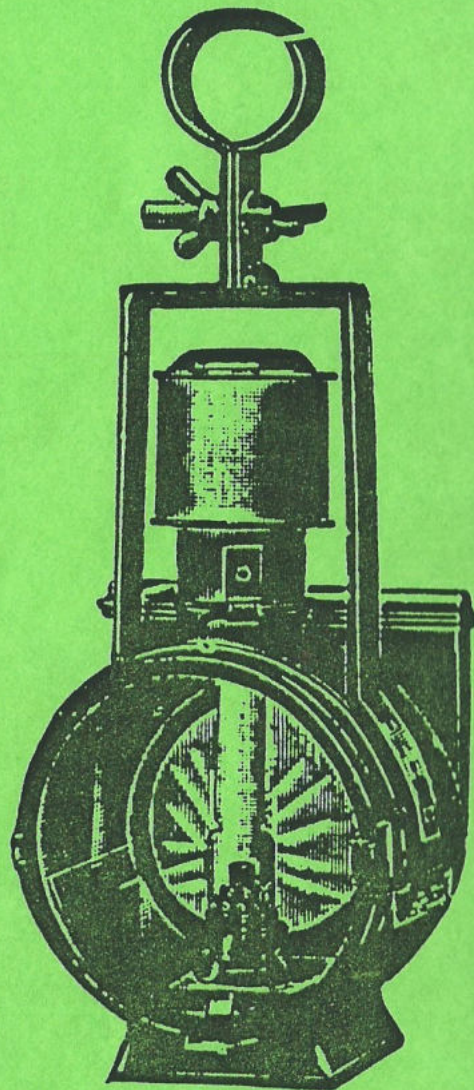
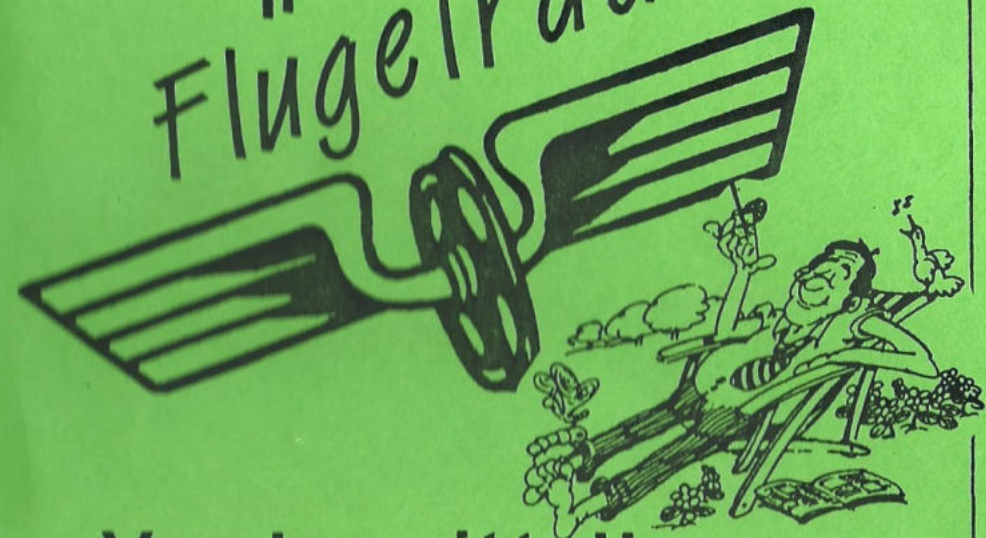




Das "Flügelrad"



Vereinsmitteilung
der
Eisenbahnfreunde
Friesland e.V.

Ansprechpartner im Verein

- **Vorsitzender:** **Dieter Schulte**
Stargarder Weg 9
26388 Wilhelmshaven
Telefon: 04421/54146
- **Stellvertreter:** **Jürgen Rode**
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven
Telefon: 04421/51009
- **Stellvertreter:** z.Zt. Personalunion
siehe bei Schriftführer
- **Kassenwart:** z.Zt. Personalunion
siehe bei Vorsitzenden
- **Schriftführer:** **Rudolf Hofmeister**
Hajo-Jürgens-Straße 23
26441 Jever
Telefon: 04461/6685
- **Vereinstreffen - Vereinstreffen - Vereinstreffen -**
Jeden Dienstag ab 19.30 Uhr im Vereinsheim in Voslapp
Flutstraße 206 - direkt am Marktplatz.
- Jeden ersten Donnerstag im Monat ab 19.30 Uhr
Monatsversammlung im Vereinsheim in Voslapp.

Mitglieder und Gäste sind herzlich Willkommen.

Das **Vorwort** . . .

fällt auch diesmal sehr kurz aus, denn in der VM steht alles weitere schon geschrieben, sodaß mir im Augenblick nur noch ein Sommergruß an alle Mitglieder, deren Familienangehörigen sowie allen Lesern dieser VM bleibt.
Einen schönen Urlaub, an alle diejenigen, die in den selbigen wegfahren eine gesunde Heimkehr und viel Spaß beim Lesen wünscht die Redaktion.
Rd.

Vereinsheimvorstellung

Am Sonntag den 1. Juni wurde unser neues Vereinsheim mit einem offiziellen Empfang eingeweiht. Neben den doch zahlreich anwesenden Mitgliedern waren Vertreter vom Siedlerbund, von der Siedlergemeinschaft IV - zu der wir gehören - und von den Gewerbetreibenden erschienen. Die Pressevertreter von der WZ und der Groden Post waren ebenfalls erschienen. Leider waren trotz Zusagen nicht alle geladenen Gäste erschienen, doch tat das dem Empfang keinen Abbruch. Nach der Begrüßung durch unseren Vorsitzenden Dieter Schulte und der Vorbringung eines geschichtlichen Abrisses über unseren Verein sowie der Vorstellung unser Vorhaben für die Zukunft, die bei den anwesenden Gästen aus Voslapp mit Wohlwollen aufgenommen worden sind, wurde ein kleiner Imbiss gereicht. Die anwesenden Gäste waren von dem bisher geleisteten sehr beeindruckt und freuen sich auf eine gute Nachbarschaft mit uns, die hoffentlich lange andauern wird.
Rd.

Richtfest

Am 14.06.97 feierten die doch zahlreich erschienenen Vereinsmitglieder sehr ausgiebig und fröhlich das "Richtfest" in unserem neuen Vereinsheim. Das Faß "Warsteiner-Freibier" - dankenswerterweise gesponsort von unserem Mitglied Frau Hannelore Hinrichs aus Esens (Waldschänke) - hatte ebenso nur eine kurze "Leidenszeit", wie die leckeren von Dietmar Schnabel besorgten Würste, die incl. der "einsernen" Reserve sehr schnell verzehrt waren. Aber trotz diesem Tempo zeigten die anwesenden Mitglieder "Stehvermögen", sodaß erst gegen Mitternacht die Lichter im Vereinsheim gelöscht wurden. Ein Dankeschön gebührt unserem Mitglied Frau Birgit Eilerts, die nicht nur die Tresenbewirtschaftung souverän übernommen hatte, sondern es auch noch schaffte den Vereinsraum wieder aufzuklären. Dies machte sich besonders angenehm am nächsten Morgen bemerkbar. Es gab keine vollen Aschenbecher und keine "abgestandene Luft", wie in der Vergangenheit des öfteren zu beklagen war. Fazit der Feier: Das Vereinsheim ist eingeweiht und solche Feiern können nach Meinung der Anwesenden wiederholt werden. Die beste Gelegenheit hierfür bietet das Siedlerfest im August in Voslapp.
Rd.

Vereins T-Shirt

Auch weiterhin gibt es das beliebte "Vereins T-Shirt", von dem schon etliche Bestellungen ausgeliefert wurden. Die Grundfarbe des Shirts ist "Lichtgrau" und trägt auf der linken oberen Brustseite unser Emblem (wie unser Aufkleber) in den Farben Schwarz - Rot - Blau. Die Qualität des T-Shirts ist gut und rechtfertigt den Preis von **21,- DM** (incl. Druck).

Wer noch Interesse an solch ein T-Shirt hat, meldet sich bitte mit der gewünschten Größenangabe bei J. Rode.

