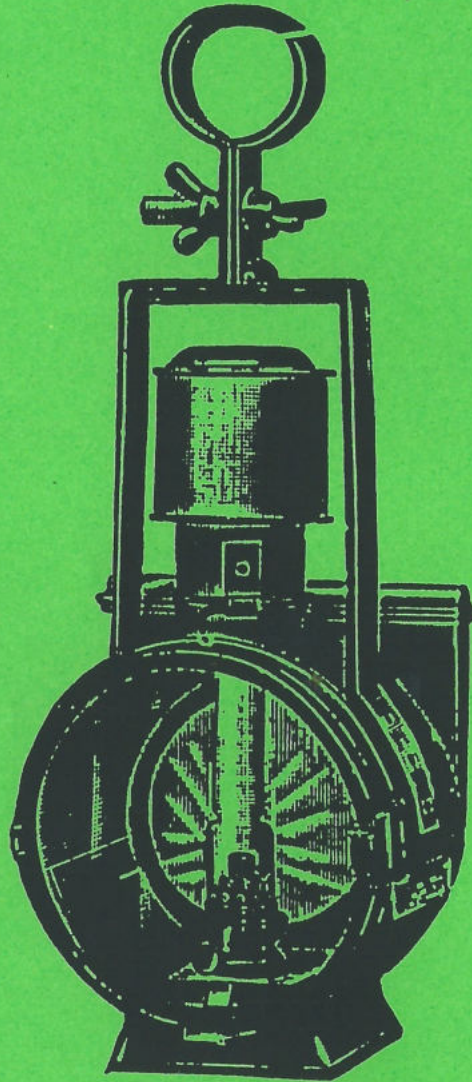
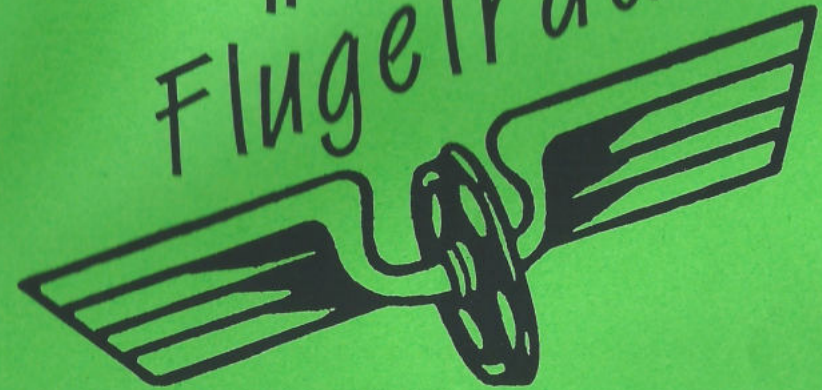




# *Das "Flügelrad"*



**Vereinsmitteilung  
der  
Eisenbahnfreunde**



**Friesland e.V.**

**107. 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:** **Ewald Kopenetz**  
Langeoogstraße 28  
26409 Wittmund  
Telefon: 04462/5860
- **Schriftführer:** **Rudolf Hofmeister**  
Hajo-Jürgens-Straße 23  
26441 Jever  
Telefon: 04461/6685
- **Vereinstreffen - Vereinstreffen - Vereinstreffen -**  
Jeden Dienstag ab 19.30 Uhr im Bahnhof Jever.
- Jeden letzten Donnerstag im Monat ab 19.30 Uhr  
Monatsversammlung im Bahnhof Jever.

**Mitglieder und Gäste sind herzlich Willkommen.**

## - - Aus dem Vereinsleben - -

1

### Fertig !

Wie man sieht, ist die erste VM des Jahres 1996 fertig geworden, wieder gefüllt mit "neuen" und "alten" Info's und Berichten.  
Die Redaktion wünscht allen Lesern viel Spaß beim Lesen.  
Rd.



### Vermißt !!

Wie vielen schon bekannt, werden immer noch folgende acht Loks vermißt:  
BR 50 622 (Fleischmann), BR 23 105, BR 01, BR 58, BR 103, BR 112 (beige/rot),  
BR 215 und BR 120("neurot" m. Latz) alle Fabrikat Roco. Derjenige, der diese  
Loks bei sich zum Reinigen hat, möge diese doch bitte wieder zurück bringen und  
auf die Anlage stellen. Falls aber die Loks noch nicht fertig sein sollten, möge der  
Betreffende sich doch bitte die Bedienungsanleitungen und die Kartons abholen,  
damit nichts falsch gemacht wird bzw. die sichere Aufbewahrung gewährleistet ist.  
Außerdem fehlt noch ein Maschinenkühlwagen vom Fabrikat Piko.  
Rd.

### " 125 Jahre Sande - Jever "

In diesem Jahr feiert die **Strecke Sande - Jever** im Oktober ihren **125 jährigen Geburtstag**. Es ist deshalb eine "Geburtstagsfeier" **am 26. und 27.10.** in und um den Bf. Jever geplant. Wer dazu noch Ideen hat, was man machen könnte, wende sich doch bitte an **Rudolf Hofmeister**, der die Federführung mit übernommen hat.  
Rd.



### "Frauentreff zweiter Anlauf "

Auf der Initiative von einigen Frauen hin, möchte man sich wieder zeitgleich zu unseren Monatsversammlungen am letzten Donnerstag im Monat treffen. Diese Treffen sollen vorerst im "Speicher" stattfinden. Frauen, die Interesse daran haben, mögen sich doch ruhig dort einfinden. Nähere Auskünfte sind bei Frau Lachmann (Backer) und Frau Kopenetz zu erhalten.  
Rd.

### " Vereinswein "

Interessenten, die noch eine Flasche von unserem Vereinswein haben möchten, mögen sich schnell bei mir melden.  
**Die 0,375 l Flasche "Marienstädter Speisewasser" kostet 6,- DM.**  
Rode

## Besuch

Die **Eisenbahnfreunde** aus **Kirchweyhe** beabsichtigen uns am **Samstag den 27. April ab 14.30 Uhr** in unseren Vereinsräumen einen Besuch abzustatten. Es werden für diesen Tag Helfer und "rollendes Material" benötigt. Wer Lust und Interesse hat mitzumachen melde sich bitte beim Vorstand.  
Rd.



## "Vereinswagen '96"

Auch in diesem Jahr sind wieder Vereinsjahreswagen in HO und N vorgesehen. Für die **Spur HO** ist ein moderner **Schiebewandwagen** geplant. Achtung: Die Auflage beträgt diesmal aber voraussichtlich **nur 60 Stück**. Für die **N-Bahner** sind die fehlenden **Pack- und 1.Klassewagen** für die Donnerbüchse garnitur eingeplant. Die Auflage wird hier voraussichtlich bei **je 30 Stück** liegen.

Zur Zeit wird das genaue Angebot bearbeitet, sodaß **ungefähr Ende Juni** mit den Wagen zu rechnen ist.

Vorbestellungen werden aber schon jetzt entgegen genommen.  
Rd.



## Vorankündigung

Die **Vareler Modelbahnfreunde** planen am **Samstag den 8. Juni** ein Sommerfest bei ihren Vereinsräumen im Güterschuppen neben dem Bf. Varel zu veranstalten u.a. mit einem Flohmarkt. Wer also etwas verkaufen oder kaufen möchte sollte sich diesen Tag schon vormerken. Nähere Informationen folgen.  
Rd.



