Mitteilungen Heft 127_Mitteilungen.qxd 14.10.2014 14:50 Seite 1

Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

25. Jahrgang 3. Quartal 2014

127



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

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

Liebe Freunde und Förderer der Museumsbahn!

Wenn sie dieses Heft in den Händen halten, sind wir Museumsbahner wieder unter uns. Nach dreijähriger Beschäftigung haben uns unsere Bürgerarbeiter verlassen. Wir danken allen für ihre geleistete Hilfe. Sie haben uns bei vielen Aufgaben entlastet. Arbeiten, die wir nun wieder selbst ausführen müssen. Weichen schmieren und Spurrillen ausfegen sind da noch die leichten Aufgaben. Vom Grünschnitt bis zum austauschen von Schwellen reichen unsere Arbeiten. Arbeiten, die der Vorstand nicht alleine verrichten kann. Deshalb auch hier wieder ein Aufruf von mir:

„Unterstützt uns bitte körperlich bei unserer Arbeit!"

Denn unser Verein lebt vom Mitmachen.

Im nächsten Jahr wollen wir ein großes Jubiläum feiern:

25 Jahre Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa e. V.

Auch hierfür suchen wir noch helfende Hände. Wenn sie uns also unterstützen wollen, dann melden sie sich bei uns.

Bis zum nächsten mal

Ihr ***Rolf Thien,*** Vorsitzender

Ein Besuch bei der Extertalbahn

Am letzten Wochenende im Juni weilten meine Partnerin und ich anlässlich eines Familienfestes in Lübbecke im nordöstlichen Zipfel von Nordrhein-Westfalen. Da unser Aufenthalt dort bis zum Montag dauern sollte, kam mir die Idee, am Sonntag eine der zahlreichen Museumsbahnen in der Region zu besuchen. Also ran an den PC, Internet anklicken und dann googlen wir mal, was an dem Wochenende möglich ist:

Museumseisenbahn Minden (Strecke Minden-Oberstadt – Kleinenbremen und Minden-Oberstadt – Hille) ⏩ fährt an dem Wochenende nicht!

Museumseisenbahn Minden (Strecke Preußisch Oldendorf – Bohmte) ⏩ fährt an dem Wochenende nicht!

Museumsbahn Rahden – Uchte ⏩ fährt an dem Wochenende nicht!

Dampfeisenbahn Weserbergland und Förderverein Eisenbahn Rinteln – Stadthagen (Strecke Rinteln Nord – Stadthagen West ⏩ fahren an dem Wochenende nicht!

War es das jetzt mit dem geplanten Museumsbahn-Besuch? Eine Bahn in der Nähe fiel mir noch ein: die Extertalbahn. Dort fährt die Landeseisenbahn Lippe e.V. (kurz LEL). Ein Blick auf die Homepage und

Mitteilungen Heft 127_Mitteilungen.qxd 14.10.2014 14:50 Seite 4



Blick in den Speisewagen der LEL

siehe da, der Museumszug fährt an dem in Frage kommenden Sonntag, Museumsbahnerherz, was willst du mehr.
Die Landeseisenbahn Lippe befährt die Strecken Extertal-Bösingfeld – Barntrup (Extertalbahn) sowie die weiterführende ehemalige DB-Strecke Barntrup – Dörentrup (Begatalbahn). Beide Strecken sind im Besitz der Verkehrsbetriebe Extertal (VBE), die in früherer Zeit Personen- und Güterverkehr auf der Strecke Rinteln – Extertal – Barntrup betrieb. Heute ist die Firma nur noch im Bus- und LKW-Verkehr tätig. Der Nordabschnitt zwischen Rinteln Süd und Alverdissen dient heute als Draisinenstrecke (Extertal-Bösingfeld – Alverdissen natürlich nur, wenn die Museumsbahn nicht fährt). Die Strecke der Extertalbahn ist seit Ende der zwanziger Jahre des vorigen Jahrhunderts elektrifiziert. Heute ist die Oberleitung nur noch im Abschnitt zwischen Extertal-Bösingfeld und Alverdissen betriebsbereit, nachdem bereits mehrfach Metalldiebe Teile der Elektrifizierung heruntergerissen hatten. Ein Wiederaufbau der Oberleitung bis Barntrup ist jedoch geplant.
Beim weiteren Studium der Homepage wurde der Nachmittagszug um 14.00 Uhr ab Bösingfeld zur Mitfahrt festgelegt. Ziel der Fahrt war der Bahnhof Farmbeck, da die restliche Strecke bis Dörentrup z. Z. wegen Brückenschäden gesperrt ist. Von dort sollte es dann nach einer Pause

Mitteilungen Heft 127_Mitteilungen.qxd 14.10.2014 14:50 Seite 5



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

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

Küche weit über die Region hinaus für seine Qualität bekannt.