Dort kann man auch eine "Winterausführung" in der gleichen Farbe bestellen. Das **Sweat-Shirt** ist ebenfalls in einer guten Qualität und kostet **36,- DM**.
Rd.

Siedlerfest

Für das vom 15. bis zum 17. August stattfindende Siedlerfest haben sich u.a. an dem Wochenende ca. 30 Gäste von unserem befreundeten Club aus Leeuwarden angemeldet. Außerdem werden wir Gäste aus Stuhr (MEC - Stuhr), Varel (MFV) und Rüstersiel (Schiffsmodellbauclub Schlicktown) bei uns zu Besuch haben. Bei hoffentlich schönem Wetter sollten sich doch bitte an diesem Wochenende auch reichlich Mitglieder aus unserem Verein einfinden, um unseren Gästen doch die ihnen gebührende Gastfreundschaft zukommen zu lassen, u.a. beim "feucht - fröhlichen" Grillabend am Samstag.

Außerdem ist es das erste Mal, daß wir mit unseren neuen Vereinsräumen an die Öffentlichkeit gehen. Neben eine Anlage aus "Nordmodulen" (MEC-Stuhr), unserer N-Anlage und div. Schaustücken etc. werden auch wieder Hefte, Wagen, Videos etc. zum Verkauf kommen. Wer günstig Mibas, Videos von Gera Nova oder unseren Vereinswagen haben möchte, sollte rechtzeitig erscheinen. Wer zuerst kommt hat noch die Auswahl.

Weitere Punkte sind für dieses Wochenende noch in Arbeit. Sollte jemand noch Ideen haben, was man noch machen könnte, melde dieser sich doch bitte bei J. Rode. Die Ideen werden gesammelt und werden, falls sie nicht mehr zum Sommer zum Tragen kommen, eventuell am 3. Advent verwendet (Weihnachtsmarkt in Voslapp).

Ansonsten ist zu hoffen, daß das Wochenende eine "runde Sache" wird und allen in guter Erinnerung bleiben wird - so wie das Richtfest!
Rd.

Vereinsfahrt nach Zittau

Am 23. bis zum 27. Oktober werden 18 Mitglieder bzw. Mitfahrer eine Fahrt nach Zittau unternehmen und dort, neben einer Fahrt mit der Schmalspurbahn, auch eine Fahrt mit einem "Dampf - Sonderzug" auf der Regelspur durchführen. Diese Fahrt wird von Löbau über Görlitz nach Weißwasser und zurück führen. Außerdem ist am 24. Abends ein Treffen mit dem Zittauer - Modellbahn - Club eingeplant, sowie am 25. eine Werksbesichtigung bei der Firma Sachsenmodelle. Die Fahrt nach Zittau wird mit der Bahn durchgeführt, sodaß die Einstimmung auf den Aufenthalt in Zittau gleich von Anfang an beginnen kann. Es ist zu hoffen, daß allen, die mitfahren (leider nicht gerade viele), die Fahrt in guter Erinnerung bleiben wird und wünscht viel Spaß beim Aufenthalt in Zittau.
Rd.

Adventvorführung - Vorankündigung

Es ist zwar noch etwas verfrüht, doch die Zeit vergeht schneller als man denkt. Für das Wochenende 13. und 14. Dezember (3. Advent) ist anlässlich des Voslapper Weihnachtsmarktes geplant, daß wir ebenfalls unsere Türen für die Besucher öffnen. Was dann genau laufen wird - daran wird zur Zeit noch gearbeitet. Nähere Informationen werden zur gegebenen Zeit bekanntgegeben. Auf jedem Fall soll am 14. Dezember Abends unser schon traditionelles "Weihnachtsessen" stattfinden, als sog. Jahresabschluß. Der Ort für die "kulinarischen Genüsse" soll diesmal das ital. Restaurant in der Nachbarschaft unseres neuen Vereinsheimes sein. Wer an diesem Essen teilnehmen möchte, sollte sich diesen Termin schon einmal freihalten.
Rd.

Vereinszeitung . . . oder wie geht es weiter?

Aufgrund der "enormen" Beteiligung der Mitglieder bei der Mitarbeit an unserer Vereinsmitteilung "Das Flügelrad", wird die VM aus der "Regelmäßigkeit" herausgenommen und nur noch sporadisch erscheinen. Sobald genug Material und Zeit bei mir wieder vorhanden ist, kommt die nächste Ausgabe. Es sei denn, daß jemand anderer sich bereiterklärt, tatkräftig mitzuhelfen. Auch für mich hat der Tag nur 24 Stunden und selbst die Nacht ist schon "ausgereizt", sodaß Hilfe in Form der Frage: "Wann ist Redaktionsschluß?" nicht mehr angenommen wird - besonders dann nicht mehr, wenn diese Frage mit einer permanenten Regelmäßigkeit passiert aber "nichts dabei rüberkommt" !! Deshalb zum letzten Mal der Aufruf: Helft mit - ansonsten droht die gänzliche Einstellung der VM!
Rd.

In dieser Ausgabe erscheint nun der dritte und letzte Teil von der "Münchener S-Bahn" geschrieben von unserem ehemaligen Mitglied Erwin Wagner, der jetzt in Unterschleißheim wohnt.

Geschichten rund um die S-Bahn

Wie es sich für München und seinen Einwohnern geziemt, wird alles Neue zunächst einmal argwöhnisch beäugt und abgelehnt; auf Münchnerisch heißt das "grant'in". Wenn es nach den ewig Klagen gegangen wäre, hätten die Münchner Verkehrsbetriebe, zu der schließlich auch die S-Bahn gehört, keine Zukunft gehabt und die Millionen für den Ausbau des Nah- und innerstädtischen Personenverkehrs wären glatt verpulvert!

Doch - weit gefehlt: die Entwicklung der Fahrgastzahlen in den folgenden Jahren sprach eine andere Sprache: Waren es im Jahre 1973 noch 358,1 Mio Fahrgäste (Gesamtbereich MVV), so waren es 1993 bereits 537,7 Mio Fahrgäste, die sich S-, U-, Trambahn und Bus von A nach B kutschieren ließen; der Anteil der S-Bahn beträgt daran rd. 42%.

Trotzdem ist sie oft das Ziel der Kritiker, die aus allen Lagern kommen. Dem Einen ist sie zu eintönig (was immer das sein mag), einem Anderen ist sie zu schmutzig (zugegeben, manchmal hat man das Gefühl, sich in einer Müllhalde zu befinden), der Nächste beklagt die Unpünktlichkeit (das ist aber wirklich nicht die Regel!) und ein Vierter schimpft auf den Fahrpreis usw.

So ranken sich mittlerweile eine Menge Geschichten rund um die Fahrzeuge des MVV, damit auch um die S-Bahn. Der MVV hat eine Menge dieser Geschichten und Berichte, die vornehmlich der "Süddeutschen Zeitung" und der "Abendzeitung" entnommen sind zusammengetragen; ich werde im Folgenden einige zitieren.

Als Eisenbahn-Fan habe ich persönlich eine ganz andere Einstellung zur S-Bahn. Ich freue mich, wenn ich den Zug aus der Kurve in die Gerade einbiegen sehe, an der der Hp Unterschleißheim liegt. Mittlerweile weiß ich schon die ungefähre Stelle, wo ich am günstigsten einsteige, damit ich am Zielbahnhof zur U-Bahn-Rolltreppe oder zum Ausgang es nicht allzu weit habe (reine Bequemlichkeit). Natürlich ist es ärgerlich, wenn die S-Bahn Verspätung hat, denn oft hängen Umsteigezeiten daran und im schlimmsten Fall ist der Reisezug, den ein Fahrgast erreichen muß, weg; aber es ist wirklich nicht die Regel. Etwas pikiert guckt der Fahrgast auch, wenn er sich dann durch einen Berg von zerfledderten Zeitungen kämpfen und einen Sitzplatz erst von Unrat aller Art säubern muß, wobei ernsthafterweise auch gesagt werden muß, daß die Sauberkeit in den S-Bahn-Zügen allgemein zu wünschen übrigläßt. Aber das ist nicht Schuld der MVV oder der Bahn AG, sondern allein der lieben Mitbürger, die durch ihre Kinderstube offensichtlich im Dösentempo gerast sind und sich benehmen, als wären sie alleine auf dieser Welt. Dies ist leider die Regel.

