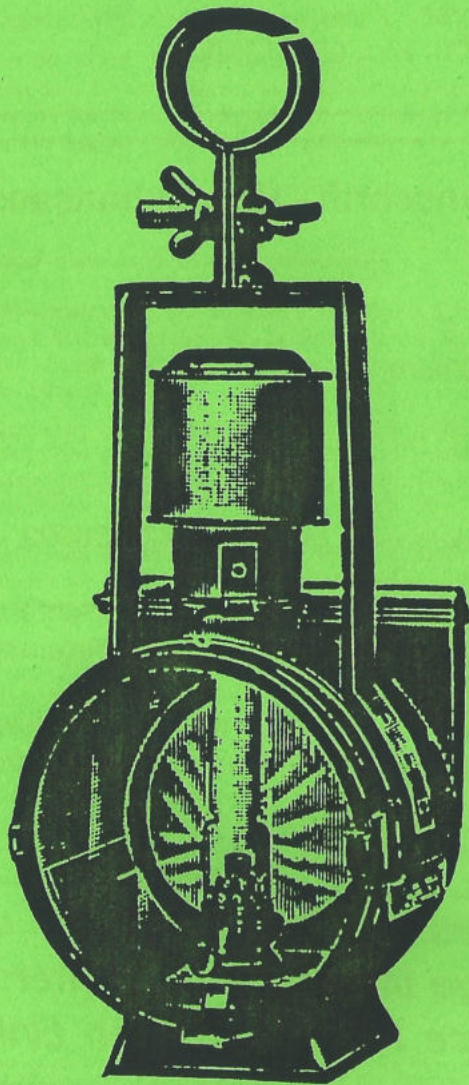




Das Flügelrad

Vereinsmitteilung
der
Eisenbahnfreunde



Friesland e.V.

101. Gesamtausgabe

Ansprechpartner im Verein

- Vorsitzender:** Dieter Schulte
Stargarder Weg 9
26388 Wilhelmshaven
Telefon: 04421/54146
- Stellvertreter:** Hans - Jürgen Backer
Steenkamp 14
26316 Varel
Telefon: 04451/84242
- Stellvertreter:** Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven
Telefon: 04421/51009
- Kassenwart:** Klaus Depping
Lausitzer Weg 15
26441 Jever - Rahrdum
Telefon: 04461/71583
- Schriftführer:** Hans Eilerts
Weserstraße 154
26382 Wilhelmshaven
Telefon: 04421/203517
- Vereinstreffen - Vereinstreffen - Vereinstreffen -**
Jeden Dienstag ab 19.30 Uhr im Bahnhof Jever.

Jeden letzten Donnerstag im Monat ab 19.30 Uhr
Monatsversammlung im Wirtshaus " Stadt Jever ".

Mitglieder und Gäste sind herzlich Willkommen.

Die Redaktion wünscht allen Lesern



Frohe Ostern.



Es ist soweit! Wieder liegt eine neue Ausgabe unserer VM vor. Zwischen der letzten Ausgabe und dieser jetzigen hat sich einiges ereignet, was für den Verein zu Veränderungen geführt hat bzw. führen wird. Dazu mehr im Bericht des Vorsitzenden Seite 2. Auf jeden Fall stehen wir besser da, als einige andere Vereine, die ebenfalls Probleme mit ihren Vereinsheimen haben. Dies sollte uns zuversichtlich stimmen und wenn jeder seinen Beitrag leistet, werden wir wesentlich schneller fertig mit dem Umbau und Umzug. Nun ist genug mit dem Vorgerede, ich will Euch nicht weiter aufhalten mit dem Weiterlesen, sondern nur noch viel Lesespaß wünschen.

Die Redaktion

Aufruf an alle Mitglieder

Für die neue Mitgliederliste werden zur Vervollständigung noch die "Spur"-Angaben von einigen Mitgliedern benötigt. Bitte gebt die fehlenden Angaben an die Redaktion weiter, damit wir zu einer vollständigen Übersicht kommen.



Sonderwagen 94

Nach dem Erfolg mit der Donnerbüchse als Sonderwagen 93 haben wir uns entschlossen, diese Serie weiterzuführen. Nun ist es soweit; Die Wagen -diesmal ist es der 1./2. Klasse Wagen- sind bestellt. Die Ausführung erfolgte genauso wie beim Vorgänger; nur daß es diesen Wagen nun auch in Spur N (Fleischmann) gibt. Die Auflage ist bei H0 auf 100 Stück und bei Spur N auf 50 Stück begrenzt. Jeder der Interesse hat, kann die Wagen bei der Redaktion erwerben. Die Preise sind wie folgt:

Mit-/Nichtmit- glieder:
Spur H0 33,-/36,- DM
Spur N ~~33~~ ³⁶,-/36,- DM

Außerdem stehen noch vom Sonderwagen 93 vier Exemplare zum Verkauf bereit.

Des weiteren legt die Stadt Wilhelmshaven anläßlich des 125 jährigen Stadtjubiläums einen Sonderwagen in Spur H0 (500 Stück) und in N (200 Stück) auf. Der Wagen vom Fabrikat Fleischmann ist ein gedeckter Güterwagen mit Bremserhaus Bauart "München" Ep.2. Der Verkaufstart wird voraussichtlich Anfang Mai sein. Für den Preis von ca. 40,- DM ist er über die Freizeit und der Redaktion erhältlich. Bestellungen nimmt die Redaktion aber schon jetzt entgegen, hier gibt es auch nähere Informationen. Verkauf solange Vorrat reicht.

*
In der Eisenbahn hat ein geschwätzi-
ger Reisender seinen Gegenüber mehr
als eine Stunde mit einem Klagelied
über die schlechten Zeiten gelangweilt.
Schließlich sagt er noch: „Ich sage Ih-
nen, die Aussichten sind trübe. Können
Sie überhaupt noch einen Lichtblick
entdecken?“

„Jawohl!“, sagt der andere und erhebt
sich, „daß ich jetzt aussteigen muß.“

Liebe Eisenbahnfreunde !

Seit dem letzten Flügelrad ist wieder einige Zeit vergangen, unser damaliges Hautthema "Können wir im Bahnhof Jever bleiben oder nicht " ist aber geblieben. Wie schon in der Einladung zur Hauptversammlung mitgeteilt, ist dies jetzt wohl endgültig nicht möglich, die Stadtverwaltung mit Herrn Haschagen als Stadtdirektor sieht keine Möglichkeit, mit uns einen langfristigen Mietvertrag abzuschließen.

Gekündigt sind wir zwar auch nicht, aber eben lt. unserem bestehenden Mietvertrag mit einer Frist von 3 Monaten kündbar. Da dies auf Dauer nicht tragbar ist, haben wir uns entschlossen das Angebot der Stadt warzunehmen, die uns als Ausweichquartier einen Teil des Güterschuppens in Aussicht gestellt hat - das Vorhaben muß als Antrag - verbunden mit einem Antrag auf 80%-Übernahme der Materialkosten für den Innenausbau - an den Rat der Stadt Jever gestellt und von diesem genehmigt werden.

Die Mitgliederversammlung am 24.2.94 hat den geplanten Umzug mit großer Mehrheit gebilligt und auch den Vorstand bevollmächtigt, notwendige finanzielle Verpflichtungen einzugehen. Die Ausarbeitung einer detaillierten Kostenplanung für den Innenausbau hat nun einige Zeit in Anspruch genommen, ist aber dank der Hilfe von Herrn

Storm (Schwiegervater unseres Vereinsmitgliedes Hans Eilerts) jetzt fertig und der Antrag an den Rat der Stadt Jever kann jetzt formuliert und abgegeben werden. Die Materialkosten für den Innenausbau bewegen sich im übrigen in dem vorgeschätzten Rahmen zwischen 60- und 70.000 DM. Die endgültige Höhe wird sich in den nächsten Tagen herausstellen.

Der Antrag wird dann seinen Lauf nehmen und nach einer Zeit der Ruhe, die jetzt noch etwas dauern wird, wird das Erwachen kommen, wenn der Vorstand mit dem Aufruf zu den ersten - natürlich freiwilligen - Arbeitseinsätzen kommt. Ich hoffe, ich werde von einer Einsatzwelle hinweggefegt !

Der Diskussion um den Güterschuppen gingen auf der Mitgliederversammlung die Vorstandswahlen voran, in denen der Vorstand vollständig in seinen Ämtern bestätigt und wiedergewählt wurde. Ich danke an dieser Stelle noch einmal für das mir entgegengebrachte Vertrauen und meinen Mitstreitern für die Bereitschaft ihre mit viel Arbeit verbundenen Ämter weiter zu übernehmen.