Nachmittags Kaffee und hausgebackene Kuchen und Torten.

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

Große Terrasse - Parkplätze am Haus - Garagen.

von 49 Minuten zurück nach Bösingfeld gehen. Beim Blick auf die Fahrtpreise stellte sich heraus, das ein Tagesticket (20,00 €) um zwei Euro günstiger ist als zwei Einzelfahrten. Unter den normalen Fahrpreisen wurden die Sonderfahrten und Aktionsangebote des Vereins dargestellt. Da die LEL einen wunderschönen Speisewagen (gebaut 1936 bei WUMAG in Görlitz) besitzt, werden die Fahrten, die ansonsten unter dem Namen „Heckeneilzug" durchgeführt werden, mit einem kulinarischen Angebot kombiniert. Neben Sonderfahrten wie Schlemmer- oder Grünkohlexpress werden zu den Regelfahrtagen „Frühstück im Zug", „Schlemmerticket" für ein Mittagessen oder auch das „Kaffeefahrt-Ticket" am Nachmittag angeboten. Bei Reservierung bis drei Tage vor dem Fahrttermin und Vorabüberweisung ist ein Kaffegedeck (2 Tassen Kaffee und 2 Stück Kuchen) im Preis des Tagestickets enthalten. Das hörte sich ja gut an. Da es bereits Dienstag vor dem geplanten Termin war, wurde die Zeit aber langsam knapp. Es folgten Telefonate mit den Verwandten in Lübbecke, wer denn nun an der Fahrt teilnehmen wolle. Insgesamt wollten wir dann zu fünft die Fahrt antreten. Ein Anruf bei der LEL endete beim Anrufbeantworter, der die Auskunft verkündete, das aus Personalknappheit das Telefon eben z. Z. nicht besetzt sei. Also blieb nur

Mitteilungen Heft 127_Mitteilungen.qxd 14.10.2014 14:50 Seite 6



Unterhaltung mit dem Schaffner beim Aufenthalt in Farmbeck Fotos: Ute Koch

der Weg über den e-mail-Kontakt. Schnell wurden unsere Wünsche über das Formular auf der Home-page formuliert und abgeschickt. Am nächsten Tag war die Antwort da. Alles kein Problem, schrieb ein Kollege von der LEL: „Bitte die Überweisung tätigen (vorsichtshalber die Quittung mitbringen). Ich bin am Sonntag als Schaffner auf dem Zug und reserviere Ihre Plätze. Fahrkarten bekommen Sie von mir auch im Zug. Ihre behinderte Mitreisende fährt zum halben Preis mit. Bitte melden Sie sich bei mir in Extertal-Bösingfeld". Also wurde der Fahrpreis überwiesen und die Fahrt konnte wie geplant angetreten werden.

Am Sonntagmittag machten wir uns dann auf den Weg: über Minden und Rinteln wurde das Extertal erreicht. Am ehemaligen Bahnhof Rinteln-Süd beginnt heute die Draisinenstrecke, die weitgehend in Sichtweite der Straße verläuft. Als wir am Betriebsmittelpunkt der Bahn in Extertal-Bösingfeld ankamen, fing es leider an zu regnen, sodass an Fotografieren kaum zu denken war. Der Bahnsteig liegt auf dem Betriebshof der VBE, das Betriebswerk der Bahn liegt weiter hinten auf dem Gelände. Durch einen Mitarbeiter der Bahn bekam ich schon ein paar Informationen, z. B. das die historische Ellok wegen eines Oberleitungsschadens heute nicht fahren kann und das das Unterwerk heute früh auch nicht gestartet werden konnte. Bald tauchten einige weitere

Fahrgäste auf, die mir doch irgendwie bekannt vorkamen: Kollegen von den Delmenhorst-Harpsteder Eisenbahnfreunden (DHEF) machten heute auch einen Ausflug zu einer anderen Museumsbahn.
Inzwischen war der Zug von seiner ersten Fahrt zurückgekommen und fuhr ins Betriebswerk zum Umsetzen der Lok. Nach der Rückkehr an den Bahnsteig bot sich folgende Zugreihung:

Diesellok V 2.004 (1954 bei MaK gebaut / Typ 600D / 575 PS)

Güterwagen Gkklms (ehemaliger „Bremen" / Baujahr 1949 / dient als Fahrradwagen und Lager / ist mit einem Stromaggregat ausgerüstet

Umbau-Gesellschaftswagen (1959 im AW Hannover-Leinhausen gebaut / LüP 19,5 m/ bei LEL 2009 zum Gesellschaftswagen mit Mehrzweckabteil und 24 Sitzplätzen 1. Klasse umgebaut)

Speisewagen (1936 bei WUMAG in Görlitz gebaut / LüP 23,5 m / 42 Sitzplätze)

Fährschiffwagen (1929 bei Westwaggon in Düsseldorf gebaut / LüP 21,7 m / Clubraum mit 14 Plätzen / 7 Abteile a' 8 Plätze)

Gepäckwagen (1929 bei der Gothaer Waggonfabrik gebaut / LüP 19,68 m / der Waggon wurde 2010 restauriert und dient mit seiner Einrichtung aus Sitzgruppen und Spielecken der Jugendarbeit des Vereins

Der Gepäckwagen sollte am heutigen Tage zu seinem Heimatbahnhof Farmbeck überführt werden.

Da ich mich schon bei der Ankunft des Zuges bei einem der Schaffner gemeldet hatte, konnten wir nun unsere reservierten Plätze im Speisewagen einnehmen. Kurze Zeit später bekamen wir unsere leckeren Kuchenstücke sowie Kaffee serviert. Die Fahrt über die steigungsreiche Extertalbahn war sehr interessant, auch wenn der geplante Lokwechsel zwischen Diesellok und Ellok in Alverdissen wie bereits geschrieben ausfallen musste. Dafür hatte man während des Aufenthaltes Zeit, mit den Kollegen von der DHEF ein wenig zu plauschen. Nach gut 70 Minuten wurde der derzeitige Streckenendpunkt Farmbeck erreicht. Die Station besteht aus einem für Nebenstrecken sehr langen Bahnsteig und einem nur einseitig angeschlossenem Nebengleis, an dem die Bahnmeisterei des Vereins liegt. Hier begann nun ein umfangreiches Rangiergeschäft:

- Der in Farmbeck beheimatete Turmtriebwagen setzte sich an das hintere Zugende

- Zurückdrücken des Zuges bis hinter die Anschlußweiche
- Abkuppeln der Diesellok, die ins Nebengleis fährt
- Zurückdrücken des Zuges durch den Turmtriebwagen an den Bahnsteig
- Abkuppeln des Packwagens, der im Nebengleis abgestellt werden soll
- Diesellok aus dem Nebengleis auf die Strecke zurück
- Turmtriebwagen setzt den Packwagen in das Nebengleis um
- Ein im Nebengleis abgestellter Schotterwagen muss an das Ende des Gleises geschoben werden
- Diesellok setzt sich an den Zug
- Nach der Abfahrt des Zuges Halt auf der Strecke, damit sich der Turmtriebwagen an das Zugende setzen kann, da das Fahrzeug für die Reparatur der Oberleitung in Bösingfeld benötigt wird.

Während des Rangierens hatten wir dann ausführlich Gelegenheit, uns mit dem sehr freundlichen und auskunftsbereiten Schaffner zu unterhalten. Da diese Rangierarbeiten nicht während des planmäßigen Aufenthaltes von 49 Minuten zu schaffen waren, bekamen die Fahrgäste als Entschuldigung ein Glas Sekt angeboten.
Mit ein paar Minuten Verspätung ging es dann zurück in Richtung Extertal-Bösingfeld. Natürlich mussten noch ein paar Ansichtskarten gekauft werden. Da es bei der Rückkehr am Betriebsmittelpunkt zum wiederholten Male regnete, verzichteten wir auf einen Blick auf den Betriebshof der Bahn – Fotografieren war ja an dem Tag auf Grund des Wetters sowieso kaum möglich – und machten uns auf den Rückweg in Richtung Lübbecke. Trotzdem war es für uns alle ein netter und interessanter Ausflug ins Extertal gewesen. Irgendwann muss man den Besuch dann wiederholen, wenn dann hoffentlich auch die historische Ellok fährt. ***(gw)***

Arbeitseinsatz bei der Museumsbahn heute – und morgen ?