Bevor der Fahrgast die S-Bahn überhaupt betreten darf, muß er sich einer Prozedur unterziehen, die besonders in den ersten Betriebsjahren des MVV zu einem ziemlichen Durcheinander geführt hat: er muß am Automaten eine Fahrkarte lösen. Allein dieser Vorgang hat manchem potentiellen Fahrgast den Schweiß auf die Stirn getrieben, denn was ist eine "Zone", wieviel "Zonen" ist mein Zielbahnhof weg usw. Schlimm hat es da natürlich die Auswärtigen getroffen und so mancher wandte sich resignierend an einen schelnbar Einheimischen und wenn er Pech hatte, zuckte dieser auch hilflos mit den Achseln. Diese Situation hat Valentin Polcuch von der Zeitung "Die Welt" in einem Artikel mit der Überschrift **Zu-Gereiste haben's in München schwer**, wie folgt beschrieben:

Wer mit der neuen U-Bahn (auch S-Bahn; eigene Anm.) fahren will, muß sich mit Automaten gut auskennen.

Dies ist die Geschichte eines Mannes; der in München Untergrundbahn fahren wollte. Der Mann, dies sei vorausgeschickt, ist kein heuriger Hase. Er kennt die U-Bahnen von Buenos Aires und von Berlin, von London und Hamburg, und er bekennt stolz, daß er sich auf ihnen allen zurechtgefunden hat. Nun aber versuchte er es in München. Er ging zur Sperre und bat die dort amtierende Person um eine Fahrkarte zur viernächsten Haltestelle. Die Dame im Gehäuse belehrte ihn, er müsse sich die Karte beim Automaten holen, aber dann verließ sie, o goldenes Münchner Herz, den Amtskasten und begleitete den Fahrgast um die Ecke, wo ein computerähnliches Gebilde auf Bedienung und Benutzung wartete. Da, sagte die Dame stolz und ging zu ihrem Dienstsitz zurück.

Der Mann, des Lesens und Schreibens kundig, studierte die verwirrend zahlreichen Schlitze, Knöpfe und Schrifttäfelchen am Automaten. Er verstand nichts und entschloß sich, zunächst einmal den billigsten Geldeinwurf zu benutzen:

70 Pfennig. Ohne Kleingeld zur Hand suchte er den Münzwechsler. Als er keinen fand, kehrte er zu seiner Betreuerin zurück. Sie war sehr hilfsbereit und wechselte die Münze.

Zurück also zum Automatenstrank und rein mit den Münzen in den zuständigen Schlitz. Nichts. Noch einmal: nichts. Wieder, nichts.

Der Mensch lebt von der Hoffnung und Beharrlichkeit. Also noch einmal; Münze rein, Knopf gedrückt - wieder nichts.

In der 17. Minute hatte der Mann einen Einfall. Wie, sagte er sich, wenn die Bayern, die alles anders machen, auch hier von dem globalen Usus abweichen? Gesagt, getan: erst auf den Knopf gedrückt, dann die Münze eingeworfen - und siehe: ein sanftes Rauschen hub an, und im Handumdrehen lag im kleinen Fensterchen unterhalb der Fahrschein.

Ganz einfach, sollte man meinen. Nein, so einfach ist das nicht. Der Mann stürzte angesichts der vertanen Zeit eilig zu Sperre und auf den Bahnsteig, als ihn ein freundlicher Alter ansprach. "Sie, Herr Nachbar", sagte er, "Ihr Fahrschein gilt nicht." Der Mann, aufgebracht: "Was denn, ich habe ihn soeben aus dem Automaten bekommen!" - "Schon recht", sagte der Alte, "aber er ist nicht entwertet, und wenn Sie einer von denen damit antrifft, zahlen Sie hohe Strafe." Kurz, es stellte sich heraus, daß an der Sperre kleine unscheinbare Kästchen aufgestellt waren. In diese mußte man, nach einem offensichtlich geheimen Übereinkommen, die Fahrscheine zum Stempeln einführen. Erst dann war man legaler Fahrgast.

Der Mann also, an sich selber verzweifelnd, sah die Wagenreihe in greifbarer Nähe von sich, aber nein, der Staatsbürger in ihm obsiegte. Er kehrte um und verifizierte sein Ticket mittels der grauen Geheimbox am Bahnsteigeingang. Als er fertig war, zog der Zug von dannen.

Solcherart der Hast und Eile enthoben, studierte der Mann die Anschläge, und bei dieser Tätigkeit stieß er auf ein amtliches Dokument: "Anleitung zur Ermittlung der Tarifentfernungen" oder so. Frohgemut machte er sich ans Lesen. Er las es einmal und zweimal. Ein neuer Zug kündigte sich mit hellem Brummen an, der Mann las und las. Der Zug fuhr weiter, der Mann las immer noch. Dann verließ er, unauffällig um sich blickend, das U-Bahngelände.

Das menschliche Leben ist eine Mischung aus Hoffnung und Beharrlichkeit. Als der Mann am Automaten vorbeiging, sah er, wie eine Frau mit Fäusten auf den Apparat eindrosch. Er fragte. Sie sagte: Ich will meine zwei Mark wiederhaben.

Da kam ein U-Bahnschlosser des Weges. "Frau", sagte er, "warum haben Sie nicht rechtzeitig auf den Überbezahlbedienungsknopf gedrückt?" - "Ich will meine zwei Mark haben" sagte die Frau. "Die sind fort", sagte der Schlosser und erklär-te: "Wenn Sie es eilig haben und das Kleingeld fehlt, dann zahlen Sie ruhig mit zwei Mark, aber drücken Sie auf diesen Knopf, dann kommt die Fahrkarte." - "Und der Rest?", fragte die Frau. "Auf den Rest haben Sie, liebe Frau, durch die Betätigung des Knopfes freiwillig verzichtet."

Vor dem U-Bahnschacht standen Taxen.

Eine andere Geschichte über den "Verdruß", den der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund seinen Fahrgästen bereitet, erzählt Maria Fleischmann von Bild München. Unter der Überschrift: Karl Valentin: MVV - Mit Viel Verdruß schreibt sie:

Der MVV ist in aller Munde. Wenn der Valentin Karl noch leben würde, wüßte er sicher, was sich hinter den drei Buchstaben MVV verbirgt. Nämlich "Mit Viel Verdruß!" Und er würde sagen: "Dahoam waar mia des bestimmt net passiert!"

Über MVV reden jetzt viele. Karl Valentin hätte die Initialen so erklärt: Mit Viel Verdruß. Wenn er den MVV erlebt hätte. Aber der große Querdenker, der jetzt 90 Jahr und ein paar goldige Tage alt war, ist sicher viel lieben Fiaker g'fahm.

Über den MVV - so gut er inzwischen auch die S- und U-Bahnkurve gekriegt hat - läßt sich gut "valentinieren". Wie dies Beispiel zeigt.

Am ersten schönen Sonntag, am 4. Juni, ging ich zum Starnberger Bahnhof. Am Schalter verlangte ich eine Karte nach Gauting hin und zurück.

"Gibt's nimma", sagt der Mann am Schalter. "Do müßn's um die Eck'n runter zur S-Bahn."

"I wui net zur S-Bahn", sog i, "i wui mein Zug wia sunst nach Gauting."

"Ja, der fährt jetzt drunt", sagt der wieder.

"Na gebn S'ma in Gotts Nam de Fahrkartn, na geh i nunter", sog i.

"De gibt's drunt, hob i eana scho gsagt."

Uns so krieg i na de do drunt. Am Automatr.

Da fahr i also mit der Ralladn-Treppn nunter, geht zum Automatr hi und steh do wia da Ochs vorm Berg. Na schickt mi wer zu Auskunft, da san a Stucka zehn Leit vor mir.

Wia i na drokimm sagt der Auskunftseur. "A Drei-Mark-Kartn müassns lösn!"

