, Freiburg 2005

Nachfolgend sei aus dem Bericht von Hempel zitiert:
" Es ist klar, daß sich bei einer Lokomotive, die für Kohlenfeuerung gebaut wurde, bei Anwendung von Torf nicht die volle Leistung erzielen läßt, da der Heizwert des Torfes, namentlich inbezug auf sein Volumen, ganz erheblich geringer ist als derjenige der Steinkohle. In viel höherem Maße als bei der Kohle kommt gerade bei dem Torf die Güte und der Feuchtigkeitsgehalt desselben in Betracht. Während sich mit gutem Preßtorf immerhin annehmbare Erfolge bei einer Lokomotivheizung erzielen lassen, eignet sich der normale Stichtorf nur sehr wenig für diesen Zweck. ... Übereinkunftsgemäß bezeichnet man Torf mit einem Heizwert von unter 2000 WE (Wärmeeinheiten) als nicht marktfähig, mit einem Heizwert von 2000 bis 2800 WE als geringwertigen, von 2800 - 3500 WE als mittelwertigen und über 3500 WE als guten Brenntorf. ... Der untere Heizwert einer guten Steinkohle kann im Mittel zu 7600 bis 7700 WE angenommen werden. Es ist für die gesamte Lokomotivindustrie von größtem Wert, zu wissen, mit welchem Nutzeffekt sich die Torffeuerung bei Lokomotiven, die für Steinkohlenfeuerung gebaut wurden, verwenden läßt.
Um hierfür praktische Unterlagen zu erhalten, wurden von der Hanomag mit gütiger Erlaubnis des Kleinbahnamtes der Provinz Hannover auf der Kleinbahn Wilstedt-Zeven-Tostedt im Februar d.J. mit dankenswerter Unterstützung des Herrn Betriebsleiters Geffert in Zeven Leistungsversuche mit Torf, Kohle und Koks unternommen. Für die Versuchsfahrten wurde die von der Hanomag gelieferte C-Tenderlokomotive von 36t Dienstgewicht und etwa 200 PS Leistung benutzt. ... Es wurden im ganzen vier Versuchsfahrten ausgeführt. Bei der ersten Fahrt wurde ausschließlich mit Torf geheizt, bei der zweiten mit Torf und Koks, bei der dritten nochmals mit Torf allein und bei der vierten mit Koks und Steinkohle. Das Wetter war an allen vier Tagen äußerst windig und regnerisch. Da der Brennstoffbehälter der Lokomotive nicht genügend Torf fassen konnte, so wurde der für die Feuerung erforderlich Torf auf einem offenen Güterwagen, der sich gleich hinter der Lokomotive befand, mitgeführt. Dieser Torf war dem Regen ausgesetzt und daher verhältnismäßig feucht. Der mittlere Heizwert des Torfes auf der ersten Versuchsfahrt betrug 2792 WE, bei dem zweiten Versuch war der mittlere Heizwert für Torf zu 3560 WE und für Koks zu 6964 WE ermittelt. Bei der dritten Versuchsfahrt betrug der Heizwert des Torfes 2605 WE und bei der vierten Versuchsfahrt der Heizwert der Kohlen 7104 WE (also verhältnismäßig gering) und der Heizwert des Kokses 6964 WE. Es wurde nach Möglichkeit bei jeder Versuchsfahrt ein Zug gleicher Belastung befördert (219 bis 264 Tonnen). Es wurde ferner darauf geachtet, daß das Feuer bei Beginn und bei Beendigung der Fahrten sich im gleichen Zustand befand."
Alle Fahrten fanden auf dem 37 km langen Streckenabschnitt von Zeven über Sittensen nach Tostedt vom 10. bis 13. Februar 1920 statt. Zuglasten und Wetterbedingungen waren bei allen Fahrten, wie oben geschildert, annähernd gleich. Die Tabelle gibt die wichtigsten Daten und Ergebnisse wieder:

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!