Mit freundlichen Grüßen und den besten Wünschen zum Osterfest!

Dieter Schulte

Dieter Schulte - Vorsitzender



Arbeitskreis Verkehrspolitik

Am 26./27.2.1994 tagte der BDEF-Arbeitskreis Verkehrspolitik (AKV) in Bremervörde. U.a. sollte die neue Regionalbahn Elbe-Weser näher kennengelernt werden, die ein bemerkenswertes Modell für die bundesweit anlaufenden Regionalisierungsbestrebungen des ÖPNV darstellt.

Am Anreisetag befuhren wir mit dem moderneren Triebwagen 151 (ex 628 405) den Streckenteil von Hamburg-Neugraben bis Bremervörde, am nächsten Tag dann auch die Strecke Von Bremervörde bis Bremerhaven.

Der stellvertretende Geschäftsführer der EVB (Eisenbahnen- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH), Herr Koch, stand uns am Sonnabendnachmittag für Informationen über die Bahn zur Verfügung. Sie betreibt im "Nassen Dreieck" zwischen Hamburg, Bremen und Cuxhaven inzwischen mit ca. 150 Mitarbeitern ein 286 km umfassendes Schienennetz und viele Buslinien. Der SPNV beschränkt sich bisher auf die 90 km lange Strecke Bremerhaven-Hamburg, eine Ausweitung wird angestrebt.



„Einmal Bochum und zurück!“
„Über Essen oder Düsseldorf?“
„Über die Feiertage!“

Güterverkehr wird auf dem gesamten Streckennetz in unterschiedlichem Umfang betrieben.

eine wesentliche Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses würde die Übernahme des Containerverkehrs von Bremerhaven nach Hamburg bringen, die auch aus Umweltschutzgründen dringend geboten erscheint.

Leider scheitert diesbezügliche Planung bisher am Einspruch Hamburgs.

Die dynamische Geschäftsleitung der neuen Regionalbahn scheint aber viel Ideen und Engagement mitzubringen, so daß durch weiter Modernisierung und Rationalisierung der Betrieb in eine gute Zukunft fahren könnte.

Wir sollten die EVB im Auge behalten!

Eckh. Ostertag



Jubiläen zweier Bahnstrecken

In der nordwestlichen Region Niedersachsens gibt es in diesem Jahr zwei Jubiläen von Eisenbahnstrecken. 100 Jahre alt wird am 10. Mai die Strecke zwischen Bockhorn und Zetel mittlerweile nur noch ein Schienenweg für Gütertransporte, hauptsächlich für die Ziegeleien. Vor 100 Jahre wurde hier der Personenverkehr aufgenommen. 125 Jahre ist es her, daß am 15. Juni die Bahnstrecke Oldenburg Ocholt-Leer eröffnet wurde.

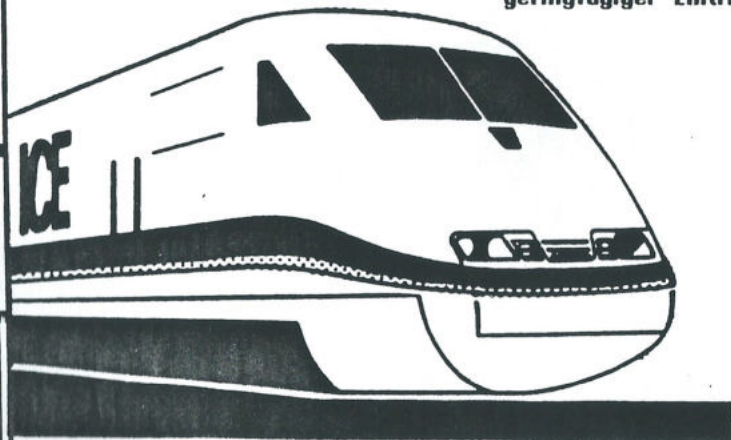
Modellbahnbesichtigung

Sonderwagenverkauf H0 und N

Sommervorführung!
Saison '94 zum letzten Mal in den alten Räumen

Am
25. Juni,
09. und 23. Juli
und am
13. und 27. August
jeweils
von 16.00 bis 18.30 Uhr
im
Bahnhof Jever

geringfügiger Eintritt wird erhoben



Eisenbahnfreunde Friesland e.V.

Es folgen, in originaler Ablichtung, die Berichte der Spartenleiter auf der Jahreshauptversammlung.

Bericht der Sparte Verkehrspolitik

Die Mitglieder der Sparte Verkehrspolitik haben sich auch im Jahre 1993 unregelmäßig getroffen. Als besondere Aktivitäten ist folgendes anzumerken:

Im Zusammenhang mit der Einführung der InterRegio Verbindung Wilhelmshaven - Hildesheim wurde das Thema eines entsprechenden Bahnhofsfestes in W'haven heftig diskutiert, aber letztlich von offizieller Seite der DB abgelehnt, mit z.T. fadenscheinigen Argumenten. Auf Grund von Aktivitäten, u.a. der Mitglieder der Sparte Verkehrspolitik der EFF wurde dann doch der 1. InterRegio in WHV festlich empfangen bzw. auf die Strecke geschickt. Wir haben dieses zum Anlaß genommen, mit einem selbst entwickelten Flugblatt die Reisenden und andere Anwesenden auf die Problematik der Bahn allgemein und im besonderen der hiesigen Region aufmerksam zu machen.

Auf der Bundesdelegiertenversammlung des BDEF in Potsdam wurde eine "Verkehrspolitische Resolution" verabschiedet, die maßgeblich aus der Feder unseres Mitgliedes Eckhard Ostertag stammt.

Die Kontakte zur Wilhelmshavener Hafenwirtschaftsvereinigung wurden weiter gepflegt und immer wieder in Leserbriefen, auch im "Blickpunkt Bahn", die Öffentlichkeit mit dem Thema Eisenbahn konfrontiert.

Ich möchte in diesem Rahmen auch noch auf das gute Verhältnis zu PRO BAHN hinweisen, dessen Broschüren zur Thematik der "Küstenbahn" oft auch Gesprächsgrundlage für unser Tun waren.

Im Winter war ich auf einer Veranstaltung des BUND in Bockhorn zu Gast, auf der über die Zukunftsaussichten der Strecke Varel - Neuburg referiert wurde. Die Strecke soll mit Hilfe der Anliegergemeinden und den an der Strecke liegenden Firmen für den Güterverkehr wieder geöffnet werden, denn es stehen theoretische 42.000 t Fracht im Raum. Auf dieser Veranstaltung habe ich mich ebenfalls zu Detailfragen äußern können.

Zu Weihnachten haben Mitglieder der Sparte Verkehrspolitik wieder bei einigen Bahnbediensteten "Weihnachtsmann" gespielt und sich mit kleinen Präsenten für die geduldige Zusammenarbeit bedankt.

Im Januar 94 war auf Einladung der Sparte der Kreistagsabgeordnete der FDP, Herr Hartmut Ullrichs bei uns zu Gast. Er referierte über Aktivitäten im Kreistag des LK Friesland in Sachen Verkehrspolitik vor dem Hintergrund der Regionalisierung der Bahn zum 1.1.96. Weiterhin wurden Gedanken weitergegeben, die auf dem Meeressymposium vor einiger Zeit in WHV geäußert worden waren. Die zusätzlichen Wünsche der beta-Raffinerie und der Midgard wurden ebenfalls diskutiert.

Am 9.2.94 haben wir dann im Kreuzelwerk ein Gespräch mit den örtlichen Redakteuren der hiesigen Presse gehabt.

Abschließend kann ich nur feststellen, daß die kleine Gruppe der Sparte auch im Jahre 1993/94 ein wichtiges Aushängeschild der EFF in der Öffentlichkeit gewesen ist.

Han-Jo Baker



Alter der Männer im Vergleich zur Eisenbahn:

- 20 – 30 Jahre: wie ein Güterzug – steht alle Augenblicke
 30 – 40 Jahre: wie ein Personenzug – verkehrt regelmäßig
 40 – 50 Jahre: wie ein Eilzug – verkehrt selten, hat aber bequeme Einfahrt.
 50 – 60 Jahre: wie ein Messezug – verkehrt nur einmal im Frühling und einmal im Herbst
 60 – 70 Jahre: wie ein Luxuszug – verkehrt nur auf besondere Veranlassung, steht nur zum Wasserlassen
 70 – 80 Jahre: wie ein Triebwagen – pendelt nur hin und her.



