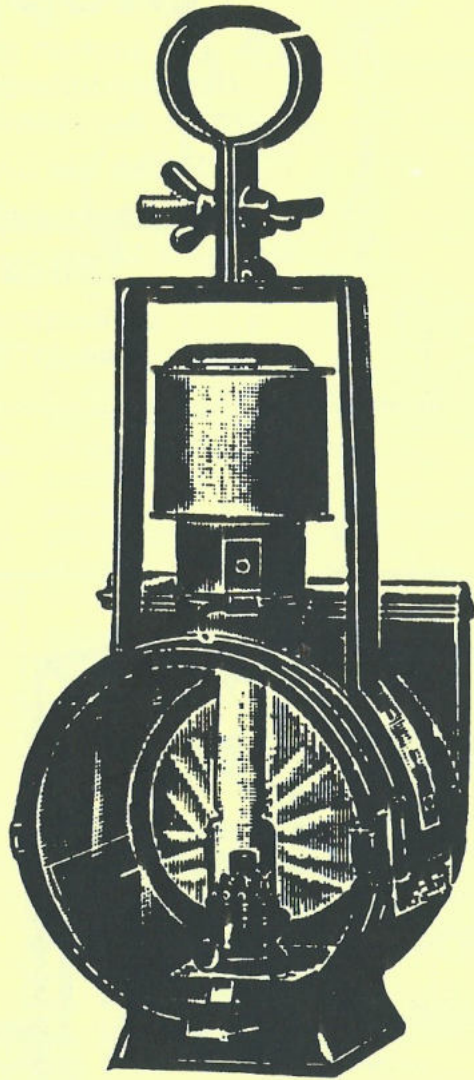




Das Flügelrad



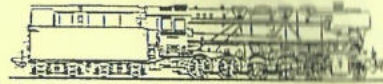
**Vereinsmitteilung
der
Eisenbahnfreunde
Friesland e.V.**

90. Gesamtausgabe

Legende für feste Symbole



Verkehrspolitik



Denkmalslok



Modellbahn



Passiert, notiert
Vereinsmitteilung
BDEF-Infos

div. Arbeiten



Bücherei, Archiv



Finanzen



Redaktion
Impressum



Liebe Eisenbahnfreundinnen,
liebe Eisenbahnfreunde,



in der Ausgabe 2/91 unserer Vereinszeitung hatte ich angekündigt, daß die Umsetzung der Erkenntnisse aus der Fragebogenaktion Hauptthema der nächsten Vorstandssitzung sein sollte. Doch daraus wurde bisher leider nichts, weil einerseits der Vorstand bei den Sitzungen im März, April und Mai ^{nicht} vollzählig war, andererseits andere wichtige Themen, die der Klärung bedurften (Geschäftsverteilungsplan, Lokalwechsel und dgl.) anstanden. Die Erkenntnisse wurden zwar diskutiert, dabei aber auch festgestellt, daß die Umsetzung so einfach garnicht ist. Somit kam es vorerst zu keiner Beschlußfassung, jedoch mit einer Ausnahme: die Teilnehmer der Vorstandssitzung im Mai waren sich einig, entsprechend dem Wunsch einer Mehrheit der Fragebogeneinsender, den Beginn der Vereinsabende auf 19.30 Uhr vorzuverlegen. Diese Regelung soll ab sofort gelten. Alle weiteren Beschlüsse zur Fragebogenaktion sollen nun aber wirklich anläßlich der nächsten Vorstandssitzung gefaßt werden. Die Mitglieder des erweiterten Vorstandes bitte ich, sich den Termin 26. Juni 1991 - 19.30 Uhr - Bf. Jever unbedingt zu merken und vor allen Dingen auch anwesend zu sein.

Der Ihnen nun vorliegenden Ausgabe unserer Vereinszeitung können Sie entnehmen, daß die Zahl der Textbeiträge aus den Reihen unserer Mitglieder erfreulich zunimmt. Diese Entwicklung veranlaßt mich, noch einmal darauf hinzuweisen, daß grundsätzlich jedes Mitglied unserer Vereinigung die Möglichkeit hat, mit Text, Foto oder Zeichnung zum Gelingen der Zeitung beizutragen. Alle Themen, egal ob von der Modellbahn mit Anlagenplänen, Bauanleitungen und Basteltips oder vom großen Vorbild mit Reiseberichten, Beobachtungen auf Bahnhöfen und an der Strecke oder im Zuge, sind willkommen. Halten Sie mit Ihren Erkenntnissen beim Modellbahnbau nicht hinter den Berg. Viele Leser würden Tips und Kniffe dankbar annehmen. Beschreiben Sie Ihre eigene Modellbahnanlage in Text und Bild (Fotos 9 x 13, evtl. auch 13 x 18 cm, s/w, glänzend, kontrastreich!). Überhaupt sind auch Fotos vom großen Vorbild gefragt. Also, nur keine falsche Bescheidenheit! Die Freude wird auf Ihrer Seite sein, wenn Sie Ihren Bericht oder Ihr Foto in der Vereinszeitung wiederfinden.

Meine Bitte, daß die Preisträger der Fragebogenaktion sich mit der Geschäftsstelle zwecks Abwicklung in Verbindung setzen möchten, blieb mit Ausnahme des 1. Preisträgers ungehört. Deshalb hier noch einmal die Bitte an die restlichen Preisträger, sich zu melden.

Und dann sind da noch im Vereinsraum im Bf. Jever etliche Exemplare "eisenbahn-magazin" (z. Teil noch Heft 3/91!) die noch nicht von den Abonnenten abgeholt wurden. Den Abonnenten ist doch ^{der} einziger monatlicher Besuch im Bf. Jever zuzumuten. Oder?

Erfreuliches tat sich am Donnerstag, dem 30. Mai 1991. Auf Initiative von Frau Pekol trafen sich mehrere Ehefrauen unserer Mitglieder parallel zu unserem Vereinsabend im Landhaus Tapken in Sande zu einer Klönrunde mit Imbiss. Dieses Treffen sollte, so meine ich, zu einer ständigen Einrichtung werden. Wenn Sie diese Zeitung weiter durchblättern, oder sogar durchlesen, werden Sie einen Aufruf von Frau Pekol finden, der es zum Ziel hat, möglichst viele Damen für dieses Treffen zu interessieren. Näheres zu diesem Damentreffen also weiter hinten.

Das Flügelrad 4/91 wird wohl nicht vor Ende August '91 erscheinen. Aus diesem Grunde wünsche ich an dieser Stelle, allen Mitgliedern unserer Vereinigung, sowie deren Angehörigen einen erholenden und erlebnisreichen Urlaub.

Mit freundlichem Gruß
Rudolf Hofmeister
Rudolf Hofmeister



Kurz und Bündig !

Unsere VM " Das Flügelrad " wird nun langsam aber sicher erwachsen, wie die verschiedenen Beiträge von den Vereinsmitgliedern zeigen.

Diese Beiträge bereichern die VM und tragen somit sehr zum Gelingen bei.

Die Redaktion bedankt sich bei allen Mitwirkenden und wünscht sich ^{für} die weiteren Ausgaben eine genauso rege Beteiligung, wie sie hier praktiziert wurde.

Bis dahin wünscht die Redaktion allen Mitgliedern und Lesern schöne Urlaubstage und viel Spaß beim Lesen.

Es grüßt die Redaktion



Liebe Eisenbahnfreunde !

Der 02. Juni 1991 wird in der Geschichte der Deutschen Eisenbahn einen besonderen Platz einnehmen, die Aufnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecken mit dem ICE.

Auch der Fahrplan wird an diesem Tag eine seiner größten Reformen erleben. Erstmals wird nach der Vereinigung ein gemeinsamer Plan zwischen DB und DR erstellt und die Laufzeit wird ein ganzes Jahr betragen.

Für uns Eisenbahnfreunde stellt sich die Frage, was ändert sich für Wilhelmshaven und Friesland.

Zeitungsberichte in der letzten Zeit ließen erkennen, daß auch der Fahrgast aus Wilhelmshaven / Friesland vom ICE profitieren soll. Wie das letztlich in der Praxis aussieht, bleibt abzuwarten.

Es muß nämlich leider festgestellt werden, daß trotz des neuen Reisezentrums im Hauptbahnhof Wilhelmshaven, welches für die Kunden ein wirklicher Schritt nach vorne ist, zur Zeit keine Infos in Form von Preistabellen und Fahrplänen des ICE zu erhalten sind.

Man kann daher nur hoffen, daß die dortigen Computer und die Beamten dort richtig Bescheid wissen.

Was aber bietet nun der neue Fahrplan 91.

Zuerst muß festgestellt werden, daß sich die DB dazu durchringen konnte, einen angehenden " Systemfahrplan " hervor zu bringen. Das bedeutet, daß fast zu jeder vollen Stunde ein Zug Wilhelmshaven verläßt. War bislang Osnabrück der meist angefahrene Bahnhof, so liegt der Trend jetzt wieder mehr in Richtung Bremen. Auch die Wochenend- und Feiertagsbeschränkungen sind größten Teils verschwunden.

Zum erstaunen sind die Streichungen im Fahrplan. Kein Liegewagen mehr nach München (nur noch ab Bremen), kein Kurswagen nach Stuttgart und auch die Eilzüge

nach Münster, Bad Harzburg und Bielefeld gehören der Vergangenheit. Als einzige Langlaufverbindung gibt es dreimal Braunschweig.