De hob i na endli, na zoagt mia a Frau, wia i stempln muaß, entwernt hoast des, belehrt sie mi, als ob i ois waschechte Münchnerin des net selber wissat, a so a Schmarrn.

Mit dera Kartn bin i am Bahnsteig und hob auf den Zug gwart. Wia der kemma ist hob i mit Ach und Krach an Sitzplatz dawischrt, aba von der Gegend hob i nix gseng, weil a bor so Bergkraxler mitn Rucksack ganz de Aussicht verbaut ham. Da wars mit meiner Bildung a vorbei.

"Sie", hob i gsagt. "I mecht d'Sonna und Bam segn, ruckas a weng." "Ja, wo soi i denn hi bei dem Gedräng?"

"Des ist mir wurscht", sog i, "aber mei Fahrkartn ist genausovui wert wia de eana und drum hob i a an Anspruch an der Gegend".

Aba moanas, der Hammi waar weg, daß i a was gsegn hätt. Wia i na in Gauting ausgstiegn bin, hot mi d'Sonna und da ganze Sonntag nimma gfreit. Sicher hätte da a der Valentin sagt: "Wenn i dahoam bleibn waar, na waar miaß des ois net passiert!"

Vielfach wird die Enge in der S-Bahn beklagt (siehe auch die vorherige Geschichte mit dem "Lackl und seinem Rucksack"). Natürlich hat sich auch damit die Presse beschäftigt und Hans Jürgen Jendral von der Süddeutschen Zeitung gab seinem Artikel die Überschrift:

S-Bahn-Raumordnung

Zufrieden saß ich wieder einmal auf meinem fast schon Stammsitz in der S-Bahn, der zweimal am Tage für je 26 Minuten mein Zuhause ist. Unter dem linken Ellenbogen spürte ich die heimelige, von fleißigen Fingern abgenagte Armlehne, die Füße ruhten sicher auf Zeitungen, Pappbechern, Kaugummi und Prospekten, das linke Knie preßte sich haltsuchend an den einstigen Aschenbecher und jetzigen Mülleimer für Bierbüchsen, Obstschalen und diverse Toilettenartikel, mein Gesicht streichelte der heiße Wüstenwind aus der Heizung, die Nieren umspülte der kalte Luftzug durch die stets geöffneten Klappfenster. Kurzum, ich saß zufrieden da und las den Artikel über das Defizit bei der Bundesbahn im allgemeinen und die

Spurmaßnahmen bei der Münchner S-Bahn im Besonderen. Dabei fühlte ich plötzlich den stechenden Blick meines Gegenübers, eines strammen fünfzigjährigen Mannes, gekleidet in Loden. Er fischte nun Notizblock, Kugelschreiber und einen Zollstock aus den Taschen, maß den Abstand zwischen seinen und meinen Knien, trug die Zahl in den Notizblock ein und musterte mich wiederum durchdringend. Da ich ein zugänglicher Mensch bin, fragte ich ihn, was zum Teufel er da treibe.

"Ich gehöre einer Expertenkommission des Münchner Verkehrsverbundes an", sagte er mit Stolz in der Stimme, "wir untersuchen die Möglichkeiten einer besseren Platzausnutzung in den S-Bahn-Wagen. Angesichts der kommenden Spurmaßnahmen und der künftigen beschränkten Zugfolge müssen wir erforschen, wie wir mehr Menschen in weniger Zügen unterbringen können." Ich erzählte ihm daß ich eben über diese Geldsorgen gelesen hatte, fragte aber, was dies mit meinen Knien zu tun hätte. "Nun, Sie sind zwar kein S-Bahn-Prototyp, Sie sind zu lang, schätze 1,90m, und zu breit, schätze 105 Kilo, aber wir wollen jedem Kunden gegenüber fair sein. Zwischen unseren Knien befindet sich ein Luftraum von 5,67cm. Wenn wir also die Sitzreihen entsprechen zusammenrücken, gewinnen wir pro Wagen eine zusätzliche Reihe. Fühlen Sie sich wohl, wenn jemand neben Ihnen sitzt?"

"Doch, ja, meistens gehts gut. Wenn ich mich ganz vorsichtig bewege, kann ich manchmal sogar leicht verkrampft die Zeitung lesen. Mit dem Gegenüber einige ich mich, wie wir die Beine sinnvoll ineinander schachteln." Er schrieb und murmelte dabei: "Geringfügig verlängerte Sitzreihe würde bis zu vier Personen Platz bieten. Testperson kann sich frei entfalten."

Da Fahrgäste sich über Beinstellung absprechen, empfehle ich Sitzreihen optimal aneinander zu rücken, bis zum Knieschluß. Schließlich sind es keine Schlafwagen." Er musterte mich wieder.

"Können Sie bequem durch den Mittelgang gehen?" Ich bestätigte es. Er schrieb: "Gänge halbieren, mehr Sitzplätze, zufriedener Kunden." "Wie stehen Sie im breiten Gang zwischen den Türen?" Ich sagte, ich lehnte mich mit dem Rücken an. Er notierte: Empfehle Verordnung, Fahrgäste zu zwingen, sie seitlich mit einer Schulter anzulehnen, bringt 100prozentige Personensteigerung pro Gang.

"Wie gefällt Ihnen die erste Klasse?" Ich gestand, daß ich die dortigen Armlehnen schätze, da man mehr Sitzraum habe, und überhaupt mehr Platz. Er kritzelte: Erste Klasse Umbau wie oben, Armlehnen unbedingt entfernen! Allmählich lebte ich mich in seine Probleme ein. "Sie könnten sogenannte S-Bahn-Stopper anstellen, die die Leute sauberlich in die Wagen schlichten, wie in Tokio." Er notierte hastig: Empfehle dringendst Studienfahrt nach Tokio und New York, eventuell Mexiko City. Nun begeisterte ich mich fast: Wenn die Leute schon hineingestopft werden, könnte man vielleicht alle Sitze herausreißen, um wirklich Platz zu schaffen." Er schrieb eifrig und sagte dann nachdenklich: "Nicht schlecht wären auch Wagen, getrennt nach Geschlechtern, um ohne sittliche Schwierigkeiten die Leute noch enger zu pressen."

Jetzt war ich so richtig in Fahrt: "Am sparsamsten wäre es natürlich, die S-Bahn erst einmal an allen Abenden ausfallen zu lassen, dann an allen Wochenenden, an allen ungeraden Tagen und sie schließlich ganz stillzulegen." Er sah mich ernst an: "Dies könnte in der Tat notwendig werden, aber vorerst gibt es noch weitere Möglichkeiten für volle Raumaussnutzung." Und sein Blick wanderte versonnen empor zu den Gepäckträgern.

In den Fahrzeugen des M V V, also auch in der S-Bahn, werden alle nötigen Durchsagen über den Innen-, gelegentlich auch über den Außenlautsprecher gemacht. Meistens sind es vor dem nächsten Anhalten die Stationsansagen. Was da aber manchmal durch den Lautsprecher kommt, ist erwähnenswert. Ob es nun an einer defekten Lautsprecheranlage liegt oder der Triebwagenführer gerade den Mund voll hat (glatte Unterstellung!) oder dieser nicht darauf geachtet hat, sich nahe genug an das Mikrofon hinüberzubeugen, es mag viele Ursachen haben wenn im Fahrgastraum ein Geräusch zu hören ist, das den Ursprung in einer