Frieslands größtes
 Modellbahn-Fachgeschäft
 steht für Sie ständig
 unter Dampf!

**Modellbahn
 Folkens**

Hauptstraße 19
 Middelstfähr
 Telefon (0 44 21) 7 03 70



Riesen-Auswahl!

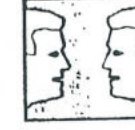
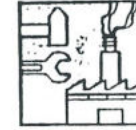
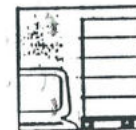
Top-Preise! Für alle Anfänger + Profis.

Digitalberatung jeden Samstag: von 9.00 bis 13.00 Uhr

Reparaturen u. Umbauten in eigener Werkstatt.

Tel. (0 44 21) 7 03 70

John und Henry
 wandern, als plötzlich
 ein Bär
 vor ihnen steht.
 Blitzschnell zieht John*
 sich Turnschuhe an.
 Wundert sich Henry:
 „Wozu die Turnschuhe?
 Du bist doch niemals
 schneller als der Bär!“
 „Na und?“ sagt John.
 „Hauptsache, ich bin
 schneller als du!“



Wissen schafft Zukunft

Aus- und Weiterbildungsangebot

- Gefahrgutbeauftragtenschulung
- Tankwagen- und Stückgutfahrerschulung (GGVS / ADR)
- Berufskraftfahrerausbildung Personen- und Güterverkehr
- Kraftfahrerweiterbildung
- Fuhrparkleiterseminare
- Kfz - Mechaniker- und Meisterweiterbildung
- Ausbildung zum Lager- und Transportarbeiter
- Personenbezogener Gabelstaplerfahrerausweis

Weitere Informationen erhalten Sie bei der

DEKRA AG Akademie
 Schulstraße 4 - 8
 26384 Wilhelmshaven

Tel.: 04421/32064 od. 065
 FAX: 04421/365254



ROLF HELBIG



Modellbahn-Elektronik-System



Wie steht es bei Ihnen mit einem Schattenbahnhof?

Verstehe, Ihre Anlage ist dafür zu klein.

Aber Sie brauchen automatischen Blockverkehr mit Komfort?

Klar, das machen Sie sich selbst.

Und was halten Sie von einem automatischen Pendelverkehr für Ihre S-Bahn? Ohne Kontakte. Schaltschienen o.ä?

Gut, Sie haben Märklin-Digital.

Aber wenn es bei uns auch dafür eine Lösung gibt, ebenso einfach wie für alle anderen Gleich- und Wechselstrombahnen, einschl. der LGB?

Jetzt hab ich's, Sie wollen Ihre Fahrzeuge am liebsten nur angucken!

Schade, dann brauchen Sie auch nicht unseren Katalog für das umfangreichste Elektroniksystem für Modellbahnen aller Spuren und Systeme: sowohl auf konventionellen als auch auf digitalen Anlagen einsetzbar.

Der interessiert Sie doch? Dann gönnen Sie ihn sich doch gegen Voreinsendung von 13,- DM!

Rolf Helbig Moorsumer Str. 38 26419 Grafschaft Tel/Fax 04423/6393

Die Geschichte der Kleinbahn Hohenkirchen-Schillig GmbH

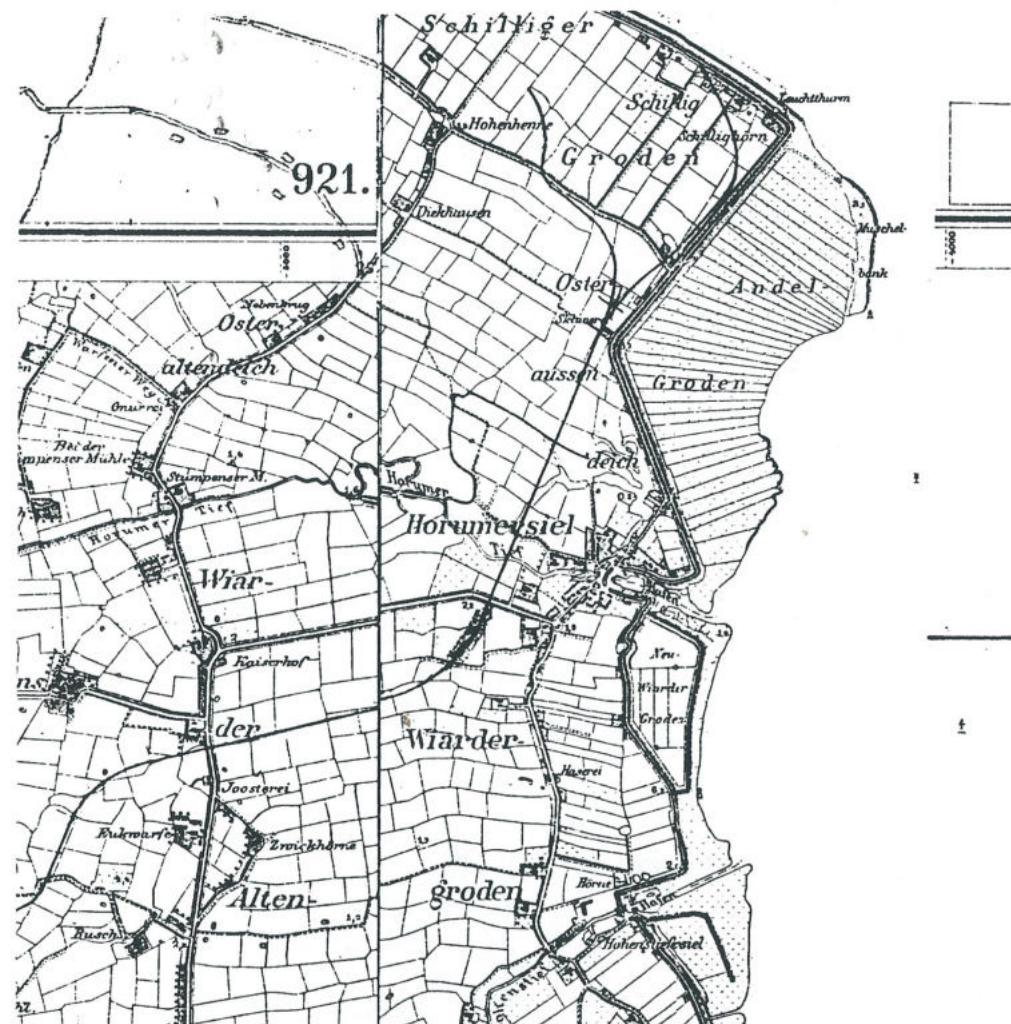
Hinrich Rudolfsen

Wer heute in Schillig, dem nordöstlichsten Zipfel des Jeverlandes, rund 20 km Luftlinie von Wilhelmshaven, Urlaub macht und dort die neuerbaute katholische Kirche "St. Marien" besucht, findet hinter dem Neubau das alte Kirchengebäude. Es sieht so gar nicht wie eine Kirche aus, sondern erinnert mehr an einen kleinen Loksuppen zum Unterstellen einer Kleinlok. Und in der Tat findet man an seinen Außenwänden neben mehreren von Kinderhänden gefertigten Eisenbahndarstellungen auch die Aufschrift "Lokschuppen".

Eine Eisenbahnstrecke nach Schillig, das interessierte mich. Auf einer vor dem Kriege erschienenen Karte war sie noch eingezeichnet. Aber in keinem Kursbuch konnten irgendwelche Fahrpläne gefunden werden. In der Landschaft ist der Streckenverlauf heute nicht mehr auszumachen.

So begab ich mich ins Oldenburger Staatsarchiv und in das Archiv der Samtgemeindeverwaltung in Hohenkirchen. Die Ausbeute war äußerst gering. In Hohenkirchen waren die Akten, die Gründung und Betrieb der Kleinbahn betrafen, offenbar wenige Jahre zuvor weggeworfen worden; in Oldenburg war die den Betrieb der Bahn betreffende Akte nicht vorhanden. So kann die Darstellung der Bahngeschichte nur bruchstückhaft bleiben. Fotos vom Bahnbetrieb konnten bislang keine gefunden werden; und wer weiterliest, wird auch bald merken warum.

Man kann die Bahnstrecke Hohenkirchen-Schillig mit Fug und Recht zu den unbekanntesten Strecken in ganz Deutschland zählen.