Wenn diese Ausgabe der Mitteilungen unseren Mitgliedern und Lesern als Lektüre vorliegt, ist das Kapitel „Bürgerarbeiter" bei unserer Museumsbahn bereits Geschichte. Bekanntlich waren in den letzten drei Jahren bis zu neun Bürgerarbeiter (acht wurden in Werkstatt und auf der

Strecke bzw. im Bahnhofsgelände eingesetzt, ein Mitarbeiter war in der Geschäftsstelle tätig). Der Zeitraum der Tätigkeiten endete am 30. 9. 2014. In den drei Jahren haben uns die Bürgerarbeiter bei einer Vielzahl von Arbeiten sehr geholfen, u. a. bei folgenden Aktivitäten:

- Freischneiden unserer vereinseigenen Strecke von Bad Bederkesa bis Langen (DB-Grenze)
- Unterhaltung der zahlreichen Bahnübergänge (Freischneiden der Sichtdreiecke, Reinigung der Spurrillen, Reparatur von Schildern)
- Diverse Arbeiten an der Bahnstrecke (u. a. Schotter einbringen, Schienen neu befestigen, Schwellen austauschen, Pfosten und Schilder anbringen bzw. erneuern)
- Wartung der Fahrzeuge
- Zerlegung von nicht mehr zu restaurierenden Fahrzeugen
- Aufarbeitung von Fahrzeugen (Ausbau der Inneneinrichtung, Holz- und Blecharbeiten, Vorbereitung der Fahrzeuge zur Hauptuntersuchung)
- Reinigung der Fahrzeuge nach den Fahrtagen
- Pflasterung der Abstellhalle, Mithilfe bei der Pflasterung der Hallenzufahrt
- Pflege des Bahnhofsgeländes (Rasen mähen, Unkrautbeseitigung, Reinigung usw.)
- Bürotätigkeiten in der Geschäftsstelle: Vorbereitung der Fahrtage, Erstellung von Flyern, Handzetteln usw. für Werbung, Rechnungsbearbeitung, Überweisungen usw.

Die vorgenannte Aufzählung ließe sich noch beliebig um zahlreiche Punkte erweitern. Neue Maßnahmen zur Vermittlung von Langzeitarbeitslosen aus dem Bereich der Arbeitsagenturen gibt es bisher nicht.

In der Zukunft müssen alle oben genannten Tätigkeiten von den Vereinsmitgliedern selbst getätigt werden.

Der Vorstand der Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa e. V. hat daher bereits seit Anfang dieses Jahres versucht, Mitglieder zu freiwilligen Arbeitseinsätzen am Wochenende zu bewegen. Auch auf den Mitgliederversammlungen und in den Mitteilungen wurde immer wieder

Mitteilungen Heft 127_Mitteilungen.qxd 14.10.2014 14:50 Seite 10

auf die notwendige Mitarbeit unserer Vereinsmitglieder hingewiesen. Die Bereitschaft der Mitgliedschaft, an Arbeitseinsätzen teilzunehmen tendiert gegen null, abgesehen von den Kollegen, die immer schon bereit waren, an den Arbeitseinsätzen teilzunehmen. Diese kleine Gruppe ist nahezu identisch mit den Vereinsmitgliedern, die auch an Fahrtagen Dienst für die Museumsbahn leisten, d. h. diese Kollegen sind fast jedes Wochenende für ihre Museumsbahn da.

Auf Grund der zahlreichen Tätigkeiten, die der Betrieb unserer Museumsbahn mit sich bringt, kann es daher nach dem Ausscheiden unserer Bürgerarbeiter so nicht weiter gehen. Der Einsatz weiterer Vereinsmitglieder ist daher unbedingt von Nöten, ansonsten ist der Betrieb der Museumsbahn nicht mehr möglich. Daher die dringende Bitte an alle Mitglieder:

Kommt zu den Arbeitseinsätzen, die in den Mitteilungen bekannt gemacht werden.

Die Einsätze finden in der Regel am Sonnabend zwischen 9.00 Uhr und 16.00 Uhr statt (incl. Mittagspause). Für einen Mittagsimbiss wird gesorgt. Selbstverständlich sind – nach Absprache – auch abweichende Uhrzeiten möglich.

Arbeit ist für jedermann und -frau reichlich vorhanden. Es muss nicht unbedingt schwere körperliche Arbeit verrichtet werden, auch leichtere Tätigkeiten wollen gemacht werden.

Der Verein kann es sich nicht leisten, alle möglichen Arbeiten an Firmen zu vergeben.