Tag der "Modell"- Bahnen und - Schiffe

**Am 16. und 17. August
von 14 bis 18 Uhr**

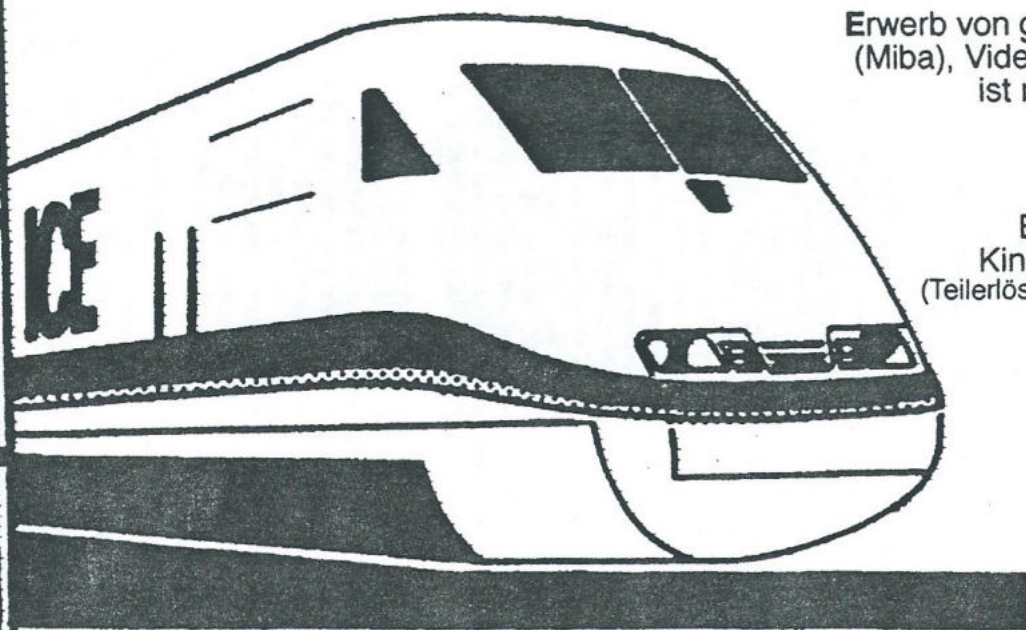
***Fahrspaß auf Schiene und Wasser
für Groß und Klein
gegenüber dem***

Voslapper Marktplatz

**im und am Vereinsheim
der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.**

Erwerb von günstigen Heften
(Miba), Videos, Wagen, etc.
ist möglich

Eintritt 2,- DM
Kinder bis 12 J. frei
(Teilerlös für einen guten Zweck)



Eisenbahnfreunde Friesland e.V.

F

menschlichen Stimme hat. Die Stammfahrer wissen, daß wohl der nächste Stationshalt angesagt wurde, Fremde und Ausländer aber sehen ratlos zu den in der Decke eingebauten Lautsprecher, als würde das eben Gesagte dort geschrieben stehen. Aber auch Lustiges ist zu berichten, so z.B., wenn der Triebwagenführer sich ein kleines Liederl singt und die Fahrgäste - wohl unbeabsichtigt - unterhält; das Mikrofon neben ihm überträgt unerbittlich. Es gibt aber auch Ansagen, die den Adrenalinspiegel schlagartig erhöhen: Wenn trotz äußerster Eile des potentiellen Fahrgastes die Ansage "S 1 Freising - zurückbleiben" schneller ist. Meistens ist es dann wirklich zu spät, denn zwei Sekunden nach dieser Durchsage schließen die Türen unbarmherzig und weitere Sekunden später beschleunigt der Zug schon vom Bahnsteig weg. Nur ganz wenige Triebwagenführer riskieren noch eine Sekunde, aber dann ist's wirklich zappenduster.

Des Themas Durchsagen (am Beispiel einer U-Bahn) hat sich Helmut Seitz von der Süddeutschen Zeitung angenommen und seinem Artikel die Überschrift "Nextion Umpftät" (das soll heißen: Nächste Station: Universität!) gegeben:

Eine Fahrt mit der U-Bahn bietet weder für's Auge noch für's Ohr besonders viel Abwechslung (im Gegensatz zur S-Bahn; eigene Anm.): Zu sehen gibt's - von den Mitfahrern abgesehen - bloß ein paar Reklametafeln. Und zu hören bekommt man außer dem sanften Fahrgeräusch nur den Fahrer, der nach jeder Station die nächste ansagt. Und jedesmal kurz bevor's weitergeht, mahnt er zur Vorsicht, weil jetzt die Türen geschlossen werden.

Gewiß, vom Text her ist diese Stationslitanei nicht sehr abwechslungsreich. Was dennoch manchmal aufhorchen läßt, das ist die Stimme, der Tonfall, die Diktion des unsichtbaren Rezitators. Da gibts nämlich sehr bemerkenswerte Unterschiede. Beispielsweise kann man in einen Zug einsteigen, der von einem Überdeutlichen gefahren wird. Dieser Mensch scheint eine ähnliche Sprechschulung hinter sich zu haben wie die Eliza Dolittle in "My Fair Lady" (Ös grüünt so grüün ...). Irgend jemand muß ihm einmal beigebracht haben, daß es darauf ankäme, alle Worte so gewölbt auszuformen, als habe man eine heiße Kartoffel im Mund. Weshalb sich in diesem Fall die Durchsage folgendermaßen anhört: "Vooorsücht, doü Türörn wärdönn gäschrönn!" Und niemand wird behaupten können, er habe auch nur eine einzige dieser bedörsamen Sülbänn nücht vörstandönn, falls er überhaupt ein bißchen des Deutschen mächtig ist.

Ähnliches läßt sich von den Durchsagen des Faulmaulers nicht behaupten. Der mag vielleicht ein ausgezeichnete U-Bahn-Kutscher und auch sonst ein akkurater Diensttuer sein - nur das Reden ist halt seine Sache nicht. Man kann sich gut vorstellen, wie dieser Mensch mit zusammengeknauten Zähnen im Führerstand sitzt und sich jedesmal dazu überwinden muß, das Müu wenigstens so weit aufzumachen, daß er überhaupt ein paar Töne ins Mikrofon grunzen kann. Weshalb sich seine Durchsage - ach was: sein Durchgemauschel - etwa so anhört: "Ssichtürnwernschliffn". Oder: "Nextion: Umpftät". Oder: "Nextion: Münchfreid". Und selbst das kommt einem nicht sehr lautstark zu Ohren, son-dern eher wie ein halb unterdrückter Stoßseufzer. Wenn man's eh weiß, was es heißen soll, dann versteht man's schon.

Ganz anders wieder der Untergrund-Operer: Bei dem hat man den Eindruck, als sei er nur versehentlich bei der U-Bahn gelandet, anstatt im Gärtnerplatztheater. Denn dieser stimmungsgewaltige und urmusikalische Mensch macht keine Durch-sagen, sondern Durchsangl. Genauer: Er schmettert seinen nüchternen Text so melodiös ins Mikrofon, alsö wär's ein Rezitativ aus einer Opera buffa. Schäd', daß man immer nur ein paar Takte von ihm zu hören bekomme. Es wäre wirklich interessant, wie es wohl klingen würde, wenn er einmal sämtliche Stationsansa-gen vom Kieferngarten bis zum Goetheplatz in eine Arie zusammenfassen dürfte, und dazwischen immer wieder der Refrain von den jetzt geschlossen werdenden Tühören.

Dann manchmal der Nachdenktliche. Man könnte ihn auch den Lyrischen nennen. Den Satz mit den Türen spricht er so behutsam und ausdrucksvoll, als handle es sich um eine besonders

innige Verszeile von Rilke. Sein spezieller Gag aber sind die Stationsankündigungen. Die gehen nämlich so: "Nächste Station." Punkt. Aus. Nichts mehr. Ja, was ist denn, warum spricht er denn nicht weiter? Zunächst denkt man, er muß halt neu Luft holen. Nach 15 Sekunden meint man, im sei vielleicht entfallen, welche Station nun kommt. Nach 30 Schweigesekunden fängt man an, sich um ihn Sorgen zu machen: Es wird ihm doch nichts passiert sein? Womöglich ist er zusammengebrochen, und der Zug rast führerlos durch die Röhre? Aber da, im letzten Moment vor der Einfahrt in den Bahnhof, kommt endlich ganz beiläufig das erlösende Wort über den Lautsprecher: Giselastraße.

Wäre noch der Grantler zu erwähnen. Der schimpft seine Durchsagen zwar laut und deutlich und völlig korrekt ins Mikrofon. Aber man hört recht gut heraus, daß es ihn viel Zurückhaltung kostet, die Texte nicht um einige Zusätze zu bereichern. Nämlich etwa so:

"Näxdeschdazjonleggmiamarsch:Unifersetäzefixnoamoi!"