Links:
Lok 1 der Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn, Baujahr 1915, mit der die Versuchsfahrten durchgeführt wurden. Die Maschine kam 1955 zur Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn und wurde dort im August 1961 verschrottet.
Werkfoto Hanomag

Fahrt am	Zuggewicht in Tonnen	Gesamtleistung PS-Stunde	Heizwert für 1 kg	Gesamtbrennstoff-verbrauch in kg	Brennstoff für 1 PS-Std.
10. Febr.	260	190	2792	Torf: 1100 kg	5,8 kg
11. „	219	160	4694	Torf: 616 „ / Koks: 308 „ 2:1	5,8 „
12. „	247	176	2605	Torf: 1100 „	6,25 „
13. „	264	190	7000	Koks: 330 „ / Kohle: 110 „ 2:1	2,3 „

Hempel schreibt:
"Bei den genannten Versuchen gelang es, einen immerhin für die Leistung der Maschine schweren Zug auch bei reiner Torffeuerung einwandfrei zu befördern. Hierzu war jedoch die größte Aufmerksamkeit des Lokomotivführers und Heizers erforderlich.
Es kann behauptet werden, daß bei diesen Probefahrten mit Torf der Heizer bis zur größten Leistungsfähigkeit beansprucht wurde. Bei großen Schlepplasten wird man ohne Anwendung von mechanischer Feuerung kaum mit einem Heizer auskommem.
Wie bereits erwähnt, wurden die größeren Mengen des Torfes auf einem besonderen, offenen Güterwagen mitgeführt. Zur Herüberschaffung des Torfes von dem Güterwagen in den Brennstoffkasten der Lokomotive war naturgemäß ein besonderer Mann erforderlich, so daß, genau genommen, bei der Bedienung der Lokomotive drei Mann tätig waren. Bei diesen Versuchen wurde Preßtorf benutzt. Das Ergebnis würde sich natürlich bei Benutzung gewöhnlichen Stichtorfes ungünstiger gestalten, und es ist anzunehmen, daß die Lokomotive bei Verwendung dieses Brennstoffes die erzielte Leistung nicht erreichen würde.
Die Frage, ob eine für Kohlenfeuerung gebaute Lokomotive mit Torf gefeuert werden kann, ist demnach, abgesehen von der zu erzielenden Leistung, in hohem Maße abhängig von der Güte des zur Verwendung gelangenden Torfes. Torfgruß kann ohne Anwendung besonderer Mittel nicht erfolgreich in einer für Kohlenfeuerung eingerichteten Lokomotive verwendet werden. Bei den Fahrten mit Torffeuerung auf der Königl. Hannoverschen Westbahn wurde gewöhnlicher Stichtorf verwendet, der nach württembergischem Muster nur auf dem zu diesem Zweck mit einem Blech überbauten Tender mitgeführt wurde, im Gegensatz zu Bayern, das den Lokomotiven besondere Vorratswagen anhängte, aus denen dann der Torf mittels kleiner Wagen durch besondere Arbeiter auf die Maschine befördert wurde. Dieses Verfahren ist naturgemäß wenig nachahmenswert, und es wird die Aufgabe des Lokomotivbaues sein, hier Mittel und Wege zu finden, die eine wirtschaftliche Verfeuerung auch minderwertigen Stichtorfes bei Lokomotiven ermöglicht, um den in Deutschland vorhandenen Torfreichtum nutzbringend zu verwenden."

Wie wir wissen, hat es seitens der Lokomotivindustrie keine technischen Lösungen für eine "wirtschaftliche Verfeuerung" gegeben. Die kleine Episode aus dem Elbe-Weser-Dreieck hat doch wohl nur bekannte Tatsachen und Ergebnisse zu Tage gefördert.

Zuverlässiger.
Leistungsstärker.
Näher.

|>| Energie, Trinkwasser, Entsorgung, technische Dienstleistungen
www.swb-gruppe.de

swb