**Mann alleine im Eisenbahnabteil. Plötzlich kommt ein maskierter Mann und flüstert: „Geld oder Leben.“ – „Ich habe keinen Pfennig“, antwortet der Herr. „Und warum zittern Sie dann so?“ – „Ich dachte, der Schaffner kommt.“**

## Sommervorführung 96

Wie schon in den vergangenen Jahren gibt es auch in diesem Jahr wieder die Möglichkeit, den Fahrzeugen aus dem eigenen Bestand im Sommer einen Auslauf zu gönnen. Genaue Daten sind in der Heftmitte zu ersehen. Das "Neue" in diesem Jahr ist nur, das diese Veranstaltungen mit im Rahmen der "Ferienpaßaktion" der Stadt Jever laufen, d.h. Kinder, die im Besitz eines Ferienpasses sind, haben an allen Tagen freien Eintritt. Außerdem ist am **13. und am 27. Juli** eine Bastellaktion für Kinder eingeplant, bei der die Kinder unter Anleitung (falls nötig) einen Gebäudebausatz zusammenbauen und mit nach Hause nehmen dürfen.

Zusätzlich haben sich die Eisenbahnfreunde Kirchweyhe am 29. Juni mit ca. 25 Kinder angesagt

**Es wird deshalb in diesem Jahr dringender den je die Unterstützung von den Mitgliedern benötigt, um diese Vorhaben umsetzen zu können. Interessierte melden sich bitte beim Vorstand.**

Rd.



## Modellia 96

Wie schon vor zwei Jahren, soll auch in diesem Jahr in der Zeit vom **17.10. bis zum 20.10.** wieder eine Modellia in der Stadthalle stattfinden. Erstmals sollen dann neben unserer N-Anlage auch die Module zum Einsatz kommen - zusammen mit verschiedenen Modulen des "Modulbauforums".

Nähere Auskünfte in der VM 2/96 oder bei der Redaktion. Hier werden auch die Anmeldungen zwecks Beteiligung an der Modellia angenommen (Standbetreuung, Module etc.)

Rd.

## Modulbau

Es ist geplant das nächste Modulbautreffen des "Modulbauforums" (Zusammenschluß von am Nord-Modulbau interessierten Vereinen aus der nördlichen Region, die u.a. beim ersten deutschen Nordmodultreffen in Kirchweyhe dabei waren) am **Samstag den 13. April ab 14.30 Uhr** nach Jever in unsere Vereinsräume zu holen. Zwecks der Vorbereitung des Treffens sollten sich alle am Modulbau interessierten Vereinsmitglieder vorher noch einmal treffen. Vorschlag: **Mittwoch den 3.4. um 19.30 Uhr** im Bf. Jever.

Bitte meldet Euch umgehend beim Spartenleiter **Hans Eilerts Tel.: 04421/203517** zwecks Terminabsprache!

Rd.

Protokoll über die Jahreshauptversammlung am 29. Februar 1996 im Bahnhofsgebäude Jever

Anwesend sind 24 stimmberechtigte Mitglieder (32,4%) - sh. Anlage

Mit der Begrüßung der anwesenden Mitglieder eröffnet der Vorsitzende um 19.43 Uhr die Jahreshauptversammlung.

Der Vorsitzende erklärt, daß die Einladung zur Jahreshauptversammlung fristgerecht erfolgte und die Mitgliederversammlung gem. Satzung ohne Rücksicht auf die Anzahl der stimmberechtigten Mitglieder beschlußfähig ist.

Es erfolgt der Eintritt in die Tagesordnung.

TOP 2.1.2. Bericht des Vorsitzenden und Berichte der Spartenleiter  
Der Bericht zur HO-Anlage wird von R. Hofmeister verlesen (sh. Anlage)  
Der Bericht zur Verkehrspolitik wird von H.J. Backer verlesen (sh. Anlage)  
Der Bericht zur Bücherei wird von Dietmar Schnabel verlesen (sh. Anlage)  
Zur Denkmalslok liegt kein schriftlicher Bericht vor.  
Es wird auf den Jahresbericht des Vorsitzenden hingewiesen (sh. Anlage)  
Zur Fahrdienstleiter-Testanlage liegt kein schriftlicher Bericht vor. Es wird auf den Jahresbericht des Vorsitzenden hingewiesen (sh. Anlage).

TOP 2.1.3. Bericht des Kassenwartes  
Der Kassenwart Klaus Deppring erläutert den allen Mitgliedern mit der Einladung zugestellten Kassenbericht.  
Fragen hierzu aus den Reihen der Mitglieder werden vom Kassenwart und vom Vorsitzenden zufriedenstellend beantwortet.

TOP 2.1.4. Bericht der Kassenprüfer  
Die Kassenprüfer Thomas Möller und Ulf Neelsen haben eine stichprobenartige Überprüfung der Kassenführung vorgenommen.  
Der in schriftlicher Form abgefaßte Bericht wird von Ulf Neelsen verlesen. Aus diesem geht hervor, daß keine gravierenden Mängel festgestellt wurden.  
Bemängelt wird jedoch, daß auf einigen Belegen der Sichtvermerk des zuständigen Spartenleiters fehlt sowie aus Sicht der Kassenprüfer einige unklare Abrechnungen. Zu den Abrechnungen nehmen der Vorsitzende und der stellv. Vors. H.J. Backer Stellung und erläutern den Sachverhalt.

TOP 2.1.5. Entlastung des Vorstandes und Neuwahlen  
Der Vorsitzende bittet den Ehrenvorsitzenden R. Hofmeister die Abstimmungen zur Entlastung und Wahl des Vorsitzenden vorzunehmen.  
Die Entlastung des Vorstandes erfolgt einstimmig.

Wahl des Vorsitzenden:

Es wird vorgeschlagen Dieter Schulte wieder zum Vorsitzenden zu wählen.

Abstimmungsergebnis:

Ja = 22 Stimmen  
Nein = 0 "  
Enthaltungen = 2 "

Damit ist Dieter Schulte erneut zum Vorsitzenden gewählt.  
Dieter Schulte nimmt die Wahl an. Der Ehrenvorsitzende

folgt zur  
- 2 - w.a.

noch

TOP 2.1.5. Der Vorsitzende übernimmt die Durchführung der weiteren Wahlen.

Wahl eines stellv. Vorsitzenden:

Es wird vorgeschlagen Hans-Jürgen Backer wiederzuwählen.  
Abstimmungsergebnis:

Ja = 24 Stimmen  
Nein = 0 "  
Enthaltungen = 0 "

Damit ist Hans-Jürgen Backer wiedergewählt.  
Er nimmt die Wahl an.

Wahl eines stellv. Vorsitzenden:

Es wird vorgeschlagen Jürgen Rode wiederzuwählen.  
Abstimmungsergebnis:

Ja = 23 Stimmen  
Nein = 0 "  
Enthaltungen = 1 Stimme

Damit ist Jürgen Rode wiedergewählt.  
Er nimmt die Wahl an.

Wahl des Kassenwartes:

Klaus Deppring ist nicht zu einer erneuten Kandidatur bereit. Vorgeschlagen für dieses Amt wird Ewald Kopenetz.  
Abstimmungsergebnis:

Ja = 23 Stimmen  
Nein = 0 "  
Enthaltungen = 1 Stimme

Damit ist Ewald Kopenetz zum Kassenwart gewählt.  
Er nimmt die Wahl an.