Im Vollzug werden die Durchsagen durch eine Begleitperson gemacht und seit der Wende sind sie auch dialektisch sehr bereichert, denn wer in seinem bisherigen Leben sächsisch oder thüringerisch gesprochen hat, muß es jetzt als Zug- oder Triebwagenführer in S- und U-Bahn nicht unbedingt ablegen. Und da mittlerweile auch die holde Weiblichkeit an Regler und Bremse einer Lok sitzt, werden zeitweise die S- und U-Bahn-Stationen-Ansagen mehr geflüstert als nüchtern klar ausgerufen.

Thema Schwarzfahren

Seit Einführung der öffentlichen Verkehrsmittel klagen die Verkehrsbetriebe ihr großes Leid wegen der Schwarzfahrer, die sich auf Kosten der Gemeinschaft von "A" nach "B" bringen lassen, ohne den geforderten Fahrpreis zu entrichten. Für Einige ist es richtig Sport und der Nervenkitzel, ob ein Kontrolleur nun kommt oder nicht hält Nerven und Kreislauf auf Trab. Es dauerte auch einige Zeit, bis sich die MVV so richtig an dieses Problem herangewagt und drastische Maßnahmen ergriffen hat. So hat eine Reporterin von BILD München Kontrolleure der MVV bei einem Einsatz begleitet und darüber folgenden Artikel geschrieben:

Ende der Schonzeit für Schwarzfahrer

Gnadenlos wird ab Montag jeder S-Bahn-Fahrgast zur Kasse gebeten, der keine gültige Karte hat. Die Kontrolleure werden viele um 20 Mark (seit 01. Jan. 1990 beträgt das erhöhte Beförderungsentgelt glatte sechzig Deutsche Mark!) erleichtern müssen. 11 Prozent der S-Bahn-Fahrer hatten gestern keinen gültigen Fahrausweis. Das mußte sechs Kontrolleure feststellen ...

Jetzt ist die Schonzeit für Schwarzfahrer endgültig vorbei. Von Montag an werden die Kontrolleure der Deutschen Bundesbahn den S-Bahn-Fahrgästen ohne gültige Karte "gnadenlos" 20 Mark abknöpfen.

Eine Reporterin von BILD München begleitete gestern sechs Kontrolleure bei der Überprüfung von Fahrscheinen. Das Ergebnis: Mehr als elf Prozent aller S-Bahn-Fahrer mußten nachzahlen oder zum "Nachentwerten" ihrer Fahrscheine ermahnt werden.

"Wir haben nicht gedacht, daß wir so viele Schwarzfahrer haben", kommentierte Wilhelm Leinor (35). Er ist Chef der Kontrolleure.

Die Angestellten der Bundesbahn kontrollierten gestern von 8.38 Uhr bis 11.20 Uhr zwischen der Hackerbrücke und dem Ostbahnhof 400 Fahrgäste.

Fünzig mußten die Karten nachentwerten.

Zwölf Schwarzfahrer wurden erwischt. Sie kamen gestern noch einmal mit einer Verwarnung davon. Natürlich mußten sie nachbezahlen.

45 Personen hatten sich einfach in die 1. Klasse gesetzt, obwohl sie nur Fahrscheine für die 2. Klasse hatten.

Besonders Schüler bevorzugen die bequemen Polster der 1. Klasse ...

"Ihre Fahrkarten bitte!" fordert Karl Knop (53), seit 25 Kontrolleur bei der Bundesbahn, zwei Schüler in der ersten Klasse auf.

Sie zeigten ihre Schülerkarten - und gingen nur unwillig in die zweite Klasse - nicht ohne die Bemerkung: "In der Zeitung steht aber, daß man in der 1. Klasse sitzen darf."

Karl Knop darauf: "Ja, aber nur dann, wenn der Zugführer es durchsagt."

Einem anderen Fahrgast erklärte die Kontrolleurin Edith Raschke (32), daß sie ihre Karte falsch entwertet hat. "Sie müssen den Fahrschein in Pfeilrichtung entwerten." Mehr als 50 Kontrolleure wurden bisher zur S-Bahn-Kontrolle eingesetzt; diese Zahl wird jetzt von Tag zu Tag erhöht.

Gestern wurden insgesamt 11.000 Fahrgäste überprüft. 662 Personen hatten ungenügende oder gar keine Fahrscheine.

Wilhelm Leinor, Sachbearbeiter bei den Münchner Verkehrsbetrieben: "Das sind über den ganzen Tag hinweg rund fünf Prozent der Fahrgäste. Mit diesen Schummeleien muß es jetzt ein Ende haben. Die Anlaufzeit ist abgelaufen. Wer jetzt den Tarif noch nicht begriffen hat und falsch löst, der muß halt zahlen. Die Höchststrafe beträgt 20 Mark!"

Soweit der BILD-Artikel. Bleibt allerdings aus eigener Erfahrung nachzutragen, daß es für Auswärtige und Fremde auch heute noch ein Problem darstellt, den Tarif richtig zu begreifen; dies gilt besonders für Mehrbereichskarten, Tageskarten und "Wer darf/kann/mit Wem". Eine schöne Einrichtung ist allerdings die "Grüne Karte" - Gesamtgebiet für z.Z. DM 79,- (Bild) mit der man ab 09.00 Uhr werktags bis 04.00 Uhr in der Frühe und an Wochenenden und Sonn- und Feiertagen ganztägig zur Benutzung aller dem MVV angeschlossenen Verkehrsmittel berechtigt; nur nicht die Reisezüge der DB AG. Andererseits kann mit der DB-Fahrkarte die S-Bahn bis zum Zielbahnhof (z.B. Wilhelmshafen - Unterschleißheim = S-Bahn ab Mü-Hbf bis Unterschleißheim) zu benutzen. Und noch eine tolle Sache: Mit der Theater-/Oper-/Konzertkarte kann man zwei Stunden vor Beginn bis zwei Stunden nach Beendigung der Veranstaltung die Eintrittskarte als Fahrausweis für S- und U-Bahn, Tram und Bus benutzen.

Es ist schon ein Kreuz mit den Schwarzfahrern. Die Kontrolleure der DB haben alle Hände voll zu tun. Auch das mittlerweile auf DM 60,- erhöhte Strafgeld und eine mögliche Strafanzeige hält eine immer noch hohe Zahl an Fahrgästen nicht davon ab, sich kostenlos befördern zu lassen. Es ist ja nicht nur, daß man erwischt werden kann, sondern, da sind ja auch noch die anderen Fahrgäste. Peinlich, peinlich, wenn trotz intensivem Suchen die entwertete Karte einfach nicht auftauchen will. Und wenn die Umstehenden auch noch anfangen zu gieren, dann ist es mit der Ruhe meist schnell vorbei. Ruhig bleibt nur der Kontrolleur (die Kontrolleurin), der gelassen den "Knöllchen-Block" hervorholt und die persönlichen Daten des Delinquenten ermittelt. Dies allerdings geschieht recht anonym, denn er fordert einen Ausweis und schreibt Name etc. einfach ab. Also, doch etwas Datenschutz. Trotzdem, der/die Ertappte merkt, daß ihm heiß wird, daß sich das Gesicht rot und röter färbt, kann er nur erahnen. Es gibt kein Erbarmen, nur den Strafzettel und den Ärger, den man hinterher auch noch hat. Also, liebe Fahrgäste, denken sie an den Fahrschein, dann kann Sie eine unvermutet sich als Kontrolleur zu erkennengebende Person nicht mehr schocken - und Sie können gieren, wenn er Ihren Nachbarn erwischt hat.

Nach neuesten Erkenntnissen (Juli 1996) fahren etwa 200.000 Bürger jährlich schwarz!

S-Bahn kommt ja offensichtlich von "Schnell-Bahn", aber in der Praxis ist das nicht immer so sicher. Sagen wir z.B.: S-Bahn für "Schlaf-Bahn". Es ist selten was los in den Fahrgasträumen; die Leute scheinen alle zu schlafen, zumindest zu dösen. Es gibt Fahrgäste, die setzen sich in die Polster - und schlafen. Auch wenn sie die Augen aufhaben, sie schlafen, sind ganz woanders. Morgens träumen sie den Traum der Nacht zu Ende und abends, wenn sie

heimfahren, holen sie den Rest Büroschlaf nach, der ihnen entgangen ist. Es ist, als ob beim Betreten der S-Bahn ein lähmendes Fluidum den Fahrgast empfängt. Es fällt auch auf, wie schnell ein Sitzplatz eingenommen wird; wohl, um nicht unnötig wach zu werden und nicht unnötig lang wach zu bleiben.