Sollte sich die Bereitschaft der Mitglieder, an freiwilligen Arbeitseinsätzen teilzunehmen in naher Zukunft nicht ändern, sieht sich der Vorstand genötigt, auf der nächsten Mitgliederversammlung alternative (eventuell auch unpopuläre) Neuerungen vorzuschlagen. Derzeit wird u. a. über folgende Maßnahmen diskutiert:

- Einführung von **Pflichtarbeitsstunden,** die bei Nichtleistung durch einen Geldbetrag ausgeglichen werden müssen. So hätte man dann wenigstens etwas Geld in der Kasse, um einen Teil der Arbeiten von Firmen durchführen zu lassen.

Mitteilungen Heft 127_Mitteilungen.qxd 14.10.2014 14:50 Seite 11

- Befreiung von der Zahlung des Mitgliedsbeitrages im Folgejahr, wenn eine bestimmte Anzahl freiwilliger Arbeitsstunden geleistet wurde.

Der Vorstand hat auch immer ein Ohr für weitere Vorschläge aus der Mitgliedschaft, wie der immense Arbeitsaufwand zu bewältigen wäre.
Übrigens: In § 6 Absatz 2c der Satzung der Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa e. V. steht:

„Die Mitglieder verpflichten sich, im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Zwecke des Vereins durch freiwillige Mitarbeit zu fördern."

Erneuerung des Begrenzungszaunes von Bahnsteig 2

Eine der letzten größeren Maßnahmen, an denen ein Teil unserer Bürgerarbeiter beteiligt war, ist die Erneuerung des Zaunes am Bahnsteig von Gleis 2 in Bad Bederkesa. Nachdem festgestellt wurde, das mehrere Pfosten des Geländers bereits so marode sind, das sie keinen sicheren Halt mehr bieten, wurde kurzfristig entschieden, den Begrenzungszaun zu erneuern. Unsere Bürgerarbeiter haben den Zaun dann Anfang August demontiert. Damit war aber Gleis 2 für den Personenverkehr nicht mehr nutzbar. Also musste schnellstens ein neuer Zaun als Absturzsicherung gebaut werden.
An mehreren Wochenenden im September und Oktober nahmen zwei unserer Bürgerarbeiter sowie eine unterschiedliche Anzahl an Vereinsmitgliedern den Neubau des Zaunes in Angriff. Die Vierkanthölzer wurden auf Maß geschnitten geliefert und anschließend vor Ort imprägniert. Die Stützen wurden in den vorbereiteten Löchern diesmal in einer Betonmischung eingesetzt und anschließend der Obergurt mittels Winkel befestigt. Bei der Neuerstellung wurde auch eine Verlegung des Zuganges zum Bahnsteig 2 berücksichtigt, der zukünftig etwa in Höhe des Arbeitsplatzes des Zugleiters (Geschäftsstelle) liegen soll, wodurch der Zugleiter einen besseren Überblick zu dem Übergang hat. Spätestens zur neuen Saison wird der Bahnsteig 2 wieder nutzbar sein. In der Zukunft muss der Begrenzungszaun einmal im Jahr neu imprägniert werden; auch eine Aufgabe, für die sich jemand aus der Mitgliedschaft freiwillig zur Verfügung stellen könnte! Im neuen Jahr muss auch dringend der Weg über die Gleise in Richtung Heubruchsweg / Handwerks-

Mitteilungen Heft 127_Mitteilungen.qxd 14.10.2014 14:50 Seite 12

museum erneuert werden, der bei Glätte und vor allem bei Nässe eine große Unfallgefahr darstellt.
Hier nun einige Bilder von den Bauarbeiten: ***(gw)***









Mitteilungen Heft 127_Mitteilungen.qxd 14.10.2014 14:50 Seite 14

Klaus-J. Zarbel

Sechs Betriebsnummern - am Beispiel einer Lok aus dem Bw Bremerhaven:

Zu Beginn der 50-er Jahre stand es für die Deutsche Bundesbahn an, für die in die Jahre gekommenen Dampflokomotiven im Rangierdienst Ersatz zu beschaffen. Der Betrieb sollte auch wirtschaftlich durchgeführt werden können. Gegenüber einer Dampfmaschine hat ein Dieselmotor bekanntlich einen wesentlich höheren Wirkungsgrad. Also bot sich nur eine Diesellokomotive an, die es zu entwickeln galt. Erfahrungen hatte man