Besonders der Liegewagen nach München ist ein herber Verlust. Die Begründung lag nicht in der mangelnden Auslastung, denn die gab es nicht, es wurden oft genug Zusatzwagen ab hier eingesetzt, sondern die Art und Weise, wie der Kurswagen seinen Stamm in Bremen den "Meteor" zugestellt wurde. Rangieren in Oldenburg und Bremen war angesagt und die Bahn nennt das einfach "Umlaufgründe". Also schert sich die DB was um ihre Kundenwünsche.

Ein besonderer Hammer im neuen Fahrplan ist aber die Frühverbindung nach Hamburg mit dem Alster Kurier ab Bremen.

Um den IC zu erreichen muß ab Wilhelmshaven der Eilzug um 05.55 Uhr bestiegen werden. Ankunft in Bremen um 07.40 Uhr. Der IC Alster Kurier verläßt Bremen um 08.12. Uhr. Also dreißig Minuten Übergang. Nun verläßt der nächste Zug um 06.41 Wilhelmshaven nach Oldenburg. Ankunft dort 07.26 Uhr. Da Oldenburg bei der DB ja schon immer eine Sonderstellung einnahm, so auch im neuen Fahrplan, hat man dort fast einen 30 Minuten Takt eingerichtet mit dem Ziel, die Übergänge an die IC nach Hamburg auf 10 Minuten zu beschränken. So verläßt um 07.24 Uhr ein Eilzug Oldenburg nach Bremen. Übergang an den Alster Kurier 10 Minuten.

Man sieht also und das wird ein Geheimnis der DB wohl bleiben, um lächerliche zwei Minuten verpassen sich die Züge aus Wilhelmshaven und Oldenburg. Der Zug aus Wilhelmshaven endet übrigens Werktags in Oldenburg und fährt nur Sonntags bis Osnabrück. Es gibt zwar Anschluß an den Oldenburg City, aber der verpast den Alster Kurier um drei Minuten. Das nenne ich Fahrplan-gestaltung.

Würde der Eilzug von Wilhelmshaven z.B. 10 Minuten früher um 06.30 verkehren, bräuchte man zu Haus nicht so früh aus den Federn. Auch würden hier dann schon viel mehr Stadtbusse den Bahnhof ansteuern, was vor sechs Uhr noch nicht der Fall ist.

Ich habe daher an der Abteilungsleiter Fahrplan -und Nahverkehr Herrn Horst Overrath bei der Direktion Hannover ein Schreiben gerichtet, der speziell dieses ebengenannte "Meisterstück" beschreibt und andere Bahnprobleme vorbringt.

Über die Antwort werde ich in einer der nächsten Ausgaben berichten.

Zum Schluß möchte ich daher alle Eisenbahnfreunde aufrufen, sich mit solchen ebengenannten Dingen der DB zufrieden zu geben, oder im Eisenbahnkeller zu schimpfen.

Schreiben sie ihre Meinung an die DB. Entweder an den Fahrplan Abteilungsleiter oder an die Kundenbetreuung. Jede Zuschrift wird beantwortet und vor allen Dingen im Computer gespeichert, aber nur die Masse bewegt was.

Vor allen Dingen soll es die DB wissen, was den Kunden und Eisenbahnfreunden nicht gefällt.

Hier die Anschrift: * Deutsche Bundesbahn
Direktion Hannover
Kundenbetreuung
Joachimstraße 8

30000 Hannover 1



Hans-Joachim Zschiesche

Öftermal was Neues

Am 30. Mai 1991 fand versuchsweise ein kleiner zwangloser "Damentreff" im Landhaus Tapken in Sande statt. Es ergab sich eine recht positive Resonanz. Somit sollte nach den Sommerferien- also am letzten Donnerstag im August- der nächste Treff stattfinden. Für nähere Auskünfte stehen Ihnen gerne

Frau Birgitt Eilerts Telefon: 04421/203517

Frau Hannelore Pekol Telefon: 04421/43311

zur Verfügung.

Hannelore Pekol



Die Eisenbahn-Druckluftbremse

Eine allgemein verständliche Erläuterung zu Entstehung und Arbeitsweise der Eisenbahn-Druckluftbremse anhand von Absätzen aus dem Aufsatz "Bremsversuche und Bremsbewertung von den Anfängen bis zum ICE" von Dr. Wolfgang Hendrichs (BZA Minden) aus der Zeitschrift "Die Bundesbahn"-Heft 4/91.

Mit freundlicher Genehmigung des Hestra-Verlages in Darmstadt. - Hfm.

Zu Bismarcks Zeit...

Vom Standpunkt der Bremse her hatten sich die Verhältnisse bis Ende der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts noch nicht wesentlich geändert. Die Bremsen saßen immer noch völlig ungeschützt auf ihrem Bock; dabei erreichte der Zug immerhin schon Geschwindigkeiten um 50 km/h. Wurde einer der Bremsen wegen Erfrierungen infolge des eisigen Fahrtwindes dienstunfähig, so hatte das schon spürbare Auswirkungen auf den Bremsweg; denn von den sieben Wagen des Zuges waren nicht mehr als drei gebremst, die Lokomotive konnte nur durch die Wurfhebelbremse des Tenders abgebremst werden.

Systematische Bremsversuche in Europa aus dieser Zeit sind dem Verfasser nur sporadisch bekannt: Poiree hat 1852 wohl als einer der ersten eisenbahntechnische Versuche mit dem Ziel durchgeführt, die Abhängigkeit des Reibwertes von der Geschwindigkeit zu ermitteln. Da aber die Räder seines Versuchswagens völlig festgebremst waren, hat er nicht die rollende Reibung, sondern die gleitende Reibung des Kraftschlusses zwischen Rad und Schiene gemessen. Immerhin haben diese Versuche schon gezeigt, daß der Gleitreibwert unter sonst gleichen Bedingungen mit wachsender Geschwindigkeit abnimmt.

Mit dem Adler fing es an

Die 1835 eröffnete erste deutsche Eisenbahn konnte die Ähnlichkeit der Wagen mit der guten, alten Postkutsche kaum verleugnen. Wie früher der Kutscher, so saß nunmehr der Bremser auf einem Bock am Wa-

gendach und drehte auf Pfeifsignal des Lokführers die Bremse an. Wie bei der Postkutsche handelte es sich um eine auf den Radumfang wirkende Klotzbremse. Von dem in der Regel aus vier Wagen bestehenden Zug waren nur der Tender der Lok und ein Wagen gebremst, die Geschwindigkeit lag bei 25 km/h.

Die einfachste Form einer Bremsbewertung war die Festlegung von „Achsbremsprozenten“. Da es sich betrieblich leicht feststellen ließ, wieviel Achsen des betreffenden Zuges abgebremst waren, errechnete man aus dem Verhältnis der Zahl der abgebremsten Achsen zur Gesamt-Achszahl des Zuges den Wert der Achsbremsprozente.

Die Entwicklung einer durchgehenden Eisenbahnbremse

Natürlich hat es nicht an kritischen Stimmen gefehlt, die auf die gesundheitlichen Unzulänglichkeiten der Bremsen hinwiesen und bei handgebremsten Wagen geschlossene Bremserhäuser forderten; gleichzeitig aber entwickelte sich die wirksamere und betrieblich bessere durchgehende Bremse. Bereits 1872 entwickelte Heberlein eine durchgehende mechanische Seilzugbremse, deren Wirkung sich die Kraft des rollenden Zuges zu Nutze machte.

Seit 1877 erprobte man in Deutschland verschiedene Druckluft-Systeme, die sich aber ebenso wie die Saugluftsysteme bei den deutschen Bahnen nicht durchsetzen konnten. Am wirksamsten erwies sich die bereits 1869 erfundene Westinghouse-Bremse, die 1885 in Deutschland eingeführt wird. Knorr entwickelte die Druckluftbremse weiter. Um

1900 wird seine Einkammer-Schnellbremse bei der preußisch-hessischen Staatsbahn zugelassen.

So mutet das mit Glasfenstern versehene, geschlossene Bremserhaus des nach 1900 erschienenen preußischen Abteilwagens (Bild 1) wie ein verspätetes Geburtstagsgeschenk an.

Güterzüge fahren allerdings noch im Ersten Weltkrieg handgebremst mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h, da sich hier bei der Druckluftbremse in Verbindung mit der Zuglänge Probleme ergaben, die bis heute noch nicht vollständig gelöst sind.

Die Funktionsweise der Druckluftbremse

Bereits in der Frühzeit der Entwicklung der Druckluftbremse hat man zwei wesentliche Forderungen an eine durchgehende Eisenbahnbremse gestellt: Sie soll

- ▷ selbsttätig sein, das heißt, bei einer Zugtrennung den Zug so schnell wie möglich zum Stehen bringen;
- ▷ unerschöpfbar sein, das heißt, es muß vermieden werden, daß die Bremse infolge Druckluftmangels nicht mehr funktioniert.