Es trifft sich aber auch Alles und Jeder in der S-Bahn. Morgens, die Pendler, die zur Arbeit fahren studieren BILD, TZ und AZ, Schüler, die noch schnell die letzten Vokabeln pauken (genügend Ruhe haben sie ja), das Pärchen, das noch die Nacht ausklingen lässt (oder die neue frühzeitig beginnt). Oder auch die Lehrerin, die noch schnell einen Vokabeltest korrigiert und das letzte Diktat benotet. Aber auch Tante Frieda benutzt die S-Bahn und da wird es schon etwas lebhafter, wenn ihre Freundin Kreszenz auftaucht: es wird geratscht auf Teufel-komm-raus, Jeder aus der Nachbarschaft bekommt sein Fett ab.

Auch die Penn-Brüder nutzen gelegentlich die S-Bahn für einen Tapeten- (Bahnhofs-)wechsel. Es sind ganz witzige Kerlchen darunter, aber sie sitzen meist alleine, wohl wegen der Alkoholfahne oder anderer Gerüche.

Oder "S-Bahn" wie "Schmutz-Bahn"; wahrlich ein unerfreuliches Kapitel. Aber wie soll in den Griff bekommen werden? Leider ist es kein Einzelfall, daß man beim Einstieg in den Fahrgastraum das Gefühl hat, auf einem Müllplatz zu sein. Da liegt die zerfledderte Zeitung auf Sitz und Boden, die Aschenbecher quellen über mit Dosen, Bananenschalen und sonstigem Unrat und nicht nur zur Oktober-Fest-Zeit hat ein Fahrgast sein letztes Essen auf dem Boden der Fahrgastzelle ausgebreitet. Es ist wirklich kein Renomé für den Sauberkeitssinn der DB einerseits und unseren Mitmenschen andererseits. Bei der "großen" Bahn hat ja der Zugführer die Sache einigermaßen im Griff, aber hier, bei der S-Bahn? Es ist erschreckend, mit welcher Gleichgültigkeit mit fremden Eigentum umgegangen wird. Und es scheint auch Niemanden zu interessieren, daß Sauberkeit in erster Linie ein Zeichen von Kinderstube ist und die scheinen viele unserer Mitbürger im Düsenjet durchfliegen zu haben. Der DB ist wenig Vorwurf zu machen, denn die Züge sind von Betriebsanfang bis -ende pausenlos im Einsatz und können eben erst am Betriebsende gesäubert werden. Bis dahin muß der Gestank der Kotze eben ertragen werden, das können auch die Männer der S-Bahnwache nicht ändern. Deren Einsatz hat allerdings schon einige Ordnung in die Fahrgasträume der Münchner S-Bahn gebracht.

Oder "S-Bahn" wie "Sonntags-Ausflugs-Bahn"; eine sehr angenehme Geschichte. Wozu sich der Tortur einer Autofahrt in die Berge oder in die Voralpen zu unterziehen, wenn's mit der S-Bahn so angenehm und schnell geht. In längstens einer Stunde ist man an den schönsten Plätzen Bayerns und kann wandern, bis die Sohlen quallen oder die Reifen des mitgenommenen Fahrrades nur noch "Socken" sind. Und ein Biergarten, in dem man im Sommer gemütlich einkehren kann, ist allerorts in mehreren Ausgaben zu finden und die Lokale haben auch im Winter nicht geschlossen. Und am Ziel angekommen, ist wieder die S-Bahn da und bringt den geschafften Ausflügler wieder heil nach Hause.

Ich komme langsam zum Schluß, jedoch nicht ohne eine Quiz-Frage: Was ist das: erblickt das Licht der Welt, aber nie das Tageslicht? Richtig: es ist die "S-Bahn-Maus". In den unterirdischen Haltestationen der S- und U-Bahn wimmelt es von Mäusen, kleine poussierliche Tiere, mit einem seidigen, grau-schwarzen Fell, schnell und unerschrocken. Man kann sie von der Bahnsteigkante aus beobachten, wie sie zwischen den Schottersteinen herumhuschen und, bei Annäherung der S-Bahn, irgendwo zwischen den Steinen verschwinden. Sie haben keine Feinde, den Katzen und Hunde trauen sich nicht in die unterirdischen Gewölbe und auch anderes Getier ist nicht zu entdecken. Wovon sie sich ernähren, ist nicht genau ersichtlich.

aber irgendwie scheint es ihnen gut zu gehen, denn ich habe noch keine magere Maus gesehen.

Ausklang

Das also ist die Geschichte der Münchner S-Bahn. Ihren Anfang hatte sie noch vor dem Krieg, verwirklicht wurde sie erst danach, nicht ohne Schubs durch die Vergabe der olympischen Spiele 1972 nach München. Die Verkehrsentwicklung in München geht weiter; auch die S-Bahn wird davon betroffen sein (siehe neue Flughafen-Spange über Neufahrn). Die Generation der S-Bahnzüge wird laufend verbessert; nach dem Vorbild der neuen S 8 sind die Fahrgasträume heller und freundlicher, bequem ausgestattet. Sie ist ein wichtiger Teil des Münchner Lebens geworden, sie ist ein Nerv im Gewimmel von Millionen Menschen, so robust, aber auch so empfindlich. Ohne die Münchner S-Bahn würde die Stadt aus allen Nähten platzen, das Verkehrschaos wäre die Regel. Ohne S-Bahn wäre München heute nicht passierbar und die vielen Pendler, Flugreisende und Besucher hätten es wesentlich schwerer, schnell, sicher und ohne zusätzlichen Streß ihr Ziel zu erreichen.

Unterschleißheim/München, Juli 1996
Erwin Wagner



"Bello läßt mich nicht auf
'Eisenbahn - Romantik' um-
schalten - er will erst die
Werbung für Hundefutter
sehen!"

Fackelzug ohne Klo

Die Klasse meiner Tochter unternahm eine Reise. Als wir auf den Zug warteten, fragte mich eine Schülerin: „Hat der Zug auch eine Toilette?“

Als ich sagte, daß jeder Zug eine hätte, meinte das Mädchen: „Das stimmt nicht. Ich war gestern mit Mutti zum Fackelzug, da gab es keine!“

Karola Hauser, Rottenau

„Es gibt immer weniger Berichte über das Reisen, immer mehr nur die Beschreibung des Ziels am Ende eines lästigen und möglichst schnell zu überwindenden Weges. Den Reisenden geht das Reisen verloren. Reisen ist eigentlich ein Prozeß und nicht nur die hastige Überwindung unliebsamer Zwischenräume. In diesen Zwischenräumen ändern sich Gesichter, Landschaften, Farben, Licht. Wer diesen Prozeß des sich Näherns systematisch durch Geschwindigkeit ausschaltet, hat eine geringere Chance, sein Ziel zu verstehen.“

(Jutta Ditfurth in „Wider den Mythos der Geschwindigkeit“)

Veranstaltungshinweise

Achtung - Terminänderung! Müllsammeln und Vereinsabend am 9. August 1997

hp. Aus organisatorischen Gründen verschiebt sich der ursprünglich für den 16.08.1997 geplante Arbeitseinsatz "Müllsammeln" und der am selben Tag geplante Vereinsabend um eine Woche nach vorn, also auf den 09.08.1997.

110 Jahre Selketalbahn

hp. Am 7. August 1887, also vor 110 Jahren, wurde die Strecke Gernrode - Magdesprung der GHE offiziell eröffnet. Anlässlich dieses Jubiläums plant die HSB am 09.08.1997 ein Bahnhofsfest in Gernrode, weitere Veranstaltungen an diesem Wochenende werden durch den "Freundeskreis Selketalbahn" e.V. organisiert. Nähere Informationen dazu in der nächsten "Harzbahnpost" oder ab Ende Mai unter Tel. 039485/61661 (Heiko Fricke).

