Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

24. Jahrgang 4. Quartal 2013

124

VDMT-Herbsttagung in Neuenmarkt-Wirsberg

Bericht im Heft ab Seite 7



Anschriften an der Werkstatt des DDM


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
Gemüsehof Olendiek
www.eww-wfb.de
Elbe-Weser Werkstätten
Gemeinnützige GmbH
EWW


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

Liebe Freunde und Förderer der Museumsbahn!

Als erstes möchte ich mich bei ihnen für die letzte Ausgabe unseres Mitgliedsheftes entschuldigen. Dort hatte der Fehlerteufel zugeschlagen. Wie sie sicherlich bemerkt haben, sind auf dem Titelbild natürlich keine Schotterarbeiten im Bahnhof Langen zu sehen. Der einachsige Löschschaumanhänger ist nicht wie auf Seite 21 beschrieben in den Schrott gegangen, sondern am 7. November 2011 an unser Vereinsmitglied Paul Hermann Garms, der in Beverstedt ein privates Museum hat.

Hier nun das für die Mitteilungen 123 vorgesehene Titelbild:



Schotterarbeiten Bahnhof Langen (Gleis 2) mit KLV 53

Foto: Günter Meyer

Die Nikolausfahrt war dieses Jahr fast ausgebucht. Alle haben sich riesig auf den Nikolaus gefreut. Er wurde dieses Mal durch unseren Bürgerarbeiter Georg Heil verkörpert.
Weihnachten ist nun vorbei und das neue Jahr hat bereits begonnen. Aber die Arbeiten gehen uns nicht aus.
Einer unserer Bürgerarbeiter ist von Beruf Pflasterer. Mit seiner Hilfe verlegen wir die Steine zwischen den Gleisen unter unserer Abstellhalle, welche wir vor Jahren von der Gemeinde Bad

Bederkesa geschenkt bekommen haben. Im Bahnhofsbereich müssen die Übergänge und das Geländer erneuert werden. Hierfür suchen wir noch nach Spendern von Balken und Bohlen und tatkräftiger Unterstützung beim Erneuern.
Bis zum nächsten mal. Ich wünsche allen Mitgliedern und Förderern viel Glück und Erfolg für das Jahr 2014.

Ihr ***Rolf Thien***, Vorsitzender

Orkantief „Christian" und „Xaver"

Das Orkantief „Christian" fegte am 28. 10. 2013 über Norddeutschland hinweg. Starke Behinderungen auf Straße und Schienen waren die Folgen. Der Zugverkehr auf Strecken der Deutschen Bahn AG kam teilweise für mehrere Tage zum Erliegen. Bei uns lief es etwas günstiger ab. Da die Saison zu Ende war, und der Zugverkehr ruhte, konnten wir etwas entspannter an die Sachlage heran gehen. Bei der, schon vorher geplanten, Streckenfahrt mit unserem Eisenbahn-Betriebsleiter am 30. 10. wurden kurzer Hand Mitarbeiter zusätzlich mitgenommen, um die Gleise wieder frei zu räumen.
8 Bäume mussten von der Strecke entfernt werden. Ein Baum war in einem Garten eines Anliegers gefallen. Hier war ein Schaden in Form einer Beschädigung des Gartenzaunes zu verzeichnen.
Am 5. 12. 2013 fegte dann das zweite Orkantief „Xaver" über die Nordsee heran.



Vorgewarnt, wurden unsere „Waldarbeiter" auf die herannahende Gefahr vorbereitet – am 7. 12. 2013 wartete ja der Nikolaus auf unseren Zug – um die Strecke zu überprüfen.
Da am Freitag immer noch Sturmböen über das Land fegten, wurde aus Sicherheitsgründen erst gegen 12:00 Uhr mit den Mitarbeitern auf die Strecke gefahren.
Wieder mussten 4 Bäume von der Strecke entfernt werden.
Durch diese Hilfe unserer „Sachverständigen für Rückschnittsarbeiten" konnte dann der Nikolaus getrost die pünktliche Ankunft des Nikolauszuges am Samstag auf dem Haltepunkt Knüppelholz abwarten.

Horst Kühne

Nikolausfahrt am 7. Dezember 2013

Am Samstagmorgen gegen 09 Uhr trafen die Aktiven der Service-Gruppe am Bahnhof in Beers ein.
Ingrid und Wolfgang Kretzschmar, Agnes Thien, Ursel und Bernd Glander, Waltraut Meyer und Eva Kaiser brachten die vorbereite-