Die generelle Arbeitsweise der Druckluftbremse (Bild 2):

Die Bremse ist betriebsbereit, wenn die Hauptluftleitung 4 (Bild 2 oben) und damit auch die Hilfsluftbehälter 6 in allen Fahrzeugen vom Triebfahrzeug über die Luftpumpe 1, den Hauptluftbehälter 2 und das Führerbremsventil auf 5 bar Betriebsdruck gebracht sind. Will man einbremsen, so senkt man über das Führerbremsventil 3 den Hauptluftleitungsdruck ab. Die Steuerventile 7 lassen dann Luft von den Hilfsluftbehältern 6 in die Bremszylinder 5 strömen und bauen dort einen Druck auf, der etwa der Druckabsenkung in der Hauptluftleitung 4 proportional ist. Der maximale Bremszylinderdruck wird erreicht, wenn der Hauptluftleitungsdruck auf 3,5 bar abgesenkt ist; man nennt diesen Zustand „Vollbremsung“.

Eine weitere Absenkung des Hauptluftleitungsdrucks bringt keine Erhöhung des Bremszylinderdrucks mehr.

Läßt man jedoch über das Führerbremsventil soviel Luft entweichen (Bild 2 unten), daß der Hauptluftleitungsdruck so schnell wie möglich zu Null wird, so spricht man von einer „Schnellbremsung“. Obwohl hierbei der Bremszylinderdruck im Endeffekt keinen größeren Wert erreicht als bei der Vollbremsung, wird bei der Schnellbremsung dennoch ein kürzerer Bremsweg erreicht, weil die Druckabsenkung in der Hauptluftleitung und damit auch der Druckaufbau aller Bremszylinder zeitlich schneller vonstatten geht als bei der Vollbremsung.

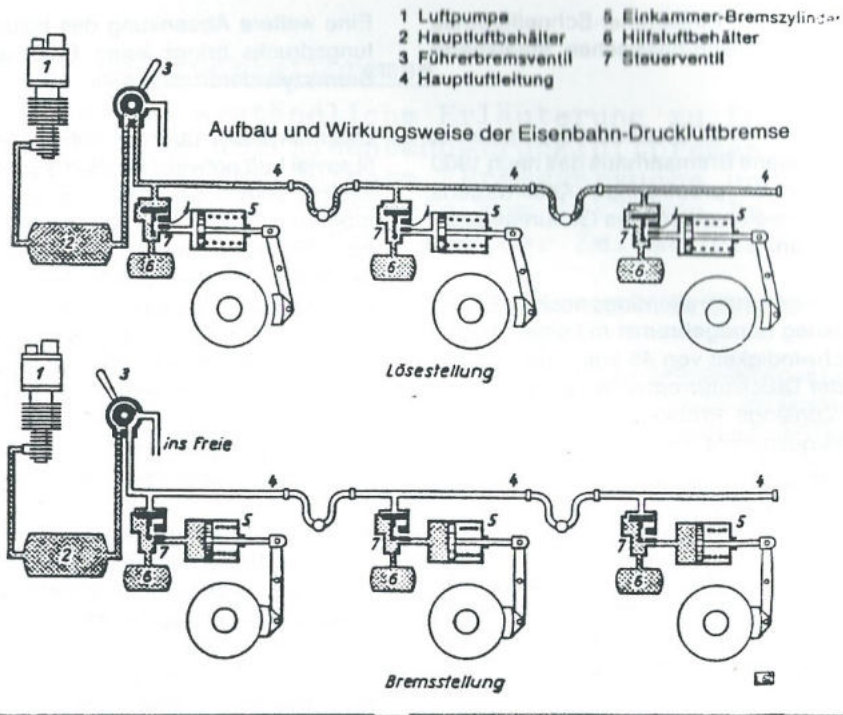
Die „Selbsttätigkeit“ der Bremse ist dadurch gewährleistet, daß bei einer Zugtrennung zwangsläufig auch die Hauptluftleitung aufgetrennt wird. Durch den damit verbundenen raschen Druckabfall in der Hauptluftleitung wird praktisch eine Schnellbremsung eingeleitet.

Bremsversuche als Grundlage für die Bremsbewertung werden grundsätzlich auf der Basis von Schnellbremsungen durchgeführt, weil hierbei einerseits die kürzesten Bremswege, andererseits auch ein klar definierter und reproduzierbarer Bremszustand eingestellt wird. Die Forderung der Unerschöpfbarkeit der Bremse wird generell durch das jedesmalige Auffüllen der Hilfsluftbehälter 6 während des Lösevorgangs erfüllt.

Die Forderung nach Unerschöpfbarkeit der Bremse wird durch das jedesmalige Auffüllen der Hilfsluftbehälter 6 bei jedem Lösevorgang erfüllt. Bei mehreren Reisezugwagen wird die Speisung der Hilfsluftbehälter noch durch eine zusätzliche Versorgungsleitung durch den ganzen Zug, die sogenannte „Hauptluftbehälterleitung“ unterstützt.

Das Problem der langen Züge

Warum hat die Entwicklung der Druckluftbremse, die ihre technische und betriebl-



che Überlegenheit gegenüber den handgebremsen Zügen bereits in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts eindeutig bewiesen hat, plötzlich eine nahezu 40jährige Pause eingelegt? Die Umstellung der Güterzüge von der Handbremse zur durchgehenden Druckluftbremse kam erst nach dem Ersten Weltkrieg in Gang; warum hat man auf den Vorteil der höheren Geschwindigkeiten so lange verzichtet? Die Antwort auf diese naheliegende Frage ist technisch einfach, physikalisch aber kompliziert:

Es ist das Problem der langen Züge, das die Ingenieure des ausgehenden 19. Jahrhunderts daran hinderte, in die erfolversprechende Entwicklung der Druckluftbremse auch die Güterzüge mit einzubeziehen.

Schon damals galt die Feststellung, daß Druckluft als Energieträger eine relativ teure Angelegenheit ist; und als Steuerorgan war die Druckluft schon für damalige Verhältnisse etwas zu langsam. Schließlich eilt der elektrische Strom in der Zeit, in welcher das steuernde Signal einer Druckluftbrem-

se das Ende eines 700 Meter langen Güterzuges erreicht hat, sechsmal um die Erde!

Diese bezeichnende Eigenschaft der Druckluftsteuerung bringt es mit sich, daß die Bremszylinder des letzten Wagens eines langen Güterzuges rund eine halbe Minute später ansprechen als die im vorderen Zugteil — ein technisch und betrieblich unmöglicher Zustand, wenn man nicht generell eine künstliche Verzögerung einbaut, um die Einbremsung eines langen Güterzuges über die gesamte Zuglänge wenigstens einigermaßen gleichmäßig zu gestalten.

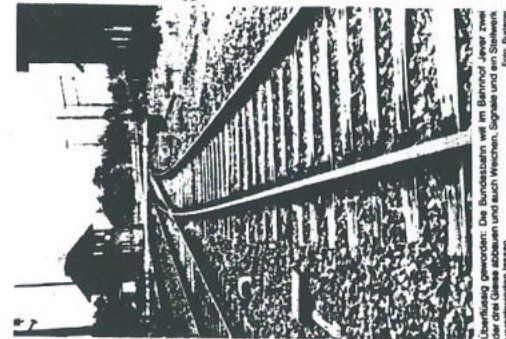
Der Preis hierfür war eine Verlängerung des Bremsweges infolge einer künstlichen Vergrößerung der Ansprechzeit der Steuerventile der Wagen. Sie war notwendig geworden, wollte man die Gefahr der Zugtrennung infolge des ungleichmäßigen Ansprechens der Bremsen über die gesamte Zuglänge vermeiden. Dies aber bedingte — betrieblich keineswegs erwünscht — verschiedene Bremsentwicklungszeiten und damit auch verschiedene Bremsstufen für Reisezüge und Güterzüge.

Bahnhof Jever: Gleis-Abbau

Bundesbahn gibt „Gütertarifpunkt“ auf / Weitere Rationalisierungen angekündigt
(hbu) Jever. Politiker machen sich noch Gedanken über die Bundesbahnstrecke Sande-Esens, wie man die Deutsche Bundesbahn erhalten kann. Mit Ablauf dieser Woche gibt es den „Gütertarifpunkt“ Jever auf. Zwei der drei Gleise im Bahnhofsbereich, die Weichen und Signale sollen abgebaut werden. Ein Stellwerk wird geschlossen, das Personal aus Jever verpackt.

Zwar gab die Bundesbahndirektion Hannover unserer Zeitungslektüre noch keine Bestätigung, doch der Stadt Jever und dem Landkreis liegen entsprechende Informationen vor, und auch die verbliebenen Eisenbahner auf dem Bahnhof Jever wissen Bescheid: Güter nach Jever werden über kurz oder lang nicht mehr abgefertigt. Nach dem Abbau der „überflüssigen“ Anlagen wird Jever auf der Bahnstrecke nur noch ein Halte-

punkt sein. Es bleiben ein Schrankenwärterposten und die Fahrkartenausgabe. Von der Rationalisierungsmaßnahme werden drei Arbeitskräfte betroffen sein. Die Bundesbahn hat ihr Vorgehen damit begründet, daß sie den Gütertarifpunkt Jever zu „verkehrsreich“ sei. Nach dem bereits seit 1985 Kreuzung von Reisezügen in Jever nicht mehr stattfinden und die abzweigende Strecke Jever-Harle 1989 stillgelegt werden sei, habe der Bahnhof mieden werden solle. Sie hätte ginnen.