Die Bahnstrecke Hohenkirchen-Schillig schloß auf der Ostseite des Bahnhofs Hohenkirchen an die Großherzoglich-Oldenburgische Staatsbahn an. Nach einer scharfen Rechtskurve führte sie dann in gerader Linie auf Wiarden zu, wo sich eine Ladestelle befand. Sodann wandte sie sich nach Nordosten, führte an Horumer Siel vorbei, wo sich ebenfalls eine Ladestelle befand, um bald darauf in Schillig direkt am Seedeich zu enden. Kurz vor Schillig zweigte noch eine Zweigstrecke in den Schilliger Groden ab.

Da Hohenkirchen bereits Bahnanschluß hatte und Wiarden nur wenige Kilometer entfernt liegt, andere größere Ortschaften aber weit und breit nicht

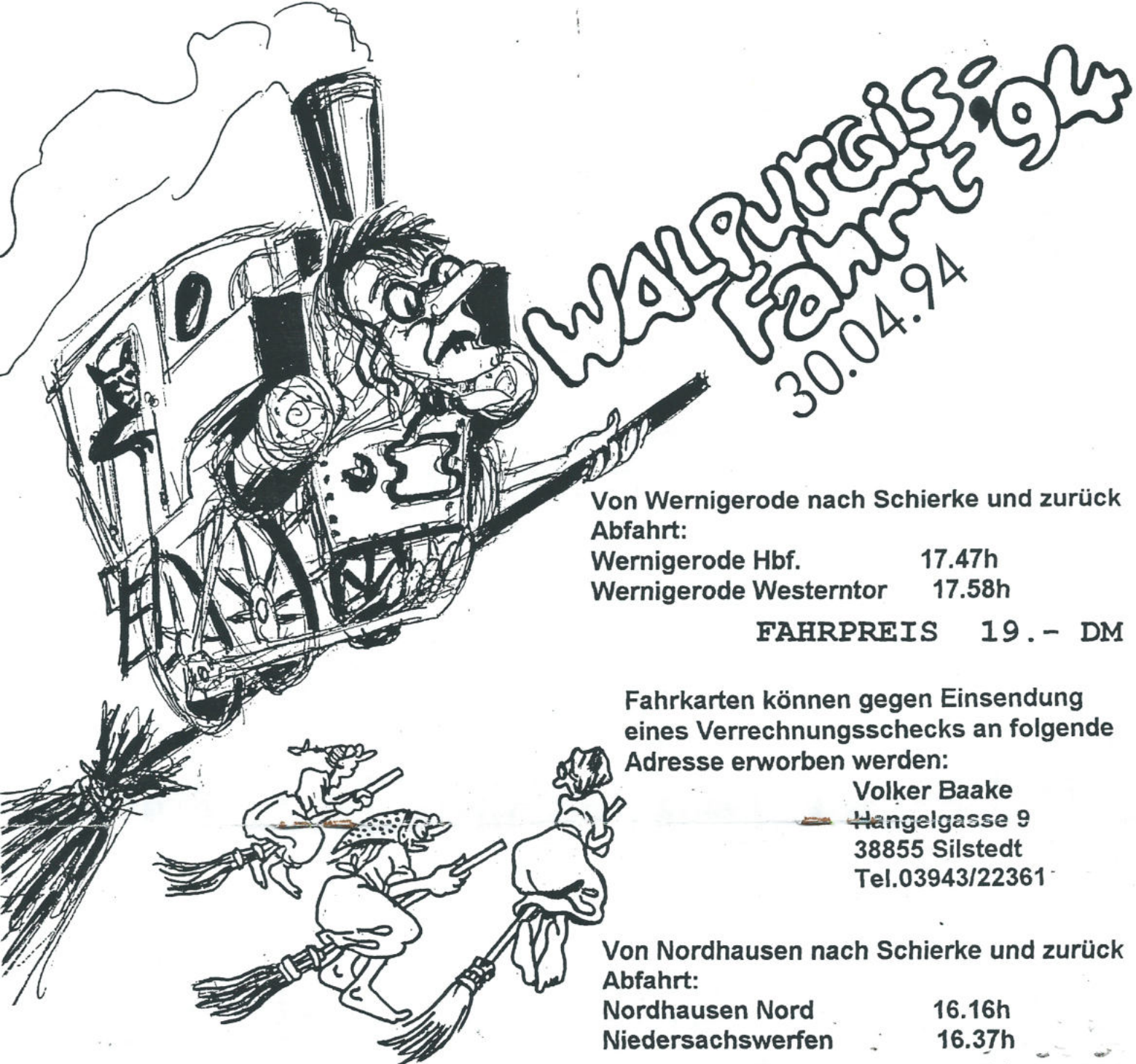
zu finden sind, konnte die Bahn kaum aus Erschließungsgründen gebaut worden sein. Ihr Entstehen verdankt sie vielmehr ausschließlich militärischen Erwägungen.

Am 26.8.1914 schrieb die Kaiserliche Fortifikation Wilhelmshaven an Amtmann Mücke in Jever:

"Die Fortifikation beehrt sich mitzuteilen, daß in den nächsten Tagen vom Bahnhof Hohenkirchen über Wiarden (Wiader Altendeich) - Horumersiel - Schillig - Hohenhenne unter möglicher Berücksichtigung der Eigentumsgrenzen eine Eisenbahnlinie abgesteckt und demnächst gebaut wird. Die Fortifikation bittet die Grundbesitzer durch briefliche

Fortsetzung Seite 14





Walpurgis-Fahrt
30.04.94

Von Wernigerode nach Schierke und zurück
Abfahrt:

Wernigerode Hbf. 17.47h

Wernigerode Westerntor 17.58h

FAHRPREIS 19.- DM

Fahrkarten können gegen Einsendung
eines Verrechnungsschecks an folgende
Adresse erworben werden:

Volker Baake

Hangelgasse 9

38855 Silstedt

Tel.03943/22361

Von Nordhausen nach Schierke und zurück
Abfahrt:

Nordhausen Nord 16.16h

Niedersachswerfen 16.37h

FAHRPREIS 19.- DM

Fahrkarten können gegen Einsendung
eines Verrechnungsschecks an folgende
Adresse erworben werden.

Sabine Ehrhardt

Bleicheroder Str.43

99734 Nordhausen

Tel.03631/48132

Die genaue Bekanntgabe der Fahrzeiten erfolgt
mit Zusendung der Fahrkarten.

**Interessengemeinschaft
Harzer
Schmalspur-Bahnen e.V.
Wernigerode**



Sahrplan

für den Rasenring Nr. 1213 von Oldenburg über
Mittelfeld nach Jorkkiesum (Lok. P. und Rasenring).
Gültig am 20. Januar 1915.

Sahrgeschwindigkeit — km in der Stunde.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
Entfernung km	Stationen	Abfahrtszeit 99. 97.	Ankunft 97. 11. 97.	Aufenthal 97. 11. 97.	Abfahrt 11. 97.	Streckung mit Zug	Überholung des Zuges durch Zug	Streckung für Bremsef. maßgebende Geschwindigkeit km	Streckung für Bremsef. maßgebende Geschwindigkeit km	Streckung für Bremsef. maßgebende Geschwindigkeit km	Streckung für Bremsef. maßgebende Geschwindigkeit km	Bemerkungen.
	Oldenburg Jff.	4	5		7 45			70				Vermittlung.
	Lüggerfeld	5	5		7 50							
	Naistrambe	3	3		7 55							
	Raffate	5	5		7 58							Streckungsmessung am 17. 12. 1914 1730 m Höhe
	Jork	4	5		8 03							
	Jorkkiesum	6	7		8 08							
	Marsel	3	3		8 15							
	Langerhagen	4	5		8 18							
	Ellerfeld	5	6		8 23							
	Panda	4	4		8 29							
	Marianhof	3	3		8 33							
	Rüstringen	2	2		8 36							
	Mittelfeld	3		8 38 5	8 43			60				J. 6347 folgt
	Rüstringen	3			8 46							ab Mittelfeld
	Marianhof	4			8 49							
	Panda	3		8 53 5	8 58							
	Pandobühl	6			9 01							
	Jorkkiesum	6			9 07							
	Jork	14		9 13 5	9 18			40				Lokomotivwechsel
	Lattum	5			9 22							
	Jorkkiesum			9 37								
	Der Rasenring führt auf die Jorkkiesum, ab ist dafür zu sorgen, daß die Lok. in der Bahnstation von Rottum Jorkkiesum, Jorkkiesum Pandabühl angeordnet.											
	Präsenz											

Bekanntgabe dieses Schreibens an die Gemeinde-
vorsteher von Vorstehendem benachrichtigen zu
wollen. Eine öffentliche Bekanntgabe darf nicht statt-
finden".