ten Nikolaustüten und selbst gebackenen Kuchen und das vorbereitete Mittagessen für die Aktiven in den Bahnhof.
Als Zugleiter (der Mann mit der roten Mütze) war Rolf Thien eingeteilt. Er verschwand sofort im Zugleiterbüro um die notwendigen Vorbereitungen für den Fahrbetriebes vorzubereiten. Er übergibt auch die Weichenschlüssel an den Rangierer, der nun die Weichen für den Fahrbetrieb stellen kann. Dieser Posten fiel heute an Günter Kaiser.
In der Zwischenzeit bereitete unser Lokführer Paul-Eugen Schumann im Lokschuppen unbemerkt von allen unsere rote Lok V 65 zur pünktlichen Abfahrt vor.
In der Zwischenzeit klarierten Ursel und Bernd Glander das Service- Abteil im Zug auf. Sie bieten den Fahrgästen während der Fahrt warme und kalte Getränke sowie kleine Snäcks an.
Als Schaffner war Heinz Friebus und Gisbert Breitschuh, der die Zugaufsicht (der Mann mit der roten Schärpe) hatte eingesetzt.
Zwei wichtige Akteure sind noch übrig. Das sind Stefan Schmedes, einer unserer Arbeiter, der heute wieder als Bulli-Fahrer eingeteilt ist und unser Geschäftsstellenmitarbeiter Georg Heil, der heute den Nikolaus gibt.
Inzwischen ist die Lok vor den Zug gespannt, der Service- Wagen bereit und in der Bahnhofsgaststätte riecht es wie jedes Jahr um diese Zeit nach Glühwein und frischen Waffeln.
Auch Kaffee und Kuchen, Würstchen und Kartoffelsalat sind bereit.
Kurz vor Zehn Uhr ertönte von Rolf Thien der Pfiff zu Abfahrt des Zuges.
Der Zug rollte mit über 90 Passagieren Richtung Bremerhaven los.
Ein Teil der Service- Leute bereiteten in der Küche das Mittagessen vor, der Rest kümmerte sich um die Gaststätte.
Stefan machte sich mit Georg auf den Weg nach „Himmelstür" wo er als Nikolaus zusteigen und die Kinder mit einem kleinen Präsent überraschen wird.
Als der Zug nach Beers zurückkam, quoll eine glückliche, fröhliche Kinderschar mit Ihren Eltern aus dem Zug und umringten den Nikolaus, der sich mittlerweile als netter Nikolaus beliebt gemacht hatte, mit vielen Fragen, die er gern beantwortete.

Bis zur Abfahrt des zweiten Zuges war im Bahnhof wieder reger Betrieb. Die Abfahrt des Zuges erfolgte pünktlich und der Zugleiter war zufrieden. Im Bahnhof kehrte wieder Ruhe ein.
Mit Rückkehr des zweiten Zuges verließen ca. 75 Omis und Opis, Eltern und Kinder gut gelaunt den Bahnhof um den Heimweg anzutreten.
Alle eingeteilten MuBa-Leute fassten mit an, um die Reste aus dem Service-Wagen in den Bahnhof zu bringen, wo die Frauen alles wieder an den gewohnten Platz räumten. Nachdem auch die Küche aufgeräumt und alles erledigt war fuhren wir alle mit einem guten Gefühl nach Hause.
Auch die letzte Fahrt in dieser Saison hat allen Spaß gemacht und war für den Verein erfolgreich.
Auch der Nikolaus hat seine Prüfung bestanden und kommt nächstes Jahr bestimmt wieder. ***Günter Kaiser***

Besuch der VDMT-Herbsttagung in Neuenmarkt-Wirsberg

Die diesjährige Herbsttagung des Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen (VDMT) fand am 09./10.11.2013 in Neuenmarkt-Wirsberg in ~~Bayern~~ Franken statt. Für die Übernachtungen war das Achat-Hotel im nahegelegenen Kulmbach vorgesehen. Die Tagung wurde vom „Verein der Freunde des Deutschen Dampflokomotiv-Museums e.V." ausgerichtet.
Auf Grund der langen Anreise machten sich unser Vereinsvorsitzender Rolf Thien und der Autor dieser Berichts bereits am Freitagvormittag auf den Weg. Weiterer wichtiger Grund: Der Besuch des Vorabendtreffs im Kommun-Bräu, einer Gaststättenbrauerei in Kulmbach. Bei diesen Treffen können immer interessante Gespräche mit den Kollegen anderer Museumseisenbahnen geführt werden können.
Die Anreise gen Süden gestaltete sich recht problemlos. Von der sehr netten Service-Dame in der 1. Klasse des ICE 537 Bremen – München ließen wir uns erst mal einen Kaffee servieren. Ab Hannover Hbf galt dann die Fahrt über die Schnellfahrstrecke Richtung Würzburg unserem Interesse. Weder Rolf noch ich haben die Strecke bisher bei Tageslicht befahren. Da galt es als Eisenbahnfreund doch fleißig aus dem Fenster

zu schauen. Die 327 km lange Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg wurde 1991 vollständig in Betrieb genommen. Damit brauchten die schnellen Reisezüge nicht mehr die kurvenreichen Altstrecken durch das Leinetal und durch das Hessische Bergland befahren. Durch die „Neubaustrecke" konnte die Fahrtzeit auf der Nord-Süd-Achse Hamburg – München um rund 1 ½ Stunden verkürzt werden. Die Strecke führt von Hannover über die Stationen Göttingen, Kassel-Wilhelmshöhe und Fulda nach Würzburg. Der Streckenverlauf ist in weiten Teilen eine rasche Abfolge von Brücken, Einschnitten und Tunneln. Für den Eisenbahn-Interessierten gibt es trotzdem entlang des Schienenweges einiges zu entdecken:

Parallelverlauf der Schnellfahrstrecke mit der Altstrecke im Bereich Northeim – Göttingen mit Überleitstelle zwischen den Strecken