Jever: Gleis-Abbau - 1. 6. 1991

Geister der Verspätung

Von Wolf Hepe

Glückliches Kenia, was das Reisen mit der Eisenbahn anbelangt. Dort werden nämlich Verspätungen einkalkuliert. Und so etwas muß beruhigen.

Wie anders hierzulande. Von Gelassenheit kann keine Rede mehr sein, wenn man auf einem zugigen Bahnsteig einen der so gepriesenen IC-Züge erwartet, um dreimal durch den Lautsprecher zu erfahren, die Ankunft des Zuges verspäte sich um etwa zehn Minuten. Dabei hätte er schon vor dreißig abfahren müssen. Und wenn sich bei häufiger Benutzung der Bundesbahn offenbart, daß Verspätungen eher die Regel als die Ausnahmen sind.

Zugegeben, manchmal offenbaren die Bundesbahner ein schlechtes Gewissen ob der häufigen Unpünktlichkeit. Da

wird dann bei grenzüberschreitenden Zügen darauf hingewiesen, sie kämen wegen einer „Auslandsverspätung“ nicht fahrplanmäßig an. Als wenn das nicht völlig schnuppe wäre.

Wie glücklich dürfen sich hingegen Reisende in Kenia zwischen Voi und Tavesta preisen, von denen ein stilles Gebet erwartet wird, damit die Züge eine Schlucht mit vermeintlich bösen Geistern passieren dürfen. Und das auch erst nach sieben Minuten. Da weiß man, wie man dran ist!

Man glaubt zwar hierzulande nicht an böse Dämonen (mit Ausnahmen). Aber angesichts der allzu häufigen Verspätungen bei der Bundesbahn drängt sich der Gedanke zeitweilig auf, die Einsatzleitungen müßten wohl von allen guten Geistern verlassen sein. Würde sich das kenianische Rezept zur Abhilfe empfehlen? Vielleicht liegt hier sogar der Schlüssel für die Verspätungen der Bundesbahn: die betroffenen Reisenden fluchen eher statt zu beten. Man sollte es wirklich mal umgekehrt probieren! w/z 28.2.91

meinschaft enthält einige wertvolle Anregungen zur weiteren Perspektive der Schmalspurbahnen im Harz und sollte durch alle am weiteren Erhalt der Schmalspurbahnen interessierten Institutionen, Einrichtungen und Personen sorgfältig geprüft werden."

Von der Geschäftsleitung der Gesellschaft, vertreten durch den Oberkreisdirektor von Wernigerode werden die Vorschläge jedoch kaum beachtet.

Die Frage der Betriebsführung ist ungeklärt. So kann die Geschäftsleitung sich vorstellen, daß die DR den Betrieb im Auftrag und Rechnung der Gesellschaft durchführt. Andererseits wird dies jedoch nur für eine Übergangszeit möglich sein. Oder welche Aufgaben soll der per Inserat gesuchte Geschäftsführer übernehmen, wenn nicht die Betriebsleitung einer privaten Bahngesellschaft?

Auf der einen Seite will man noch ein Jahr Zeit gewinnen um ein Konzept zu finden, auf der anderen Seite sollen schon in diesem Jahr Entscheidungen über die Neuanschaffung von Fahrzeugen fallen, um diese so schnell wie möglich verfügbar zu haben, womit jedoch schon vollendete Tatsachen bezüglich eines zukünftigen Betriebes geschaffen würden. Eine Finanzierung ist bei der derzeitigen Finanzlage der Gesellschaft aber absolut illusorisch, zumal man offensichtlich schon Probleme bei der Finanzierung der Eigenanteile an der Brockensteinstraße hat. Der Vorschlag der IG zur Gründung einer Aktiengesellschaft, mit der die Kapitalbeschaffung erleichtert wäre, wird dennoch negativ beurteilt.

Man stützt sich offenbar auf Ideen, die schon längst vom Tisch zu sein schienen und setzt z.B. auf einen Triebwageneinsatz. Ungeachtet der Tatsache, daß heute etwa 90% der Fahrgäste touristische Ambitionen haben, betrachtet man die Harzer Schmalspurbahnen wie eine x-beliebige Nebenbahnstrecke im öffentlichen Perso-

nennahverkehr. Eine über die Zeit erhaltene Attraktion, die für die touristische Zukunft des östlichen Harzes notwendig ist, und die als solche, entsprechend organisiert, auch überlebensfähig ist, soll nun einem Modernisierungswahn, der diesen Bahnen die Einmaligkeit nimmt, zum Opfer fallen. Weiterhin betont die Geschäftsleitung fortwährend wie unerfreulich zur Zeit die ökonomische Situation im Sektoral aussieht!

Für viele Harzer Gemeinden sind die dampfgetriebenen Bahnen inzwischen lebenswichtig zur Realisierung ihrer Fremdenverkehrskonzeption. Dies belegen die Dampfloktos in jedem Fremdenverkehrsprospekt.

Hier stellt sich allen Interessierten die Frage, ob man nichts dazugelernt oder sich in den letzten Wochen taub gestellt hat.

Es ist unverständlich und sachlich nicht nachvollziehbar, daß hier ein Betrieb in der ehemaligen DDR, der ausnahmsweise von seiner vermeintlichen Rückständigkeit profitieren könnte, diesmal nicht von der Treuhänder oder westlichen Investoren sondern von Kräften, die sich den Erhalt auf ihre Fahnen geschrieben haben, kaputtaniert werden soll.

Nicht zuletzt bleiben die Wünsche der Fahrgäste unberücksichtigt. Ein Vorschlag der IG, die Fahrgäste nach ihren Wünschen und ihrer Meinung zum Thema Dampftrieb offiziell zu befragen wurde abgelehnt, sicherlich nicht ohne Grund!

Daher hat die IG beschlossen eine eigene Umfrageaktion zu starten. Bitte beantworten Sie die (Seite 18) Fragen. Sie können den ausgefüllten Fragebogen dem Bahnpersonal übergeben oder an folgende Adresse schicken:

Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahn und Brockenbahn e. V.

Dirk - Uwe Günther
Veckenstedter Weg 35
0 - 3700 Wernigerode

Ein Besuch bei der Harzquerbahn

Die 1. Vereinsfahrt in diesem Jahr sollte uns in den Harz führen.

Als wir am Morgen des 16. März (Samstag) kurz vor 6 Uhr in den Clubbus der Fa. Bruns stiegen, wußten wir noch nicht, daß wir einen herrlichen Frühlingstag vor uns hatten.

Die Fahrt verlief ohne Probleme bis nach Wernigerode, wo wir pünktlich gegen 10.30 Uhr ankamen. Bis zur Abfahrt des Zuges 14 445 um 11.02 Uhr verblieben noch einige Minuten, um einen Blick auf die dampfenden Schmalspurloks und ihre Betriebsvorbereitung zu werfen.

Nach kurzen Zwischenhalten ging es mit dem vollbesetzten Zug Richtung "Drei Annen Hohne". Die Lok mußte Schwerarbeit verrichten, um den höchsten Punkt der Strecke zu erklimmen (540 m). Nach den Stationen, die auf den 30jährigen Krieg hindeuten (Elend und Sorge), machten wir eine Mittagspause in Benneckenstein. In diesen 80 Minuten konnte man in Ruhe sein Mittagessen einnehmen oder anderweitig seine Zeit vertreiben.

Um 13.58 Uhr ging es dann weiter nach Nordhausen. Je weiter wir uns dieser Stadt näherten, um so ebener wurde die Landschaft (Südrand des Harzes). In Nordhausen konnte man zunächst die Arbeit einer Schmalspur-Köf beobachten, um sich dann dem Bahnhof der Normalspur-DR zuzuwenden.



vor dem Bahnhof verläuft die einzige Straßenbahnlinie dieser Stadt.

Wir verließen dann Nordhausen mit dem Bus in Richtung Bad Lauterberg in der Gewißheit, eine interessante Dampffahrt hinter sich zu haben. Am nächsten Morgen (die Sonne schien wieder) trafen wir nach einem ordentlichen Frühstück in Richtung Schierke auf. Einige wählten die Dampfbahn ab Schierke, Abfahrt 9.52 Uhr, andere blieben im Bus.

Kurz vor 11.00 Uhr (nach Ankunft des Zuges) trafen wir uns zur Besichtigung des BWS im Bahnhof Wernigerode-Westerntor. Die Führung begann mit einer historischen Abhandlung über die Harzquer- und Brockenbahn. Aktuelle Mitteilungen dazu in e:m, Heft 6/91.

Die Führung durch die große BW-Halle brachte zahlreiche interessante, technische Details zum Vorschein. Auch im Freigelände gab es genug für jeden Schmalspurfan zu sehen und zu fotografieren/filmen.