Bereits am 24. September fand im Buus'schen
Gasthaus in Hohenkirchen eine Verhandlung zwi-
schen Vertretern des Großherzoglichen Ministeri-
ums der Finanzen und den Gemeindevorständen
und Gemeinderäten von Hohenkirchen, Wiarden
und Minsin statt. Grundlage war dabei die von der
Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahndirek-
tion Oldenburg entworfene Linienführung, mit der
sich die militärische Seite bereits einverstanden
erklärt hatte.

Wesentliche Differenzen hat es offenbar nicht
gegeben, denn bereits wenige Tage später wurde
der Plan vom Reichs-Marine-Amt genehmigt und der
Baubeginn auf den 30. September 1914 festgesetzt.
Da sich Deutschland seit dem 1.8.1914 im Krieg
befand und die schnelle Fertigstellung der Bahn zur
Versorgung der um Schillig im Bau befindlichen
Batterien im Interesse der Landesverteidigung drin-
gend geboten war, wurden die Arbeiten mit allem
Nachdruck vorangetrieben. Jedoch machte das
schlechte Wetter den Bahnbauern schwer zu schaf-
fen. Wegen der widrigen Witterung war es unmög-
lich, den erforderlichen Kies aus Bremerhaven mit
dem Schiff nach Hürumsiel zu befördern.

Andererseits waren aber in Schillig die Befesti-
gungsarbeiten bereits in vollem Gange. Der
Oberbauposten in Schillig drängte daher immer wie-
der auf eine Beschleunigung des Bahnbaus. Solan-
ge die Bahn nicht fertiggestellt sei, müsse die Bau-
firma ihre Baumaterialien mit Pferdegespannen vom
Bahnhof Hohenkirchen zur Baustelle heranbringen,
was die Arbeiten sehr verzögere.

Anfang Oktober werden daher die Gemeinde-
vorsteher von Wiarden, Minsin, St. Joost,
Hohenkirchen, Tettens, Oldorf und Middoge aufge-
fordert, "mit tunlichster Beschleunigung ...
Gespannleistungen der Gemeinden zu vereinba-
ren". Wenig später wird die Verpflichtung zur Lei-
stung von Spanndiensten noch auf die Gemeinden
Waddewarden, Westrum und Wüppels ausgedehnt.

Bereits Ende 1914 sind 11,8 km Gleis verlegt. Zur
Aufnahme eines geregelten Bahnbetriebes soll es
jedoch noch nicht kommen; da das Finanzministerium
immer noch mit den Gemeinden über ihre Beteili-

gung an einer neu zu gründenden Kleinbahn verhan-
delt. Diese sollte dann ihren Endpunkt in Minsin
haben.

Als Ende 1915 ein Abschluß dieser Verhandlun-
gen immer noch nicht absehbar ist, andererseits
aber die Strecke zur Versorgung der militärischen
Anlagen in Schillig und Umgebung dringend erfor-
derlich ist, beschließt das Kommando der
Marinestation der Nordsee in Wilhelmshaven am
26.12.1915, die Bahn als Privatanschlußbahn der
Marine in Betrieb zu nehmen und die Großherzoglich
Oldenburgische Staatsbahn zu ersuchen, einstwei-
len Personen und Betriebsmittel zu stellen. Nach
Abnahme der Strecke am 30. Juni 1916 erteilt das
Oldenburgische Finanzministerium am folgenden
Tag die Genehmigung zur Aufnahme des Bahnbetrie-
bes.

Nachdem die Strecke zunächst von der
Großherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn be-
dient worden war, scheint die Marineverwaltung bald
darauf den Betrieb in eigener Regie mit eigenen
Leuten und einer eigenen Lokomotive übernommen
zu haben. Dabei blieb es dann auch bis Kriegsende.

Schon während des Bahnbaues äußerten die
Anliegergemeinden ihr Interesse an der Aufnahme
eines öffentlichen Personen- und Güterverkehrs.
Sie waren aber nicht bereit, sich entsprechend finan-
ziell auch zu beteiligen.

Dies zeigte sich bereits auf der schon erwähnten
Verhandlung der Gemeindevorsteher von Hohen-
kirchen, Wiarden und Minsin am 24.9.1914, bei der
es um die Übernahme der Strecke durch die
Anliegergemeinden oder einen Bahnverband ging.
Der Vertreter des Oldenburgischen Finanzmini-
steriums stellte für diesen Fall eine staatliche Beihilfe
von 3/10 der von den Interessenten zu tragenden
Baukosten und die Übernahme des Betriebes durch
die Eisenbahnverwaltung in Aussicht. Geplant sei
auch die Verlängerung der Strecke von Hohenhenne
nach Minsin. Nach eingehender Beratung lehnen
die Vertreter Hohenkirchens eine Beteiligung ein-
stimmig ab; Wiarden erklärt sich grundsätzlich zu
Übernahmeverhandlungen bereit und der Vertreter
Minsins möchte sich wegen der für ihn nicht abseh-
baren Tragweite seines Entschlusses nicht festle-
gen.

Um die Strecke möglichst schnell fertigzustellen,
hatte die Marine auf den Bau von Bahnhöfen und



Nebenanlagen für den Personen- und Güterverkehr verzichtet. Nur in Horumersiel, Hohenhenne und Schillig wurden Weichen eingebaut, da hier auch militärische Anlagen vorhanden waren.

Am 20. Januar 1915 fand eine Streckenbereisung der gerade fertiggestellten Marinebahn durch Vertreter des Finanzministeriums und der Marine statt, um zu erörtern, wo man am besten die für einen öffentlichen Personen- und Güterverkehr erforderlichen Bahnanlagen errichten könne. In Frage kamen Haltestellen bei Wiarden nahe Sparenburg, bei Horumersiel südlich der Chausseekreuzung und bei Schillig unmittelbar am Seedeich. Man stellte fest, daß beim Bahnbau in der Weise von dem früheren Plan abgewichen worden war, als sich die Strecke jetzt zwischen Horumersiel und Schillig gabelt in einen am Seedeich entlang geführten Streckenast zu den Kasernen in Schillighörn und einen weiteren zum Fort Hohenhenne. Hier hatte man eine Weiche eingebaut, um die Verlängerung der Strecke nach Minsen zu ermöglichen.

Obwohl sich das Oldenburger Finanzministerium zu einem 30 % igen Zuschuß zu den Baukosten der Ladeanlagen (ohne Grunderwerb) in Wiarden und Horumersiel bereit erklärt, schrecken beide Gemeinden jedoch von den hohen Anlagekosten zurück. Der Gemeindevorstand von Wiarden erklärt am 28.9.1915 daher das Projekt für seine Gemeinde als vorläufig gescheitert, nachdem er die umliegenden Ortschaften nicht zu einer Kostenbeteiligung hatte gewinnen können.

In den folgenden Jahren bemüht sich Wiarden immer wieder um die Zulassung eines öffentlichen Personen- und Güterverkehrs. Die Gemeinde ist sogar bereit, die Kosten für die bei Wiarden und Horumersiel zu schaffenden Verladeanlagen zu tragen. Gleichwohl lehnt die Marine-Intendantur Wilhelmshaven die Benutzung der Bahn ab, solange nicht auch die übrigen Gemeinden sich zu einer Beteiligung bereit erklären. Diese ist aber nicht zu erreichen.

Wiarden gibt sich mit diesem Bescheid nicht zufrieden. In einer erneuten Eingabe vom 21.7.1917 weist es darauf hin, daß schon jetzt nicht nur Militärangehörige, sondern auch Zivilpersonen in besonderen Fällen aufgrund besonderer Fahrscheine mitgenommen werden. So dürften die Angehörigen des in Wiarden untergebrachten Marinepersonals

anstandslos die Bahn benutzen, während sie von der ortsansässigen Bevölkerung weiterhin nicht benutzt werden dürfe.

Am 27. November 1917 berichtet der Gemeindevorstand Wiarden, daß die Marinebehörde seit einiger Zeit einen regelmäßigen Zugverkehr eingerichtet habe. Gleichwohl sei der Benutzerkreis weiter auf Marinepersonal und deren Angehörige beschränkt, die die Bahn ohne Entrichtung eines Fahrgeldes benutzen dürften. Gerade der östliche Teil der Gemeinde mit dem Ort Horumersiel sei momentan vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten. Vor Kriegsbeginn habe man mit gemeindlicher Unterstützung eine Autobusverbindung nach Wilhelmshaven eingerichtet. Mit der Mobilmachung sei das Auto jedoch beschlagnahmt worden und werde derzeit von der Marine genutzt. Die Post, die bis dahin von Horumersiel aus Anschluß an den Mittagszug in Hohenkirchen hatte, und 3-4 Personen Platz bot, sei infolge des Krieges über Minsen nach Hohenkirchen umgeleitet worden und erreiche nunmehr dort erst den Abendzug. Nach der neuerdings angeordneten Beschränkung des Fahrradverkehrs seien die Verkehrsverbindungen noch schlechter als wie vor 30 Jahren, als es noch einen täglichen Omnibusverkehr (Kutsche) von Horumersiel nach Jever gegeben habe. All diese Gründe sprächen für die Zulassung eines öffentlichen Personenverkehrs auf der Marinebahn.