Welche Farbe ist schöner? Purpurrot (RAL 3004) oder oceanblau (RAL 5020)

Mitteilungen Heft 127_Mitteilungen.qxd 14.10.2014 14:50 Seite 15

schon mit den für die vor dem II. Weltkrieg entwickelten Diesellokomotiven der Typen WR 360 C 14 (V 36) und WR 200 B 14 (V 20) sammeln können, die nach dem Kriege aus ehemaligen Wehrmachtsbeständen übernommen, bei beiden deutschen Staatsbahnen in einer staatlichen Anzahl zum Einsatz kamen.
Unter Leitung des Bundenbahnzentralamtes (BZA) München wurde im Jahre 1953 eine Arbeitsgemeinschaft zur Entwicklung einer Lokomotive für den Rangierdienst gegründet, an der die Firmen



V 60-Parade im Bw Bremerhaven

Gmeinder & Co, Mosbach/Baden; Henschel & Sohn, Kassel;
Jung, Jungenthal bei Kirchen/Sieg; Klöckner-Humboldt-Deutz, Köln;
Krauss-Maffei, München; Krupp, Essen; MaK, Kiel;
Maschinenfabrik Esslingen, Esslingen, Neckar,

an der Entwicklung und Fertigung beteiligt waren. Daß die Arbeitsgemeinschaft bei der Konstruktion der V 60 Anleihen bei der V 36 genommen hat, sieht man schon in der Achsordnung.
Serienmaßig wurden die Lokomotiven der Baureihe V 60 mit Abgasturboladern ausgerüsteten 12-Zylinder Maybach-Diesel-Motoren in V-Form der Typen GTO 6 bzw. GTO 6 A bestückt, die eine Leistung von 650 PS bei 1400 U/min erbrachten. In einigen Exemplaren der Baureihe V 60 wurden auch Motoren anderer Hersteller zu Erprobung eingebaut.
Eine dieser Erprobungslokomotiven war die von der Deutschen Bundesbahn in Dienst gestellte Maschine mit der Beriebsnummer

Mitteilungen Heft 127_Mitteilungen.qxd 14.10.2014 14:50 Seite 16

V 60 025. Sie wurde von der Firma Klöckner-Humboldt-Deutz unter der Fabriknummer 56.726 erbaut, von der DB am 26. 1. 1959 abgenommen und dem Bw Braunschweig Hbf zum Erprobungseinsatz zugewiesen. In dieser Lokomotive kam der Motor vom Typ **T 12 M 420,** ein 12-Zylinder Zweitakt-Dieselmotor in V-Form ohne Aufladung, Hersteller ebenfalls die Fa. **KHD,** zum Einbau. Dieser Motor erbrachte ebenfalls eine Leistung von 650 PS bei 1400 U/min. Im Tausch gegen andere V 60 gelangte **V 60 025** im Jahre 1961 neben anderen Erprobungslok mit DEUTZ-Zweitakt-Dieseln vom Bw Braunschweig Hbf zum Bw Delmenhorst, wo die Maschinen weiterhin im Erprobungsdienst standen; **V 60 025** ist noch am 31. 12. 1966 dort nachgewiesen.



Aus verschiedenen Gründen bewährte sich dieser Motor bei der Deutschen Bundesbahn nicht. Die DB sah sich veranlaßt, diese Erprobungslokomotive im Jahre 1967 im AW Kassel in die Serienlokomotive zurückzubauen und mit einem **Maybach** Motor **GTO 6 A** auszurüsten. Nach diesem Umbau erhielt die Lokomotive die Betriebsnummer **V 60 391** und wurde weiterhin vom Bw Delmenhorst einhgesetzt. Nach Einführung des EDV-Nummernplanes bei der DB am 1. 1. 1968 wurde sie zur **260 391-8** umgezeichnet. Zu diesem

Mitteilungen Heft 127_Mitteilungen.qxd 14.10.2014 14:50 Seite 17

Zeitpunkt waren bei der Deutschen Bundesbahn laut amtlichen Unterlagen insgesamt 939 Stück V 60 in allen Ausführungen (V 60 = 28 Stück, V 60[1] = 751 Stück, V 60[10] = 160 Stück) eingestellt.
Das Bw Bremerhaven-Lehe, ab 1. 10. 1966 nur noch **Bw Bremerhaven,** bekam ziemlich spät Lokomotiven der Baureihe V 60 zugewiesen, die zusammen mit der Baureihe 290 und später auch mit der Baureihe 291 dazu mit beitrugen, die noch im Rangierdienst tätigen Dampflok der Baureihe 86 abzulösen, von denen im Jahre 1969 noch eine stattliche Anzahl vorhanden war, nämlich:

086 017-0	086 182-3	086 256-5 z	086 711-9 z
086 178-1	086 198-9	086 493-4	086 766-3 z
086 181-5	086 200-3	086 521-2	086 843-0

Als eine der ersten Lok der Baureihe V 60 erhielt das Bw Bremerhaven am 4. 2. 1969 aus Delmenhorst die Maschine **260 391-8** zugewiesen, die dann für die nächsten 26 Jahre hier stationiert bleiben sollte. Im Bw Bremerhaven erfuhr sie auch die ,,Degradierung'' zur Kleinlok; sie erhielt nun die Betriebsnummer **360 391-7.**



261 658-5 kommt mit einem Pwghs aus Bederkesa zurück

Mitteilungen Heft 127_Mitteilungen.qxd 14.10.2014 14:50 Seite 18

In Bremerhaven waren zeitweise bis zu sechs Lokomotiven beider V 60-Spielarten (BR 260/360, 261/361) neben Loks der Baureihen 290 und 291 beheimatet. Der Stichtag 31.12. 1992 wies im Bestand allerdings nur noch vier Stück aus, wobei es sich im Einzelnen um folgende Lokomotiven handelt:

360 391-7; 361 165-4; 360 392-5; 361 658-8.

Eingesetzt wurden die Bremerhavener V 60 hauptsächlich in Bremerhaven-Geestemünde und im Fischereihaven, aber auch in Bremerhaven-Seehafen, der aber hauptsächlich von den im Bw Bremerhaven stationierten Lok der Baureihe 291 im Rangierdienst bedient wurde.

Im Jahre 1995 verschwanden die letzten vier V 60 von den Bremerhavener Gleisanlagen. Sie wurden in Chemnitz auf Funkfernsteuerung umgebaut und in die Baureihen 364 und 365 eingeordnet. Danach traf die nunmehrige **364 391-3** am 23. 8. 1995 im Betriebshof Erfurt ein, um in Erfurt Gbf ihren Dienst zu verrichten. Am 1. 7. 2002 ist sie in Saalfeld nachgewiesen. Die Lok erfuhr noch eine weitere Modernisierung in Chemnitz durch den Einbau eines neuen 12-Zylinder-Dieselmotors in V-Form mit einer Leistung von 650 PS bei 1400 U/min



365 436-5 in Langen

Mitteilungen Heft 127_Mitteilungen.qxd 14.10.2014 14:50 Seite 19

der Fa. Caterpillar. Mit dem neuen Diesel des Typs CAT **3412 E DI-TTA** ausgerüstet, wurde sie zur **362 391-5** umgezeichnet und ist neben 24 gleichartigen Maschinen und 17 Lok der Baureihe 363 bei DB Schwenker Rail Deutschland im Betriebshof Halle G beheimatet (Stand 1. 1. 2014).



260 323-1 rangiert in der Wagenwerkstatt (ehemals Bw Geestemünde

Diesellokbaureihe V 60 im Bw Bremerhaven

1. Betr.-Nr.		Hersteller		2. Betr.-Nr.	1. 1. 1968 EDV-Nr.	Kleinlok	Funk	1. 1. 2014 Remo	Verbleib
V 60 016	Deutz	1956/58	56703	V 60 323	**260 323-1**	360 323-0			
V 60 025	Deutz	1958/59	56726	V 60 391	**260 391-8**	360 391-7	364 391-3	362 391-5	Halle G
V 60 026	Deutz	1958/59	56727	V 60 392	**260 392-5**	360 392-5	364 392-1		
V 60 165	MaK	1956/58	600086		**261 165-5**	361 165-4	365 165-0	363 165-2	Halle G
V 60 436	MaK	1958/59	600194		**261 436-0**	361 436-9	365 436-5		
V 60 605	Krupp	1959/60	4028		**260 605-1**	360 605-0	364 605-6	362 505-8	Bremen
V 60 649	MaK	1959/60	600238		**261 649-8**	361 649-7	365 649-3		
V 60 655	MaK	1959/60	600244		**261 655-5**	361 655-4	365 655-0	363 655-2	Halle G
V 60 656	MaK	1959/60	600245		**261 656-3**	361 656-2			
V 60 658	MaK	1959/60	600247		**261 658-9**	361 658-8	365 658-4	363 658-6	Mannheim
V 60 719	MaK	1959/60	600308		**261 719-9**	361 719-8	365 719-4	363 719-6	Kornwestheim