Wahl des Schriftführers:

Der bisherige Amtsinhaber Hans Eilerts verzichtet aus beruflichen Gründen auf eine erneute Kandidatur. Vorgeschlagen wird Rudolf Hofmeister.

Abstimmungsergebnis:

Ja = 23 Stimmen  
Nein = 0 "  
Enthaltungen = 1 Stimme

Damit ist Rudolf Hofmeister zum Schriftführer gewählt.  
Er nimmt die Wahl an.

Alle gewählten Vorstandsmitglieder bedanken sich für das in sie gesetzte Vertrauen.

TOP 2.1.6. Jahreshaushalt 1996

Der Vorsitzende erläutert den allen Mitgliedern mit der Einladung vorgestellten Ansatz zum Jahreshaushalt 1996.  
Nach kurzer Diskussion wird dieser einstimmig angenommen.

TOP 2.1.7. Verschiedenes

2.1.7.1. Gestohlene Triebfahrzeuge

Bezüglich des Verbleibs der gestohlenen Tzf. herrscht unter den Mitgliedern allgemeine Ratlosigkeit.

Es werden folgende Fahrzeuge vermißt:

1 Lok BR 01 ROCO; 1 Lok BR 58 ROCO; 1 Lok BR 50 Flm.  
1 Lok BR 215 ROCO; 1 Lok BR 103 ROCO; 1 Lok BR 112 ROCO; 1 BR 23 ROCO.

Alle Loks sind Vereinseigentum.

Aus Privatbesitz: 1 Lok BR 120 Flm. W. Rucker

1 Güterwagen A. Obenauf.

Es wird angekündigt, daß zu Zeiten von Vorführungen, wenn also die Anlage mit Fahrzeugen besetzt ist, die Schlösser der beiden Eingangstüren ausgewechselt werden und nur zwei Mitglieder hierzu Schlüssel erhalten. Angedacht wird, diese R. Hofmeister und H. Potinius auszuhändigen.

noch 2.1.7.1. Nach Verlagerung der Bücherei und der Videothek in den Aufenthaltsraum werden Triebfahrzeuge und wertvollere Wagenarnituren im Blechschrank unter Verschluss gehalten. Die Vorhaltung von Reserveloks in der Werkstatt wird bei Vorführungen auf max. 5 Stück begrenzt. Ewald Kopenetz gibt zu bedenken, daß neben dem materiellen auch ein erheblicher Vertrauensverlust zu beklagen ist.

#### 2.1.7.2. Getränkeauschank

Fisher waren Getränke im alten Aufenthaltsraum deponiert und die Selbstbedienung erfolgte auf Vertrauensbasis. Diese Handhabung führte jedoch dazu, daß die Getränkeabrechnung ständig mit einem Minussaldo abschloss. Künftig werden die Getränke hinter der Theke in den neuen Räumen deponiert. Die Ausgabe wird durch ein jeweils zu benennendes Mitglied vorgenommen werden, das auch für eine ordnungsgemäße Abrechnung verantwortlich ist.

#### 2.1.7.3. Reinigung der neuen Räume

Eine turnusmäßige Reinigung der neuen Räume wird als notwendig angesehen. Im monatlichen Wechsel werden künftig 2 Mitglieder für Ordnung und Sauberkeit sorgen.

Es wird ein Reinigungsplan aufgestellt:

1996

|       |                       |
|-------|-----------------------|
| März  | Seifert/Klanke        |
| April | Hofmeister/Schröder   |
| Mai   | Schnabel/Klotz        |
| Juni  | Heiderich/Thorwächter |
| Juli  | Tjardes/Ede           |

Diese Aufstellung wird zu gegebener Zeit für den Rest des Jahres ergänzt.

#### 2.1.7.4. 125 Jahre Eisenbahn Sande-Jever

R. Hofmeister berichtet über die Bildung einer Arbeitsgruppe im Hinblick auf das o.g. Jubiläum.

#### 2.1.7.5. EK-Bestellungen

H.R. Klanke gibt bekannt, daß Video-Bestellungen seitens des EK-Verlages demnächst zur Auslieferung kommen werden. Sollten aufgrund der teileise sehr langen Lieferfrist Stornierungen erwünscht sein, so können diese nur noch bis zum 15. März '96 erfolgen.

R. Hofmeister weist darauf hin, daß infolge Ausscheidens von Horst Rindfleisch 1 EK-Abo fortfällt und somit der Rabatt für BDEF-Mitglieder in Fortfall kommt. Ein neuer Abonnent ist also dringend erwünscht.

#### 2.1.7.6. Ferienpaßaktion Stadt Jever 1996

J. Rode berichtet, daß für diese Aktion inzwischen 60 Gebäudebausätze eingetroffen sind.

#### 2.1.7.6. Modulbau

J. Rode weist darauf hin, daß am 13.04.96 ein regionales Treffen von Vereinen stattfindet, die sich mit Modulbau befassen.

#### 2.1.7.7. Sonderfahrten

H.J. Backer gibt bekannt, daß am 14.04.96 zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven 3 Sonderzugfahrten, geführt von Lok 24 009, stattfinden.

Der Vorsitzende schließt um 21.51 Uhr die Versammlung.

*Dieter Schulte*  
Dieter Schulte  
Vorsitzender

Jever, d. 03. März 1996



*Rudolf Hofmeister*  
Rudolf Hofmeister  
Schriftführer

### Vereinfahrt nach Leeuwarden

Aus den Vereinsmitteilungen des FMC Leeuwarden hatte ich entnommen, daß der FMC am 7.1.96 seinen traditionellen Neujahrsempfang ausgerichtet. Es war für mich keine Frage, daß wir von den EFF daran teilnehmen würden, wie wir es in den letzten Jahren auch schon getan haben. Außerdem war den Vereinsmitteilungen des FMC zu entnehmen, daß man wohl mit unserem Kommen rechnete.

Also setzte ich mich mit DB und Busunternehmen in Verbindung, um eine interessante Fahrt zu planen. Ich wollte auf jeden Fall mit der Bahn fahren, was aber aus fahrplantechnischen Gründen nicht einfach war. Wenn wir nur mit der Bahn fahren würden, wäre der Aufenthalt in Leeuwarden nur sehr kurz gewesen. Deshalb entwickelte ich folgenden Plan:

Wir fahren von WHV über JEV nach Nieuschanz mit dem Bus und von dort bis nach Leeuwarden mit der Bahn. Der Bus würde leer nachkommen um uns dann wieder nach Hause zu bringen. Im Vorstand wurden wir uns dann sehr schnell einig, daß der Verein die Bahnkosten übernehmen werde.

So kam es, daß am 7.1.96 der Bus der Firma Bruns vom Bismarckplatz in WHV abfuhr, nachdem wir bis ca. 8:05 Uhr gewartet hatten. In Jever stiegen dann die restlichen Fahrgäste zu und die eigentliche Reise konnte beginnen. Leider sollte der Wetterbericht recht behalten, der uns gefrierenden Regen vorausgesagt hatte. Kurz vor Wiesmoor begann es zu regnen und die Straße wurde langsam glatt. Doch unser umsichtig agierender Busfahrer brachte uns wohlbehalten zum Bahnhof nach Neuschanz. Hier merkten wir erst beim Aussteigen, wie glatt die Straße tatsächlich war!