Gleichwohl änderte die Marine-Intendantur auch diesmal ihren Standpunkt nicht. An den Verhältnissen sollte sich auch in den nächsten Jahren nichts ändern.

Der Militärverkehr wurde während dieser Zeit mit sparsamsten Mitteln durchgeführt. Die Züge wurden im Einmannbetrieb gefahren. Der Lokführer gab im Zug die Fahrscheine aus. Haltestellen befanden sich damals nördlich Hohenkirchen am Weg nach Jallistede, bei Wiarden am Weg nach Sparenburg, am Bahnübergang in Wiarder Altendeich (genannt Kaiserhof), an der Staatsstraße in Horumersiel und an der Endhaltestelle in Schillig.

Nach Kriegsende führte die Marine Intendantur den nichtöffentlichen Personenverkehr noch kurze Zeit weiter, mußte ihn dann aber wegen der immer mehr ansteigenden Kosten einstellen. Schließlich endete auch der Lokbetrieb. Anfang der 20er Jahre wurden die militärischen Anlagen in Schillig abwech-

selnd von Reichswehrtruppen in etwa Kompaniestärke zu Schießübungen belegt, wobei die Anfuhr der erforderlichen Lebensmittel, Brennstoffe, Schießgeräte usw. über die Marinebahn erfolgte. Die Güterwagen wurden dabei von Pferden gezogen und von drei Mann zur Mithilfe beim Bremsen und Schieben begleitet. Daß die Abnutzung der Schwellen und des Oberbaues durch die Pferdehufe auf Dauer den Bahnkörper restlos zerstören würde, war den Verantwortlichen dabei durchaus bewußt; allein es fehlte das Geld für einen Lokbetrieb. Das Reichsbauamt trat deshalb in Verhandlungen mit der Reichsbahn. Der zwischen Jever und Karolinsiel verkehrende Güterzug sollte in Hohenkirchen eine Stunde pausieren und derweil die Marinebahn bedienen. Private Ladungen sollten nach Schillig, Horumersiel und Kaiserhof mitbefördert werden, nicht jedoch nach Wiarden, da es dort noch immer keine Ladeanlagen gab. Personen- und Stückgutverkehr sollte es mangels der nötigen Einrichtungen ebenfalls nicht geben. Das Amt bat mit der Wagengestel-

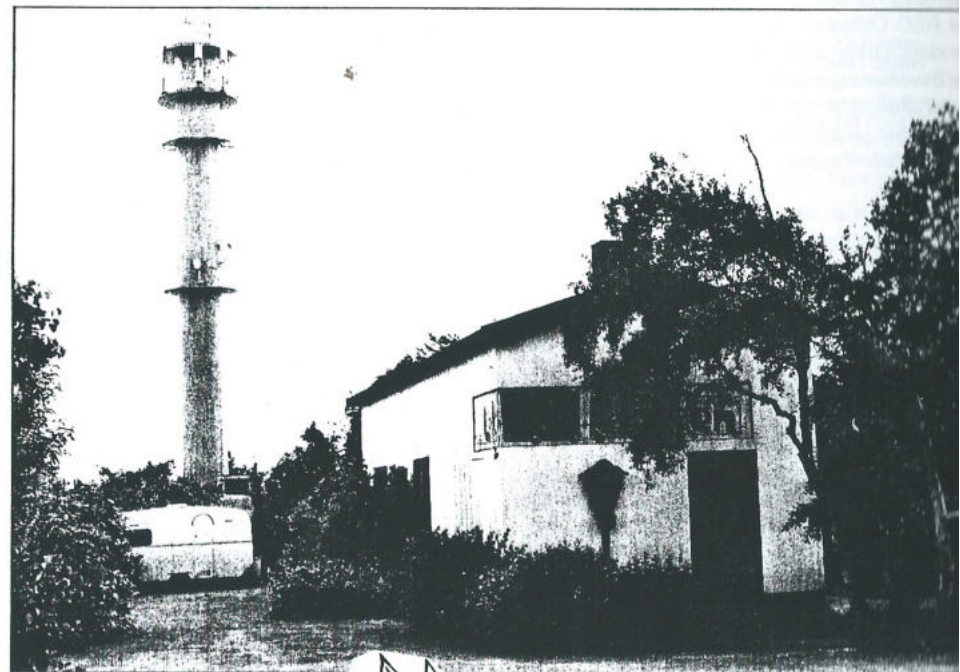
lung möglichst am 2.1.1923 zu beginnen. Bis da sollte die Gleislage vollständig überholt werden.

Das Ergebnis der Verhandlungen mit der Reichsbahn ist der Vorschlag des Reichsbauamts, die interessierten Gemeinden sollten die Bahn Selbstbetrieb übernehmen und evtl. Fehlbeträge zuschießen. Die Reichsbahn hatte erklärt, daß für die Marinestrecke einen besonderen Betrieb richten müsse. Jedenfalls könne die Marinebahn von den regulären Zügen nach Karolinsiel nicht bedient werden. Möglich sei allenfalls noch ein Anschuß seitens der Reichswehr in Anbetracht der zeitweisen Belegung der Anlagen in Schillig.

Eine Einigung mit den Gemeinden über die Übernahme des Betriebes konnte aber nicht erreicht werden, zumal das Reichsbauamt am 11.10.22 die Betriebskosten von 11.000,— RM errechnete. Insgesamt liefen die Verhandlungen mit den Anliegergemeinden zwecks Übernahme der Bahn bereits seit 1919, bisher aber ohne Erfolg.

Der ehemalige Lokschruppen in Schillig.

Foto: Hinrich B. Rudolf



1925 richtete die Marine die Bahnstrecke wieder für einen beschränkten Militärbetrieb her. Zur Belegung des Abschnittes Schillig vom 11.3.-15.5.1926 wurde auch ein versuchsweiser Betrieb für militärische Zwecke in Aussicht genommen. Aus eisenbahntechnischen Gründen war aber die Mitnahme privater Güter und Zivilpersonen weiterhin nicht möglich. Für die Beförderung von Reichswehrangehörigen wurde ein entsprechend eingerichteter Gepäckwagen vorgehalten.

Die Marine erklärte sich aber in einem Schreiben vom 17.2.26 bereit, öffentlichen Verkehr zuzulassen, wenn sich die Gemeinden an den Betriebskosten beteiligen, Gelände für die Anlage von Bahnhöfen unentgeltlich zur Verfügung stellen und die Kosten für die Beschaffung eines Personenwagens anteilmäßig tragen.

Da die Gemeinden sich zu derart weitreichenden finanziellen Verpflichtungen nicht durchzuringen vermochten, blieb die Marinebahn auch in der Folgezeit für den öffentlichen Verkehr gesperrt.

1935 wurden auf der Marinebahn nur ganz unregelmäßig Transporte durchgeführt. Im Sommer legte die RBD Oldenburg erstmals einige Verwaltungssonderzüge von Jever nach Horumersiel ein, die von der Bevölkerung sehr begrüßt wurden. Der Jeveraner Amtshauptmann sah darin den willkommenen Anlaß, erneut an die Marine zwecks Zulassung eines öffentlichen Personen- und Güterverkehrs heranzutreten.

Im November 1935 stimmte das Kommando der Marinestation der Nordsee auf Antrag der Festungskommandantur der Freigabe der Strecke für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr grundsätzlich zu. Bedingung war aber, daß die Reichsbahn die Unterhaltungspflicht übernehmen sollte, und daß die Festungskommandantur die Strecke je nach Bedarf weiterhin mit eigenen Betriebsmitteln befahren dürfe.

Für eine Übernahme der Bahn konnte sich die Reichsbahn aber nicht erwärmen, zumal der erwartete Verkehr einfach zu gering war. Bedeutsam konnte nur der sommerliche Badeverkehr werden.