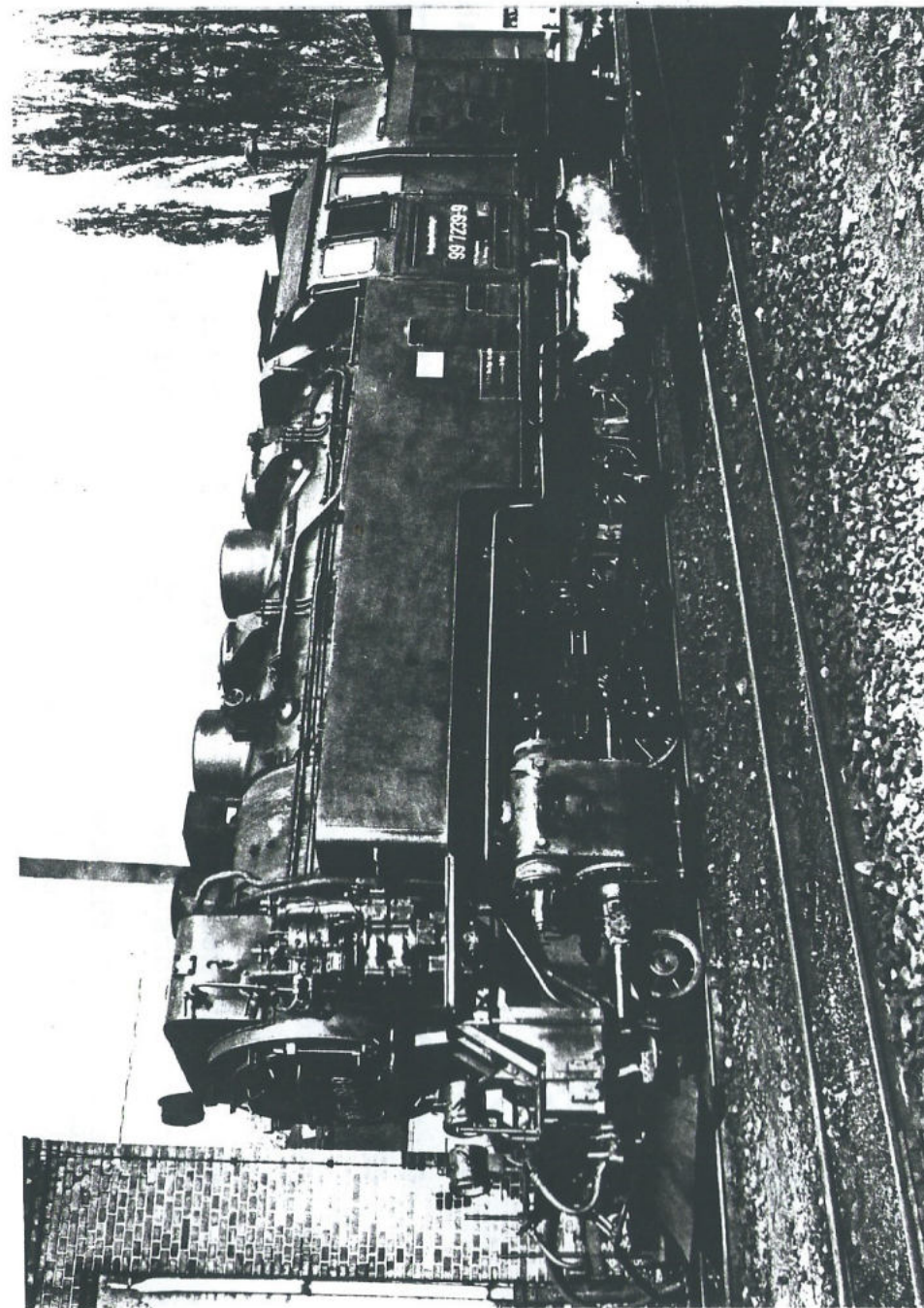
So vergingen die vorgesehenen 90 Minuten rasch und man konnte gewiß sein, wirklich hinter die Kulissen" geschaut zu haben.

Nach dem Mittagessen in Bad Lauterberg traten wir die Heimreise in Richtung Wilhelmshaven an, wo wir am späten Nachmittag wohlbehalten ankamen.

C. Seifert



99 7239 vor dem Bw Wernigerode- Westerntor Juli 1990





Jever, den 4. Juni 1991

EINLADUNG zur außerordentlichen Mitgliederversammlung - - -

Am Donnerstag, dem 27. Juni findet im Rahmen unseres Vereinsabends eine außerordentliche Mitgliederversammlung statt, zu der ich hiermit einladen möchte.

Heiner Pekol, der seit 2 Jahren das Amt des Schriftführers bekleidet, hatte sich auf der Jahreshauptversammlung am 28. Februar 1991 nicht zur Wiederwahl gestellt. Laut Satzung muß aber ein Mitglied des geschäftsführenden Vorstandes im Amt bleiben, bis ein Nachfolger gewählt ist.

Als Kandidat für das Amt des Schriftführers steht unser Mitglied Hans E i l e r t s zur Verfügung.

Versammlungsort: Bundesbahnhotel im Empfangsgebäude Bf. Sande

Versammlungsbeginn: 19.30 Uhr am Donnerstag, dem 27. Juni 1991

Tagesordnung: Wahl des Schriftführers

Selbstverständlich können weitere Kandidaten für das Amt des Schriftführers zu Beginn der Mitgliederversammlung genannt werden.

Rudolf Hofmeister
Rudolf Hofmeister
Vorsitzender



Mitgliederbewegung im 1. Halbjahr 1991

ausgestiegen:	Armbrecht, Bernd	ab 01.03.91
	Maschmeyer, Lars	ab 01.03.91
	Handt, Dr. Wolfg.	ab 01.07.91
	Eilers, Dirk	ab 01.07.91
zugestiegen:	Gerjets, Swen	ab 01.02.91
	Eff, Sven	ab 01.02.91
	Huppertz, Oliver	ab 01.03.91

Die Vereinigung hat derzeit 82 Mitglieder. - Hfm.

Bericht über die Tagung des Arbeitskreises Verkehrspolitik (AKV) und das Verkehrspolitische Forum am 11. und 12.5.1991 anlässlich des BDEF-Bundesverbandstages in Essen

Auf der AKV-Sitzung am 11.5.1991 wurden folgende Themen behandelt:

1. "Die Bahn muß ins Land zurück". Der inzwischen vorliegende Entwurf dieser Ausarbeitung wurde im einzelnen diskutiert und es wurden von den Teilnehmern verschiedene Ergänzung-/Änderungswünsche vorgetragen. Außerdem wurde über die Art und Weise der Veröffentlichung und die vorgesehenen Zielgruppen gesprochen.
2. Das vom VCD erarbeitete Lückenschlußprogramm wurde in seinem grundsätzlichen Anliegen befürwortet, gleichzeitig wurde bedauert, daß relativ wenig Realisierungschancen bestehen. Der Bund setzt lieber - wieder einmal - zu sehr auf den Ausbau der Straßen und vernachlässigt die Schienen in den Neuen Bundesländern.
3. Die Arbeitsgruppe "Fern-Direkt" stellte kurz die neuentwickelte Idee eines IC-spezial vor, der an die Stelle der FD treten könnte und aus dem IC-Kernnetz heraus umsteigefreie Direktverbindungen in beliebige Urlaubsgebiete ermöglichen würde.
4. Die "Tarifkommission", die zusammen mit PRO BAHN und dem VCD einen detaillierten Vorschlag zur Vereinfachung des Tarifschungsels und der Einführung des Halbpreispasses erarbeitet hatte, bedauerte außerordentlich, daß der günstigste Zeitpunkt dafür, nämlich die Umstellung auf den Jahresfahrplan 91/92 mit seinen vielen positiven Veränderungen durch das Veto des Finanzministeriums verpaßt wurde. Dennoch sollte an der Forderung nach diesem wesentlichen Angebot zur Verlagerung von Verkehrsströmen auf die Schiene festgehalten werden.
5. In Baden-Württemberg soll eine Nahverkehrsabgabe vsl. eingeführt werden, eine Maßnahme, die in den übrigen Bundesländern Nachahmer finden sollte.
6. Der derzeitige Sachstand zur "Harzquerbahn" wurde erörtert und auf den Kompromiß in Sachen Brockenbahn zwischen Naturschützern und Verkehrsexperten eingegangen.

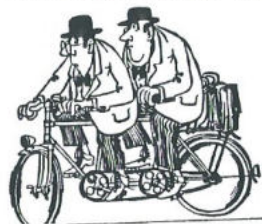
Das Verkehrspolitische Forum des BDEF-Bundesverbandstages fand am 12.5.91 von 9.00 bis 12.30 Uhr im Großen Sitzungssaal der BD Essen statt. Es waren ca. 50 Teilnehmer anwesend. Unter der Leitung von Herrn von Arnims diskutierten auf dem Podium Eisenbahner, Verkehrsplaner, Fahrgastvertreter und Fremdenverkehrsfachleute. Auch das Publikum schaltete sich in die Diskussion ein.

Dabei ging es um den Schienenpersonenfernverkehr ab 1992, um den schienengebundenen Nahverkehr in der Fläche und Ballungsräumen und um die Perspektiven der Deutschen Reichsbahn. Dort ist eine Reduzierung des Streckennetzes von derzeit etwa 14 000 km auf ein "Kernnetz" von lediglich 6 600 km zu befürchten.

Offenbar will man im Osten Deutschlands die verkehrspolitischen Fehler der alten Bundesländer wiederholen.

Mit freundlichen Grüßen

Geb. Montag



Nachtrag zur vorherigen Seite

In den fünf neuen Bundesländern einschließlich Berlin (Ost) verläuft die Unfallentwicklung weiterhin dramatisch. Die Polizei registrierte hier im Januar 1991 18.602 Straßenverkehrsunfälle. Bei 14.888 Unfällen entstand nur Sachschaden. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden stieg um 54 Prozent auf 3.714. Eine noch höhere Zuwachsrate ist mit 64 Prozent bei der Zahl der Verletzten auf 4.722 festzustellen. Die Zahl der Getöteten war mit 291 fast doppelt so hoch wie vor einem Jahr (+ 94 Prozent).