Pünktlich um 10:22 setzte sich der Triebwagen der Niederländischen Eisenbahn (NS) in Bewegung und brachte uns zunächst nach Groningen, wo umgestiegen werden mußte. Nach kurzer Pause ging es dann mit dem "Wadloper" (unserem 628er verwandt) weiter in Richtung Leeuwarden. Doch auf dieser Fahrt mußte der Witterung Tribut gezollt werden. Kurz vor Leeuwarden war ein Weichenantrieb durch den gefrierenden Regen festgefroren und mußte erst mechanisch wieder gangbar gemacht werden. So kam es, daß wir verspätet in Leeuwarden ankamen, wo zu unserer aller Verwunderung unser Bus bereits auf uns wartete, um uns zum Vereinsheim des FMC zu bringen.

Unsere niederländischen Freunde waren sehr überrascht und hocherfreut, daß wir trotz der schlechten Witterungsverhältnisse den Weg zu ihnen gefunden hatten, um am Neujahrstreffen teilzunehmen. Der Empfang war wie immer sehr herzlich.

Bei der Modellbahnanlage HO waren Veränderungen zu erkennen. Die mittlere Zunge war zurückgebaut worden und sollte in Kürze komplett ausgebaut werden, um einem neuen Konzept Platz zu machen. Man will auf diesem Abschnitt vor allem für die "Märklinfahrer" eine größere Rangiermöglichkeit schaffen. Hier soll der Müllumschlag der VAM nachgebildet werden. Mit den neuen Vorstandsmitgliedern und anderen Vereinsmitgliedern des

FMC gab es viele Gespräche und Fachsimpeleien. Dieter Schulte und Jürgen Rode überreichten dem Vorstand als Gastgeschenk 2 Ausgaben des Eisenbahnmagazins, einen Vereinswaggon, sowie eine Flasche unseres Vereinsweines. Am späten Nachmittag ging unsere Fahrt dann wieder mit dem Bus Richtung Heimat. Durch den Dauerregen der letzten Stunden war die Straßenoberfläche so weit getaut, daß wir nur auf matschigen und nicht mehr vereisten Straßen nach Hause fahren konnten. So ging an diesem 7.1.96 eine interessante, z.T. spannende Vereinsfahrt zu Ende. Unser besonderer Dank galt unserem Busfahrer, der uns wohlbehalten wieder nach Hause gebracht hatte.

Hans-Jürgen Backer

# KNOBELECKE



Wie müssen die neun neben dem Gitter stehenden Zahlen in das Gitter eingetragen werden, damit sich in jeder waagerechten und senkrechten Reihe (mit Ausnahme der einzelnen Kästchen) dieselbe Summe ergibt?  
Die Lösung steht auf Seite 12



**W**

jeder kommt ein neuer Torwart zum Probetraining. Er bleibt aber dann ruhig stehen und läßt jeden Ball ins Tor. "Was soll das?" brüllt der Trainer. "Wieso machst du keinerlei Anstalten, die Bälle aufzuhalten?" - "Aber, Trainer, dafür ist doch das Tornetz da!"

**T**

thomas, hast du schon die neue Satellitenschüssel auf dein Dach montiert?" fragt Harald seinen Freund. "Ja, aber ich kann dir sagen, das war vielleicht eine Arbeit." - "Und wie ist dein Fernsehbild?" - "Sagen wir mal so: Störungen empfangen wir schon viel besser als früher!"



Udo König, seit 1.7.96 Mitglied in unserem Verein, ist Maschinenbau-Ingenieur und war 33 Jahre bei Siemens im Vertrieb. Seit 1.10.94 ist er in Vorruhestand. Er wohnt in Jever.

Er betreibt das Eisenbahn Hobby bereits seit der Schulzeit, ist Märklin-H0er und hat H0m u. H0e.

Udo König war v.1991 bis 1994 in Chemnitz zum Aufbau des Siemens-Büros abgeordnet.

Bei den vielen Reisen durch Sachsen, an der Ostseeküste und im Harz begann er sich für die Schmalspurbahnen zu begeistern, befuhr alle Strecken und machte viele Fotos.

Als Modelleisenbahner beschloß er, Schmalspurbahnen in sein Anlagen- bzw. Sammel-Konzept als reizvolle Bereicherung zu integrieren und begann, Lieferanten für diese Bahnen zu suchen.

Im örtlichen Handel war kaum etwas zu finden, so ging die Suche weiter - auch in den neuen Bundesländern.

Bald war ein interessanter Lieferantenkreis gefunden, von denen Modelle für H0m und H0e für u.a. folgende Bahnen zu beziehen waren:

|                                   |         |
|-----------------------------------|---------|
| sächsische Bahn, Rügenbahn        | (H0e)   |
| Harzbahnen                        | (H0m)   |
| Wangerooger u. Borkumer Inselbahn | (H0m)   |
| Spreewaldbahn                     | (H0m)   |
| Württembergische Bahnen           | (H0m+e) |

Dazu kamen Hersteller für Feldbahnen. Modelle teilweise als Fertigmodelle oder als Bausätze.

Udo König fand auch Hersteller für entspr. Zubehör speziell für Schmalspurbahnen wie Drehscheiben, Hochbauten, Beladung, Gleismaterial mit Weichen, Gleiswechseln und Abzweigen bei Dreischienengleis u.v.m. und kaufte entsprechend ein. In seiner Anlage wird man Harz- und Sachsenbahn sowie Inselbahn Wangerooge finden. Er möchte sich bei Modulbau mit Schmalspur beteiligen, evtl. als Ergänzung.

U. König konnte von SV Modell Ms-Feingußteile zum Supern von sächsischen Schmalspurwagen übernehmen, die von Herrn Schnabel schon begeistert eingesetzt wurden. Bei Bedarf können die Teile auch weiter gegossen werden.

Er hat jetzt eine umfangreiche Sammlung von Modellen, Mustern und Literatur für dieses Gebiet, er hat Kataloge von Auhagen, Albatros, Bemo, Burmester, Gk-Modell, Glöckner, Hapo, Kehi, Panier, Spieth, Technomodel, Tillig, Train-Safe und Wegass Hafenbau.