Sie ließ daher auch in der nächsten Zeit nur während der Badezeit Sonderzüge mit Urlaubern und Ausflüglern nach Horumersiel verkehren; ein regelmäßiger öffentlicher Verkehr wurde nicht aufgenommen.



Mittlerweile verkehrte auch eine regelmäßige Kraftpostlinie von Horumersiel über Waddewarden nach Jever, so daß für eine Personenbeförderung auf der Schiene bald auch kein Anlaß mehr bestand.

Dann brach der 2. Weltkrieg aus, und die Strecke diente wieder voll den Zwecken, für die sie eigentlich auch gebaut worden war. Nach Kriegsende stellte sich die Frage der Übernahme der Bahn durch die Anliegergemeinden erneut. Diesmal hatten die Bemühungen Erfolg.

Der Landkreis Friesland, der Bauunternehmer Meyer und die Gemeinde Minsen schlossen sich zusammen, um eine "Kleinbahn Hohenkirchen-Schillig GmbH" zu gründen. Nach dem Entwurf des Gesellschaftsvertrages sollte der Kreis mit 10.000,— RM und die beiden anderen Gesellschafter mit je 20.000,— RM an der GmbH beteiligt sein. Aufgebracht wurden jedoch nur 3.646,80 vom Kreis und je 7.293,60 von den beiden übrigen Gesellschaftern. Von diesem Geld wurden zunächst die Betriebsmittel beschafft. Im Juni 1948 zahlte der Kreis noch den Rest seines Gesellschafteranteils ein; die übrigen Gesellschafter ließen es bei ihren bisherigen Anteilen bewenden. Vorhanden waren zwei Dieselloks aus Wehrmachtsbeständen und ein Wagen für die Personenbeförderung. Die Eintragung der GmbH ins Handelsregister unterblieb allerdings, so daß die Gesellschaft über das bloße Stadium einer BGB-Gesellschaft nie hinauskam. Die Strecke war nur vom Fiskus pachtweise übernommen worden. Während der Zeit vor der Währungsreform hatte die neue Kleinbahn erheblichen Personenverkehr aufzuweisen, es war die Zeit des Hamsterverkehrs. Nach Einführung der DM ging dieser Verkehr jedoch schlagartig zurück und die kleine Bahn geriet erstmals tief in die roten Zahlen. Betriebsleiter Kuhl versuchte zunächst, die Bahn durch Verkauf von überzähligem Schrottmaterial am Leben zu erhalten. Aber auch das war auf die Dauer nicht durchzuhalten. Im Personenverkehr machte sich die bis Horumersiel wieder eingerichtete Buslinie bemerkbar, die viel Verkehr von der Bahn abzog. 1949 sollte sie sogar bis Schillig ausgedehnt werden. Auch der Güterverkehr wanderte immer mehr auf den Lkw ab.

Ende 1948 wurde die Bahn schließlich nur noch von den in Schillig einquartierten Flüchtlingen benutzt, die Einwohner Horumersiels fuhren längst mit dem Bus, was bedeutend bequemer war.

Fortsetzung Seite 21



Der einzige Reisezugwagen der Schilligbahn als Friseursalon des Friseurmeisters Jobotta in Horumersiel um 1955. FotoSamml. Hofm.



Hier steht der Wagen als Geräteschuppen im Garten des Hauses Jobotta in Horumersiel. Anfang der 80er Jahre wurde der Wagen von Soldaten des Flakraketen-Battalion Hohenkirchen zur Batterie Friederikensiel transportiert. Weiterer Verbleib unbekannt. Foto: Hofmeister



Gewußt wo ?

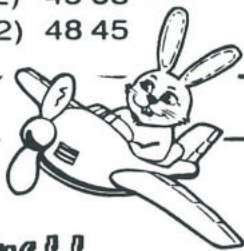
Wir führen aus dem Märklin-Programm
Spur HO — Z und Digital

Spur I liefern wir auf Bestellung.
Außerdem im Angebot: Stabilbaukästen.
Fordern Sie unsere Preisliste an!



**Eisenwaren
Dieling**

Hauptstraße 59
26452 Sande
Tel. (0 44 22) 45 68
Fax (0 44 22) 48 45



Besuchen Sie die große

Modellautoshow!!

Bei uns finden Sie alle namenhaften Hersteller
wie: Albedo, Burago, Brekina, Herpa, IMU,
Revell, Ritze, Schabak, Wiking, usw.

Über Ihren Besuch freuen wir uns !

26441 Jever, Fußgängerzone - Altstadt
Telefon (0 44 61) 31 36

26639 Wiesmoor, Hauptstraße 150
neben Haltenhof, Telefon (0 49 44) 10 40

26725 Emden, Faldernstraße 3 - neben Quelle
Telefon (0 49 21) 2 94 88

26789 Leer, Mühlenstraße 74 - 76
Telefon (04 91) 6 34 43



... eine Idee besser!



**SPIEL
&
SPASS**

Fortsetzung von Seite 18



Der ehemalige Bahnhof Hohenkirchen. In Bildmitte bog die Kleinbahn vor der Buschreihe nach rechts ab.

Foto: Hinrich B. Rudolfsen

Auf der am 21.6.1948 tagenden Sitzung des Aufsichtsrates war beschlossen worden, alle überflüssigen Mitarbeiter zu entlassen. Nur der Betriebsleiter und fünf weitere Leute, die man zur Aufrechterhaltung des Betriebes dringend brauchte, durften bleiben.

Gleichwohl verschlechterte sich die Lage weiter. In einem Vermerk vom 18.1.1949 stellte der Kreis Friesland fest, daß monatlichen Einnahmen in Höhe von 1.600,— DM, Ausgaben in Höhe von 2.500,— DM gegenüberstünden. Für die Bahnunterhaltung und Neuanschaffungen fehle das Geld. Der Verkauf von Schrott zur Geldbeschaffung sei mangels Masse nicht mehr möglich. Die Reichsbahn habe an einer Übernahme der Strecke kein Interesse gezeigt. Die schon über 30 Jahre liegenden Holzschwellen müßten dringend ausgewechselt und die Strecke durchgestopft werden. Ein großer Teil der Schwellen lag bereits hohl, so daß auch bei der schon niedrigen Geschwindigkeit von 20 km/h erhebliche Stöße vorkamen. Den Bedarf allein für die Unterhaltung bezifferte die Bahn auf 50.000,— DM.

Angesichts dieser Verhältnisse kam das Aus denn auch sehr schnell. Die einzige voll einsatzfähige Diesellok fiel am 21.2.1949 aus. Auf der letzten Fahrt des Tages wurde ihr Motor kurz vor Schillig durch den Bruch einer Pleuelstange auseinandergerissen.

An eine Reparatur war angesichts der auf 6.000,- bis 10.000,- DM geschätzten Kosten nicht zu denken. Da die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes mit der zweiten nicht voll einsatzfähigen Lok nicht möglich war, beschloß der am 22.2.1949 tagende

Aufsichtsrat, den Betrieb ab Sonntag, den 27.2.1949 ruhen zu lassen und den Beschäftigten zum nächsten Termin zu kündigen.

Zunächst versuchte man, zum Weiterbetrieb der Bahn höhererorts Zuschüsse zu bekommen, jedoch ohne Erfolg. Der Aufsichtsrat empfahl den Teilhabern daher die Liquidation der Gesellschaft. Diese wurde auf der Teilhaberversammlung am 28.4.1949 dann auch beschlossen. Zuvor hatte nämlich die Bahnmeisterei Jever die Kosten zur Wiederherstellung des Oberbaues und zur Instandsetzung etc auf 120.000,— DM geschätzt. Angesichts dieser Summen und der Aussicht, daß auch zukünftig keine schwarzen Zahlen erreicht werden könnten, hatte auch der Kreistag in Jever der Liquidation zugestimmt.

Zum Liquidator wurde Fokko Meyer bestimmt; die öffentliche Versteigerung der Betriebsmittel sollte Auktionator Gustav Albers vornehmen.

Wohin die Betriebsmittel sodann verkauft wurden ist nicht überliefert. Eine Lokomotive jedenfalls soll nach Frankreich verkauft worden sein.

Noch im Sommer 1949 wurde die gesamte Strecke abgebaut. Damit war das Eisenbahnzeitalter zwischen Hohenkirchen und Schillig nach nur 34 Jahren schon wieder vorüber.

Heute erinnert mit Ausnahme des Lokschuppens in Schillig nichts mehr an die einstige Kleinbahn. Selbst viele alteingesessene Bewohner können sich an die Bahn kaum noch erinnern. Mittlerweile hat sich auch die DB aus Hohenkirchen zurückgezogen und nur ein leeres Schotterbett hinterlassen.