Auto-Fieberkurve zeigt steil nach oben

Zehn Jahre und länger mußte ein DDR-Bürger auf die Auslieferung eines Neuwagens Marke „Trabant“ oder „Wartburg“ warten. Kein Wunder, daß das West-Auto nach Grenzöffnung und Währungsunion zum wichtigsten Konsumgut aufstieg. Das Auto-Fieber grassiert. Wie unser Schaubild zeigt, wird der Pkw-Bestand in den neuen Bundesländern im Jahr 1991 um etwa 50 Prozent höher sein als 1989. Damit steigt auch der Anteil des Autos an der Verkehrsleistung. Während 1989 „nur“ 61 Prozent der Verkehrsleistung vom Pkw erbracht wurden, werden es 1991 bereits 72 Prozent sein. Entsprechend rückläufig ist die Bedeutung der übrigen Verkehrsmittel. Ihr Anteil an der Verkehrsleistung sinkt von 39 Prozent im Jahr 1989 auf 28 Prozent in diesem Jahr.

Globus

Statistische Angaben: Ifo



Ankündigung

Die Vereinsfahrt zum Eisenbahnmuseum
Bochum - Dahlhausen findet am 6. Okt. 91 statt.
Einzelheiten folgen später !



veröffentlicht in der VM 3/91 „Das Flügelrad“ der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.

9) Raum für Ihre Wünsche und Vorstellungen :

5) Wie häufig haben Sie bisher die Harzer Schmalspurbahnen benutzt?

6) Welchen Fahrpreis hielten Sie bei Dampftrieb für angemessen?

- ☐ 12 pf/km (derzeitiger DR-Tarif)
- ☐ 23 pf/km (DB-Tarif)
- ☐ pf/km

7) Werden Sie die Bahn auch in Zukunft benutzen?

- ☐ nur bei Beibehaltung des planmäßigen Dampfbetriebes
- ☐ auch bei einem Ersatz der Dampflok durch Diesellokomotiven

8) Wie wurden Sie auf die Harzer Schmalspurbahnen aufmerksam?

- ☐ durch Freunde/Bekannte
- ☐ durch Zeitungsartikel/Fernsehberichte
- ☐ durch die Fachpresse
- ☐ durch Fremdenverkehrswerbung
- ☐ durch Zufall

1) Benutzen Sie die Bahn

- ☐ als Verkehrsmittel zur Arbeitsstelle/Schule
- ☐ zur Fahrt ins Grüne
- ☐ wegen des Dampfbetriebes
- ☐ aus anderen Gründen: ...

2) Sind sie

- ☐ Anwohner
- ☐ Tagestourist
- ☐ Übernachtungsgast

3) Wie erfolgte die Anreise?

- ☐ Bahn/Bus
- ☐ Reisebus
- ☐ PKW
- ☐ Fahrrad/Fußgänger

4) Anreiseentfernung

- ☐ bis 50 km
- ☐ 50 bis 200 km
- ☐ mehr als 200 km



061 021 **G. Feuereißen, Die Jagd nach dem Dampf – Dampfalltag bei der Deutschen Bundesbahn. 1991. 158 S. mit ca. 150 Farbfotos. Großformat. Farbiger Bildeinband. Sonderausgabe. Geb. nur 19,80**

Gliederung: Auf Paßfahrt – Alte Sachsen – Meyer und Mallet – Große Ohren – Neu konstruiert – Kraftpakete – Mädchen für alles – Reko-Flotte.

061 038 **G. Feuereißen, Lokomotiven, Dampf und Züge – Dampfnostalgie bei der Deutschen Reichsbahn. 1991. 160 S. mit über 150 Farbfotos. Großformat. Farbiger Bildeinband. Sonderausgabe. Geb. nur 19,80**

Gliederung: Museumslokomotiven – Die Paradeperle – Die Schnellste – Die Neuen – Die Alten – Die Universellen – Die Rekonstruierten – Die Schweren – Die Einheitlichen – Die Kurzen – Die Bergsteiger.

063 654 **Marti/Trüb, Die Rhätische Bahn. 4. Auflage 1986. 188 S. mit 317 teils farbigen Fotos. (R). Großformat. Farbiger Bildeinband. Geb. statt 64,- nur 29,80**

Die Rhätische Bahn erschließt eine Landschaft, die mit Recht zu den schönsten der Alpen zählt. Mit geschichtlichen und technischen Daten und weiteren bahntechnisch interessanten Einzelheiten in den Bildlegenden.

063 647 **H. Navé, Bahn-Panorama Österreich. 1987. 128 S. mit über 150 teils farbigen Fotos. (R). Großformat. In Ganzleinen statt 64,- nur 39,80**

Aus dem Inhalt: Bahnen im Wiener Raum – Viel besuchte Eisenbahnknotenpunkte – Alpenbahnen im Wandel der Zeit – Die Ennstaler Eilzüge – Schmalspur adieu – Lokalbahnenromantik – Steirische Privatbahnen – Letzte Hochburgen des Dampfbetriebes u. v. a.

064 525 **Fritz Stöckl, Speisewagen – 100 Jahre Gastronomie auf der Schiene. 240 S. mit 267 Abbild. Lexikonformat. (R). Geb. statt 49,- nur 22,-**

Von den primitiven Anfängen über die opulenten Diners in den Luxuszügen der „Belle Époque“ bis zu den Minibars der heutigen Züge spannt sich die reich illustrierte Darstellung der Gastronomie auf Reisen in Europa.



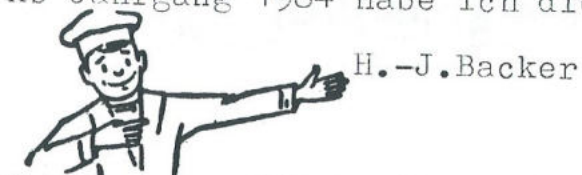
Bestellungen bitte an H. Klanke.

Achtung : Neue Anschrift beachten !

Kleinanzeigen:

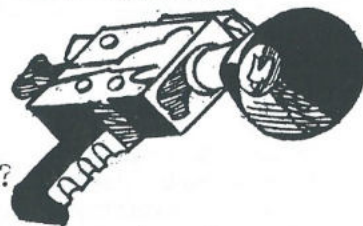
Wer hat Interesse an alten Jahrgängen des Eisenbahnmagazines?

Ab Jahrgang 1984 habe ich diese abzugeben.



H.-J. Backer

Schon mal gefilmt mit Super 8?



Ich möchte meine Schmalfilmkamera verkaufen.
Marke: REVUE CE 40 mit Zoom, Einzelbildschaltg.
Preis: VHS

H.-J. Backer

"Lok-Magazin" Nr. 1 bis 99.
Heft 3 ist ein Nachdruck Der zweite Jahrgang ist gebunden. Zwei weitere Einbanddecken sind vorhanden.
Verkauf gegen Gebot!
R. Hofmeister; 04461/6685



H. Schmalz bietet Bohrer zum Kauf an.

2,2 mm Bohrer 1, DM

0,8 mm Bohrer 1,50DM

Wer Interesse hat, wende sich bitte an H. Schmalz.

Wichtige Adressen... Wichtige Adressen... Wich

Anschriftenänderung

Hans-Rainer Klanke;
ab sofort Lortzingweg 24 in W'haven
Tel.: 04421/ 8 52 61 - Hfm.

ROLF HELBIG

MODELLBAHN-SPEZIALITÄTEN



Schattenbahnhof? Blockverkehr? Pendelzugsteuerung? Gleisbild?

Alles möglich mit dem universellen HELMO-Bausteinsystem; anwendbar für Gleich- und Wechselstrombahnen von Z bis LGB.

Besonders interessante System-Komponenten:

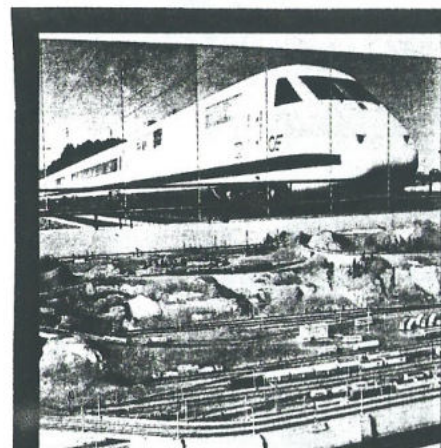
störlichtsichere Impulslichtschranken, mit und ohne eingebaute Impulsschalter;
Anfahr-/Bremsbausteine, in beiden Fahrtrichtungen wirksam; auch für Märklinbahnen verwendbar;
Besetzmelder für Gleich- und Wechselstrom, melden auch ohne angelegte Fahrspannung;
serielles Schalten von Weichen- und Signalantrieben zur Entlastung des Trafos;
umfangreiches Logik-Programm zum Aufbau komplexer Steuerungen

Katalog 6,- DM, Anwendungsbeispiele 10,-DM; jeweils zuzüglich 2,50 Versandkosten.

Wählen Sie für Ihre individuelle Aufgabe aus über 100 Typen die für Sie optimalen aus; gern beraten wir Sie dabei.