Im Ortsbereich von Kassel verläuft die Strecke entlang des Kasseler Rangierbahnhofs

Überquerung des Werra-Tales parallel zur Autobahn A 7

Parallelverlauf der Schnellfahrstrecke mit der Altstrecke im Sinntal mit Überleitstelle (Betriebsbahnhof Burgsinn)

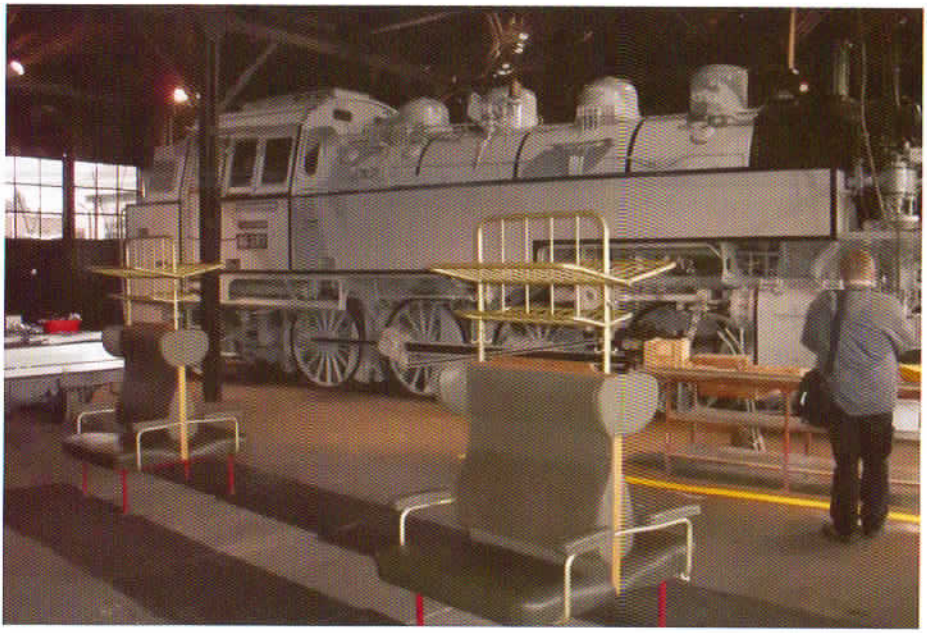


Modell des Bw Neuenmarkt-Wirsberg, in dem heute das DDM zu Hause ist

Kreuzungsfreier Abzweig der Strecke Richtung Aschaffenburg – Frankfurt (Nantenbacher Kurve)
Überquerung des Mains kurz vor Würzburg auf einem imposanten Brückenbauwerk
Mehrere weitere Betriebsbahnhöfe, die als Überholbahnhof und Abstellmöglichkeit für Notfälle und Baufahrzeuge ausgebaut sind
Pünktlich wurde Würzburg Hbf erreicht – wahrlich kein schöner Bahnhof. Beim Ausstieg trafen wir auf einen Kollegen von den Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunden. Da wir hier eine gute Stunde Aufenthalt hatten, begaben wir uns gemeinsam in die Innenstadt, um einen kleinen Imbiss einzunehmen.
Pünktlich zurück zur Weiterfahrt trafen wir am Bahnhof auf weitere Museumsbahnkollegen anderer Vereine. Die Fahrt wurde als Regionalexpress mit einer Doppeleinheit Dieseltriebwagen der Baureihe 612 fortgesetzt. Ein Zugteil hat Hof als Ziel, während der zweite Zugteil



Derzeit im DDM abgestellt: V 36 (ex Grazer Schleppbahn DL 1 / BMAG 11645/Baujahr 1942). Neuer Besitzer ist die Dampfbahn Fränkische Schweiz Foto: Rolf Thien



86 283 im Fotografieranstrich Foto: Rolf Thien

nach Bayreuth verkehrt. Die Trennung erfolgt in Neuenmarkt-Wirsberg. Die Züge fahren auf der teilweise sehr kurvenreichen Strecke entlang des Mains mit eingeschalteter Neigetechnik. Nachdem Fahrtrichtungswechsel in Bamberg konnten wir in der Dämmerung im Bahnhof Lichtenfels diverse historische Fahrzeuge entdecken, die scheinbar auf die Aufarbeitung warten. Das müssen wir bei Tageslicht auf der Rückfahrt doch mal genauer in Augenschein nehmen.

Nach rund sieben Stunden (incl. Pause in Würzburg) wurde unser Zielort Kulmbach erreicht. Ein kurzer Fußmarsch zum Hotel, Einchecken, kurz auf dem Zimmer frisch machen – und bald ging es wieder los zum Vorabendtreff im Kommun-Bräu.

Die Brauereigaststätte befindet sich in einer ehemaligen Getreidemühle. Der für uns reservierte Saal in der oberen Etage füllte sich rasch, da die meisten Tagungsteilnehmer bereits am Freitag angereist waren. In froher Runde mit vielen interessanten Gesprächen wurden leckeres Essen und leckeres Bier genossen. Der Abend endete in kleinerer Runde in der Hotelbar.

Am Samstag standen um 09.30 Uhr bereits zwei Busse bereit, um die Tagungsgäste nach Neuenmarkt-Wirsberg zu bringen. Da beim Einchecken im Eingangsbereich des Deutschen Dampflokomotiv-Museums (DDM) noch starker Andrang herrschte, führte uns der Museumsleiter Volker Dietel in das kürzlich neugebaute Magazin; einer fünfgleisigen, temperierten Halle mit insgesamt 290 m Gleislänge, in der die z. Z. nicht ausge-stellten Fahrzeuge des Museums untergebracht sind. Nach dem Einchecken war Gelegenheit, das Museum auf eigene Faust zu besichtigen. Das DDM ist erst in diesem Jahr nach einer Neukonzeption wieder eröffnet worden. Im 15-ständigen Rundlokschuppen des DDM hat eine beeindruckende Auswahl historischer Dampfloks seine letzte Heimat gefunden, u. a. sind folgende Loks dort ausgestellt:

Loknummer	Hersteller	Baujahr	Bemerkung
10 001	Krupp, Essen	1956	eine der letzt-gebauten deutschen Dampfloks
18 612	J. A. Maffei, München	1927	bayr. S 3/6
39 230	Maschinenbauges. Karlsruhe	1923	preuß. P 10
50 975	Krupp, Essen	1941	
52 5804	F. Schichau, Elbing	1944	„Kriegslok" im Ablieferungszustand
86 283	Orenstein & Koppel, Berlin	1937	Fotografieranstrich
94 1730	Linke-Hoffmann-Werke	1924	preuß. T 16.1
95 016	Borsig, Berlin	1923	preuß. T 20 (genannt „Die Bergkönigin")
98 307	Krauss & Co., München	1908	bayr. PtL 2/2 („Glaskasten")

Zum Bestand des DDM gehören weiterhin die Dampflokomotiven 01 111, 01 1061, 03 131, 23 019, 38 2383. 44 276, 50 3690-0, 64 295, 78 246 und 93 526. Somit sind fast alle bedeutenden Dampflokbaureihen im Museum vertreten. Neben weiteren Industrie- und Schmalspur-Dampfloks besitzt das Dampflokmuseum eine betriebsfähige



Paradeaufstellung im Kohlenhof des DDM: Schnellzugloks 01 150 und 01 202. Foto: Günter Waßmann)

Schienenbusgarnitur (VT 98 + VS 98), Dieselloks der Baureihen V 20 und V 45 sowie eine Anzahl Nebenfahrzeuge wie z. B. ein Schneepflug (Bauart Klima) und eine Dampf-Schneeschleuder (Bauart Henschel). Als besondere Rarität ist der Salonwagen 10 242 im Lokschuppen ausgestellt. Gebaut im Jahre 1937 bei Crede in Kassel gehörte er zum Dienstwagenzug der Reichsregierung. Nach dem zweiten Weltkrieg diente er den deutschen Bundeskanzlern auf diversen Reisen.
Zusätzlich zu den genannten Fahrzeugen wurden aber auch die sonsti-



Köf II auf der Segmentdrehscheibe vor dem Lokschuppen
Foto: (Rolf Thien)



Ein Prachtstück: 112 565-7 der PRESS, die als Schublok bei der Bergfahrt eingesetzt wurde

gen Räumlichkeiten eines Bahnbetriebswerks nicht vergessen. So gibt es z. B. eine Pausenecke für das Bw-Personal, die so aussieht, als ob sie gerade erst verlassen wurde und auch eine Lokleitung wurde nicht vergessen. In den Nebenräumen sind diverse Modellfahrzeuge in verschiedenen Maßstäben ausgestellt. Eine H0-Modellbahnanlage der „Schiefen Ebene" zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast zieht sich durch vier Räume. Hier kann man am verkleinerten Objekt nachvollziehen, welch technische Meisterleistung die Erbauer der Strecke damals vollbracht haben.

Der späte Vormittag und der Samstag-Nachmittag stand ganz im Zeichen einer spektakulären Dampf-Sonderfahrt: Gezogen von den beiden früher im nahen Hof stationierten Schnellzugloks 01 150 und 01 202 erreichte um 11.20 Uhr ein aus acht Schnellzugwagen bestehender Zug den Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg, um kurze Zeit später zur ersten Bergfahrt über die berühmte „Schiefe Ebene", mit 23 ‰ durchschnittlicher Neigung die steilste deutschen Strecke ohne Zahnstange, zu starten. Nach der Rückkehr vom oberen Endpunkt der Strecke, dem Bahnhof Marktschorgast, wurden beide Loks im Kohlenhof des Dampflokmuseums

restauriert. Das Wassernehmen und Bekohlen wurde von zahlreichen Eisenbahnfreunden aus dem Sonderzug sowie von den Vertretern der VDMT-Vereine verfolgt. Dabei wurden unzählige Fotos und Videos erstellt.