Der vorstehende Bericht aus der Feder des Herrn Rudolfsen erschien in der 150. Ausgabe der "Lok-Rundschau". Es ist dies die erste gut recherchierte Veröffentlichung über die fast vergessene Bahnlinie Hohenkirchen - Schillig. Als Ergänzung habe ich der Redaktion einige Fotos aus meiner Sammlung zur Verfügung gestellt. Die Veröffentlichung des Berichtes erfolgt mit der freundlichen Genehmigung des Autors, der mir auch das Einverständnis des Verlages "Lok-Rundschau" zusicherte.

R. Hofmeister

30. April 1994 - Walpurgiszüge nach Schierke

Auch in diesem Jahr werden durch unsere IG wieder die traditionellen Walpurgiszüge organisiert. Von Nordhausen und Wernigerode startet jeweils ein Zug, bestehend aus KBI-Wagen, bespannt mit einer Lok BR 99.72. Aus Gründen des Naturschutzes enden die Züge auch diesmal in Schierke - nach wie vor gibt es auf dem Brocken selbst keine Räumlichkeit für "Massenveranstaltungen".

Der Preis für die Fahrkarte wird sowohl von Wernigerode aus als auch von Nordhausen aus bei etwa 20,00 DM liegen, nähere Informationen siehe Heftmitte.

2. Oktober 1994 - Herbstfahrt in den Osthaz

Der Herbst bietet speziell im Osthaz während der Laubfärbung reizvolle Fotomotive - die Teilnehmer an der gerade stattgefundenen Sternfahrt werden dies bestätigen. Auch zu dieser Fahrt gibt es nähere Informationen rechtzeitig.

Sonderfahrten mit der 99 6101

Nach Fertigstellung der 99 6101 wird es neben einer "Begrüßungsfahrt" (schließlich hat es am 08.03.92 auch eine Abschiedsfahrt gegeben) je nach Möglichkeit weitere Sonderfahrten geben. Auch hierüber wird die Vereinszeitung rechtzeitig informieren.

Neue Triebwagen und Dampflokomotive im Harz?

Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) verhandeln mit der Inselbahn Langeoog über den Kauf von vier gebrauchten Dieseltriebwagen, doch gibt es für die Züge auch andere Interessenten. Wie in em 2/94 gemeldet, wird 1994 auf Langeoog der Fahrzeugpark erneuert.

Bei den HSB werden als Einsatzmöglichkeiten - neben Schülerzügen Nordhausen-Ilfeld - die Stichstrecken Stiege-Hasselfelde und Alexisbad-Harzgerode genannt, die dadurch besser an die Dampfpzüge Gernrode-Alexisbad-Stiege-Eisfelder Talmühle angeschlossen werden sollen.

Die Mallet-Tenderlokomotive 99 5906 soll demnächst zur Hauptuntersuchung nach Meiningen gebracht werden. Um diese Lok hatte es in den letzten Jahren Streit gegeben, da sie von der DR sowohl dem Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV), Bruchhausen-Vilsen, als auch den HSB verkauft wurde. Laut Auskunft der HSB bleibt die Lok im Harz und soll vom Sommer an - wie schon die 99 5901 und 5903 auf Druckluftbremse umgebaut - den Zugbetrieb der Selketalbahn für Eisenbahnfreunde attraktiver machen.

2. Dampfspektakel im Mansfelder Land

mit mindestens drei Dampfloks und vielen Überraschungen auf den Gleisen der 750-mm-Schmalspurbahn vor Personen- und Güterzügen.

14. und 15. Mai 1994

Teilnahmegebühr: 30,- DM

Einzahlungsschluß: 1. Mai 1994

Harzdampf einmal anders!
Seien Sie dabei!

Zahlungsmodalitäten:

Verrechnungsscheck an Mansfelder Bergwerksbahn e.V., Weg zum Hutberg 5/03
06295 Lutherstadt Eisleben, Telefon 0 34 75 / 84 27
oder bei der Volksbank Eisleben, Konto 100 646 032 (BLZ 800 637 18)
Kontoeinzahlungen unbedingt brieflich avisieren!

*

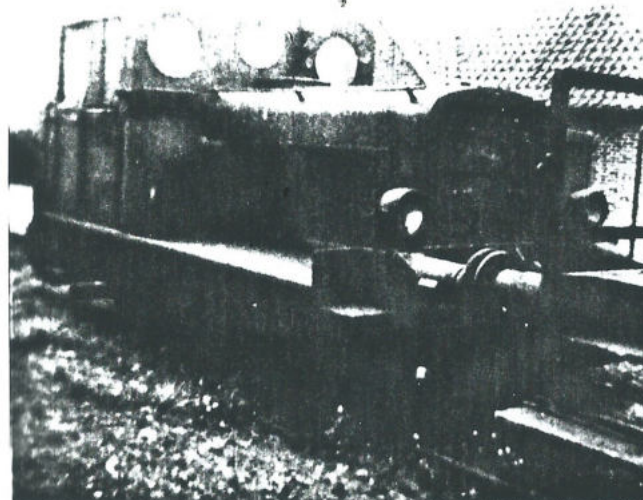
Ein Reisender beugt sich auf der Gott-hardstrecke aus dem Zug. „Erstaunlich“, ruft er aus. „Großartig! Einmalig!“
„Ja“, sagt sein Gegenüber, „das ist schon ein schönes Stück Erde.“
„Ach was, Landschaft“, meint darauf der Fremde, „ich finde es großartig, wie der Lokführer bei dieser Geschwindigkeit in jeden Tunnel hineintrifft.“

MOJELLIA'94



AM 08.-11.09.1994

Wilhelmshaven
IN DER STADTHALLE
TÄGL. 10 - 18 UHR



Diesellokomotive der Schilligbahn auf dem Güterschuppengleis des Bf. Hohenkirchen. Foto: Sammlung Hofmeister

Rittler ist im Zirkus. Er staunt: „Donnerwetter, dieser Kunstreiter reitet ja wie der Teufel, hängt seitlich am Pferd und sogar unter dem Bauch!“
„Das ist doch nichts Besonderes“, sagt darauf seine Frau, „solche Sachen habe ich schon in meiner ersten Reitstunde gemacht.“



„Dem gehen die Ostereier nie aus... Der hat mal als Kaninchen bei einem Zauberer gearbeitet!“

!!! Vermiss !!!

Es wird in der Vereinsbücherei das Buch „Brosius: Schule des Lokführers“ vermisst. Um eine Rückgabe wird gebeten. Sie kann auch heimlich erfolgen.

Nr. 3/20

Allgemeines Eisenbahngesetz¹⁾

Vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 225),
zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes zur Aufhebung der Tarife im
Güterverkehr (Tarifaufhebungsgesetz – TAufhG)
vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489)

(Auszug)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1 Begriff der Eisenbahnen. (1) Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind Schienenbahnen mit Ausnahme der Straßenbahnen und der nach ihrer Bau- und Betriebsweise ähnlichen Bahnen, der Bergbahnen und der sonstigen Bahnen besonderer Bauart.

(2) Die beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden entscheiden, soweit es sich nicht um bundeseigene Schienenbahnen handelt, in Zweifelsfällen im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, ob und inwieweit eine Bahn zu den Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes zu rechnen ist.

§ 2 Begriff der öffentlichen Eisenbahnen. (1) Eisenbahnen dienen dem öffentlichen Verkehr, wenn sie nach ihrer Zweckbestimmung jedermann zur Personen- oder Güterbeförderung benutzen kann.

(2) Die Entscheidung darüber, ob eine nicht zu den Bundesbahnen gehörende Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr dient oder ob sie die Eigenschaft als Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs verloren hat, treffen die beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr.

...

§ 6 d. Die Vorschriften über die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr nach dem Elften Abschnitt des Schwerbehindertengesetzes bleiben unberührt.

...

1) Beachte Anlage I Kapitel XI Sachgebiet A Abschnitt III Nr. 1 des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 (BR 3/41).

**Vereins - Bankkonto:**

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

- Redaktionsanschrift - Readaktionsanschrift -

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

Telefon: 8 bis 15 Uhr: 04421/294510 (Fr. bis 13 Uhr)
: 04421/51009 (ab 17 Uhr)

Neu - Telefax-Nr. privat: 04421-56502 - Neu

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!

Achtung! Wir danken allen Firmen, die uns durch eine Werbeanzeige in unserer VM unterstützen. Bitte beachten Sie diese Firmen bei Ihren Einkäufen etc.