Wir führen auch Kleinserienfahrzeuge der renommierten Marken: Bavaria, Fulgurex, Lemaco, Metrop, Mikro-Metakit. Selbstbauer finden bei uns das komplette MODEL-LOCO-Programm.

Rolf Helbig, Moorsumerstr. 38, 2948 Grafschaft



DAS DEUTSCHE MUSEUM

Öffnungszeiten: 9 bis 17 Uhr täglich
Eintrittspreise: Erw. DM 5,-
Kinder DM 2,-
Fotografieren: erlaubt (für private Zwecke)
Ausstellungsfläche: 2000 m² Eisenbahnhalle
Exponate: insgesamt 230 Stück
Vorführungen: „Puffing Billy“ halbstündlich
Bibliothek: 720 000 Bände
Restauration: in vier Lokalen



HERZLICH WILLKOMMEN
ZUM
FAMILIEN-AUSFLUG
MIT DER
KLEINBAHN!

Am Samstag, dem 31. August laden wir alle Familien und Eisenbahn-Vereine ein zu einer gemütlichen Tour nach Thedinghausen/Leeste!

Der Zug, gezogen von der in neuem Glanz strahlenden Köf I, fährt um 15 Uhr in Bremen-Kirchhuchting, Ober vielander Str., ab und hält bei Bedarf an allen Stationen. Rückfahrt ca. 19 Uhr
Unterwegs gibt's Musik und Getränke, und - je nach Witterung - grillen wir im Freien oder wettergeschützt in Leeste. Grillfleisch, Salate, Brot etc. bitte mitbringen!
Vor allem für Kinder steht in Leeste die Handhebeldraisine der Eisenbahnfreunde Bremen bereit!

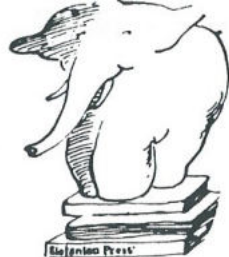
Leider entstehen auch für diese Fahrt Versicherungs- und Betriebskosten, so daß wir einen Fahrpreis in Höhe von DM 8,00 für Erwachsene und DM 4,00 für Kinder erheben müssen. Dieser wird im Zug eingenommen.

Wir bitten um Anmeldung bis zum 4. August 1991 bei:



Wir freuen uns auf Euch!

Neuheiten in der Vereinsbücherei



Buch- und Video-Anschaffungen 1991

- EK-Spezial 17- Museumsbahnen in Deutschland
18- 100 Jahre Berner-Oberland-Bahn
19- Bahnbetriebswerke

Die Aartalbahn Schiene Photo
Erinnerungen an den Schienenbus Schiene Photo
Eisenbahn in der Wesermarsch Adolf Blumenberg
Die offenen Güterwagen der Regelbauart Gerd Wolff
EK-Spezial 20- Die DB vor 25 Jahren (1965)
EK-Themen 2- Die DR vor 25 Jahren

40 Jahre DB - 1949 bis 1989

Video-Aufzeichnung

Mit dem Zug von Zittau nach Rügen
Der Molly
Richtung 2000

Die Bagdad-Bahn- Eine Zugfahrt durch die
unbekannte Türkei
Berlin, Bahnhof Friedrichstraße- Umgestaltung
einer Grenzstation

Die Zeit der Züge- Eisenbahnstadt Berlin 1838-1988
Reform Bahn + Heinz Dürr Portrait 11.3.91
Zug um Zug aufs Abstellgleis- Lastwagen gegen die Bahn
Transrapid Sachstandsbericht v. 31.3.91
Deutsch-Deutscher Eisenbahnbau, Frauenticket im Liegewagen
u.a.m. in Markrt im Dritten, 21.3.91
Stillegungsabsichten bei der DR in Report, 21.3.91

Wallers letzter Gang - Spielfilm 95 min
Unter deutschen Dächern -Alle reden vom Defizit,
wir machen's, Eine Reise ins Innere der DB, 23.5.91

Der Verkehrsinfant
Der Verkehrsinfarkt- Mobile Gesellschaft vor dem
Stillstand. Berichte u. Interviews u. a. mit Minister
Krause u. DB-Chef Dürr. v.28.05.91



Immer noch ...

GESUCHT



- wird ein weiterer Mitarbeiter für das Archiv.
- wird Material für den Schaukasten EWE-Jever z.B. Fotos und Berichte über verschiedene Bahngesellschaften, die nicht nur unsere Region betreffen.

Wer etwas hat bzw. mitarbeiten möchte, wende sich bitte an die Redaktion.

- werden zwei Güterwagen (ssym 46) von Lilliput (21200) .

Wer solche hat und diese verkaufen möchte, wende sich bitte an H. Schmalz. Telef.: 04461/12873

Aus der Nachbarschaft:

In Münster hat sich vor langer Zeit eine Arbeitsgemeinschaft gegründet, die sich "Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr Münsterland e.V." nennt. Diese Gruppe bringt die Zeitschrift BAHN REGIONAL heraus. In ihr wird über das Eisenbahngeschehen im Münsterland, Emsland und Großraum Osnabrück berichtet. Die Redaktion dieser Broschüre ist jetzt dabei, einen Bericht über die Kleinbahn Leer - Aurich - Wittmund zusammenzustellen. Es wird dringend Material hierzu gesucht. Wer kann helfen??

Adresse für Kontakte ist:

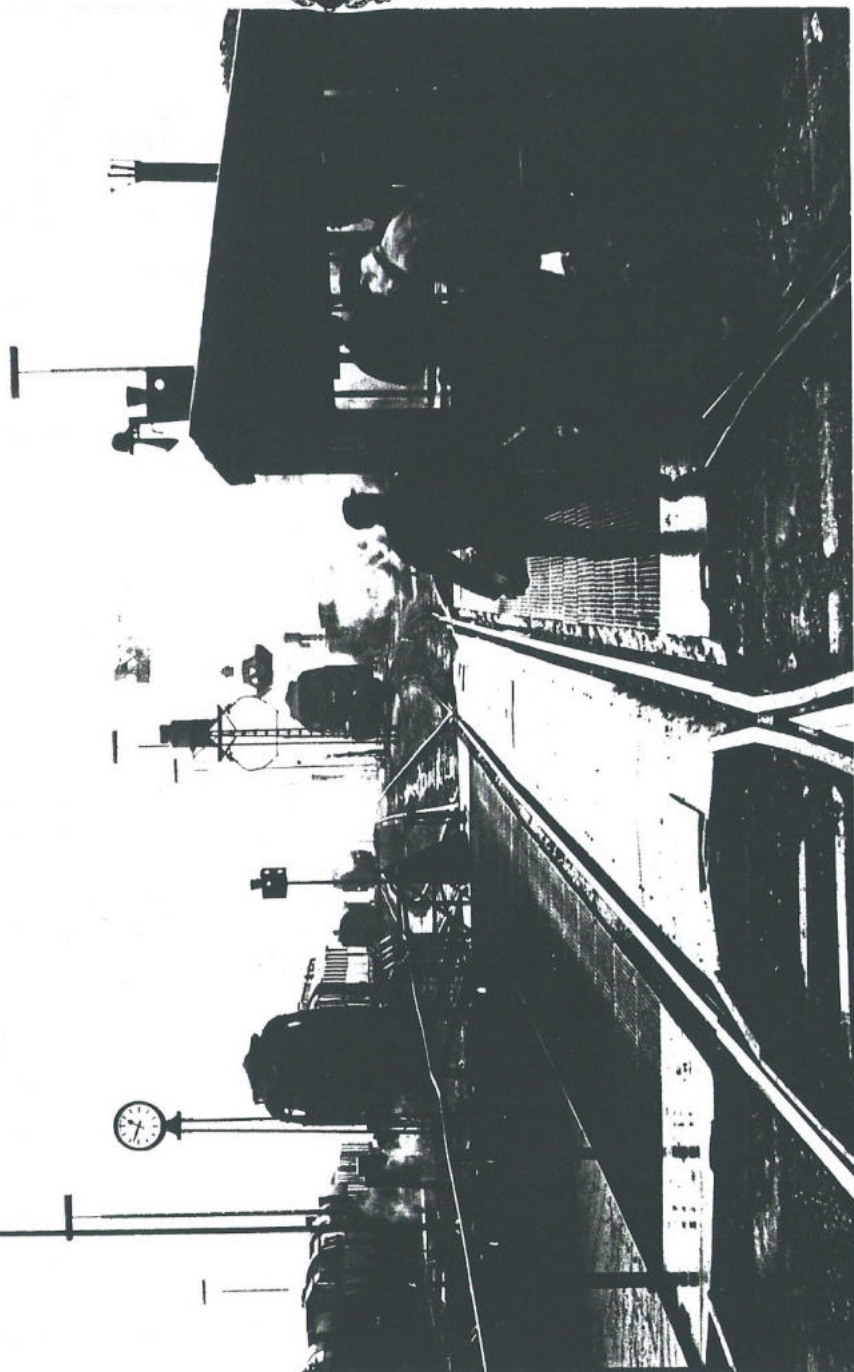
Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr
Münsterland e.V.
z.Hd. Herrn Schumann
Postfach 41 01 62
4400 Münster-Roxel



Zwei Musterexemplare der oben beschriebenen Broschüre können bei mir abgefordert werden.