99 6101 geht auf Reisen

hp. Im Jahr 1997 wird der Verein "Märkische Museums-Eisenbahn" e.V. (M.M.E.), Betreiber der Sauerländer Kleinbahn bei Plettenberg, 15 Jahre alt. Anlässlich dieses Jubiläums wird die 99 6101 vom 15.08.1997 bis zum 26.09.1997 auf dieser Strecke fahren, nähere Infos zu den geplanten Veranstaltungen der M.M.E. in der nächsten "Harzbahnpost".

Oldtimerausstellung in Stiege/Fotogüterzüge

hp. Am 4. und 5. Oktober 1997 findet in Stiege eine Ausstellung mit Oldtimern der Straße und Schiene statt. Neben historischen Fahrzeugen aus dem Park der HSB werden auch die "guten Stücke" des Lanz-Bulldog-Vereins Südharz e.V. zu sehen sein. Am 04.10.1997 verkehrt ein Fotogüterzug mit einigen dieser Lanz-Bulldogs von Nordhausen nach Stiege, am 05.10.1997 fährt dieser Zug zurück nach Nordhausen.

Der Vereinsabend am 04.10.1997 wird ebenfalls in Stiege durchgeführt. Näheres zu diesen Veranstaltungen in der nächsten "Harzbahnpost" oder ab Ende Juni über Volker Baake, Tel. 03943/22361.

Dampf zwischen Elm und Harz

hp. Am 4. Oktober 1997 wird ein "Zubringer" zur Oldtimerausstellung in Stiege angeboten. Von Braunschweig nach Gernrode fährt ein Sonderzug mit der Halberstädter 50 3708, die wenige Tage darauf Fristablauf hat. Von Gernrode aus geht es dann nach Stiege, nach der Möglichkeit zur Besichtigung der Oldtimerausstellung geht es zurück nach Gernrode, von da aus auf der Normalspur nach Braunschweig. Näheres dazu in der nächsten "Harzbahnpost" oder ab Ende Juni über Volker Baake, Tel. 03943/22361.

Dat war dat Schönste in mien Lebmn

Eine wahre Begebenheit von 1959 in Harzer Mundart, gefunden in der VOLKSSTIMME (Halberstädter Tageblatt)

Mien Onkel Fritze von nebenan war Lokführer bie dä Bimmelbahn. Hei war immer sau schöne beschmeert, ok siene Mütze, awer heidä, war meck watt weert. Als Krabbe wünschte eck meck, eck härre ok allet dafor esahn, nur einmal im Lebmn neben öhneopp dä Lokomotive tau stahn.

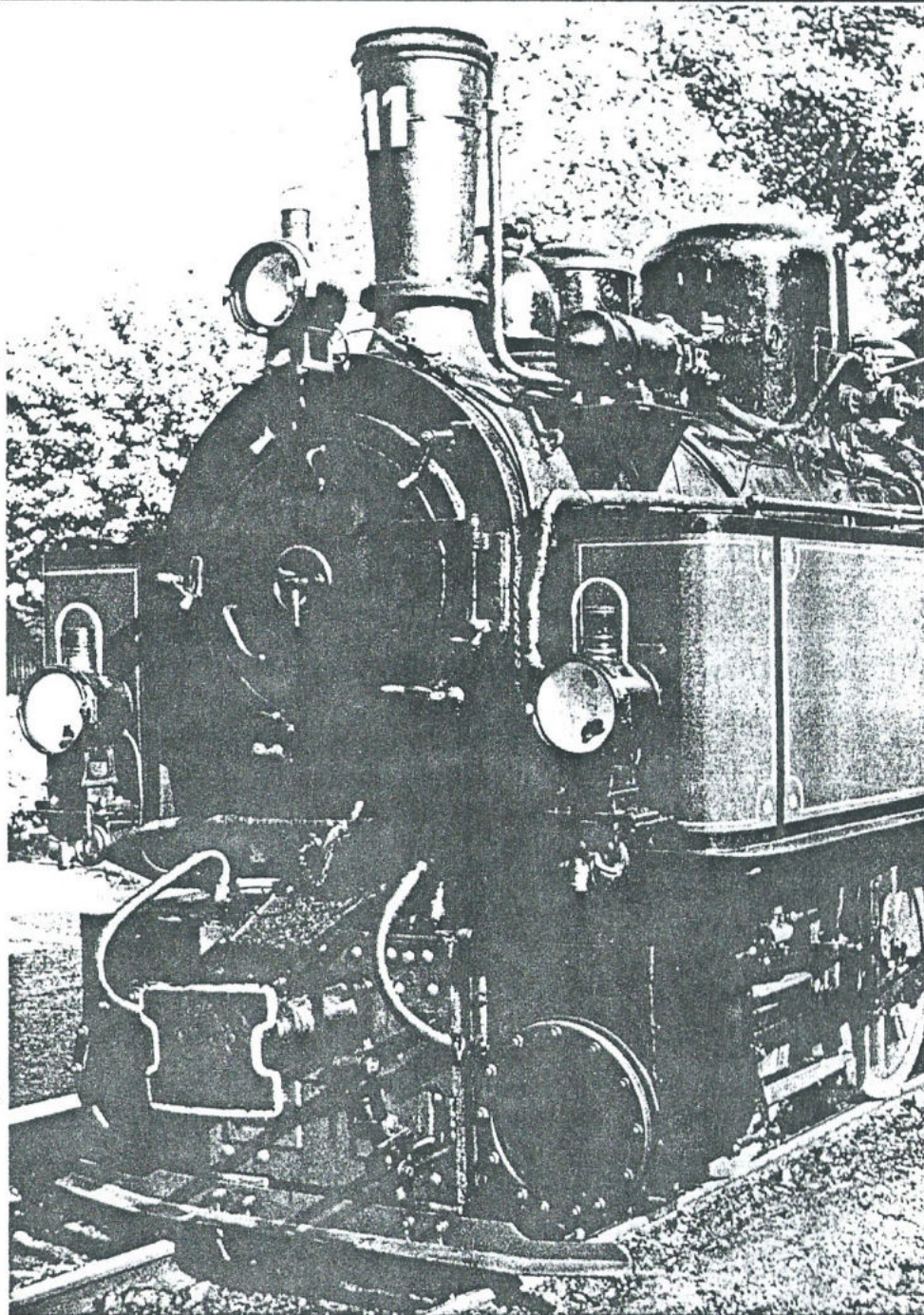
Wie ofte stunn eck mit Vatern an Bahnhoff un dröhme sau vor meck henn, da stund nu dat Dampfroß, et piepe un schnaufe, un eck, eck konne nich henn.

Am Ahmd kam Onkel Fritze na Hus, wie immer vortelle meck watt von Kolln un von Ruß.

Jetzt sähe hei tau meck, et mößte in Harz roppergahn, un eck dörwe midde, un opp dä Lokomotive stan.

Nu worre wahr mien Kinnerdrohm, mit dä Putzewulle putze eck Häwel un Schruum.

Dat war dat Schönste in mien Lebmn, un dä Putzewulle.



Portrait einer Hunderjährigen - diese Aufnahme von Klaus Wetzel aus dem Jahr 1989 zeigt die älteste Lok der HSB, die 1897 gebaute Malletlok 99 5901 (ex. NWE 11).

Vereins - Bankkonto:

Landessparkasse zu Oldenburg
Zweigstelle Jever
BLZ. 280 501 00 Kto. 050-175058

Jahresmitgliedsbeitrag	156,- DM
ermäßigter Jahresbeitrag	60,- DM
"em" Jahres-Abo für Vereinsmitglieder	75,60 DM

- Redaktionsanschrift - Redaktionsanschrift -

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

Telefon: 7 bis 16 Uhr: 04421/294234 (Fr. bis 13 Uhr)
: 04421/51009 (ab 17 Uhr)

Fax.-Nr.: 04421/56502

Die von Vereinsmitgliedern verfaßten Berichte müssen nicht immer mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen.

Mitteilungen, die der Redaktion nicht in schriftlicher Form vorliegen oder anonym sind, werden nicht gedruckt!