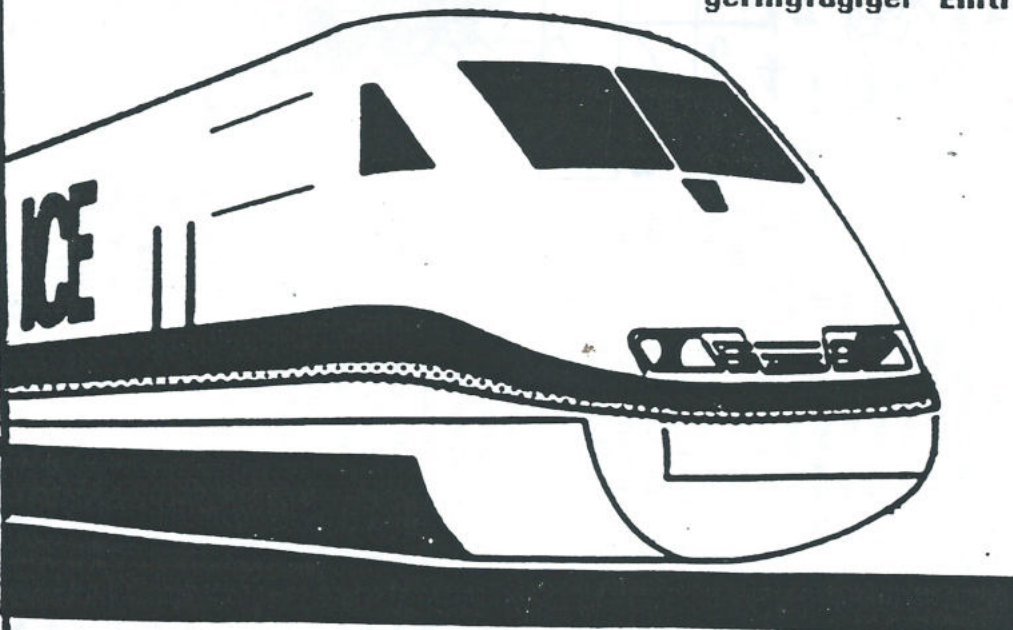
Mit Vereinbarung des Vorruhestandes beschloß er, mit seiner Frau, die einen kleinen Handel exklusiv mit Holzfiguren aus dem Erzgebirge betreibt, auch Schmalspurbahnen und Zubehör zu verkaufen und damit eine Lieferantenlücke in unserer Region zu schließen. Wer Interesse hat, sollte im Dannhaimsweg 20 in Jever einen Besuch machen. Tel. Nr. 04461 3662.

Sommervorführung !

Am  
29. Juni,  
13. und 27. Juli  
und am  
10. und 24. August  
jeweils  
von 15.30 bis 18.<sup>00</sup> Uhr  
im

**Bahnhof Jever**

geringfügiger Eintritt wird erhoben



**Eisenbahnfreunde Friesland e.V.**

### Harzer Schmalspurbahnen

#### Neue Konzepte

■ Mit einem veränderten Betriebskonzept und neuen Tarifen will die Harzer Schmalspurbahnen AG ihr Millionendefizit abbauen. Dabei soll der Dampfbetrieb zwar erhalten bleiben, jedoch in geringerem Umfang als bisher. Auf weniger ausgelasteten Strecken sowie in den Tagesrandlagen werden künftig Triebwagen eingesetzt. Die Brockenbahn dagegen bleibt Domäne der Dampflokomotiven. Auf der Selketalbahn will die HSB mehr Reisende in die Planzüge locken. Durch das neue Betriebskonzept verringert sich die Zahl der eingesetzten Dampflokomotiven. Ein neues Tarifkonzept soll die Strecken der HSB attraktiver machen, aber auch den gestiegenen Kosten Rechnung tragen. Wieder eingeführt wurde die Kurzzone für die Orte Wernigerode und Nordhausen sowie die Verbindung Gernrode – Osterteich. Daneben gibt es neue Netzkarten: für das gesamte Netz an fünf Tagen freier Wahl zum Preis von 200 Mark und für Familien im Selketal. Mit der im Selketal gültigen Familien-Netzkarte können zwei Erwachsene und zwei Kinder für 50 Mark drei Tage lang mit der HSB auf der Relation Gernrode – Nordhausen Nord fahren. Neu ist auch eine Gruppenermäßigung bei Fahrten zum Brocken. Der Brockentarif von 25 Mark für die einfache Fahrt und 40 Mark für die Hin- und Rückfahrt bleibt unverändert. Für schwach ausgelastete Zeiten oder zu besonderen Anlässen will die HSB kurzfristig Sondervergünstigungen mit bis zu 50 Prozent Ermäßigung in ihr neues Tarifkonzept einführen.

#### Sa 06.04.

Oldiefahrt Wernigerode – Benneckenstein (5).

#### Sa 13.04.

Triebwagen-Sonderfahrt Gernrode – Stiege/Harzgerode (5).

Mallet-Sonderfahrt Wernigerode – Brocken. Weiterer Termin: 27.04. (5).

#### Die Lösung



#### Bald Dampf auf Borkum

Die lange als Denkmal nahe Bremerförde aufgestellte Tenderlok „Borkum“ kam im Dezember zur betriebsfähigen Aufarbeitung ins Werk Meiningen. Der 1937 vom O&K gebaute B-Kuppler gehört der Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt GmbH. Die 1968 letztmalig auf der Borkumer Inselbahn eingesetzte Lok soll Mitte des Jahres für Sonderfahrten auf ihre 900-mm-spurige Stammstrecke zurückkehren. Bei der Hauptuntersuchung wird die „Borkum“ von Kohle- auf Leichtölf Feuerung umgebaut.

W.R.

Auszüge aus der Broschüre  
"11 Perspektiven zu Bahn und  
Güterverkehr" vom Arbeitskreis  
Verkehrspolitik im BDEF,  
ausgewählt vom Mitverfasser und  
Vereinsmitglied Herr Ostertag.  
(Seite 13 bis 20)

## VORWORT

Norbert Huppert  
Sprecher des AKV



Zum dritten Mal wendet sich der Arbeitskreis Verkehrspolitik des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (BDEF) mit einer Broschüre an die Öffentlichkeit: Nach den beiden Heften "Die Bahn muß ins Land zurück" mit Argumenten für ein flächendeckendes Netz die Region erschließender Bahnen, und "Die Bahn im Land" mit Beispielen für erfolgreiche regionale Bahnversorgung wendet sich der Arbeitskreis Verkehrspolitik (AKV) nun dem Güterverkehr zu und fordert zur Verhinderung eines Verkehrsinfarktes eine Umkehr der bundesdeutschen Verkehrspolitik in diesem wichtigen Bereich.

Der BDEF ist der Zusammenschluß der Eisenbahnfreunde-Vereinigungen in der Bundesrepublik Deutschland. Neben den traditionellen Modelleisenbahnern finden auch die Freunde des Schienenverkehrs und Vereine mit eigenen Eisenbahn-Fahrzeugen ihre Heimat im BDEF. Seit zehn Jahren besteht der Arbeitskreis Verkehrspolitik. Seine etwa zwölf Mitglieder sind allesamt Fachleute und in verkehrspolitischen Fachfragen erfahren. Eines der wichtigen Anliegen des AKV ist die Abschaffung der Ungleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger. Aus dieser Intention ist auch die vorliegende Broschüre entstanden. Sie wendet sich insbesondere an politische Entscheidungsträger in Bund, Land und Kommune, aber ebenso auch an Verkehrsunternehmen und Nutzerverbände.

Der Schrift sei gewünscht, daß sie eine ebensolche Verbreitung findet wie ihre beiden genannten Vorgängerinnen, die beide nach wenigen Wochen vergriffen waren. Den Autoren des AKV ist zu danken für ihre immense ehrenamtliche Fleißarbeit.

Köln, im Dezember 1995

## ZUR EINLEITUNG

Europa und die Bundesrepublik Deutschland erlebten in den letzten Jahren einen Boom des LKW-Verkehrs. Selbst in Zeiten geringen wirtschaftlichen Wachstums oder gar der Stagnation nahm der Straßengüterverkehr zu.

Diese Entwicklung hat verschiedene Gründe: die wachsende Arbeitsteilung der zunehmend grenzüberschreitenden Wirtschaft einerseits sowie Flexibilität und Schnelligkeit bei zu niedrigen Preisen beim LKW-Transport andererseits. Derartiges Verkehrswachstum war aber nur möglich durch den Bau immer neuer Straßen und den Ausbau der Bestehenden. Es wird jedoch immer deutlicher, daß gerade hier die Grenzen des Wachstums dieser Branche liegen. Oft genug leiden Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der Transporte an der Überbeanspruchung unserer Straßen. Ein weiterer Ausbau des Straßennetzes aus ökologischen und aus finanziellen Gründen wird aber immer mehr in Frage gestellt. Ebenso verdient die These Beachtung, daß mehr Straßen zu mehr Verkehr und dadurch zu neuen Engpässen an anderer Stelle führen. Bei gleichzeitigem Rückgang des Schienenverkehrs sind wir in einen Teufelskreis von immer mehr Straßen, immer mehr LKW-Verkehr, noch mehr Lärm, Gestank, Unfallopfern und zerstörten Landschaften gerutscht.

Gleichzeitig müssen wir feststellen, daß die vermeintliche Wirtschaftlichkeit des LKW-Verkehrs eindeutig zu Lasten der Allgemeinheit, und besonders zu Lasten schwächerer Verkehrsteilnehmer, der Anwohner und der Natur geht. Die Transitfunktion der Bundesrepublik Deutschland ist durch den Wegfall des Eisernen Vorhangs und Einführung des europäischen Binnenmarktes erheblich gewachsen. Ein Trend, der weiter anhalten wird.

Der drohende Verkehrsinfarkt muß verhindert werden, aber wie? Wir wollen im folgenden einen Verkehrsträger beleuchten, der allein eine annähernd flächendeckende Alternative zum Straßengüterverkehr darstellt und von dem in letzter Zeit vermehrt gesprochen wird.

Es geht um den Schienenverkehr, dem zwar eine Organisations-Reform verordnet wurde, der aber immer noch nicht in die Lage versetzt wurde, künftig jene Bedeutung zu erlangen, die für die Zukunft unverzichtbar ist.



tragischer Zwischenfall in der Luft:  
Der Fallschirm öffnet sich nicht, der Springer stürzt aus 1000 Metern wie ein Stein zur Erde. "Hat der ein Glück gehabt!" sagt der Moosbauer zu seinem Knecht Hannes. "Zehn Meter weiter, und er wär geradewegs in meine Sense gefallen."

## I.

### Wir brauchen die Schiene für mehr Sicherheit im Güterverkehr

Bahn- und Straßenverkehr weisen erhebliche Unterschiede in ihren Sicherheitsstandards auf.

Der Schienenverkehr hat – durch Spurführung, Fahren im Raumabstand, Automatisierung und zugbeeinflussende Signalisierung – ein nahezu konkurrenzloses Sicherheitsniveau erreicht.

Die Forderung, eine Wachsamkeitsüberwachung des Fahrers und eine regelmäßige Geschwindigkeitsüberprüfung des Fahrzeugs bei Lkw's einzuführen – beides, wie bei der Bahn, verbunden mit Zwangsbremmung bis zum Stillstand und Dokumentation per Fahrtensschreiber – würde ungläubiges Staunen hervorrufen. Über den technischen Bereich hinaus vergrößern die ständigen Verstöße gegen die höchstzulässigen Lenkzeiten, die permanent zu beobachtenden Geschwindigkeitsüberschreitungen und offenkundige Mängel an den Fahrzeugen das Gefährdungspotential für alle übrigen Verkehrsteilnehmer und Anwohner.

Es nicht zu rechtfertigen, daß auf der einen Seite gründliche Ausbildung, Fortbildung und Überwachung der Mitarbeiter stehen (Bahn) und auf der anderen Seite Disponenten und Chefs ihre Fahrer zwingen, bis zu 90 Stunden und mehr pro Woche hinter dem Steuer zu sitzen und vorsätzlich und ungestraft gegen geltendes Recht zu verstoßen.

Bundesweit werden pro Jahr nur 1% aller LKW kontrolliert, die auf deutschen Straßen unterwegs sind. Bei jedem fünften überprüften Fahrzeug ergeben sich Beanstandungen<sup>1)</sup>. Rund 15-20 aller beförderten Güter sind Ge-

fahrgüter, davon rollen mehr als zwei Drittel auf der Straße. Nach Berechnungen des TÜV Rheinland ereigneten sich 1991 etwa 1500 Gefahrgut-Unfälle, bei denen 100 Menschen getötet wurden. Zwar wurden seither die entsprechenden Gefahrgutverordnungen (GGVS/GGVE) verschärft, jedoch haben viele Bestimmungen („Gefahrguttransporte sind möglichst per Bahn durchzuführen“) immer noch den Charakter eines Gummi-Paragrafen.

Bei schweren Tanklastzug-Unfällen mit Freisetzung von umweltgefährdenden Stoffen waren die Ursachen in mehr als der Hälfte der Fälle nicht auf Fremdeinwirkung, sondern auf Zeitdruck, Ermüdungs- und Alkoholeinflüsse sowie mangelnde Fahrzeugbeherrschung zurückzuführen.

Es darf nicht hingenommen werden, daß sich diese beunruhigenden, ja skandalösen Zustände durch Ausweitung des europäischen LKW-Verkehrs noch verschlimmern.

Der Wunsch, daß die Bahn im Güterverkehr wieder eine größere Rolle spielen möge, wird unerfüllt bleiben, wenn nicht endlich an den Straßenverkehr die gleiche hohe Sicherheits-Meßlatte angelegt wird wie an die Bahn. Die bisherige Situation stellt nichts anderes als eine grobe Wettbewerbsverzerrung dar. Ohne die Vorteile einer europäischen Marktwirtschaft in Frage zu stellen, muß erkannt werden, daß Human- und Naturkapital Werte darstellen, die unter allen Umständen geschützt werden müssen. Hierzu brauchen wir endlich wirksame Maßnahmen.

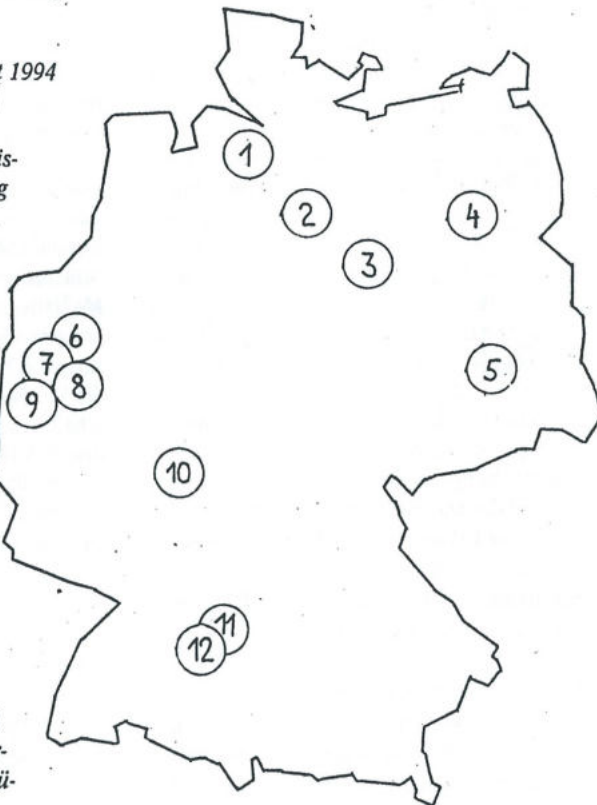


Übersicht über erfolgreiche Regionalisierungen im Güterverkehr

- ① Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven (seit 1992 komplette Übernahme von DB-Strecken)
- ② Osthannoversche Eisenbahnen AG, Celle (seit 1992 Bedienung von DB-Tarifpunkten im Raum Uelzen-Wittingen)
- ③ Harzer Schmalspurbahnen GmbH, Wernigerode (1993 aus Schmalspurnetz der DR entstanden, seit 1994 Reaktivierung des Güterverkehrs)
- ④ Niederbarnimer Eisenbahn AG, Berlin (Eigentumsrückübertragung, Reaktivierung des Güterverkehrs vorgesehen)
- ⑤ Döllnitzbahn GmbH, Mügeln (seit 1994 Reaktivierung des Güterverkehrs)
- ⑥ Eisenbahn und Häfen GmbH, Duisburg (seit 1989 in großem Umfang durchgehender Güterverkehr von Versender bis Empfänger auch über DB-Gleise)
- ⑦ Neusser Eisenbahn, Neuss (seit 1993 durchgehender Verkehr über DB-Gleise)
- ⑧ Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln (seit 1994 durchgehender Verkehr über DB-Gleise)
- ⑨ Dürener Kreisbahn GmbH, Düren (seit 1993 komplette Übernahme von DB-Strecken)
- ⑩ Zweckverband Verkehrsverband Hochtahaus, Bad Homburg (1993 Übernahme einer DB-Personenverkehrsstrecke; Reaktivierung des Güterverkehrs vorgesehen)

- ⑪ Württembergische Eisenbahn GmbH, Waiblingen (1994 Übernahme einer DB-Personenverkehrsstrecke; Reaktivierung des Güterverkehrs vorgesehen)
- ⑫ Württembergische Eisenbahn GmbH, Waiblingen (seit 1994 Bedienung von DB-Tarifpunkten im Raum Backnang-Crailsheim)

Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)



## II.

### Wir brauchen die Bahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel

Die Bahn ist im besonderen Maße zum Transport großer und schwerer Gütermengen geeignet. Ihre Vorteile dabei sind ihre Spurführung und die sehr geringen Reibungswerte zwischen Schiene und Rad. Das hat letztendlich auch zur „Erfindung“ der Eisenbahn oder besser zu ihren ersten Anwendungen im Bergbau geführt. Der aus der geringen Reibung resultierende geringe Rollwiderstand ermöglicht die Beförderung von Zügen mit Gesamtgewichten bis zu mehreren tausend Tonnen bei vergleichsweise geringem Kraftaufwand.

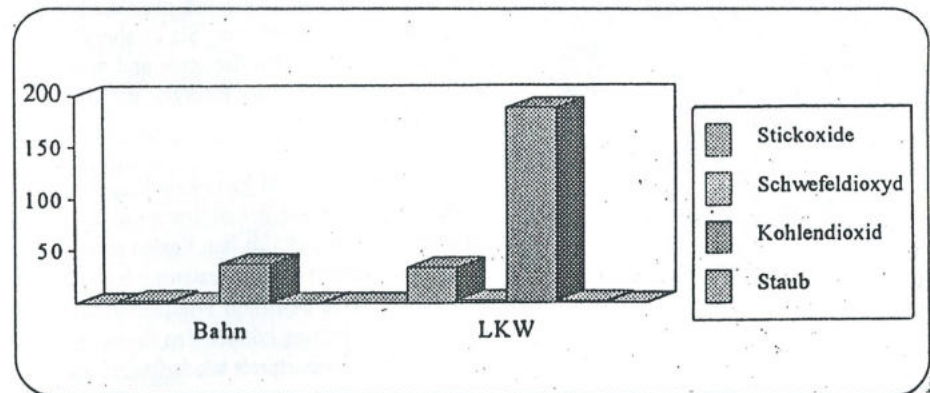
Besonders also im Güterverkehr ist der spezifische Energieverbrauch der Bahn wesentlich geringer als beim Straßentransport, günstiger auch als bei der Binnenschifffahrt.

Doch nicht nur diese Sparsamkeit spricht für das System Schiene:

- Ein vergleichsweise geringer Energieverbrauch ist auch durch die gleichmäßigen Fahrgeschwindigkeiten und durch die überwiegend steigungsarme Streckenführung in Flußtälern bedingt.
- Weitere Einsparungen (bis zu 20 %) ermöglicht die Bremsstromrückspesung moderner Triebfahrzeuge in die Fahrleitung.
- Es entstehen keine Abgasemissionen vor Ort, unter denen ja beim Straßenverkehr Anwohner, Natur und Verkehrsteilnehmer gleichermaßen zu leiden haben.
- Es gibt keinen gleichmäßigen und ununterbrochenen Lärmteppich entlang von Schienenwegen; fahrende Eisenbahnfahrzeuge verursachen angenehmer empfundene Tonfrequenzen als der Straßenverkehr, wobei wir nicht verschweigen, daß die Bahn noch wesentlich leiser sein könnte. Entsprechende technische Entwicklungen stehen hier erst am Anfang.
- Die Schiene hat einen wesentlich geringeren Platzbedarf bei gleicher Verkehrsleistung;

Emissionen des Güterverkehrs im Vergleich

Quelle: Erhebung des Bundesumweltamtes, Basisjahr 1988



zwar stellen auch - zumindest neue - Bahntrassen einen Eingriff in die Natur dar, doch werden die von ihr genutzten Flächen nicht unbedingt versiegelt (Schotterbett statt Asphalt und Beton).

- Schienenfahrzeuge weisen eine vielfach größere Nutzungsdauer auf, das schont Rohstoffe, spart Produktionsenergie und verringert Entsorgungsprobleme.

Eine der dringendsten weltpolitischen Aufgaben zur Erhaltung der Lebensgrundlagen ist die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Im Verkehrsbereich, der gerade in den hochindustrialisierten Ländern einer der beiden Hauptverursacher des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ist, besteht eine der wenigen Chancen zur CO<sub>2</sub>-Vermeidung, zu einer allgemeinen Reduzierung des Energieverbrauchs, zu einer geringeren Schadstoffbelastung (das aktuelle Ozon-Problem sorgt hier lediglich für zusätzliche Brisanz) und zu einer insgesamt lebenswerteren (Um-)Welt in einer massiv stärkeren Nutzung des Verkehrsträgers Schiene.



## ZUM ABSCHLUSS

Die Forderung nach Erhalt von Schienenstrecken oder Verbesserung des Angebots gehört zum Standardrepertoire jedes örtlichen oder regionalen Wahlkampfes. Publikums-wirksame Forderungen allein reichen jedoch nicht aus. Wir brauchen wirkungsvolle Konzepte und den politischen Willen auf allen Entscheidungsebenen, eine echte Verkehrs- und Energiewende zu vollziehen. Zahlreiche Umfragen haben bereits belegt, daß die Politik in ökologischen und verkehrspolitischen Fragen dem Willen der Bevölkerung hinterhinkt.

„Die Bahn kann das nicht“ und „ohne LKW bricht unsere Wirtschaft zusammen“, so lauten die Thesen von gestern und vorgestern, die immer noch zu hören sind, wenn es darum geht, bestehende Besitzstände zu wahren oder zukunftsorientierte Lösungen zu verhindern. Zahlreiche Beispiele, wie die mehrmonatige Unterbrechung der Brenner-Autobahn in Kufstein im Sommer 1990, das LKW-Nachtfahrverbot in Österreich, das 28-t-Limit in der Schweiz usw. zeigen, daß Einschränkungen des Straßengüterverkehrs keineswegs zu Preiserhöhungen oder Unterversorgung führen.

Die Bahn allein bringt natürlich nicht die Lösung aller Verkehrsprobleme. Sie ist aber Bestandteil aller sinnvollen Konzepte und muß nach und nach wieder das Rückgrat des Güterverkehrs werden.

Schon auf mittlere Sicht kann kein Weg daran vorbeiführen, allen Verkehrsträgern ihre spezifischen volkswirtschaftlichen Kosten anzurechnen und damit eine Reduzierung fragwürdiger Verkehre zu bewirken. Energieaufwand und Umweltbelastung können den ihnen angemessenen Transportpreis wiederfinden, oh-

ne daß dabei die Gesamtwirtschaft Schaden nehmen muß - z.B. durch eine am Energie- und Rohstoffverbrauch orientierte Steuerpolitik. Der Umfang des heutigen Straßenverkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, ist wahrhaft groß genug.

Es ist höchste Zeit geworden, umweltfreundliche Verkehrsträger europaweit und flächendeckend zu fördern und den entstandenen Nachholbedarf des Schienenverkehrs auszugleichen.

Wir wollen nochmals daran erinnern:

- Sicherheitsmängel im LKW-Verkehr dürfen nicht länger hingenommen werden
- Nach wie vor benachteiligt die bestehende Kosten- und Steuerstruktur den Bahntransport erheblich
- Das im Rahmen der Bahnreform geschaffene Trassenpreissystem darf nicht länger zu einer Verteuerung des Schienenverkehrs führen
- Gerade im Güterverkehr muß die Bahn durch einen verbesserten und diskriminierungsfreien Zugang für andere Verkehrsunternehmen zum Schienennetz attraktiver werden
- Im grenzüberschreitenden Güterverkehr haben Bahnen und Verkehrspolitik besonders großen Nachholbedarf
- Nach vielen Jahrzehnten muß endlich wieder flächenwirksam in die Schieneninfrastruktur und Eisenbahntechnologie investiert und die Leistungsfähigkeit der Bahnen konsequent verbessert werden
- Neue und attraktive Marktstrategien dürfen sich nicht nur auf den kombinierten Verkehr beschränken

- Länder, Kreise und Gemeinden müssen sich noch mehr für den Erhalt ihres Schienennetzes und für die Verlagerung und Vermeidung von Straßentransporten engagieren
- Der Schutz des Menschen und seiner Umwelt muß endlich auch im Verkehrswesen Priorität erhalten



**N**

achmittags in der Post: lange Schlange vor dem Postschalter. Da kommt eine Dame, geht an allen Wartenden vorbei und sagt: "Ich will nur eine einzige Briefmarke kaufen." Sagt einer der Wartenden ärgerlich: "Glauben Sie, wir hätten uns hier nur zur Polonaise aufgestellt?"

## Anmerkungen

- 1) Quelle: DVR-Report I/1994 S.10-13
- 2) Dauertests in den USA ergaben, daß Straßenschäden in der 4. Potenz zu einer Erhöhung der Achslasten zunehmen. Eine Erhöhung der Achslast von 40 auf 44 t wird demzufolge eine 1,46-fache Zunahme der Straßenschäden bewirken
- 3) Güterzüge ohne nennenswerten Grenzaufenthalt
- 4) Baureihe 1822
- 5) Beispiel geplanter Brennertunnel bzw. bestehende Brennerbahn: - derzeitige Kapazität: ca. 100 Güterzüge pro 24 h - möglich bei Modernisierung des Signalsystems und Bau von überholgleisen: ca. 200 Güterzüge pro 24 h - derzeitige Auslastung: 45 Güterzüge pro 24 h, zusätzlich 24 Züge „Rollende Landstraße“ auf österreichischer Seite bis/ab Brennersee
- 6) Vieregg & Rössler, Vorstudie über Ausbaumöglichkeiten im Schienenverkehr zwischen Hamburg und Hannover, München 1993
- 7) Vorbild kann hier die „Umfahrung Innsbruck“ sein, wo Brenner- und Arlberg-Güterverkehr aus der Stadt herausgenommen und in einen ca. 13 km langen Umgehungstunnel verlagert wurden.
- 8) Wenn auch manche Rückbauten vertretbar sind, so wird doch allzuoft die Grundlage für einen möglichen und notwendigen Mehrverkehr zerstört. Die für Vorhaltung von Nebengleisen angeführten hohen Kosten fallen in der Praxis meist gar nicht an. Zur „Bilanzbereinigung“ werden neuerdings oft nur einige entscheidende Zentimeter Gleis herausgeschnitten, während der Rest liegen bleibt. Eine gründliche Entfernung käme zu teuer.
- 9) Hauptluftbehälterleitung zur Versorgung der Bremszylinder mit Druckluft und Hauptluftleitung zum Ansteuern der Bremsventile (Druckabfall in der Hauptluftleitung führt zum Einsetzen der Bremswirkung)
- 10) Automatische Zugkupplung (Z-AK) und Integrierte Gemischtzugkupplung (GZK)
- 11) z.B. durch Weiterentwicklung der Linien-Zugbeeinflussung (LZB), einem bisher nur für den Schnellfahrbetrieb genutztem System, das Zugfahrten unabhängig macht vom konventionellen Signalsystem und seinen relativ kurzen Bremswegen oder aber Projekt CIR-ELKE der Deutschen Bahn: „Computer Integrated Railroadings-Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz
- 12) Abroll-Container-Transport-System: diese Behälter können ohne stationäre Umladehilfe von Bahn auf LKW und umgekehrt wechseln
- 13) Hier sei folgendes Beispiel angeführt: im Großraum Wien fehlen bisher leistungsfähige KV-Anlagen. Gleichzeitig liegt der Marktanteil des KV unter dem von vergleichbaren europ. Städten. Das Gesamtgüteraufkommen des Großraums umfaßt ca. 60 Mio Jahrestonnen. Davon sind lediglich 20 Mio t Fernverkehr und von diesen kann für ca. 3 Mio t eine Verlagerung auf KV erwartet werden. Betriebswirtschaftlich ist die Konzentration auf einen Standort wünschenswert, wegen des Flächenbedarfs von 150-300 ha und wegen der Massierung von 2-3000 LKW-Fahrten pro Arbeitstag wird dies als nicht durchsetzbar gewertet. Eine Lösung liegt demzufolge in einer Kombination mehrer-

## Vereins - Bankkonto:

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

|                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| Jahresmitgliedsbeitrag                | 100, - DM |
| ermäßigter Jahresbeitrag              | 40, - DM  |
| "em" Jahres-Abo für Vereinsmitglieder | 75,60 DM  |

## - Redaktionsanschrift - Redaktionsanschrift -

Jürgen Rode  
Glettkauer Weg 8  
26388 Wilhelmshaven

Telefon: 8 bis 15 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!