Für die zweite Fahrt über die Steilstrecke, die am Nachmittag stattfand, wurde der Sonderzug mit zwei Schnellzugwagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn, die sich heute im Besitz von Museumseisenbahnen im Osten der Bundesrepublik befinden, für die Mitfahrt der VDMT-Tagungsteilnehmer verstärkt. Zur Unterstützung der Dampfloks (acht D-Zugwagen bedeuten auf der Steilstrecke Grenzlast) wurde am Zugende eine hervorragend restaurierte Reichsbahn V 100 der Fa. PRESS als Schiebelok angekuppelt. Begleitet von zahlreichen Fotografen und Filmern entlang der Strecke wurde die Schiefe Ebene in Angriff genommen. Im Bahnhof Marktschorgast gab es dann betroffene Gesichter: Gerüchte, eine Dampflok wäre defekt, machten im Zug die Runde. Und so war es auch dann. Lok 01 202 hat sich auf der Bergfahrt eine massive Flachstelle an der Nachlaufachse eingefahren; wahrscheinlich war die Achse während der ganzen Fahrt im gebremsten Zustand. Nach längerer Begutachtung des Schadens und Beratung unter den Experten stand fest: Lok 01 202 musste ausgesetzt werden. Da der Bahnhof Marktschorgast nur aus den beiden durchgehenden Hauptgleisen besteht, an beiden Enden aber wenigstens Weichenverbindungen hat, wurde nun erstmal kräftig rangiert: Schiebelok V 100 am Zugende abhängen und zurück hinter das Einfahrtsignal, führende Dampflok 01 150 abhängen und an das andere Zugende fahren, dort wieder ankuppeln, 01 202 (2. Zuglok) abhängen. Lok 01 150 brachte dann mit reichlich Verspätung den Zug wieder nach Neuenmarkt-Wirsberg zurück, während Diesellok 112 565-7 später mit 01 202 im Schlepp im Museum ankam.

Das Programm der VDMT-Tagung war durch die späte Rückkehr nun vollends durcheinander geraten. Mit weit über einer Stunde Verspätung begann die eigentliche Tagung dann mit der Vorstellung des Gastgebers durch den Leiter Volker Dietel sowie durch den Geschäftsführer des DDM-Zweckverbandes, Rüdiger Köhler.

Im Anschluss berichtete Heimo Echensperger, langjähriger VDMT-Vorsitzender und derzeit Vorstandsmitglied der Stiftung Deutsche

Eisenbahn (SDE) über das schwierige Vertragsverhältnis bei der Aufarbeitung der Dampflok 01 150. Danach präsentierte Stefan Materna die Firma Metallbau Metzger GmbH aus Bruchsal als neuen Anbieter von Reparaturleistungen für historische Eisenbahnfahrzeuge, u .a. für Kesselreparaturen. Peter Zander stellte das Henschel-Museum in Kassel und berichtete über das riesige Archiv, das vor unzählige Zeichnungen aus der Geschichte der Lok-Fabrik vorhält. Detlef von Braumüller berichtete über einen GPS-gesteuerten, akustischen Reiseführer, der an bestimmten Stellen den Fahrgästen Informationen übermittelt. Roland Molz von der Selfkantbahn berichtete dann über den Aufbau einer Adressliste über Lieferanten, Dienstleister und Werkstätten für Museumseisenbahnen. Den Abschluss des Tagesprogramms bildete ein umfangreiches Abendbuffet im Lokschuppen, das wiederum zum Gedankenaustausch mit alten und neuen Kollegen genutzt wurde.
Wie bereits am Vortag standen auch am Sonntag pünktlich um 09:30 Uhr wieder die Busse vor dem Hotel bereit, um die Tagungsteilnehmer zum DDM zu bringen. Das Tagungsprogramm begann mit einem sehr interessanten, trotz der teilweise sehr trockenen Themen doch auch mit launigen Ausführungen versehenem Beitrag, von Prof. Dr. Urs Kramer von der Universität Passau zu aktuellen Themen aus dem Eisenbahnrecht. Danach berichtete Günther Steinhauer, Vorsitzender des VDMT über die neue Triebfahrzeugführerschein-Verordnung. Weitere Themen am zweiten Tag der Tagung waren Anmerkungen zum PZB-Einbau, Korrosion in Dampfkesseln, Vergünstigungen für VDMT-Mitglieder beim Verlag Eisenbahn-Kurier und Informationen zur Nutzung des „Fahrkartendruckers", dem Online-Portal für den Fahrkartenverkauf bei Museumsbahnen.

Zum Mittagessen, das zwischen den Beiträgen wieder im Lokschuppen stattfand, gab es ein zünftiges Weißwurstessen. Überhaupt war das Angebot an Speisen und Getränken an diesem Wochenende einfach klasse, teilweise sogar schon übertrieben. Man konnte merken, hier waren Profis am Werk. Typisch bayrisch wurde sogar während des Tagungsprogrammes die Versorgung mit kalten und warmen Getränken (hauptsächlich mit dem hier gebrautem Bier) sichergestellt.

Nach dem sich der größte Teil der Tagungsteilnehmer auf die Rückfahrt in die Heimat machten, schauten Rolf Thien und ich nochmals in den

Museumsshop und machten uns dann per Bahn auf die Rückfahrt nach Kulmbach ins Hotel. Der Abend endete nach einem Bummel durch die historische Altstadt in einer Gaststätte mit regionalen Köstlichkeiten. Anschließend besuchten wir noch die Hotelbar zu einem kleinen Absacker.

Ein kleinerer Kreis an Museumsbahnkollegen hatte sich wie Rolf Thien und der Berichterstatter für eine Rückfahrt am Montag entschlossen. Beim Frühstück im Hotel und beim Warten auf den Zug traf man immer wieder zusammen. Mit einem Museumsbahner aus dem Raum Freiburg (Breisgau) traten wir dann die Rückreise gemeinsam bis Würzburg an. Heute konnten die Bahnstrecken, die wir am Freitag nur im Dunkeln befahren haben, auch mal bei Tageslicht verfolgt werden. So wurden im Vorbeifahren auch die diversen historischen, auf die Aufarbeitung wartenden, Waggons im Bereich des Bahnhofs Lichtenfels betrachtet, darunter einer der seltenen Dome-Cars (Aussichtswagen) aus dem Rheingold-Express.

Nach einem rund einstündigem Aufenthalt in Würzburg, der wiederum zu einem kurzen Gang in die Innenstadt zwecks Einnahme eines kleinen Imbisses genutzt wurde, nahmen wir rechtzeitig vor der Abfahrt des ICE Richtung Bremen/Hamburg auf einer Bahnsteigbank Platz und betrachteten den umfangreichen Zugverkehr. Bei der Ankunft unseres Zuges, nach Öffnen der Türen, erblickten wir eine eine fröhlich lachende Service-Dame, die uns freundlich begrüßte: Verfolgen Sie mich? Die gleiche Service-Dame, die uns auf der Hinfahrt schon so freundlich bedient hatte, hatte heute auch wieder Dienst im von uns genutzten Zug.

Die Fahrt verlief – vorerst – pünktlich und wurde abwechslungsreich immer wieder mit kurzen Gesprächen mit der netten Service-Dame unterbrochen. Kurz nach der Abfahrt aus Hannover ertönte die Stimme des Zugchefs aus den Lautsprechern: „Auf Grund einer Bombenentschärfung im Raum Bremen endet unser Zug heute in Verden. Zur Weiterfahrt steigen Sie bitte in den bereitstehenden Zug der Nord-West-Bahn in Richtung Bremen". So hatten wir wieder mal unsere Erlebnisreise. Der Zug stand in Verden natürlich an einem anderen Bahnsteig, also erstmal alle Mann Treppe runter - Treppe rauf und ab in den Triebzug, der natürlich proppenvoll war. In Achim stand der dort endende RE aus Hannover

– auch die Fahrgäste füllten den Zug weiter. In Bremen-Oslebshausen war die Reise dann erstmal zu Ende. Ansage des Zugbegleiters: „Bitte alle aussteigen, der Zug endet hier. Bitte fahren Sie in Richtung Bremen Hbf mit der Straßenbahnlinie 10 weiter". Also raus aus dem Zug und den Fußweg zur nächsten Hauptstraße. Dort war bereits ein großer Menschenauflauf. Die Bundespolizei, die Fußgänger am Marsch in Richtung Innenstadt hinderte, musste sich allerlei Fragen gefallen lassen. Die Straße war bereits einige hundert Meter vorher abgesperrt worden – und Straßenbahnen fuhren daher natürlich auch nicht, da der Fundort des Weltkriegs-Blindgängers zwischen Oslebshausen und der Innenstadt lag. Busse zur Weiterfahrt über Umwegen in Richtung Hauptbahnhof (der von der Entschärfung nicht betroffen war) gab es natürlich auch nicht. Durch das Abschießen einer roten Leuchtkugel stellten wir fest, dass die Räumung nun erst in Angriff genommen wurde. Das konnte ja noch ein wenig dauern. Die Leidensgenossen um uns herum, die noch eine weitere Wegstrecke (z. B. in Richtung Ostfriesland) vor sich hatten, machten sich allmählich Gedanken, ob und wie sie heute noch ihr Reiseziel noch erreichen sollten. Nach einer guten halben Stunde war die Entschärfung beendet. Wir beschlossen, zum Bahnhof zurückzukehren, da die Fahrt zum Hauptbahnhof mit dem Zug sicherlich schneller gehen würde als mit einer überfüllten Straßenbahn kreuz und quer durch Bremen. Nach einiger Wartezeit auf dem Bahnsteig machte sich ein im Bahnhofsbereich abgestellter Güterzug auf den Weg. Vor der Regio-S-Bahn aus Verden fuhr noch ein weiterer Güterzug durch den Bahnhof in Richtung Norden, begleitet natürlich von entsprechenden Kommentaren der Wartenden. Endlich in Bremen Hbf angekommen, war der Regional-Expreß nach Bremerhaven natürlich schon weg. Also wieder Wartezeit. Es folgte der Gang zum Service-Point: Zugausfall bestätigen lassen und Formular zur Durchsetzung der Fahrgastrechte holen. Mit einer Verspätung von 124 Minuten kamen wir dann in Bremerhaven an. Das Service-Center Fahrgastrechte hat uns den Betrag von 97,50 € inzwischen erstattet.

Die VDMT-Frühjahrstagung findet vom 21.–23. 3. 2014 in Norden bei der Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland statt. Vielleicht ist auf Grund der relativ kurzen Fahrtstrecke ja mal eine Reise ohne größere Probleme möglich.