PNE WIND

Passion for Energy

Die Experten für Windenergie
und die
Museumsbahn

Gemeinsam ein
dynamisches Team!

www.pnewind.com

Mitteilungen Heft 127_Mitteilungen.qxd 14.10.2014 14:50 Seite 21

Arbeitseinsätze bei der Museumsbahn

Wie bereits an anderer Stelle beschrieben wurde, ist die ,,freiwillige'' Mitarbeit unserer Vereinsmitglieder für den Betrieb und der Unterhaltung unserer Museumsbahn momentan notwendiger als je zuvor.

Daher bitten wir alle Vereinsmitglieder, sich an den geplanten Arbeitseinsätzen zu beteiligen. Arbeit ist für jedermann (Männer wie Frauen) reichlich vorhanden.

Nach Abschluss der Fahrsaison bieten wir an (fast) allen Samstagen Arbeitseinsätze an.

Folgende Termine sind für 2014 noch vorgesehen:

25. Oktober, 1. November, 8. November,
15. November, 22. November,
29. November, 13. Dezember, 20. Dezember

Arbeitsbeginn: 9 Uhr,
Arbeitsende: spätestens 16 Uhr.

Für einen kleinen Mittagsimbiss wird gesorgt..

Wichtig: Die Arbeitseinsätze werden nur durchgeführt, wenn eine ausreichende Zahl an Helfern zur Verfügung steht. Daher ist eine vorherige telefonische Absprache notwendig.

Bitte Anmeldung bei:
Wolfgang Kretzschmar, Telefon (04 71) 68 11 54

Wir hoffen auf eine zahlreiche Beteiligung an den Arbeitseinsätzen.

Der Vorstand

Mitteilungen Heft 127_Mitteilungen.qxd 14.10.2014 14:50 Seite 22

Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V.

Vorstand:

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

Geschäftsstelle: Geschäftszeiten: Montag bis Donnerstag 8 bis 15.30 Uhr
Freitag 8 bis 12 Uhr
Bahnhofstraße 18
27624 Bad Bederkesa
Telefon 0 47 45-71 69, Fax 0 47 45-93 13 87

Internet: www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de
E-mail: Info@museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de

Betriebsleitung:	EBL Dipl.-Ing. Matthias Szymanowski	01 73-7 62 65 87
	stellv. EBL Dipl.-Ing. Harald Uhle	01 79-1 37 83 21
	stellv. EBL Dipl.-Ing. Jürgen Gerdts	01 51-55 11 80 80
Örtliche Betriebsleiter:	Günter Niber	04 71-6 56 38
	Horst Kühne	04 71-50 31 44

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

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

Impressum:
Die ,,Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e. V.'' werden herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn.
Es zeichnen für redaktionelle Beiträge: Günter Waßmann (gw), Rolf Thien (rt), Ingrid Kretzschmar (ik), Günter Niber (gn), Horst Kühne (hk).
Die ,,Mitteilungen'' erscheinen 4mal jährlich. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Alle in diesem Heft veröffentlichten Beiträge oder Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Sie dürfen ohne die schriftliche Zustimmung des Herausgebers nicht kommerziell verwertet werden. Fotokopien für den persönlichen, nichtgewerblichen Gebrauch können von einzelnen Beiträgen oder Teilen daraus als Einzelkopien hergestellt werden. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung der Verfasser und nicht unbedingt die des Vorstands wieder. Eine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte kann nicht übernommen werden. Anfragen und Beiträge bitte an die Geschäftsstelle der Museumsbahn.

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

Mitteilungen Heft 127_Mitteilungen.qxd 14.10.2014 14:50 Seite 24

Gut für mich.

Weser-Elbe Sparkasse

Liebe Kundinnen, liebe Kunden, die Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln und die Sparkasse Bremerhaven sind am 31. August 2014 zur Weser-Elbe Sparkasse verschmolzen. Und das ist gut für Sie: Mit über 950 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und einem noch breiter aufgestellten Beratungs-, Produkt- und Dienstleistungsangebot sind wir auch weiterhin Ihr starker Partner. Dabei bleiben wir als Ihr regionales Sparkasseninstitut mit 57 Standorten auch zukünftig immer ganz in Ihrer Nähe.
Wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen.