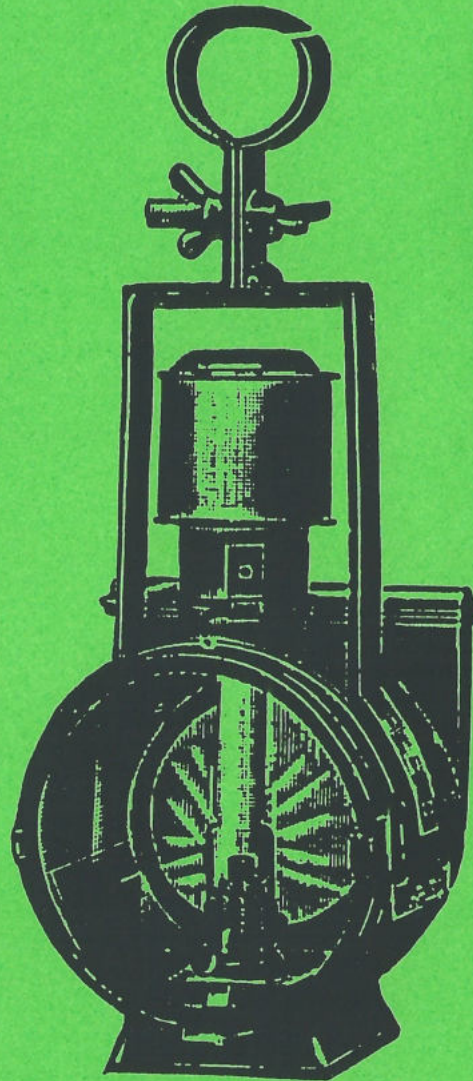
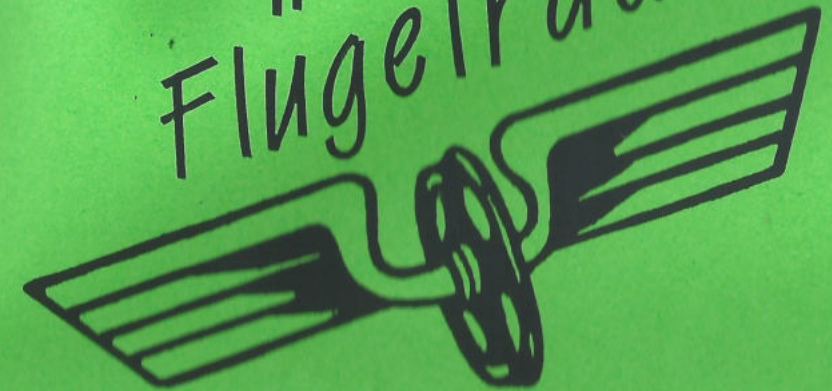




Das "Flügelrad"



Vereinsmitteilung
der
Eisenbahnfreunde



Friesland e.V.

108. Gesamtausgabe

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:

- Kassenwart:

- Schriftführer: Rudolf Hofmeister
Hajo-Jürgens-Straße 23
26441 Jever
Telefon: 04461/6685

- Vereinstreffen - Vereinstreffen - Vereinstreffen -

Vorläufig jeden zweiten Dienstag ab 19.30 Uhr im
"Gasthof zur Schlachte" in Jever

Vorläufig jeden letzten Donnerstag im Monat ab 19.30 Uhr
Monatsversammlung im "Gasthof zur Schlachte" in Jever.
Ab Januar 97 jeden ersten Donnerstag im Monat.

Mitglieder und Gäste sind herzlich Willkommen.

- - Aus dem Vereinsleben - -

1

"Das Flügelrad"...?

Ja! Es gibt sie noch unsere - Vereinszeitung "Das Flügelrad".
Leider schaffte die Redaktion es in diesem Jahr nur zwei Ausgaben fertig zustellen.
Der akute Zeitmangel ließ leider keinen weiteren Spielraum mehr für die Erstellung
einer zusätzlichen VM. Sorry. Dazu kam noch eine Hardwareumstellung, die zusätzlich
noch Nerven gekostet hat. Nun ist aber fast alles wieder im Lot, sodaß
man hoffen kann, daß das Jahr 97 wieder ein "normales" Jahr wird u.a. mit vier
Ausgaben von der VM.

Sollte aber jemand im Verein bereit sein, der Redaktion aktiv und konstruktiv
helfen und mitarbeiten zu wollen, möge derjenige sich doch bitte bei mir melden.
Nur ... reden allein bringt es nicht!

Ansonsten wünsche ich allen Vereinsmitgliedern und deren Familienangehörigen
sowie allen Lesern viel Spaß beim Lesen, ein frohes Weihnachtsfest und einen
guten Rutsch ins Jahr 1997.

Rd.



Aus- und Umzug aus dem Bahnhof Jever

Leider mußten wir in diesem Jahr unsere alte Vereinsanlage im Bahnhof Jever
abbauen und ausräumen, da das Gebäude an die Firma Bruns verkauft worden
ist. Bis Ende September hatten wir Zeit und, obwohl es weh tat, wir haben den
Zeitplan einhalten können. Unter der fachlichen Leitung von Heinrich Potinius
klappte der Abbau in hervorragender Art und Weise, sodaß alle Teile entweder
im Güterschuppen oder Freibad Jever zwischengelagert werden konnten.
Allen, die bei dieser Aktion mitgeholfen haben, sei nochmals auf diesem Wege
gedankt. Leider waren es nur eine Handvoll Mitstreiter, aber diese haben dafür
tatkräftig zugepackt!

Rd.



" Advent- bzw. Jahresabschlußessen"

Auch in diesem Jahr ist wieder ein "Adventessen" im Vereinskreis (Mitglieder
plus Partner) eingeplant. Das Essen soll diesmal am 3. Advent (15.12.1996) ab
18.30 Uhr im "Santorini", Werdumer Straße Ecke Hermann-Ehlers-Straße in
Wilhelmshaven / Altengroden stattfinden. Alle, die an diesem Essen teilnehmen
möchten, melden sich bitte umgehend mit der genauen Personenzahl beim Vorstand.
Rd.



Liebe Eisenbahnfreunde !

Das so optimistisch in unseren neuen Aufenthaltsräumen im Bahnhof Jever begonnene Jahr hat dem Verein dann doch einige Turbulenzen gebracht. In den Einladungen zu den insgesamt 3 notwendig gewordenen außerordentlichen Mitgliederversammlungen habe ich ja dargelegt, wie wir gezwungenermaßen den Bahnhof Jever kurzfristig (bis 30.9.96) verlassen mußten. Der Mietvertrag für unsere neue Bleibe in Voslapp, Flutstr. 206 ist leider aber auch noch nicht unterschrieben, da das Wilhelmshavener Bauamt die Baugenehmigung noch nicht erteilt hat. Es ist ja eigentlich irrwitzig - auf Anraten seines Steuerberaters hat uns Herr Eden die Räume in Jever unter der Bibliothek nicht vermietet, weil wir **kein Gewerbebetrieb** sind - das Bauamt Wilhelmshaven stuft uns dagegen **als Gewerbebetrieb** ein, so daß in Voslapp keine Bauanzeige genügt, sondern eine förmlicher Bauantrag notwendig war. (Ebenso sah uns die Mülldeponie Wiefels als Gewerbebetrieb an und berechnete uns die doppelten Deponiegebühren)

Trotzdem sieht mit mir der gesamte Vorstand die Lage eigentlich positiv und wir warten täglich auf den Start in Voslapp - bevor wir allerdings selbst Hand anlegen können, müssen erst einmal Türen und Fenster in dem Raum angelegt werden. Die Inneneinteilung und Ausgestaltung wird dann von uns durchgeführt. Angebote zur Mithilfe können noch in großer Zahl gemacht werden und werden dankend angenommen.

Die Anlagenplanung für den dann ca. 130 m² großen Raum ist auch noch nicht festgeschrieben und alle Mitglieder sind aufgerufen, sich an der Planung zu beteiligen. Wir treffen uns dazu im Gasthof zur Schlachte jeweils Dienstags ab 19.30 Uhr (26.11. / 3.12. / 10.12. / 17.12.)

Auf den Monatsversammlungen am 28.11. und 2.1.97 - gleichfalls in der Schlachte - wird dieses Thema natürlich auch diskutiert.

Zu unserem gemeinsamen Weihnachtsessen im Restaurant Santorini (WHV-Altengroden Werdumerstr. 80-86 - 15.12. ab 18.30 Uhr) lade ich auch an dieser Stelle herzlich ein - meine Familie und ich haben dort vor einigen Tagen gegessen und waren sehr zufrieden. (Essen nach der reichhaltigen Karte von 10,- bis 30,- DM)

Allen Mitgliedern und Freunden der Eisenbahnfreunde Friesland e.V. wünsche ich schon an dieser Stelle ein schönes Weihnachtsfest und einen guten Start in das neue Jahr.

Mit freundlichen Grüßen !

Bodo Schulte

Schulte - Vorsitzender



In Sachen **Kassenwart**, dessen Amt ich z.Zt. kommissarisch mit verwalte, bitte ich alle Außenstände bis Jahresende zu begleichen.

Für die Teilnehmer am Lastschriftverfahren konnte ich die von vielen gewünschte Aufteilung der Gesamtbeträge vornehmen, seit die Lastschriften per Diskette an die LzO gegeben werden.

Ich verwende dabei folgende Abkürzungen :

BE - Vereinsbeitrag

EM - Eisenbahnmagazin u.- Kurier

BÜ - Bücher u. Videps

VF - Vereinsfahrten

SO - Sonstiges

WG - Vereinswagen



Treffen

Im Zusammenhang mit der veränderten Situation im Verein durch den Auszug aus dem Bf. Jever und den bevorstehenden Umzug nach Voslapp sind folgende Veränderungen beschlossen worden:

- 1.) Die regelmäßigen Monatstreffen werden ab Januar 97 vom letzten Donnerstag im Monat auf den **ersten Donnerstag im Monat verlegt**. Die Treffen finden vorläufig noch im "Gasthof zur Schlachte" in Jever statt.
- 2.) Die "Bauarbende" am **Dienstag** finden nun ebenfalls vorläufig vom **12.10. 1996 vierzehntägig** im "Gasthof zur Schlachte" statt. Hier wird dann u.a. über die neue Anlagenplanung diskutiert.

Allen interessierten Mitgliedern sei nahe gelegt, doch bitte sich aktiv an den Veranstaltungen zu beteiligen. Jetzt hat man noch die Gelegenheit, bei der Neuplanung der Anlage seine Ideen einfließen zu lassen.
Rd.



Voslapp . . . was bringt uns das im Hinblick auf den Besucherzuspruch ?

Diese und ähnliche Fragen wurden schon vereinzelt im Verein gestellt. Hierzu kann man nur sagen, daß unser neues Vereinsheim, sollte es einmal fertig sein, mitten im Zentrum von Voslapp direkt am Marktplatz liegt. D.h. daß wir dann verkehrstechnisch gut durch die Buslinie 1 angebunden und auch gut von der Autobahn erreichbar sind. (Mit der Bahn leider nicht mehr) Außerdem gibt es in Voslapp Veranstaltungen (Siedlerfest, Weihnachtsmarkt), die bisher eher Konkurens für uns waren, nun aber als zusätzlicher Magnet uns dienlich sein können.

In Voslapp selber steht man uns sehr positiv gegenüber und ist sehr an eine gute Zusammenarbeit mit uns interessiert. Die Weichen sind schon gestellt worden. Nehmen wir die Herausforderung an und trauern dem Vergangenen nicht mehr länger hinterher.

Für den Ausbau der Räume sind dann, wenn grünes Licht gegeben wird, alle Mitglieder aufgefordert tatkräftig mitzuhelfen, damit es zügig vonstatten gehen kann.

Rd.



Ilma kommt in eine Parfümerie:
"Ich hätte gern einen grünen Lippenstift!" - "Einen grünen?" wundert sich die Verkäuferin. "Aber warum denn das?" - "Ich habe heute eine Verabredung mit einem Lokomotivführer, und da will ich das Signal für freie Fahrt geben!"



Adventzeit . . . und was man machen könnte.

In diesem Jahr gibt es bei uns ja leider aus den bekannten Gründen keine Adventvorführungen, sodaß sich sicher Zeit finden läßt auch einmal andere Veranstaltungen zu besuchen.

Hier wäre zum Einen der **MEC - Stuhl** empfohlen, der am **1. Adventwochenende (30. November bis 1. Dezember) von 9 bis 18 Uhr in seinen Vereinsräumen in der alten Grundschule in Stuhr - Heiligenrode** seine Module und die Vereinsanlage vorführt. Allen Interessierten, besonders den Modulbauern unter uns, sei diese Veranstaltung nahegelegt.

Desweiteren sei der **Weihnachtsmarkt in Voslapp** zu empfehlen, der am **3. Adventwochenende** seine Pforten öffnet. Hier kann man sich dann schon ein Bild davon machen, was auf uns zukommen könnte, wenn wir an diesen Tagen in Zukunft unsere Fahrtage machen.

Es gibt sicher noch etliche verschiedene Veranstaltungen, sodaß sicher für jeden etwas dabei sein wird. Die Redaktion wünscht auf jedem Fall allen Lesern eine ruhige und schöne Adventzeit.

Rd.



Fahrtage in Leeuwarden

Am 9. und 10. November fanden bei unseren befreundeten Club in Leeuwarden wieder Fahrtage statt, die diesmal Unterstützung von Fahrzeugen aus unserem Bestand erhielten. Gleichzeitig wurde ein interessantes Rahmenprogramm (auch für die Frauen) angeboten, z.B. über den Selbstbau von Wagen und Bäumen, sodaß die Zeit nicht lang wurde, zumal wir die Gelegenheit des Fahrens und Klönens ausgiebig nutzten.

Am Abend gab es warmes Essen und Jever vom Faß (von uns frisch importiert), welches am Abend auch vollständig "geschafft" wurde.

Der nächste Tag wurde nach einem ausgiebigen Frühstück im Hotel und einem anschließenden Spaziergang durch Leeuwarden, mit einem "Frühschoppen", bestehend aus Kaffee und Kuchen, fortgesetzt und klang gegen Mittag aus, sodaß die von uns leider nur gering anwesenden Mitglieder gegen den frühen Abend wieder zu Hause waren. Allen, die sich an dieser Veranstaltung beteiligt haben, hat es auf jedem Fall Spaß gemacht und wir bedanken uns nochmals auf diesem Wege bei unseren niederländischen Freunden für die Mühen, die sie sich gemacht haben.

Die Organisation war SUPER!

Eine Wiederholung eines solchen "Fahrwochenendes" in Leeuwarden ist angedacht, aber zuerst sind wir an der Reihe ein solches Wochenende bei uns zu organisieren. Vorgesehen ist hierfür das **Wochenende 16. und 17. August 1997** (Siedlerfest in Voslapp).

Rd.

"Vereinswagen '96

Auch in diesem Jahr gibt es wieder unsere Vereinsjahreswagen in HO und N. Für die **Spur HO** ist es diesmal ein moderner **Schiebewandwagen Ep. IV/V** von der Firma Kleinmodellbahn und in **Spur N** sind es der **1.Kl.** und der **Packwagen Ep. III/IV** aus der **"Donnerbüchsen - Serie"** Fabrikat Fleischmann.

Die Preise liegen wie bisher bei **33,- DM je Wagen für Mitglieder**.

Außerdem sind von den Vorjahreswagen noch einige vorhanden und ebenfalls, wie die neuen, bei der Redaktion erhältlich.

Rd.



Modellia 96

Die Modellia 96, die vom 17. bis zum 20. Oktober in der Wilhelmshavener Stadthalle stattfand, haben wir erfolgreich durchführen können. Leider waren, wie fast immer, ein und die selben Gesichter zu sehen, die mitgeholfen haben, daß die N - Anlage und alles "Drumherum" funktionierte. Allen Beteiligten sei nochmals gedankt, ganz besonders aber den Herren M. Bernhard, H. Eilerts, H. Potinius, J. Rode und D. Schulte, die die Hauptlast vor, während und nach der Messe getragen haben.

Als "Modellbahn - Gäste" waren in diesem Jahr der MEC Stuhl mit ihren "Nordmodulen" anwesend. Mit diesen Modulen, die einige interessante Eindrücke hinterließen, wurde eine beachtliche Fahrstrecke aufgebaut, auf der auch Fahrzeuge von uns zum Einsatz kamen. Vom EF Friesland wurden drei Fahrmodule von M. Bernhard sowie ein dreiteiliges Kirmesmodul von W. Forsch beige-steuert. Da allen Beteiligten die Modellia Spaß gemacht hat und der Kontakt zum MEC Stuhl mehr als problemlos verlief, soll dieser Kontakt weiter ausgebaut werden, u.a. sind die Weichen für die Modellia 98 schon wieder gestellt worden.

Rd.

Bücher

Unser Vereinsmitglied Udo König aus Jever hat zwei interessante Bücher aus der hiesigen Region auf dem Büchermarkt gefunden und bestellt bzw. möchte diese bestellen. Wer sich an diese Bestellung beteiligen möchte melde sich bitte bei Udo König.

Folgende Bücher sind von diesem Angebot betroffen:

1.) "Die Kreisbahn Emden - Pewsum - Greetsiel"

Das Buch ist neu auf dem Markt und der Preis liegt bei ca. 29,- DM.

2.) "Die Kleinbahn Leer - Aurich - Witmund"

Das Buch erscheint zum Jahresende und wird etwa 48,- DM kosten.

Rd.





Nord-West-Treffen 1996
beim Grafschafter MEC
in Nordhorn

Auf Einladung des Grafschafter Modelleisenbahn-Clubs (kurz Graf MEC) machten Dieter Schulte und ich uns am Samstag, dem 13. April 1996 mit dem PKW auf den Weg in die südwestliche Ecke Niedersachsens. Mit dem PKW fuhren wir deshalb, weil die Zugverbindungen nach Nordhorn u. zurück äußerst ungünstig waren. Wir trafen um etwa 13.00 Uhr im Vereinsheim des

Graf MEC in der Frensdorfer Schule ein. Außer uns waren nur noch die Vertreter von 3 weiteren Vereinen (alle aus dem Raum Bremen) der Einladung gefolgt. Nach der Begrüßung durch den Vorsitzenden des Graf MEC wurde die Modellbahnanlage des Graf MEC besichtigt, die sich seit vielen Jahren im Dachgeschoss dieser Schule befindet und eine Länge von 35 Metern (!) bei einer Schenkelbreite von 0,8 bzw. 1,3 Metern aufweist. Auf dem schmaleren Anlagenteil ist die eingleisige Strecke der Bentheimer Eisenbahn AG. von Bentheim über Nordhorn in Richtung Grenze zu den Niederlanden dargestellt. Dieser Anlagenteil wird z.Zt. unter Verwendung von Fulgurex-Weichenantrieben, völlig neu gestaltet. Der breitere Anlagenteil zeigt die Bahnanlagen in Rheine. Beeindruckend war die Sammlung älterer Eisenbahnutensilien.

Die Zeit verstrich und der Magen begann zu knurren. EBbares war weit und breit nicht in Sicht. Dem Himmel sei es gedankt, daß Dieter Schulte in weiser Voraussicht ein kleines Stullenpaket mitgebracht hatte, an dem er mich teilhaben ließ und somit die ärgste Not gelindert wurde.

Nach eingehender Besichtigung der Modellbahnanlage und entsprechender Fachsimpelei bat man uns dann zum Bahnhof Nordhorn. Dort stand ein Sonderzug bereit, bestehend aus 2 vereinseigenen Wagen (Reise-

zugwagen mit eingebauter Theke und Packwagen mit Stromaggregat). Wir stiegen ein, nahmen Platz und eine Diesellok der BHE brachte uns zum Bf. Bentheim. Während dieser Fahrt, die etwa eine halbe Stunde dauerte, gab es nun Torte, Kaffee und Kuchen in Hülle und Fülle. Wir griffen dankbar zu.

Bei Erreichen des Bahnhofes Bentheim wurden wir mit einer, in der Vereinsgeschichte des Graf MEC bisher einmaligen, Tatsache vertraut gemacht: der Sonderzug des Graf MEC wurde auf die DB-Gleise geleitet und hielt auf Gleis 3 in Höhe des Empfangsgebäudes. Wir stiegen aus und wurden zum Fahrdienstleiter-Stellwerk Bf geführt. Dieses Drucktastenstellwerk war für uns etwas völlig neues, handelte es sich doch das Stellwerk eines Systemwechselbahnhofes (Übergang vom DB-Stromsystem auf das der Nederlandse Spoorwegen). Das war natürlich hochinteressant und wurde von einem Mitarbeiter der DB, der extra aus Lingen gekommen war, in allen Einzelheiten erklärt. Auf diese Einzelheiten hier einzugehen würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen. Wir hielten uns dort etwa eine Stunde auf und erlebten während dieser Zeit dann auch Ein- u. Ausfahrten aus und in Richtung Holland. Während der Rückfahrt nach Nordhorn wurde natürlich wieder lebhaft gefachsimpelt und dem restlichen Gebäck der Garaus gemacht.

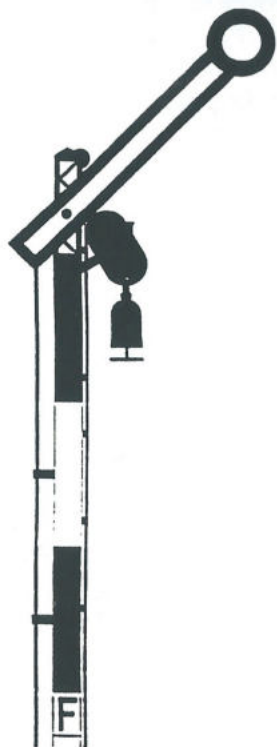
Um ein Erlebnis reicher traten wir um etwa 18.00 Uhr die Heimreise an. Abschließend sei noch bemerkt, daß diese Veranstaltung des Graf MEC mehr Zuspruch durch Vertreter der im Weser-Ems Bereich beheimateten Vereine verdient gehabt hätte.

Rudolf Hofmeister

Der Lehrer will mit seiner Klasse einen Ausflug machen. Die Klasse versammelt sich auf dem Bahnhof und sieht einen Zug nach dem anderen abfahren. Nach vier Stunden der Warterei platzt dem Lehrer der Geduldsfaden, und er meint: „In den nächsten Zug steigen wir ein, und wenn er tausendmal nur Wagen für die erste und zweite Klasse hat!“



Hans sitzt im Zug von Frankfurt nach Bremen völlig eingeklemmt im Gepäcknetz. Kommt der Schaffner und fragt fassungslos: "Was machen Sie denn da oben?" - "Na was schon?" stöhnt Hans. "Aber eines sage ich Ihnen, das war das erste und letzte Mal, daß ich mir eine Netzkarte gekauft habe!"



Eisenbahn muß weiter fahr'n!

Seit 125 Jahren ist die Eisenbahn in Friesland unterwegs, seit 125 Jahren hat sie viele Menschen und Güter befördert, seit 125 Jahren hat sie zum wirtschaftlichen Aufschwung beigetragen.

Das muß so bleiben!

Eine touristisch geprägte Region ist darauf angewiesen, eine gute Verkehrsanbindung über Straße und Schiene zu besitzen. Aber auch für eine wirtschaftliche Erholung sowie die Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen ist eine intakte Verkehrsinfrastruktur von wesentlicher Bedeutung.

Der motorisierte Individualverkehr ist längst an seine Grenzen gestoßen, warum sollen jedes Jahr riesige Blechlawinen unsere schöne Küstenlandschaft verunstalten?

Die EXPO 2000 steht vor der Tür und damit auch die Projekte "EXPO AM MEER". Viele Tausend Menschen werden zu uns kommen, sie werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen.

Jahrelang ist die Bahnstrecke Sande - Esens von der Bundesbahn vernachlässigt worden, heute zeigen bundesweit viele Beispiele, daß es auch anders geht.

Was ist zu tun?

Es muß endlich grünes Licht für die Modernisierung der Eisenbahnstrecke von Sande über Jever - Wittmund nach Esens gegeben werden. Finanzmittel aus dem Regionalisierungsfonds stehen dafür zur Verfügung!

Es muß eine Verlängerung der Bahnlinie nach Bengersiel geben, damit die Küste und die Verbindung zu den Ostfriesischen Inseln wieder direkt erreichbar ist! Der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke von Oldenburg nach Wilhelmshaven muß schleunigst begonnen werden. Die politischen Weichenstellungen dafür sind seit Jahren gestellt.

Wir fordern:

- Einsatz moderner Fahrzeuge
- Regelmäßigen Taktverkehr
- Gute Anschlüsse
- Enge Kooperation von Bahn und Bus
- Einheitliche Tarife

Nähere Informationen bei:
EISENBAHNFREUNDE FRIESLAND E.V.
Dieter Schulte, Vorsitzender
Stargarder Weg 9, Tel 04421/54146
26388 Wilhelmshaven

Das vorstehende Flugblatt ist von unserem Mitglied Eckhard Ostertag verfaßt und verteilt worden, anlässlich der Feierlichkeiten zum 125jährigen Streckenjubiläum Sande - Esens.

Arbeitskreis fordert den Streckenausbau

Eisenbahn Sande-Esens für Tourismus wichtig

(hbu) Jever/Bad Zwischenahn. Die Modernisierung der für den Tourismus „eminenter Verbindung“ Sande-Jever-Esens hat der Arbeitskreis Verkehrspolitik im Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde (AKV) gefordert. Der bundesweite Arbeitskreis tagte jetzt im Kurzentrum Bad Zwischenahn; für die Eisenbahnfreunde Friesland nahm Eckhard Ostertag aus Wilhelmshaven teil.

Neben der Eisenbahnstrecke Jever-Esens sollte nach Ansicht des AKV auch die Strecke Wilhelmshaven-Osnabrück ausgebaut werden, außerdem setzten sich die Eisenbahnfreunde für eine Schnellverbindung Groningen-Oldenburg-Bremen ein. Mit diesen Schienenverkehrsprojekten befaßten sich die

Teilnehmer der Tagung in Bad Zwischenahn intensiv. Der Landtagsabgeordnete Wolfgang Wulf und Prof. Dr. Ulrich Knauer von der Universität Oldenburg erläuterten außerdem das interessante und ihrer Ansicht nach auch realistische Projekt einer S-Bahn in Oldenburg. Ubbo Lorenz aus Aurich stellte die von ihm gegründete Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg und die Bürgerinitiative „Aurich – ran an die Bahn vor“.

Die Eisenbahnfreunde wollen, wie Eckhard Ostertag erklärte, die Entwicklung des Schienenverkehrs in der Region mit offenen Augen und kritischen Hinweisen verfolgen. „Wir hoffen, daß den Lippenbekanntnissen der Politiker endlich Taten folgen“, sagte er.

★★★
Am Bahnhofsschalter: „Ich hätte gern eine Fahrkarte nach Neustadt.“ – „Welches Neustadt meinen Sie?“ – „Das ist egal. Mein Freund holt mich vom Bahnhof ab!“

E ntschuldigen Sie, Herr Schaffner. Kann man am nächsten Bahnhof etwas essen?“ – „Natürlich, mein Herr.“ „Gibt es dort auch ein gutes Bier?“ „Selbstverständlich.“ – „Und wie lange haben wir dort Aufenthalt?“ „Gar keinen. Der Zug fährt durch.“

★★★

Meier sitzt im Zug und nimmt einen Schluck aus einer Schnapsflasche. Sein Gegenüber macht große Augen macht. „Möchten Sie auch mal probieren?“ fragt er höflich?“ – „Gern“. Im selben Augenblick fährt der Zug in einen Tunnel. Als es wieder hell wird, brummt der Herr: „Unheimlich stark das Zeug. Mir ist ganz schwarz vor Augen geworden.“



Eisenbahnstrecke modernisieren

Friesland. „Es muß endlich grünes Licht für die Modernisierung der Eisenbahnstrecke von Sande über Jever nach Wittmund und Esens gegeben werden, denn Finanzmittel stehen dafür aus dem Regionalisierungsfonds zur Verfügung!“ Diese Forderung erheben die Eisenbahnfreunde Friesland e.V.

Sie haben in einem auf dem Bahnhofsfest in Heidmühle verteilten Flugblatt darauf hingewiesen, daß die erwähnte Bahnstrecke jahrelang von der Bundesbahn vernachlässigt worden ist.

Gleichzeitig weisen Vorsitzender Dieter Schulte und der für Verkehrsplanung Eckhard Ostertag auf die „Expo am Meer“ hin. Sie erwarten, daß hierzu viele Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. w/z 12.11.96

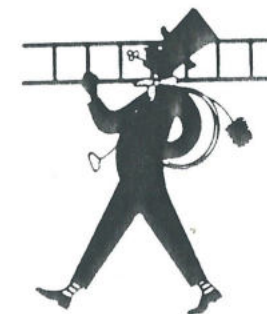
Impressionen von der Modellia



Opportunisten sind Leute, die den Zug erst auf der Endstation besteigen.
Ernst Schröder



Kirmesmodul von W. Forsch



Wann kommt endlich der Kühltzug? Ich habe Hunger!

Sparda-Bank
Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



"Fahrdienstleiter - Testanlage" im "Einsatz" mit den Mitgliedern Potinius, Bender und Bernhard (v. Rechts)



Andreas Kühne vom MEC-Stuhl

Arbeitskreis Verkehrspolitik
des BDEF e. V.

Dresden, den 17.5.1996

Warum fährt Mensch nicht Bahn?

- Mensch kann mit der Bahn nicht dann fahren, wenn ihm danach zumute ist; Mensch muß sich nach Fahrplänen richten. Diese sind kompliziert, stecken voller Besonderheiten und ändern sich ein- bis zweimal im Jahr.
- Mensch kann mit der Bahn nicht vor seiner Haustür abfahren. Der Weg zum nächsten Bahnhof ist oft weit, beschwerlich und teuer. Die Gemütlichkeit von Warteräumen und zugigen Bahnsteigen läßt häufig zu wünschen übrig.
- Mensch hat mit der Bahn Schwierigkeiten, sein Gepäck mitzunehmen. entweder muß er alles schleppen oder für viel Geld aufgeben. Manchmal trifft es verspätet oder gar nicht ein.
- Mensch kann bei den Preisen der Bahn leicht den Überblick verlieren. Das Gestrüpp von Normalpreis, Sparpreis, Bahncard und den diversen Sonderangeboten ist schwer durchdringbar. Beim Kostenvergleich mit dem Auto schneidet die Bahn - zumindest oberflächlich betrachtet - immer noch schlecht ab.
- Mensch weiß nie genau, welcher Zug und welche Streck in absehbarer Zeit noch vorhanden ist. Mensch will nicht nur von Großstadt zu Großstadt fahren, sondern auch "die Fläche" bereisen. Die ständigen Fahrplanausdünnungen, Angebotsumstellungen und Streckenstillegungen haben ihre negativen psychologischen Wirkungen erzielt.
- Wenn Mensch doch mal Bahn fährt, umgibt ihn, insbesondere in den Regionalzügen, häufig der Nimbus des "Zweitklassigen". Verschmierte Waggonen, mangelndes Sicherheitsgefühl in den Zügen und trostlose Bahnhöfe sind nicht dazu angetan, eine echte Alternative zum eigenen Auto zu sein.
- Wenn Mensch sich aufrafft, mit der Bahn zu fahren, ergeben sich nicht selten viele Probleme: die telefonische Zugauskunft ist nicht zu erreichen, der Parkplatz am Bahnhof ist überfüllt, der Zug fährt verspätet ab, ist überfüllt und verdreckt, der Schaffner ist überfordert und gereizt, die Anschlüsse klappen nicht. Mensch muß ständig umsteigen, die Fahrt dauert viele Stunden.

Sind das nicht alles Gründe, daß Mensch in Zukunft nur noch mit dem geliebten Auto fährt?

100 Jahre 99 590



100 Jahre Malletloks im Harz

Sonderfahrten am 7.8. und 9. Februar 1997

Wernigerode - Nordhausen u. zurück (u.a. mit Fotogüterzug)

Wernigerode - Brocken u. zurück (mit Grillabend)

Wernigerode - Hasselfelde - Harzgerode - Gernrode

(Bahntransfer mit DB AG Gernrode - Wernigerode)

Als Gäste: Lok 99 5903, 99 5906, 99 6101

Unser Service: Kompetente Reiseleitung, Platzreservierung
BW-Führung, Führung auf dem Brockenplateau

Nicht im Preis: Zugbewirtschaftung, Stadtbesichtigung Wernigerode
und der Grillabend.

Info gegen Rückporto:

Volker Baake

Hangelgasse 9

38855 Sülstedt Tel. 03943/ 22361

Preis: Erwachsene 199,- DM

Kinder 6-12 J. 99,- "

Fotounterlagen 100,- "

Zahlung vorzugsweise gegen
Verrechnungsscheck an nebensteh. Adr.

Die Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahn e.V. wünscht allen
Fahrgästen eine gute Fahrt und einen angenehmen Aufenthalt im
Nationalpark Harz.

Anmeldung

Hiermit melde ich mich verbindlich zur Sonderfahrt der Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen e.V. vom 7. bis 9. Februar 1997 an und bestelle:

..... Fahrkarte(n) für Erwachsene (3 Tage) je Karte 199,- DM, gesamt DM

..... Fahrkarte(n) für Kinder (3 Tage) je Karte 99,- DM, gesamt DM

..... x Verpflegung vom Grill am 08.02.97, je Portion 15,- DM, gesamt DM

Summe DM

=====

Weiterhin bestelle ich mal Bahntransfer Gernrode - Wernigerode auf den Strecken der DB AG

Den errechneten Betrag von DM begleiche ich

mit beiliegendem Verrechnungsscheck ☐ *

durch Überweisung auf das Konto der Allbank Wernigerode ☐ *

BLZ 25020600, Konto-Nr. 351.35.0047-4

* Zutreffendes bitte ankreuzen!

Meine Anschrift lautet:

.....

.....

.....

Tel-Nr.

Ort, Datum Unterschrift

- - Münchener "S" - Bahn - -

In dieser Ausgabe beginnt der Bericht über die Münchener S-Bahn, der von unserem ehemaligen Mitglied Erwin Wagner verfaßt worden ist. Die Fortsetzung erfolgt in den nächsten Ausgaben.

"M V V - oder Stau" Diese Alternative sollte Jeder beherzigen, der sich etwa mit dem Auto in die Innenstadt Münchens wagen will. Die Stadt platzt mit ihrem Autoverkehr an den Brennpunkten aus allen Nähten, zur rush-hour schiebt sich die Blechlawine mehr oder weniger träge durch die Ausfallstraßen Münchens; abends wollen mehr Mitbürger hinaus in die Vororte und in die die Stadt umgebenden Orte, als in das Häusermeer hineindrängen, morgens ist es natürlich umgekehrt. Wohl dem, der einen Platz in einem der öffentlichen Fahrzeuge des MVV - Münchner Verkehrs- und Tarif-Verbund hat (zugegeben, zur rush-hour ist es nicht immer ein Sitzplatz) und ohne eigenen Streß fast bis vor die Haustüre/Arbeitsstelle gebracht wird.

In die umliegenden Orte ist es vornehmlich die S-Bahn, die diesen Service bietet und von der soll die Rede sein. Ich will sie als einen der wichtigsten Verkehrsträger im Münchner Nahverkehr vorstellen; auch deswegen, weil sie als Modell im Maßstab 1:87 (z.B. Roco) über die Schienen vieler Modellbahnfreunde huscht: die Baureihe ET 420/421 der Deutschen Bahn AG, als Kurz-, Lang- oder Vollzug. Ich möchte von ihrer Geschichte und ihren Geschichten erzählen, ein wenig auch von den Menschen, die diese Geschichte und Geschichten geschrieben haben.

Ganz herzlich habe ich mich für die sehr großzügige Unterstützung durch die Deutsche Bahn AG und dem MVV bei den Recherchen, die ich für diesen Beitrag anstellen mußte, zu bedanken.

Die Geschichte der Münchner S-Bahn

Der Ausbau des Münchner Nahverkehrsnetzes, vornehmlich der S-Bahn, ist keine Erfindung der Nachkriegszeit, denn bereits am 03. Dezember 1940 hat der Reichsbahnrat Kniffler, München, zum Thema "Fortentwicklung der S-Bahnen bei der Deutschen Reichsbahn" einen Vortrag vor der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft gehalten. ¹⁾ Beim Studium dieses Vortrages wurde ziemlich deutlich, daß das, was durch die Deutsche Bundesbahn dann im Betriebsprogramm für die zukünftige Münchner S-Bahn festgelegt wurde, Herr Kniffler in seiner Rede bereits größtenteils aufgezeigt hat. Ich werde ein paar Stellen zitieren, damit ein Vergleich zum nachfolgenden Betriebsprogramm der Deutschen Bundesbahn gezogen werden kann.

Anlaß für seine (Knifflers) Rede war die am 12. November 1940 durchgeführte Inbetriebsetzung des 1000. Viertelzuges der Berliner S-Bahn, sowie seine Vorstellungen über "...die zur Zeit in Ausführung begriffenen oder noch schwebenden Neubaupläne ...".

Er stellte der S-Bahn die Aufgabe "...die Personenbeförderung innerhalb dicht besiedelter Gebiete durchzuführen. Der weitaus größte Teil des von ihnen erfaßten Verkehrs ist an den Wochentagen Berufsverkehr, an den Sonn- und Feiertagen Ausflugsverkehr. Diese Aufgabenstellung ist ausschlaggebend für die maschinen- und bautechnische Gestaltung sowie für den betrieblichen und verkehrlichen Einsatz der S-Bahnen und ihrer Anlagen." und weiter "Die S-Bahnen stellen so-mit wegen ihrer von dem Eisenbahnbetrieb auf Fernstrecken abweichenden Gestaltung und Betriebsführung ein gewisses Sondergebiet dar, allerdings -

wie sich zeigen wird - ein Sondergebiet von außerordentlicher Bedeutung. Das Berliner S-Bahnnetz, und zwar der elektrisch und der mit Dampf betriebene Teil, hatte im Jahre 1938 eine Streckenlänge von 569 km und das Hamburger Netz die entsprechende Länge von 148 km." Herr Kniffler stellt in seiner Rede die Bedürfnisse des S-Bahn-Benutzers in den Vordergrund und stellt sie als Forderung an den Betreiber, die Deutsche Reichsbahn. Diese Bedürfnisse sind eine schnelle An- und Abreise zur und von der Arbeitsstelle, ohne daß ein Großteil der Freizeit auf der Bahn verbracht werden muß; es resultieren daraus die hohe Reisegeschwindigkeit und die schnelle Zugfolge. Er formuliert dies so: "Hohe Reisegeschwindigkeit und dichte Zugfolge aber werden vom Betrieb ebenfalls gewünscht, da er nur so in der Lage ist, die gewaltigen Menschenmassen in kürzester Zeit abzubefördern." Nach kurzer Darstellung der Berliner und Hamburger S-Bahn-Landschaft fährt er fort: "In der Planung begriffen ist zur Zeit -neben den Vergrößerungen der Berliner und Hamburger Netze - ein ausgedehntes S-Bahnnetz für München." In den folgenden Sätzen prognostiziert er die Ausdehnung der Städte durch natürliches Wachstum und weil nach den "Grundsätzen der nationalsozialistischen Wohnungs- und Siedlungspolitik" die Wohngebiete an den Stadtrand zu legen und so zu gestalten sind, "... daß außer einer ausreichenden Wohnfläche auch genügend Garten-, Park oder sonstige der Erholung dienenden Flächen den

dort wohnenden Volksgenossen zur Verfügung stehen. Und für den Verkehr im besonderen ergibt sich, daß die dann über noch größere mittlere Reiseentfernungen als heute zu befördernden Massen nur mit Schienenbahnen und darüber hinaus mit ausreichenden Reisegeschwindigkeiten und der nötigen Bequemlichkeit nur mit S-Bahnen befördert werden können. Es ist deshalb zu erwarten, daß die S-Bahnbetriebe der Deutschen Reichsbahn in Zukunft eine besonders lebhaft Ausdehnung nehmen werden, wieder Grund genug sich einmal mit verschiedenen Fragen des S-Bahnverkehrs besonders zu beschäftigen."

Als Besonderheiten der S-Bahn sieht der Vortragende folgende wichtige Punkte:

- * Fahrzeuge, die von der sonst üblichen Ausführung durch große Antriebsleistung, die hohe Zahl der Treibachsen und die hohe Anfahrbeschleunigung, durch die besondere Aufteilung des Fahrgastraumes und durch die Anordnung großer Türöffnungen abweichen
- * Signalanlagen, die dichteste Zugfolge zulassen müssen und deshalb gegenüber denen der Fernbahnen Unterschiede zeigen. Dieser Unterschied besteht z.B. darin, daß für die S-Bahn Signalverbindungen verwendet werden, d.h., Vor- und Hauptsignal sind zu einem Signal besonderer Art verbunden:

Grün - Grün

Freie Fahrt (Grundstellung)

freie Fahrt am nächsten Signal

Grün - Gelb

"Halt" am nächsten Signal

Gelb- Gelb

Streckenabschnitt ist besetzt;
der nachfolgende Zug kann nach kurzem Anhalten vor einem solchen Signal seine Fahrt fortsetzen und an den vor ihm liegenden Zug heranfahren;
im Bedarfsfall hat er ihn vor sich herzuschieben, um so die Strecke zu räumen.



- * eine dichte Zugfolge von 90s muß mehrere Stunden ohne Störung aufrechterhalten werden
- * besonderer Tarif, der einerseits die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit einer S-Bahn erhalten, andererseits für den ständigen Benutzer keine zu hohe finanzielle Belastung darstellen darf.
- * Festlegung geeigneter Haltepunkte, die das Einflußgebiet der S-Bahn durch geringe Abstände vergrößert und den potentiellen Fahrgast gar nicht auf die Idee kommen läßt, ein anderes Fahrzeug zu benutzen

* S-Bahn-Züge mit starkem Anzugsvermögen und hoher Reisegeschwindigkeit, die kurzfristig erreicht werden kann und damit verbunden ein sicheres, möglichst verschleißarmes Bremssystem. In diesem Zusammenhang ist es bemerkenswert zu lesen, daß er (Kniffler) bereits an ein elektrisches Bremssystem denkt, das zur damaligen Zeit nur im Straßenbahnverkehr üblich war.

Soweit der Reichsbahnrat Kniffler, dessen Gedanken und Vorstellungen bereits als Grundlage für die Nachkriegsplanung eines S-Bahnverkehrs im Münchner Nahbereich gelten konnten.

Es wird ernst: die S-Bahn in München

Das Streckennetz der Eisenbahnen in der Region München ist in nahezu idealer Weise sternförmig angelegt. Von den auf die Stadt zulaufenden 14 Strecken enden 9 im Hauptbahnhof und 5 im Ostbahnhof. (Bild 1)

Bereits um die Jahrhundertwende wurde planerisch der naheliegende Gedanke verfolgt, den Westteil mit dem Ostteil des Netzes durch eine, das Stadtzentrum unterfahrende Verbindungsbahn zu verknüpfen. Zwischen den beiden Weltkriegen wurde diese Planung mit der Absicht verbunden, den Hauptbahnhof nach Westen zu verlegen und zum Durchgangsbahnhof umzugestalten. Aus der dadurch zwingend notwendigen nahverkehrsmäßigen Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt entwickelte sich ein S-Bahn-System, das im Stadtgebiet eine Nord-Süd und eine Ost-West-Achse mit dem Kreuzungspunkt Karlsplatz vorsah. (Bild 2)

Die vorhandenen Vorortstrecken sollten an die beiden Achsen angeschlossen werden. Mit Planung und Ausführung dieses ca. 20km langen, zweigleisigen unterirdischen Verkehrskreuzes wurde 1938 die damalige Reichsbahnbauverwaltung beauftragt, die bis 1941 einen ersten Teilabschnitt der Nord-Süd-Strecke von 600 m Länge in der Lindwurmstraße fertigstellte. (vgl. die Ausführungen des Reichsbahnrates Kniffler)

Nach dem 2. Weltkrieg sah die Deutsche Bundesbahn zunächst keine Möglichkeit, die nur zu einem Bruchteil verwirklichte, sehr großzügige Vorkriegsplanung weiterzuverfolgen. Der zerstörte Hauptbahnhof wurde an alter Stelle wieder aufgebaut, die Pläne, an anderer Stelle einen Durchgangsbahnhof zu bauen, wurden endgültig fallengelassen (Bild 3). Damit gewann

das Projekt der Verbindungsbahn wieder an Bedeutung, zum einen, um der wachsenden Zahl der Pendler den Weg in die Innenstadt zu erleichtern und zum anderen, um durch Bildung von Durchmesserlinien den Hauptbahnhof betrieblich zu entlasten, der den gestiegenen Anforderungen kaum noch angepaßt werden konnte.

Im Jahre 1954 fanden erste Gespräche zwischen der Stadt München und der Deutschen Bundesbahn statt. 1959 erklärte die Deutsche Bundesbahn ihre grundsätzliche Bereitschaft, eine unterirdische "Verbindungsbahn" auf der sog. klassischen Trasse vom Hauptbahnhof über den Marienplatz zum Ostbahnhof zu bauen; am 10. Juli 1963 billigte der Stadtrat von München einen Gesamtverkehrs- und Stadtentwicklungsplan, der den Bau eines kombinierten U-Bahn-/Tiefbahnnetzes vorsah.

Die wesentlichen Entscheidungen für die Verwirklichung der S-Bahn München fielen am jedoch am 16. September 1965: Die Genehmigung für den Bau der Verbindungsbahn durch den Bundesverkehrsminister, der Zusammenschluß von Bund, Land, DB und Stadt München zu einem Konsortialvertrag zur Finanzierung des S-Bahn-Baues und der Beitritt des Bundes und der DB zur Münchner Tunnelgesellschaft als Träger der Finanzierung. Damit waren die entscheidenden Schritte zur Verwirklichung dieser gemeinsamen Aufgabe getan.

Nun ging es Schlag auf Schlag:

15. Juni 1966

Erster Rammstoß anläßlich des Beginns des Münchner S-Bahnbaues in der Arnulfstr. ggü. Stamberger Bahnhof

10. Mai 1967

Baubeginn der U-Bahn-Olympialinie als erste olympiabedingte Baumaßnahme (München hatte am 26. 04.1966 Zuschlag für die olympischen Spiele 1972 erhalten)

26. Juli 1968

Gründung der Verbundkommission zur Bildung des Münchner Verkehrs- und Tarifbundes M V V
Leitidee: Förderung des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) im öffentlichen Interesse, Entlastung des Straßenverkehrs

05. April 1971

Gründung der M V V - GmbH

08. Mai 1972

Betriebsaufnahme der ersten U-Bahnlinie in München zwischen Kiefern Garten und Goetheplatz

28. Mai 1972

Beginn des Verbundnetzes in München, u.a. mit neun S-Bahn-Linien:

- S 1 Freising-Hohenbrunn u. zurück
- S 2 Petershausen - Deisenhofen u. zurück
- S 3 Maisach - Ostbahnhof u. zurück
- S 4 Geltendorf - Ebersberg u. zurück
- S 5 Herrsching - Ostbahnhof u. zurück
- S 6 Tutzing - Erding u. zurück
- S 11 Ostbahnhof - Olympiastadion über Marienplatz und Moosach; Betrieb bei Großveranstaltungen im Olympiagelände (Bild Nr. 4)

31. Mai 1981

- S 7 Inbetriebnahme als vollwertige S-Bahnstrecke Ostbahnhof - Wolfratshausen u. zurück

08. Aug. 1984

- S 11/S 8 Die bisherige Sonderlinie S 11 fährt als S 8 grundsätzlich zu allen Fußballspielen im Olympiastadion. Die S 8 wird jedoch am 29. Sept. 1988 nach Ende der Fußballweltmeisterschaft ganz eingestellt.
 Am 07. März 1992 erhält die S 8 einen neuen Auftrag und ein neues Kleid: Sie wird die Flughafen-S-Bahn und verbindet den neuen Münchner Flugplatz (Franz-Josef-Strauß-Flughafen) mit dem Pasinger Bahnhof.

Natürlich hat sich der S-Bahnverkehr seit dem 28. Mai 1972 erheblich weiterentwickelt; vornehmlich dadurch, daß auf allen Strecken der 20-Minuten-Takt eingeführt und die Raucherabteile und die 1. Klasse wieder abgeschafft wurden, umfangreiche Neuerungen im Fahrkartensystem geschaffen und auf die Bedürfnisse der Öffentlichkeit immer näher eingegangen wurde. Zugegeben, für Auswärtige, geschweige denn für Ausländer, war das Fahrkarten-Automaten-System lange Zeit ein Buch mit sieben Siegeln und selbst Einheimische hatten ihre liebe Not mit dem elektronischen Fahrkartenverkäufer. Aber das hat sich im Lauf der Jahre gegeben und heute kann ein Einheimischer bereits einem Ausländer das System einigermaßen erklären. Darüber aber später!



Die Besonderheit: Die S 8 als Flughafenbahn.

Am 17. Mai 1992 wurde der neue Münchner Flughafen zwischen Freising und Erding im Halberger Moos eröffnet. Entsprechend den Vorbildern der Düsseldorfer- und Frankfurter Flughafen-S-Bahn sollte der neue Münchner Flughafen direkt an den Hauptbahnhof angebunden werden. Der erdgebundene Quell- und Zielverkehr, den ein Großflughafen auslöst, ist von erheblicher Dimension. Dies ergibt sich schon aus der Tatsache, daß zum eigentlichen Fluggastverkehr noch der nicht zu unterschätzende Besucherverkehr sowie der Beschäftigten-Pendlerverkehr kommt. Schon in der Anfangszeit wurden dem Flughafen München 13 Mio. Fluggäste jährlich zugerechnet (für 1994 wurden jedoch nur 4,4 Mio Fluggäste ermittelt!), ca. 500 Besucher werden täglich mit der S-Bahn anreisen. Außerdem bietet der Flughafen Arbeitsplätze für ca. 10.000 Beschäftigte und das bei relativ großen Entfernungen zu den Wohngebieten. Die eingeplanten Stellplätze für rund 10.000 PKW in Parkhäusern, Tiefgaragen und auf Parkplätzen werden da bald nicht mehr reichen. Solche Menschenströme lassen sich, wie die Beispiele aus fast allen Ballungszentren zeigen, nur durch leistungsfähige Massenverkehrsmittel wie Schnellbahnen bewältigen.

Die neue Linie S 8 schließt den Flughafen an das ca. 400 km lange Streckennetz der Münchner S-Bahn und damit auch an das U-Bahn-Netz der Landeshauptstadt München an. Sie erreicht in ca 30 Minuten den Ostbahnhof, in ca. 35 Minuten den Marienplatz, also der Stadtmitte, und in 38 Minuten das Zentrum des Süddeutschen Schienenverkehrs, den

Münchner Hauptbahnhof. Sie beginnt und endet in München-Pasing. Die S 8 verkehrt als "Flughafenlinie" im 20-Minuten-Takt zwischen Pasing und dem Flughafen über Marienplatz - Ostbahnhof - Ismaning, selbstverständlich mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen des S-Bahn-Netzes; zeitweise fährt sie auch aus den Fernzug-Gleisen des Münchner Hauptbahnhofs ab. Im Zuge der Trassierung der Flughafen-Linie fiel der alte Ismaninger Bahnhof, der bis dahin Endbahnhof des Münchner Nahverkehrs war, der Spitzhacke zum Opfer, weil die S-Bahn in diesem Bereich vertunnelt wurde. Bild 5 zeigt deutlich den Streckenverlauf vom Ein- bis zum Austritt des S-Bahn aus dem Ismaninger Tunnel. So krumm stellt man sich eigentlich nur Trassen auf der Modelleisenbahnanlage vor, aber hier ist sie Realität und die S-Bahn packt das spielend.

Damit aber nicht genug: die mittel- und langfristige Rahmenplanung sieht vor, daß die Anbindung des Flughafens an das Fernverkehrsnetz auch über die S-Bahn-Linie 1 (Freising) über den Haltepunkt Neufahrn, auch über die S-Bahn-Linie 6 (Erding) erfolgen kann. Die Bayerische Staatsregierung ist der Auffassung, daß im Sinne einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik der Verbund Schiene/Luft im Personenverkehr stufenweise weiter ausgebaut werden muß. Auf der Grundlage gutachterlicher Empfehlungen der Technischen Universität München (TU München) wurden dabei die verschiedenen Möglichkeiten für die künftige Planung und Realisierung untersucht, bzw. vorgesehen. Auch ist an eine Stichbahn, etwa einem "IC-Spezial", nach dem Vorbild des Düsseldorfer Airport-Express, gedacht. Mittlerweile ist die Entscheidung zugunsten einer "Neufahrner Spange" gefallen, die Genehmigungen sind erteilt.

Sie ist jedoch nicht unumstritten, die gute Flughafenlinie, denn die Fahrzeiten aus dem Westen der Stadt sind zu lange. Aus diesem Bereich wird die Anreise über Freising (S-Bahn/Bus bis FJ-Flugplatz) bevorzugt.



1896 (Vor 100 Jahren)

Der nummehr fertigestellte Zugang zum Bahnhofsperson von der Wallstraße (Virchowstraße) aus erweist sich für einen großen Teil des die Bahn benutzenden Publikums als eine Wohltat und ist daher dankbar begrüßt worden.

1921 (Vor 75 Jahren)

Eine Erfindung auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs ist dem Herrn J. Pahn aus Rüstingen gelungen. Er hat vor kurzem eine Erfindung fertiggestellt, die dazu dienen soll, die vielen Unglücksfälle der Eisenbahnen zu beseitigen. Soweit wir unterrichtet sind, handelt es sich im vorliegenden Falle um eine automatische Zugsicherung, die ein Überfahren des Haltesignals unmöglich macht.

Für die Bahnhofswirtschaften im Direktionsbezirk Oldenburg sind die Pachten erhöht worden. Bisher wurden von den Bahnhofswirten durchweg nur die Friedenspacht bezahlt. Sie ist jetzt auf das fünffache erhöht worden. Die Eisenbahn erzielt so mehrere hunderttausend Mark Mehreinnahmen.

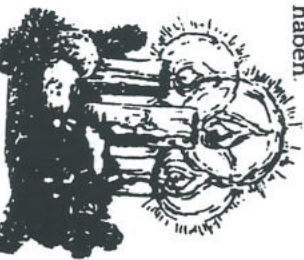
**1946**

Als erste Eisenbahnbrücke über den Rhein ist die Kölner Südbrücke wieder befahrbar.

1971 (Vor 25 Jahren)

Oberstadtdirektor Dr. Gerhard Eickmeier fährt am 19. Februar zur Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn nach Frankfurt am Main. Es geht dort um den eigentlichen für dieses Jahr vorgesehenen Neubau des Bahnhofs in Wilhelmshaven. Ein Wunsch, seit 100 Jahren geträumt, soll sich in absehbarer Zeit erfüllen. Der Chef der Verwaltung tritt seine Frankfurter Fahrt mit einem gewissen Optimismus an und hofft, am 20. Februar „grünes Licht“ für einen neuen Hauptbahnhof mitzubringen.

Eine aufregende Szene spielte sich kürzlich auf dem Geleise der Bahn bei Oldenburg ab. Ein Mann in Arbeiterkleidung hatte sich am Nachmittag an der Böschung zum Schlafen niedergelegt. Als nun der Zug heranbrauste, stand er in aller Gemütsruhe auf und ging, zwischen den Schienen dahinschlenkernd, dem Zug entgegen. Er wurde vom Lokomotivführer bemerkt, beachtete jedoch die Signale der Dampfpfeife nicht. Glücklicherweise konnte der Zug stoppen und fuhr nur noch kaum merklich dahin. Als sich die Lokomotive dem Manne auf zwei bis drei Metern genähert hatte, gab man ihm einen heißen Strahl aus der Maschine, der ihn veranlaßte, schleunigst den Weg freizumachen. Vom Heizer soll er dann noch eine Tracht Prügel erhalten haben.



M

artin hat sich dazu entschlossen, Ostern einen Ausflug zu machen. "Ich möchte gerne eine Bahnfahrkarte", verlangt er im Reisebüro. "Wohin soll es denn gehen?" "Wohin", überlegt Martin, "zeigen Sie mir doch mal, was Sie alles haben!"

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
Gleittkauer 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!

