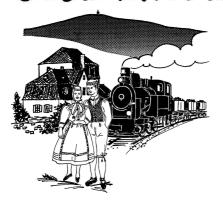
Heimatverein Rodheim-Bieber e.V.



Nachrichten

Jahrgang 1998 März 1998 Nr.5

Geschäftsstelle: Helmut Failing Grabenstr. 15 35444 Biebertal Tel. privat 06409/9215, ges. 06033/897-118

En Oabschiedgruß am 30. April 1963

Ach Liesch – "Biewerliesche" Etz wirschte pangsjoniert, wirscht, seit die Autobusse foar'n nu' naut mie estermiert.

Dei' Tempo eas zou langsam, drimm sei die' Woage leer, du mächst aach zou viel Seitesprüng, ean hinnerscht de Ve'kehr.

Drimm haste viele Feinde; De Fortschritt ean die Eil', die Technik ean d'r Mensche Hast, Däi kennt kaa Langeweil.

Doach sei d'sch näit ve'gesse, host aach die Flicht gedoo, doas reachent dir d's Hinnerland ean aach die Gäisser oo.

Host lange Juohr'n die Güter Nooch Wunsch u's transportiert, ean manchem, der zoum Wochenend ean's Biewerdäälche fihrt.

Die Ärwetsleut ean Schüler, däi broochste hie un' her, ean eabbes – doas wiär u'geräächt – wann doas ve'gesse wär':

Die ausgebombte Gäisser - wäi sealle Zeire woar'n – host doagelank du ohne Geald eans Biewerdoal gefoahr'n.

Doas alles sei Zoum Oabschied Dir dankboar o'erkaat, aach iwerall, wu speter noach dein Noome wird genaat.

Etz hoste "ausgepiffe", die' Bimmel hot etz Rouh, host off de Heuchelemmer Strouss nooch Ustern naut ze dou.

"Es war einmal!" – Ja, Liesche, so fange Märchen oo, hodt du aach "dreiunsechzig" Juohr' der Menschheit Dienst gedoo. –

du mußt de Zeit halt weiche, wann dir'sch ach nait gefällt, kimmst bei den Schrott – "Erinnerung" -. U'dankboar eas die Welt!

Georg Heß

Was steht drin?

Inhalt	Verantwortlich	Seite
Inhaltsverzeichnis/Veranstaltungen 1998	Redaktion	2
In eigener Sache/Haben Sie's gewußt?	Jürgen Steinmüller	3
Backhäuser in Rodheim in alter und neuer Zeit	Ernst Schmidt	4
Dünsberg - Bildfolge zum Turmbau (aus: "Der Dünsberg und das Biebertal")	Jürgen Steinmüller	10
Der Dünsbergturm	Jürgen Steinmüller	12
Die Bieberlies	Jürgen Steinmüller	15
Die "Bieberlies" (Anlage aus "Sauerländer Kleinbahn")	Redaktion	22

Veranstaltungskalender 1998

Zeitpunkt	Thema und Treffpunkt	Verantwortlich
28. März 1998 16.00 Uhr	Führung "Baugeschichte von Alt-Rodheim"	Jürgen Rust
06. Juni 1998, 16.00 Uhr	Führung "Waldlehrpfad" ("arboretum biebertal")	Förster Peter Moos
Juli/August 1998	Ferienspiele: Führung für Kinder "Wie kommen Tiere in die Kirche?"	Günter Boyens u. Jutta Failing
22./23.August 1998	Festtage "100 Jahre Bieberlies", Bürgerhaus in Rodheim	Vorstand/ Arbeitskreis
17. Oktober 1998	Arbeitskreis "Vor- und Frühgeschichte": Führung vom Schwarzen Loch zur Silbergrube	Ernst Dietrich
November 1998	Arbeitskreis "Vor- und Frühgeschichte": Diavortrag über die "alten Römer (Saalburg/Trier)" sowie über die "Ausgrabungen in Waldgirmes"	Jürgen Steinmüller
Samstag, 19.12.98 20.00 Uhr	Arbeitskreis "Volkstum/Brauchtum": "Die lange Nacht", Kleiner Saal im Bürgerhaus Rodheim	Inge Thies

Über Termine, Treffpunkte oder Veranstaltungsorte wird rechtzeitig informiert! Wir freuen uns natürlich über Ihre aktive Teilnahme!