Hans-Jürgen Backer

DAMALS



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 !

Angebot Spur HO



VT 628.2 Mä.-Nr. 3376 nur 259,- DM

Eisenwaren - Dieling

Inh. J. Dwoiakowski

Hauptstraße 59

2945 Sande

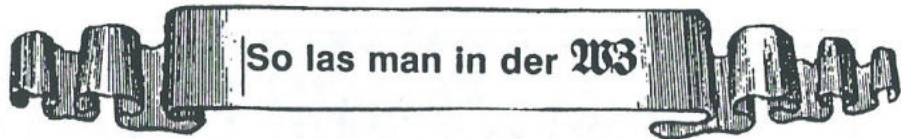
Telefon : 04422-4568

Roué 91

«Zitat»

„Der Bundesbürger kennt im Durchschnitt zwar 19 Automarken, aber nur fünf Pflanzenarten. Der durchschnittliche Kenianer kann dagegen zwar weniger Automarken, dafür aber zwischen 300 und 600 Pflanzenarten aufsagen.“

(Aus einer am 15. November 1990 veröffentlichten Pressemitteilung der Kölner Universität)



So las man in der W3

1891 (Vor 100 Jahren)

Heute morgen wurden auf der Eisenbahn-Haltestelle Bant zum ersten Male Wochenkarten für den sogenannten Arbeiterzug nach und von der Kaiserl. Werft verausgabt. Es machten etwa 8 Personen von dieser billigen Fahrgelegenheit Gebrauch, während in Mariensiel über 20 Karten gelöst wurden. **11.03.91**

Auf der Bahnstrecke Carolinensiel - Jever sind im Jahre 1890 insgesamt 89 409 Personen, 1973 Stück Vieh und 8 818 310 Kilogramm Güter befördert worden, gegen 86 057 Personen, 1045 Stück Vieh und 5 764 040 Kilogramm Güter im Vorjahre. Die Bruttoeinnahme hat 42 594 Mark betragen. **04.04.91**

Vom 1. Juni ab werden auf den Strecken Oldenburg - Bremen, Oldenburg - Quakenbrück, Hude - Brake, Oldenburg - Wilhelmshaven des Nachts Personen- und Güterzüge fahren. Die Bahnbewachung findet nur in beschränktem Maße statt. **30.05.91**

1916 (Vor 75 Jahren)

Nach entsprechender Ausbildung und Prüfung will die Eisenbahnverwaltung jetzt auch weibliche Bahnwärter und Streckenbeamte einstellen. Auch für den Schaffnerdienst in Personenzügen werden Frauen ausgebildet. **10.05.91**

Vor einem Jahr

1990: Zwischen der Bundesrepublik und der DDR wird der Intercity-Zugverkehr aufgenommen. Von Frankfurt nach Leipzig führt die erste fahrplanmäßige Verbindung. **27.05.91**

1941 (Vor 50 Jahren)

Fahrräder werden nur noch in Eil- und Personenzügen (nicht mehr in D-Zügen) befördert und auch dies nur auf Entfernungen bis zu 100 Kilometern. Weitere Einschränkungen zu Zeiten des Wochenend- und Festtagsverkehrs bleiben zu erwarten. **02.05.91**

Auf der Strecke Jever-Wilhelmshaven ist kürzlich der Stundenverkehr eingeführt worden, eine Neuerung, die sich in vollem Umfang bewährt hat. Weitere Verbesserungen im Kraftverkehr sind u. a. auch auf der Strecke Horumersiel-Wilhelmshaven vorgesehen. Kürzlich war wiederholt der Plan erörtert worden, die Linie Jever-Wilhelmshaven auf den Trollibusbetrieb umzustellen. **10.05.91**

Die Beanspruchung der Deutschen Reichsbahn durch kriegs- und lebenswichtige Transporte nimmt ständig zu. Es ist daher notwendig, die Zahl der Reisezüge in nächster Zeit noch stärker einzuschränken. Es wird der dringende Appell an alle Volksgenossen gerichtet, über Pfingsten jede nicht unbedingt notwendige Reise zu unterlassen. **22.05.91**

In der Zeit vom 29. Mai bis 4. Juni dürfen bestimmte Züge wegen des beschränkten Pfingstverkehrs bei Reisen ab Wilhelmshaven-Hbf., Wilhelmshaven-West, Mariensiel und Sande nur mit besonderen Zulassungskarten benutzt werden. **24.05.91**

Vor 20 Jahren

1971: Bei München führt MBB erstmals auf einer 660 Meter langen Versuchsstrecke eine Magnetschwebebahn (Transrapid) vor. **06.05.91**

1941 (Vor 50 Jahren)

Bei Reisen ab Wilhelmshaven-Hauptbahnhof, Wilhelmshaven-West, Mariensiel und Sande müssen aus betrieblichen Gründen Zulassungskarten für den Pfingstverkehr über die bereits bekanntgegebenen Züge und Zeiten hinaus ausgegeben werden. **30.05.91**



Russische Auswanderer, und zwar ausgewiesene russische Juden, kamen in großer Zahl in den beiden letzten Tagen auf dem Oldenburger Bahnhof an, um sich von hier weiter nach Holland zu begeben. Auch heute früh passierte ein solcher Auswandertrupp wieder den Oldenburger Bahnhof. **03.06.91**

1966 (vor 25 Jahren)

Vom Bahnhof West fuhr gestern um 21.30 Uhr der letzte Zug ab. Die Bürger von Bant versammelten sich aus diesem Anlaß mit Girlanden und Musik auf dem Bahnhof, um dem von Norden kommenden Zug das „letzte Geleit“ zu geben. **22.05.91**

Redaktionsanschrift

J. Rode
Glettkauer Weg 8
2940 Wilhelmshaven 31



Telefon 8 bis 15 Uhr: 04421/294510 (fr. bis 13 Uhr)
Privat : 04421/51009

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 - letzte Meldung

Redaktionsschluß für die VM 4/91 ist am 16. August 91.

Bei Einsendungen von Berichten und Leserbriefen bitte das Format beachten!
Format siehe VM-Aufbau.

Besuchen Sie die große

Modellautoshow!!



Bei uns finden Sie alle namenhaften Hersteller wie; Herpa, Albedo, Wiking, Brekina, Ritze, IMU, Monogram, Roskopf usw.

Über Ihren Besuch freuen wir uns!



Schmidt-Spielzeug

Fußgängerzone Wasserpfortenstr.
2942 Jever Tel. 04461/3136

© Route 91

HIERARCHIE

Da lacht die Polizei (über sich selbst)

Erster Polizeihauptkommissar

Er überspringt große Gebäude, ist stärker als eine Lokomotive, schneller als eine Pistolenkugel, kann auf dem Wasser wandeln und regelt mit Gott den Lauf der Dinge.

Polizeihauptkommissar

Er überspringt kleine Gebäude, ist stärker als eine Spielzeuglokomotive, fast so schnell wie eine Pistolenkugel, kann bei ruhiger See auf dem Wasser wandeln und spricht manchmal mit Gott.

Polizeioberkommissar

Er überspringt kleinere Gebäude bei günstigem Wind und mit Anlauf, ist fast so stark wie eine Spielzeuglokomotive, versichert, schnell zu sein und kann manchmal mit Gott sprechen.



Polizeikommissar

Er schafft kaum den Sprung über Hundehütten, schätzt seine Stärke hoch ein, kann schnelle Pistolenschüsse abgeben, ganz gut schwimmen und wird ab und zu von Gott angesprochen.

Polizeihauptmeister

Macht immer große Sprünge. Wird von der Lokomotive überrollt, kann manchmal mit einer Pistole hantieren, ohne sich zu verletzen, kann im Wasser an der Oberfläche bleiben und spricht mit Tieren.

Polizeimeister

Stolpert über die Schwellen beim Betreten von Häusern, sagt „Oh, das ist eine Schu-, Schu-Eisenbahn“, macht sich mit einer Wasserpistole naß und führt Selbstgespräche.

Polizeiobermeister

Läuft gegen Häuser, kann eine Lokomotive manchmal auf Anhieb erkennen, erhält vorsorglich niemals Munition, kann sich nur nach genauer Anweisung über Wasser halten, spricht mit dem Wasser.

Polizeihauptwachtmeister

Er hebt mühelos jedes Gebäude an, geht darunter durch, stößt Lokomotiven aus dem Gleise, fängt Pistolenkugeln mit den Zähnen auf, läßt Wasser durch seine Blicke zu Eis werden. Er ist Gott!



TAUBEN
BERGER

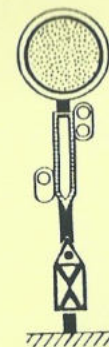
Die Werbekiste

Stopp!

Wir suchen gerade
Ihre Modelleisenbahn
bzw. Autosammlung.

Rufen Sie uns an:
**Modelleisenbahnhandlung
Lettau**

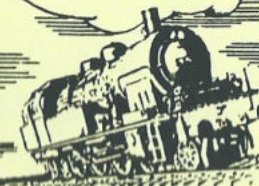
Gökerstr. 56
Tel. (0 44 21) 3 75 73



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

**Modellbahn
Folkens**

Hauptstraße 19
Middelafähr
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

Rode 94

Wissen Sie übrigens,
was am besten gegen
Unkraut hilft?
Machen Sie es zu Ihrer
Lieblingsblume!