Günter Wassmann

PNE WIND

Passion for Energy

Die Experten für Windenergie und die Museumsbahn

Gemeinsam ein dynamisches Team!

www.pnewind.com

Einladung zur

29. ordentlichen Mitgliederversammlung

am Dienstag, 11. März 2014, 19:00 Uhr
in der Gaststätte „Bürgerhaus Lehe"
Friedhofstraße 15, 27576 Bremerhaven

Tagesordnung:

1. Begrüßung der Mitglieder und Gäste
2. Feststellen der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
3. Feststellen der Tagesordnung
4. Bericht des Vorsitzenden über Vereinsangelegenheiten seit der letzten Versammlung am 25.02.2013
5. Kassenbericht
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstandes
8. Wahlen zum Vorstand – alle außer dem Vorsitzenden Rolf Thien
9. Wahl eines Kassenprüfers
10. Haushaltsplan
11. Anregungen, Anfragen, Verschiedenes

Die Einladung erfolgt gemäß § 8 Ziffer 3 der Vereinssatzung

Der Vorstand

FBG Fischereihafen-Betriebsgesellschaft mbH
Bremerhaven
Meer erleben.

›Vielfalt erleben und entdecken‹

Atlanticum | Seefischkochstudio | Kunst und Kultur






Forum

FISCHBAHNHOF
Informations- und
Veranstaltungszentrum
der Fischereihafen-
Betriebsgesellschaft mbH

café & shop

fische

theater

schaukochen


Am Schaufenster 6 | 27572 Bremerhaven | www.forum-fischbahnhof.de
Tel.: 0471/93233-0 | Fax: 0471/93233-15 | mail@forum-fischbahnhof.de





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.

Das Eisenbahnunglück bei Verden/Aller

Von verheerenden Eisenbahnunglücken blieb selbst das Bw Bremerhaven-Lehe nicht verschont. Am 11. Januar 1955 ereignete sich in der Nähe von Verden/Aller ein Eisenbahnunglück auf der Flutbrücke über die Aller-bzw. Wäternniederung, dessen Ereignis im WESER-KURIER vom 12. Januar 1955 abgedruckt war. Bei diesem Ereignis kam bedauerlicherweise das Lokpersonal, das vom Bw Bremerhaven-Lehe eingesetzt wurde, ums Leben. Bei der Zuglokomotive des P 1211, die in den entgleisten Kesselwagen des entgegenkommenden Güterzuges fuhr, handelte es sich um eine Lok der Baureihe $38^{10\text{-}40}$ (pr. P 8), ebenfalls aus dem Bw Bremerhaven-Lehe stammend. Trotz umfangreicher Nachforschungen konnte die Identität der Lok nicht eindeutig festgestellt werden.
Leider gibt es keine Originalfotos, sondern nur noch die Abdrucke, die im WESER-KURIER veröffentlicht wurden. Der Bestand der P 8 im Bw Bremerhaven-Lehe an zwei Stichtagen in den Fünfzigern gibt folgende Aufstellung wieder:

1. 7. 1950: 38 1618, 38 1851, 38 1888, 38 2446, 38 2610
38 2753, 38 2783, 38 2924, 38 3648, 38 3768

22. 5. 1955: 38 1721, 38 1851, 38 1892, 38 2446, 38 2610,
38 2753, 38 2783, 38 2872, 38 3269, 38 3648
38 3677, 38 3720, 38 3768.

Da keine amtlichen Unterlagen zur Verfügung stehen, können nur vage Vermutungen angestellt werden, ob es sich bei der verunfallten Lokomotive um die 38 1618 oder 38 2924 handelte, die 1950 zum Bestand des Bw Bremerhaven-Lehe gehörten. Bei diesen beiden Maschinen konnte der weitere Verbleib in den mir zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht festgestellt werden.



Abschrift aus dem WESER-KURIER Nr. 9 Seite 6 vom 12. Januar 1955

Ein Flammenmeer umgab die Unglücksstätte
Züge auf einer Brücke zusammengestoßen – Zwei Tote aus rauchenden Trümmern geborgen

Verden. (Eig. Ber.) In letzter Zeit gab es eine Serie schwerer Eisenbahnunglücke. Gestern erreichte uns eine neue Hiobsbotschaft. Auf der Flutbrücke zwischen Verden und dem kleinen Ort Wahnebergen hatten sich der Durchgangsgüterzug DG 7682 und der Personenzug P 1211 ineinander verkeilt. Die Lokomotive des Güterzuges und mehrere bis an den Rand mit Leichtöl gefüllte Kesselwagen überschlugen sich, stürzten von der Brücke und bohrten sich – zehn Meter tiefer – in die überschwemmten und vereisten Wiesen. Wenige Sekunden später schoß eine über hundert Meter hohe Stichflamme zum Himmel. Bis zum Mittag brannten die Trümmer. Weißglühende Stahlskelette ragten empor. Zwei Tote, zwei Schwerverletzte und viele Leichtverletzte sind die Opfer. Der Zugführer des Güterzuges wird vermißt. Es muß befürchtet werden, daß er ums Leben kam. Die Bahnstrecke Hannover – Bremen war vorübergehend blockiert. Der Fernverkehr



mußte bis heute früh über Visselhövede umgeleitet werden, während der Nahverkehr durch Pendelzüge und Autobusse aufrecht erhalten wurde. Jetzt ist die Strecke wieder frei.

Gegen 5:28 Uhr passierte der Durchgangsgüterzug Verden. 30 Waggons rollten hinter der Lok. Der Transport kam von Hamburg-Wilhelmsburg und sollte nach Seelze. Es war finster und dunstig.

Nieselregen ging nieder. Die Sicht war schlecht. „Aber wir

ahnten nichts", sagten später Lokführer und Heizer. Der Zug rollte über die Allerbrücke hinweg, fuhr auf dem Damm zwischen den überfluteten und vereisten Wiesen weiter, und dann die Flutbrücke: knapp 600 Meter vor dem Bahnhof Wahnebergen.
Ein scharfer Ruck ließ den Zug stoppen. Lokführer und Heizer wurden zu Boden gerissen, die Druckluft entwich aus den Bremsleitungen, die Räder wurden blockiert. Die zwei im Führerstand ahnten nicht, was geschehen war. Erst später sagte man ihnen, am neunzehnten Waggon sei ein Achsschenkel gebrochen, der Kesselwagen habe sich quergestellt, etwa 150 Meter des Gleises seien
aufgerissen und schließlich: elf weitere Wagen entgleisten und sprangen auf den zweiten Schienenstrang über.
Niemand wird jemals erfahren, was sich im Führerstand der Lokomotive des entgegenkommenden Personenzuges ereignete, der gerade den Bahnhof Wahnebergen verlassen hatte. Vielleicht ist noch die Notbremse gezogen worden, denn kurz vor dem Aufprall ging auch durch diesen Zug ein scharfer Ruck. Das Unglück jedenfalls war nicht mehr zu verhüten.
5:31 Uhr: Die Lokomotive des Personenzuges rammte den ersten der entgleisten Kesselwagen, sprang mit ihrem Tender hoch, vollendete das Chaos auf der Brücke und stürzte dann – vier, fünf Kesselwagen mit sich reißend – in die Tiefe. Der Tender drang ins Führerhaus: der 34 jährige Reservelokführer Franz Meiners und der 23 jährige Lokführer-Anwärter Werner Schuhmacher waren sofort tot. Beide stammen aus Bremerhaven-Lehe.
Die Tanks der Kesselwagen platzten, das Leichtöl floß aus, entzündete sich. Die Stichflammen schoßen zum Himmel. Ein Feuerregen ging auf die Unglücksstätte nieder. Fünf Kesselwagen standen inzwischen in Flammen. Das brennende Öl breitete sich immer mehr aus. Das Feuer kroch über das schmelzende Eis, hüllte Brücke und Trümmer ein.
Die Telefonverbindung war infolge des Unglücks unterbrochen. Fast zwei Stunden vergingen deshalb, bis die ersten Bergungsmannschaften und die Feuerwehr eintrafen. Doch auch dann noch war es unmöglich, in das Gewirr der glühenden

Eisenteile einzudringen. Die Flutbrücke war von einem Hitzewall umgeben. Und gegen das brennende Öl, das auf dem Eis hin und her kroch, gab es kein Mittel. Es mußte ausbrennen.
Schätzungen zufolge waren es etwa 50 000 Liter. Der entstandene Sachschaden wird auf über 1 Million DM geschätzt.
Kurz nach 6:00 Uhr heute früh verließ bereits wieder der erste Zug den Bremer Hauptbahnhof nach Hannover auf dem Weg über die Flutbrücke bei Verden.
24 Stunden hatten Bergungsmannschaften der Bundesbahn ununterbrochen gearbeitet. Weit nach Mitternacht wurden zwei schwere Krane von 75 und 90 t Tragfähigkeit und aneinander gekoppelte Lokomotiven über die Brücke geschoben. Als sie dieser Zerreißprobe standhielt, gaben die Experten das Signal: Freie Fahrt.

Klaus-J. Zarbel

Beitragseinzug ab 2014 / SEPA-Lastschriftverfahren

Liebe Vereinsmitglieder, liebe Beitragszahler,

ab 1. 2 2014 stellen wir unsere Lastschriften für künftige Beitragszahlungen auf das europäische **SEPA-Lastschriftverfahren** um.

Für Sie ändert sich dadurch nichts, da die gesamte Umstellung durch unsere Geschäftsstelle vorgenommen wird. Wir ziehen die Beiträge erstmals im März 2014 mit der SEPA-Basis-Lastschrift ein.

Unsere Einzüge sind zu erkennen an der

Gläubiger-Identifikationsnummer DE88MBB00000280364 und an der persönichen **Mandatsreferenz (= Mitgliedsnummer).**

Kontoänderungen teilen Sie bitte unverzüglich der Geschäftsstelle mit.

Ein Hinweis für die Selbstzahler: Gemäß der gültigen Beitragsordnung ist der Beitrag ohne Aufforderung zum **1. März** eines Jahres fällig.

Der Vorstand

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

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

Beirat: BSW-Gruppe „ Das Stellwerk", Bremerhaven

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, BLZ 292 501 50, Konto 110 006 666 und 110 007 336 (Spendenkonto)
- Volksbank eG Bremerhaven-Cuxland, BLZ 292 657 47, Konto 11 417 000

Mitgliedsbeträge 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.

Garantiert KSK.

Nehmen Sie uns beim Wort.



Kreissparkasse
Wesermünde-Hadeln

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