



Vereinsmitteilung Nr. 6/83

Jever, den 17.05.83

Liebe Eisenbahnfreunde !

1. Die in Vereinsmitteilung 4/83 angesprochene und beschriebene "Abschiedsfahrt" Norden-Esens steht vor der Tür. Insgesamt liegen Anmeldungen für 25 Mitglieder und 21 Familienmitglieder und Gäste vor. Der Fahrpreis pro Person beträgt 14.- DM. Für Mitglieder, welche sich zu dieser Fahrt gemeldet haben, ist eine Teilnehmerliste am Ende der Vereinsmitteilung angeheftet. Ich bitte Sie, den auf dieser Liste ausgeworfenen Betrag unter dem Kennwort

"Abschiedsfahrt"

auf unser Vereinskonto zu überweisen.

Da die Bundesbahn nicht gewillt ist, wegen uns ihren Fahrplan zu ändern, ist pünktliches Erscheinen in Sande (Abfahrt 0836 Uhr) geboten. Ebenfalls empfiehlt es sich, etwas Reiseproviant mitzubringen, denn Reisen bildet nicht nur, es macht auch hungrig.

2. Für das in der letzten Vereinsmitteilung angekündigte BDEF-Jahrbuch 1983 werden noch Bestellungen angenommen. Überweisen Sie bitte den Betrag von 7.50 DM pro Exemplar unter dem Kennwort "Jahrbuch".

3. Letzter Termin für Bestellungen ist der 30. Mai 1983.

4. Bei der nächsten Zusammenkunft im Bahnhof Sande, am 26.05.83, wird uns Herr Steffensen, Mitglied der "Angeler Dampfeisenbahn", besuchen.

Herr Steffensen wird, wahrscheinlich untermalt durch Dias oder Filme, uns etwas über seinen Verein erzählen.

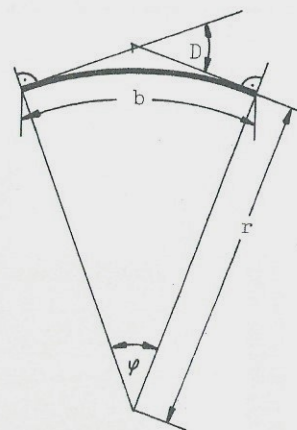
5. Unter der Fülle von Eisenbahnliteratur ist uns ein Exemplar aufgefallen, welches aus dem gewohnten Rahmen fällt, der "Eisenbahn-Express". Diese Eisenbahnzeitung erscheint monatlich und kostet im Abonnement 28.- DM pro Jahr. Ein Exemplar liegt im Vereinsraum im Bahnhof Jever zur Einsichtnahme aus. Die Zeitung besticht weniger durch ihre Photos als vielmehr durch die Vielfalt an Informationen und durch ihren Preis.

6. Betreff: Rauchverbot im Vereinsraum Bahnhof Jever. Am 28. April 1983 erreichte uns ein Brief des Bundesbahn-Betriebsamtes Oldenburg (Oldb), in welchem als Nachtrag zum Mietvertrag über diesen Raum das Rauchen oder Arbeiten mit offenem Feuer nicht gestattet ist. Hintergrund ist eine Überprüfung der Anlagen im Raume Jever durch das Bundesbahn-Betriebsamt, wobei festgestellt wurde, daß wir mit "... Holz und brennbaren Klebern ..." arbeiten. Bitte halten Sie sich an das Rauchverbot und achten Sie darauf, daß es von Besuchern eingehalten wird.

6. Während des Vortrages von Herrn Heilmann über den "Big Boy" konnte die Frage nach dem kleinsten befahrbaren Kurvenradius nicht geklärt werden, da in der amerikanischen Literatur der Radius in Grad (Degree = "D") angegeben wird.

Herr Schneider hat sich der Lösung dieses Problems gewidmet: In Ländern mit Zollsystem werden Gleisbögen häufig in Grad ("D") angegeben.

"D" ist der Winkel in Grad zwischen den Tangenten eines Bogens von 100 ft = 30,48 m Länge. Dabei ist "D" gleich dem Winkel φ . (Anm.: Es geht bestimmt auch noch komplizierter!)



$$\text{Bogenmaß } b = \frac{\pi \cdot r \cdot \varphi}{180}$$

$$= 100 \text{ ft}$$

$$= D$$

Bei "D" = 1° ergibt sich somit folgender Radius:

$$b = \frac{\pi \cdot r \cdot \varphi}{180^\circ}$$

$$r = \frac{b \cdot 180}{\varphi \cdot \pi} = \frac{100 \text{ ft} \cdot 180^\circ}{1^\circ \cdot 3,14} = \underline{\underline{5730 \text{ ft}}}$$

Je größer nun "D" (φ) ist, desto kleiner wird der Radius. Herr Heilmann sprach von 8° als kleinster befahrbarer Halbmesser:

$$5730 \text{ ft} \cdot \frac{1}{8} = 716,25 \text{ ft} = 218,3 \text{ m}$$

7. Berichtigung zur Mitgliederliste:
unter Seifert, Christoph setze neu:
Straßburger Allee 12, 2940 Wilhelmshaven, Tel. 04421 / 73953
8. Thema Denkmalslok: Die Restarbeiten werden in Angriff genommen. Im Augenblick steht Herr Ristau alleine davor. Es werden dringend noch Hilfskräfte gesucht! Bitte melden Sie sich bei Herrn Ristau (Tel. 04421 / 203127), damit diese Restarbeiten zügig beendet werden können.

Mit freundlichem Gruß

Dietmar Schnabel

Mit Dampf von Rügen bis Radebeul

Reiseland DDR für Eisenbahnfans

„Ich kann Ihnen zwei kalte Fünftiger anbieten“, sagt der freundliche Leiter des Bahnbetriebswerkes im Eisenbahnknotenpunkt Glauchau in Sachsen. Sein Fachjargon läßt die Gruppe seiner Besucher aufhorchen: zwei Dampflokomotiven für den schweren Güterzugdienst der Baureihe 50 mit der Achsfolge 1 E, die von den Strecken der Deutschen Bundesbahn in der Bundesrepublik längst verschwunden sind, können hier auf dem Gelände der Deutschen Reichsbahn der DDR besichtigt und fotografiert werden. Freilich sind sie noch nicht angeheizt, also „kalt“.

Die Gruppe ist bunt gemischt: ein holländisches Ehepaar ist da, ein Londoner Busfahrer, ein dänischer Lehrer, ein holländischer Fabrikant, ein Bundesbahnmann aus dem Allgäu, der Präsident einer Museumsbahngesellschaft aus den USA, eine — so etwas gibt es — Dame aus Antwerpen, die sich auf das Fotografieren der Gestänge von Dampflokomotiven spezialisiert hat — Eisenbahnfreunde allesamt, für die die DDR heute ein Mekka ist.

Aber auch dort geht das Zeitalter der Dampflokomotive jetzt zu Ende. Freilich versucht man wenigstens Reste davon durch sogenannte Traditionsbahnen und als technische Denkmäler zu erhalten, die im Gegensatz

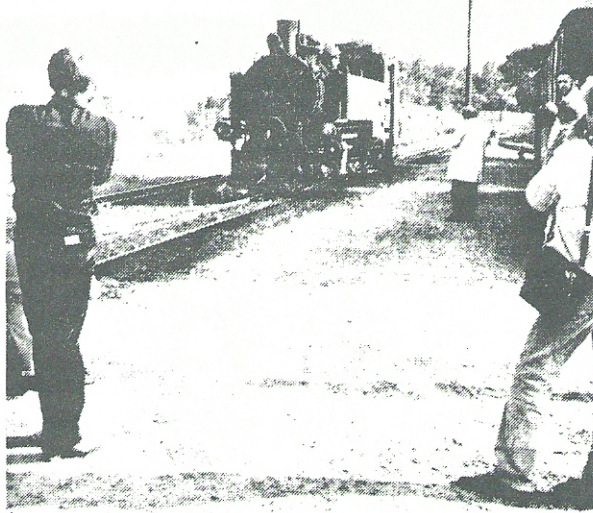
Fahrt mit einem „normalen“ Zug ein Erlebnis.

Hobbyreisen für Eisenbahnfreunde durch die DDR schließen außer der Besichtigung von Bahnbetriebswerken auch vielfach eine Fahrt mit der 60,5 Kilometer langen dampfbetriebenen Harzquerbahn von Wernigerode am Nordrand des Gebirges nach Nordhausen im Süden ein. Ihre Fertigstellung im Jahre 1899 bedeutete eine technische Meisterleistung, denn ohne Hilfe von Zahnradern überwindet die Bahn auf Meterspur bis zum Scheitelpunkt Drei Annen-Höhe beachtliche Steigungen.

Von hier zweigt eine Stichbahn zum höchsten Berg des Harzes, dem 1142 Meter hohen Brocken, ab, die heute aber für den öffentlichen Verkehr gesperrt ist, da sie ins Gebiet unmittelbar an der Zonengrenze führt. Doch auch die Fahrt von Wernigerode nach Nordhausen durch die dichten dunklen Harzwälder, vorbei an rauschenden Bächen und stillen Waldwiesen, ist „Bimmelbahnromantik“ in reiner Form. Auf der Harzquerbahn fahren heute täglich rund 40 Personen- und Güterzüge in beiden Richtungen.

Der Betriebsleiter in Glauchau läßt nun für seine internationale Gästeschar dampfend das Frunkstück des Werkes aus dem Schuppen holen: die Traditionslot der ~~Bundesbahn~~ Tenderlokomotive mit der Achsanordnung 1C, die einst ein „Arbeitsstier“ auf deutschen Schienen war und auch die Züge der Berliner Stadtbahn vor deren Elektrifizierung zog.

Wie ein Mannequin auf den Laufsteg zischt sie auf die Drehscheibe und wird nun ganz langsam im Kreis bewegt, damit die Besucher sie aus jedem Blickwinkel fotografieren können. Denn das ist für Eisenbahnfreunde ein ganz wichtiger Grund für Hobbyreisen durch die DDR: mit einer Sondererlaubnis können sie dabei die Bahnanlagen mit allem festen und rollenden Material uneingeschränkt auf den Film bannen, was sonst für westliche Touristen verboten ist. Zum Schluß kommt „die 74“ noch unter den Wasserkran und faßt Naß bis zum Überlaufen — ein Nostalgiebild, das Schienenfans das Herz höher schlagen läßt. Die alle noch mit Dampf betriebenen Kleinbahnen unter anderem von Zittau zum Kurort Jonsdorf (12,7 Kilometer), von Freital-Hainsberg zum Kurort Kipsdorf (26,3 Kilometer), von Cranzahl zum Kurort Oberwiesenthal (17,3 Kilometer), alle in Sachsen, von Gernrode nach Harzgerode (17,3 Kilometer) im Harz oder an der Ostsee von Bad Doberan nach Kühlungsborn (15,4 Kilometer) und von Putbus nach Göhren (24,4 Kilometer) auf der Insel Rügen — sie bleiben trotz Streckenstilllegungen, die es auch in der DDR gibt, erhalten und stehen den wachsenden Bedürfnissen unserer Werktätigen nach Erholung und Entspannung sowie dem Touristenverkehr zur Verfügung, wie es im offiziellen DDR-Deutsch heißt.



Kleinbahnromantik im Bahnhof von Radebeul

Nicht zuletzt dank ihrer Dampflokomotiven erfreut sich die DDR eines sehr internationalen Fremdenverkehrs, denn Eisenbahnfreunde gibt es in der ganzen Welt.

Peter Gerisch

NWZ vom 27. April 1983

Dampf-Info

Auskünfte für Fahrten von Eisenbahnfreunden in die DDR: Im Hauptbahnhof, 6000 Frankfurt am Main 1, Telefon 06 11 / 23 09 11. Termine, 12. — 14. Mai, 17. — 19. Juni, 29. — 31. Juli, 19. — 21. August. Anmeldebescheid jeweils vier Wochen vor Fahrtbeginn. Außerdem unternehmen etliche Eisenbahnklubs in der Bundesrepublik Sonderfahrten ins andere Deutschland, an denen auch Nichtmitglieder teilnehmen können. pg

zur Bundesrepublik, wo mit Oldtimern nur noch Sonderfahrten von privater Seite veranstaltet werden, fahrplanmäßig verkehren und deshalb von Interessenten jederzeit benutzt werden können.

Dazu gehört beispielsweise das Bähnchen mit einer Spurweite von nur 750 Millimetern, das von Radebeul Ost bei Dresden die 1884 fertiggestellte 16,5 Kilometer lange Strecke nach dem Städtchen Radeburg pufft, wo übrigens — wer weiß das schon? — der „Urbahner“ Heinrich Zille geboren wurde. Mitten durch die Straßen von Radebeul geht zunächst die lustige Fahrt, dann entlang dem Fuß der Weinberge — wer weiß auch das? — des Lößnitzgrundes, und etwa auf halber Strecke grüßen die Türme des bekannten Jagdschlösses Moritzburg. Diese Bahn, die heute wie der gesamte Schienenverkehr in der DDR von der Deutschen Reichsbahn betrieben wird, besitzt auch einen speziellen Traditionszug mit den ältesten Waggons der ehemaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, der bei speziellen Anlässen eingesetzt wird, doch ist auch eine

Weidel: Verbandskritik ist bewußt einseitig

Bahn reagiert auf Einzelhandel

ff Wangerooe/Harle. Kein Verständnis für die Vorwürfe des Wangerooer Einzelhandelsverbandes hat die Deutsche Bundesbahn. Das teilte Jochen Weidel, Geschäftsführer der Schiffsdienst und Inselbahn Wangerooe (SIW) der Deutschen Bundesbahn, jetzt in einem Gespräch mit.

Der Einzelhandelsverband hatte kürzlich angebliche Servicefreundlichkeit, nicht flexible Haltung der Bahn und fehlende Koordination bei Schiffsankunft und Bahnverkehr moniert (die NWZ berichtete). Weidel in seiner Erwiderung: „Abgesehen davon, daß die Vorwürfe so allgemein gehalten sind, daß sie eine Widerlegung im Einzelfall nicht zulassen, bin ich grundsätzlich der Meinung, daß alle Verbände und Behörden auf Wangerooe zum Wohle des Fremdenverkehrs zusammenarbeiten sollten.“ Dazu gehöre zumindest, daß man Kritik sachlich formuliere, zunächst vor Ort bespreche und dann gegebenenfalls in die Öffentlichkeit gehe.

Auch sollte man zu einer

Versammlung, in der offensichtlich Fragen des Schiffsverkehrs besprochen werden sollen, den SIW-Geschäftsführer hinzuladen, damit Reibungspunkte richtig geschildert bzw. geändert werden könnten. Da dies nicht geschehen sei, weist Weidel die Kritik als „bewußt einseitig“ zurück.

Weiter führte Weidel aus, daß die Drohung des Einzelhandelsverbandes nach anderen Verkehrsmitteln (Luftkissenboote) für den Verlauf der Verhandlungen zur Begründung des Harlefahrwassers sicher nicht förderlich sei. Nachdrücklich sprach sich der Geschäftsführer für eine Verbesserung der Fahrlinie von Harle nach Wangerooe aus. „Wenn sich am Fahrwasser nichts tut, müssen wir den Winterfahrplan erheblich zurückschrauben“, sagte Weidel. Das bedeute, daß die Wangerooe, die in diesem Winter voraussichtlich anstelle der Harlingerland im Fahrverkehr eingesetzt werden soll, an bestimmten Tagen weniger fahren werde.

Weserkurier vom 25. März 1983

„Stilllegung bringt große Nachteile“

DFV: konkreter Fahrplanvorschlag zum Thema Nebenstrecken vor

rej Wangerooe. „Die vom Bundesminister für Verkehr geplante Stilllegung zahlreicher Nebenstrecken im Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn wird für viele Fremdenverkehrsorte große wirtschaftliche Nachteile und den gastronomischen und übrigen Fremdenverkehrsbetrieben hohe finanzielle Schwierigkeiten bringen. Der Deutsche Fremdenverkehrsverband befürwortet eine attraktive Angebotsgestaltung, um diesen Strecken für die Zukunft über das derzeitige Nachfragevolumen hinaus mehr Verkehr zuzuführen, was nicht nur im Interesse des Fremdenverkehrs, sondern gleichermaßen im Interesse der DB liegt.“ Mit diesen Worten eröffnete Ministerialdirigent a.D. Adolf Heinrich von Arnim, Fahrplanreferent des Deutschen Fremdenverkehrsverbandes (DFV), die Sitzung des Fahrplanausschusses des Verbandes, die in diesem Jahr auf Wangerooe statt-

Vor Beginn der Arbeitssitzung begrüßte Gemeindedirektor Rainer Timmermann DFV-Geschäftsführer Graf Marco von Schlippenbach, Bonn, und zahlreiche Gäste aus dem gesamten Bundesgebiet. Timmermann erläuterte den Gästen die Lage der Insel, besonders aus verkehrspolitischer Sicht. Wangerooe erfreue sich zunehmender Beliebtheit als kur- und familienfreundliches Heilbad. Die Gemeinde- und Kurverwaltung bemühe sich durch attraktive Freizeitangebote einen erhöhten Anreiz zum Aufenthalt auf dieser autofreien Insel zu bieten. Das, so Timmermann, ginge aber nur, wenn von Seiten der Verkehrsträger und besonders der Bahn ein ebenfalls attraktives Reiseangebot bestünde. Die Anreise mit dem Auto sei gut, Gäste die auf die Bahn angewiesen seien, hätten aber viele Hürden bis zum Insel-Aufenthalt zu überwinden.

Auf der Tagesordnung der

über die Tätigkeit des Arbeitskreises „Nebenfernstrecken“ des Großen Fahrplanausschusses des Deutschen Industrie- und Handelsstaates, sowie die Erstellung einer Liste von Nebenbahnen, deren Erhaltung unter den Gesichtspunkten des Fremdenverkehrs dringend geboten erscheint.

Verständnis zeigte der Ausschuß für die Sorgen und appellierte, die Bahnlinie nach Harle eventuell mit leichten Triebwagen aufrechtzuerhalten. Als konkreten Fahrplanvorschlag habe der Große Fahrplanausschuß des DIHT folgendes ausgearbeitet: Die beiden D-Züge 786 und 787 von München nach Bremen und zurück verkehren mit einigen zusätzlichen Halten wegen ihres geringen Gewichtes aber mit großer Geschwindigkeit im IC-Takt. Sie sollten unter Aufgabe der parallelen Eilzugleistungen E 3920 und E 2925 nach Wilhelmshaven verlängert werden und im Sommer zur Bedienung der Nordseeheil-

und Langeoog erstklassige Anschlussverbindungen zu den Schiffsanlegestellen Harle, Neßmersiel und Benseniel erhalten (Kurswagen nach Esens bzw. Harle oder direkte Schnellbusse von Sande zu den Schiffsanlegern). Die Eilzüge 3113 und 3155 von Braunschweig nach Norddeich könnten durch Verbesserung der Anschlüsse in Hannover und Bremen so beschleunigt werden, daß sie Norddeich etwa eine Stunde früher erreichen bzw. eine Stunde früher verlassen und dann zwischen Hannover und Oldenburg mit angemessenem Abstand zu D 786/787 verkehren.

DFV-Fahrplanreferent Adolf Heinrich von Arnim, Bonn, rief Bund und Länder auf, die Nebenlinien im Interesse der Bevölkerung und des Fremdenverkehrs zu erhalten und der DB zweckgebundene Mittel aus dem Bundeshaushalt zur Erhaltung und Pflege der Nebenli-

Abschiedsfahrt Norden - Esens am 28. Mai 1983
Teilnehmerliste

Mitglieder	Familienangehörige und Gäste	Fahrpreis DM
1. Backer	-	14,00
2. Bödeker	3	56,00
3. Eilers	-	14,00
4. Brückner	2	42,00
5. Franke	1	28,00
6. Grenseman	-	14,00
7. Heilmann	2	42,00
8. Hofmeister	1	28,00
9. Klanke	-	14,00
10. Lambertz	1	28,00
11. Löffler	-	14,00
12. Lücke	-	14,00
13. Meyer, Franz	-	14,00
14. Ostertag	1	28,00
15. Ristau	3	56,00
16. Rindfleisch	-	14,00
17. Roker	-	14,00
18. Schäfer	1	28,00
19. Schemmel	-	14,00
20. Schnabel	1	28,00
21. Seifert	-	14,00
22. Wagner	-	14,00
23. Wilken	1	28,00
24. Wilms	2	42,00
25. Zschiesche	2	42,00

25 Mitglieder

21 Familienangehörige
und Gäste

Teilnehmer gesamt = 46 Personen

= DM 641,00

07. Mai 1983

Hfm.

Jhm.