In eigener Sache

Das nun zu Ende gegangene Jahr 1997 war ein "ruhiges Jahr" nach den 1996 durchgeführten Gedenktagen "50 Jahre Heimatvertriebene in Biebertal". So konzentrierten sich alle Kräfte auf das "Großereignis" Lange Nacht, das nach der optimalen (aber auch sehr zeitaufwendigen) Planung unserer Aktiven, Frau Thies und dem ersten Auftritt unserer Volkstanzgruppe, ein voller Erfolg war. Von dieser Stelle noch einmal ein dickes DANKESCHÖN an alle Beteiligten.

Im Jahre 1998 sollen wieder viele Aktivitäten durchgeführt werden. Natürlich überragt der 100 Jahrestag der Inbetriebnahme der Kleinbahn "Biebertal". Hierfür wurden schon einige Aktivitäten in Angriff genommen, wie Modellbau usw., nicht zu vergessen den sehr großen Planungsaufwand, für den wir bereits jetzt, unserem Vorsitzender Herrn Failing unseren DANK aussprechen.

Bitte erklären auch SIE sich bereit in einer der viele Gruppen mitzuarbeiten, damit am 22. und 23. August die Jubiläumsfeier ein voller Erfolg wird. Auch unsere Vereins-Nachrichten möchte kein "Dasein im stillen Kämmerlein" führen. Folgende Aktivitäten sind vorgesehen, zu denen wir jedes Vereinsmitglied, aber auch Nichtmitglieder recht herzlich einladen. Berichte zu anstehenden Ereignisse z.B. 100 Jahre Bieberlies, Berichte mit "Hintergrundinformationen" zu Vorträgen und Veranstaltungen, z.B. "Lange Nacht", eine "Krappeleist" wo jeder, ob Vereinsmitglied oder nicht, seine Meinung, Fragen oder kleine Geschichten veröffentlichen kann. Dazu eine Rätselecke, die alle zum "Mitmachen" einlädt. Natürlich wollen wir auch weiterhin über historische Ereignisse, Gebäude, Familiengeschichten usw. aus unserer Heimat berichten. Nun zum Abschluß, wir sind eine kleine Truppe und brauchen viele Aktive, lassen auch SIE sich von dem Bazillus "Heimat-Geschichte" anstecken. Das Redaktionteam, so wie der Vorstand wünschen allen ein gutes, gesundes und viele Wünsche erfüllendes 1998.

J. Steinmüller/10.01.1998

Redaktion Anschrift: Steinmüller Vetzberger Str. 11 35444 Biebertal

Backhäuser in Rodheim in alter und neuer Zeit

Das wohl älteste nachweisbare Backhaus war Privateigentum und stand auf dem Schwarzen Hof. Dort wo jetzt das Fahrschulgebäude von Adolf Hasselbach steht. Aber an dieser Stelle hatte die Volksbank Heuchelheim bereits 1960/61 einen Teil des Geländes vom Schwarzen Hof erworben und das Backhaus abgebrochen, um das jetzt dort stehende Haus zu erbauen.

Im Häuser- und Güter-Verzeichnis von Rodheim heißt es dazu: Haus Nr.3 1841 Johannes Schmidt IV. Ehefrau Marie Katharine Stork, 1848 Christian Schlierbach III. Die Marie Katharine Stork war eine Schwester von Anna Catharine, der Frau des Georg Christian Schlierbach II. Sohn des Johann Adam Schlierbach, dem ältesten Sohn von Carl Schlierbach aus Lohra, dem Stammvater der Schlierbach auf dem Schwarzen Hof. Die Familie des Johannes Schmidt wanderte 1846 nach Nord-Amerika aus und Christian Schlierbach III., derzeit Besitzer des Hofhauses kaufte das Grundstück wieder an.

Das Backhaus stand an der Ostseite des erst vor einigen Jahren abgebrochenen, zuletzt als Schlachthaus benutzten Hauses von Karl Werner Schmidt. Das Backhaus dagegen ging mindestens von Schlierbach über Goldmann und Lesch, vielleicht sogar auf die Herren von Gilsa 1426 zurück. Mag aber in dieser Zeit auch mehrmals erneuert worden sein.

In der Verkaufsverhandlung des Rabenauschen Hofes Pfarrgasse 1-3 sind an Gebäuden ein Wohnhaus, ein Backhaus, drei Ställe und zwei Scheunen genannt. Die Bauzeit dieses Hofes ist weitgehend unbekannt, reicht aber mindestens ins 16.Jahrhundert. Man kann also davon ausgehen, daß auch die anderen adeligen Höfe Backhäuser hatten.

Als nach dem fürchterlichen Ringen des Dreißigjährigen Krieges 1618-1648, in dem 1646 die Burg Gleiberg und Schloß Königsberg zerstört wurden und danach hier in Rodheim wahrscheinlich nur noch etwa hundert Menschen mehr vor sich hin vegetierten wie lebten, diese sich von den Schrecken und Drangsalen erholt hatten und allmählich wieder ein Gemeinwesen aufbauen wollten, schafften sie sich als erstes ein gemein Haus und ein Backhaus an. Das gemein Haus, später heißt es Rathaus stand an der Ecke Gießener Straße/Pfarrgasse. Das Backhaus mit angebautem Zuchthaus wie es damals hieß, stand gegenüber der Abzweigung nach Bieber, wo jetzt der Hof der inzwischen schon wieder geschlossenen Bäckerei Großmann ist. Dazu ein paar Auszüge aus den Gemeinde Rechnungen von Rodheim der Jahre 1662 Heimburger Hanß Schlag, 1667 Emanuell Schmidt.

Da heißt es 1662

2

8 alb	geben dem Zimmermann zum Wang auff wie er die Arbeit gedingt hat an
	das gemein haus
alb 4 ch	dem Weißbinder zu Wang auff geben wie er die Arbeit gedingt hat an
	dem gemein haus

9 alb geben vor Kalk zu dem gemein haus

3 fl 9 alb geben einem Weißbinder von dem gemein haus

1 fl 8 alb geben einem Zimmermann von einer Schwell an das gemein haus

25 alb geben von den beiden bacoffen zu machen

6 alb vor Kalk zu dem gemein haus

5 fl einem Schreiner geben hat Arbeit gemacht auff das gemeine Haus

3 fl 9 alb geben von Finster in daß gemeine Haus

1667 heißt es

1 fl 17alb	Ist Von der gemein Uff Sk Jänaues tag Verthan worden, alß sie
J • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	bergermeister Schütze Undt Hördten gedinget haben
2 fl 6 alb	von dem Zucht Haus zu machen gegeben
2 fl 6 alb	vor sechs Dannen baum zu gemeine feuer Höche undt laydern gegeben
1 fl 23 alb	von den gemeinen feuwer laydern zu machen gegeben
5 fl 5 alb	Den Zimmer Läydten, von dem Vaderersen back Haus zu machen geben
4 fl 24 alb	den Mäurern von diesem back Haus zu Mauwern, zu Kläuben, undt
	Einen neuen back ofen weiter auf zu richten gegeben
1 fl 3 alb	fuhr lohn von den bäumen, zu den feuer Höche undt Läydern anhero zu

I fl 3 alb – fuhr lohn von den bäumen, zu den feuer Höche undt Läydern anhero zu führen gegeben

Anscheinend haben unsere damaligen Gemeinderäte erst einmal zwei Backöfen ins freie gebaut, weil es die Gemeinde Finanzen nicht vertrugen zugleich das gemein Haus und das Backhaus mit Zuchthaus zu bauen, man aber der Bevölkerung die Möglichkeit geben wollte in einem der Gemeinschaft gehörenden Ofen ihr Brot zu backen.

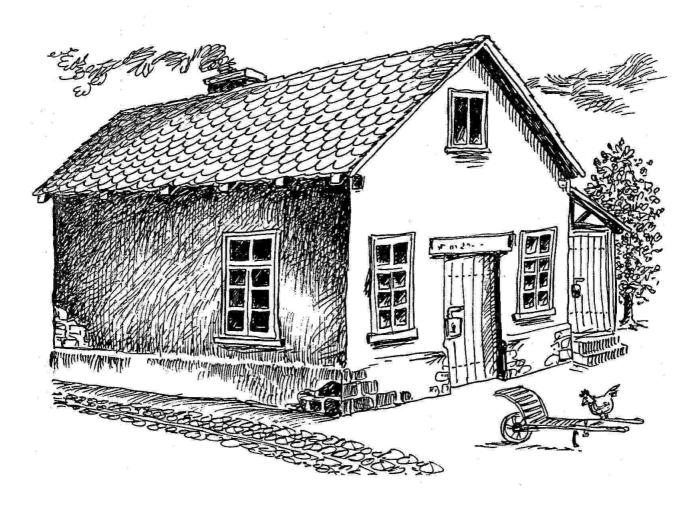
Hier einige Erklärungen zu den vorkommenden Begriffen:

zu Wang auff = heißt sinngemäß, um den Auftrag bewerben und gedingt = angenommen.

Die Schwelle ist beim Fachwerkbau der untere auf dem Mauerwerk aufliegende Balken.

Kalk bezog die Gemeinde aus ihren eigenen Kalksteinbrüchen und Brennöfen. ein fl ist ein Gulden. Er hatte damals hier 27 alb, der alb zu 8 ch Pfennig.

Nach 1700 hatte der Gulden 30 alb.



Das 1662/63 erbaute Gemeinde Backhaus am Kreuz. 1934 abgebrochen

Außerdem ist erkennbar, daß man bereits Feuerlösch Geräte hatte. Zuziehende Personen mußten sich Gebührenpflichtig anmelden. Das kostete vier Gulden. Dieser Betrag reduzierte sich um einen Gulden, wenn derjenige einen Lädernen Feuereimer kaufte.

Das gegenüber der Abzweigung Bieber Straße stehende Backhaus kenne ich noch, auch die im oberen Stock befindliche Handwerks-Bosch-Stobb. Damals gebaut als Zuchthaus, vermutlich für Übeltäter der geringen Klasse. Schwere Fälle kamen nach Gießen ins Stockhaus. Eigentlich war das ja ein Raum für durchziehende Landstreicher. Wandernde Handwerksburschen gab es zu unsere Zeit ja nicht mehr. Er war im Winter immer gut belegt. Kein Wunder, durch die zwei Backöfen die täglich drei bis viermal geheizten wurden. Das Backhaus wurde im Jahre 1934 abgerissen und in der Mühlbergstraße ein neues gebaut. Da wollte man den Raum für die Landstreicher, heute vorsichtig umschrieben als Nichtseßhafte, nicht wieder anbauen, weil man der Meinung war, er würde nicht mehr gebraucht. Es wurde aber von der vorgesetzten Behörde ein Raum für Nichtseßhafte verlangt.

Nach der Auswanderungswelle in der Mitte bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts, vergrößerte sich das Dorf stärker. Außerdem wurde das Gelände ab der Abzweigung Gießener-Vetzberger Straße Richtung Gießen, das bis dahin adeligen Besitzern gehörte, frei und wurde als Baugelände ausgewiesen. Teils auch von den Besitzern in einzelnen Parzellen verkauft. Außerdem war im Zuge des Ausbaues der hessischen Staatsstraße von Gießen nach Biedenkopf, in den Jahren 1817-1830 die Straße durch Rodheim chausiert worden. (Denkstein gegenüber Haus Gießener Straße 76, an der Gailschen Mauer) Nun trug sich der Gemeindevorstand mit dem Gedanken, dem insofern Rechnung zu tragen, daß man ein zweites Backhaus baute und als Obergeschoß einen Raum schaffte, in dem die jährlichen Musterungen und die monatlichen zwei Gerichtstage des Amtsgerichts Gladenbach abgehalten werden konnten, damit nicht immer an diesen Tagen die Schule im ehemaligen Hofhaus des Roten Hofes ausfallen mußte, zumal bedruckende und baufällige Verhältnisse herrschten. Mit welchen gemischten Gefühlen werden die Schulbuben der Geburtsjahrgänge um 1880 das gesehen und gehört haben, die sich vermutlich über jeden ausgefallenen Schultag freuten.

Dazu fand ich im Staats Archiv Marburg im Abschnitt 180 Kreis Biedenkopf, Gemeindegebäude Rodheim an der Bieber Nr.3547 ein Aktenstück mit dem Titel: Beschwerde etlicher Bürger gegen den Bau eines neuen Backhauses, vom 14.April 1891, dessen Inhalt ich im folgenden sinngemäß bringe: Das neu zu bauende Backhaus sei viel zu weit von dem neu entstandenen Dorfteil an der Straße nach Gießen zu entfernt. Statt den Bewohnern dieses Dorfteils Zugeständnisse zu machen, soll das neue Backhaus wieder in den alten Dorfteil gebaut werden. Außerdem seien dort die Staßen-verhältnisse eng, daß insbesondere die beiden SO gewohnheitsmäßig ihren Teig und das Backwerk mit dem Wagen zu Backhaus bringen, den dort befindlichen, am stärksten frequentierten Straßen Verkehr (Autos gab es noch nicht) behindern. Es bestehe die Gefahr, daß sie, oder vorbei fahrende Leute verletzt würden. Es gab sogar Leute die behaupteten, das neue Backhaus würde dem Bürgermeister, Jakob Schneider I. und zwei Gemeinderäten vor die Haustür gebaut. Letztere, Carl Schlierbach III. und Johann Georg Schlierbach IV., wohnten tatsächlich gegenüber dem vorgesehenen Bauplatz auf dem Schwarzen Hof, Bürgermeister Schneider aber zirka 100 Meter entfernt. Außerdem hatten die Unterzeichner auch etwas gegen einen Raum über dem Backhaus, der als Schule genutzt werden könnte. Mit welcher Begründung ist mir nicht erklärlich.

Von Seiten des Gemeinderates trat man diesen Argumenten damit entgegen, daß die Straße an dieser Stelle 8 bis 9 Meter breit sei und das der zu bauende Raum über dem Backhaus dem ständigen Ausfall der Schule an den Gerichtstagen und den Musterungen abhelfen solle. Auch seien bereits Planungen zum Bau einer neuen Schule, anstelle der alten, Ecke Gießener Straße, Vetzberger Straße, ehemaliges Hofhaus des Roten Hofes, im Gang, die dann ja auch 1910 erbaut wurde. Am 14.Mai 1891 ist eine gesonderte Beschwerde des Ludwig Dudenhöfer III. Dem Vater desallbe-

kannten Stoffels Ludwig, datiert, gegen eine Nutzung der oberen Räume als Schule. Sie wurde zwar abgelehnt, aber dazu kam es später doch. Vielleicht hat man erst beim Bau des Hauses anders entschieden, denn man hat ja im Obergeschoß eine Lehrerwohnung vorgesehen.



Das Rodheimer Backhaus im Jahr 1997

Trotz gegenteiliger Behauptung der Gemeindeväter wurde das Gebäude, das 1892 erbaut wurde, bis zum Jahr 1910, als die neue Schule fertig war, als Schule genutzt. Also hatte der Vater von Stoffels Ludwig doch recht und den Krach der Schulkinder vor der Haustür, denn einen Hof gab es bei dem Gebäude nicht. Es war dann bis 1927 Rathaus, mit Backhaus im Untergeschoß und Bürgermeisterei. Bürgermeister Peppler verlegte die Amtsräume in sein Wohnhaus Fellingshäuser Straße 46. Aber nicht das alte Rathaus. Das stand Ecke Gießener Straße / Pfarrgasse und wurde 1662 erbaut. Eigentlich richtete sich die Beschwerde nicht gegen den Bau, sondern gegen den vorgesehenen Standort des Backhauses. Man war bestrebt, es in der Mitte zwischen Abzweig Vetzberger Straße und Schmitter Gasse bauen zu lassen. An den Namen der Unterzeichner erkennt man, wer zu dieser Zeit schon im Hinnerdorf, wie der ortsübliche Ausdruck war und ist, wohnte. Das ist der oben erwähnte Abschnitt der Gießener Straße.

Die derzeitigen Anwohner waren:

auf der Talseite nach den	auf der Bergseite:
jetzigen Hausnummern:	
Nr.48. Jakob Hasselbach Nr.50. Wilhelm Sender Nr.54. Wilhelm Vogel Nr.56. Johannes Lang Nr.58. Philipp Bender III. Nr.60. Wilhelm Schmidt IV. Nr.70. Ludwig Dönges Nr.72. Heinrich Christ Nr.74. Ferdinand Schmidt Nr.76. Karl Hofmann Nr.80. Konrad Bremer Nr.88. Friedrich Schmidt V.	Kirchgasse 9 Ludwig Dudenhöfer III. Nr.25. Andreas Schäfer II. Nr.29. Karl Müller Nr.31. Jakob Peppler Nr.33. Jakob Kirch Nr.35. Ludwig Hasselbach Nr.37. Philipp Bender sen. jetzt Schuhmacher Nr.39. Konrad Koth existiert nicht mehr Nr.41. Andreas Dönges in der Zigarrenfabrik Gail Nr.43. Wilhelm Kröck jetzt im Bereich des Parks Gail Nr.47. Ludwig Leicht Nr.49. Johannes Sender Nr.51. Konrad Dudenhöfer Witwe Nr.53. Jakob Mandler Nr.55. Konrad Stark Witwe Nr.57. Andreas Schäfer I. Häuser Gasse Karl Keller Schmitter Mühle Ludwig Christ Amtmannsmühle Adam Mandler
	Amtmannsmunie Adam Mandier

Zwischen den Haus Nr.80 und 88 bestand eine Lücke. Dort hätten die Unterzeichner wahrscheinlich gerne das neue Backhaus angesiedelt. Sie argumentieren außerdem, daß der Baron van der Hoop und Carl Bender, als Gemeinderatsmitglieder das Vorhaben ständig bekämpft hätten.

Diese waren zu diesem Zeitpunkt:

Bürgermeister Jakob Schneider I.	1831-1891
Der Gemeinderat: Carl Schlierbach III.	1844-1900
Adrian van der Hoop	1839-1908
Johann Georg Schlierbach IV.	1832-1902
Christian Strackbein	1838-1914
Carl Bender I.	1843-1917
Jakob Platt III.	1850-1939
Jakob Bechthold III.	1852-1941
Johann Georg Schmidt VI.	1854-1934

Bürgermeister Jakob Schneider I. starb am 13.Mai 1891 in der Klinik. Sein Nachfolger wurde Carl Schlierbach III. der dann bis 1899 Bürgermeister war und von Jakob Bechthold III. abgelöst wurde. Er starb am 6.Februar 1900.

Rodheim an der Bieber, im September 1997, gez. Ernst Schmidt

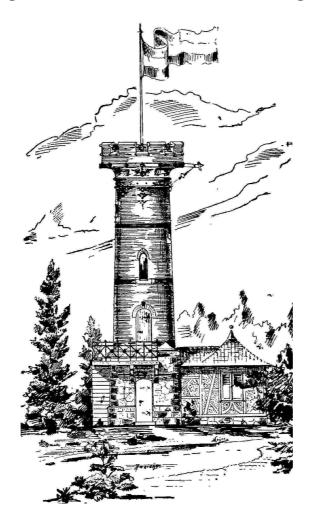
Dünsberg

Die Inbetriebnahme der Bieberlies jährt sich 1998 zum 100. mal. Nicht vergessen werden soll, daß sie mit dazu beigetragen hat unsere Heimat Biebertal und hier besonders den Dünsberg tuoristisch zu erschließen. Der Turmbau auf dem Dünsberg und die Gründung des Dünsberg-Vereines sind positive Folgeerscheinungen der "Bieberlies".

Turmbau

Die Grundsteinlegung erfolgte am 13.08.1899 und die Einweihung bereits am 29.10.1899. Zur Einweihungsfeier fuhr die "Bieberlies" in zusätzlichen Sonderfahrten die vielen Besucher vom "Neustädterthor" von Gießen nach Bieber.Zu diesem "lustigen2" 99. Geburtstag haben wir bei der Suche nach den Spuren der "Bieberlies" folgenden Artikel in den "Touristischen Mittheilungen" vom November 1899 in der Stadtbibliothek in Gießen gefunden.

Vorausstellen möchten wir eine Turm – Bildfolge "Dünsbergturm" was ist in 99 Jahren aus Dir geworden









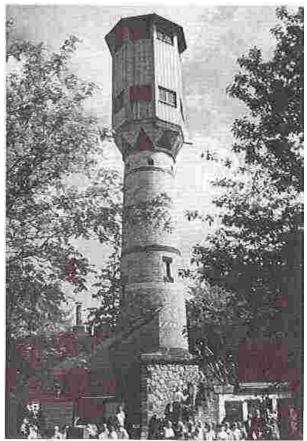
um 1932



Jg. 1998/1

1952

"Nachrichten Heimatverein Rodheim-Bieber"



1998

Der Dünsbergturm

An einem schönen Junitage des Jahres 1882 war es, als sich auf dem zweiundeinhalb Stunden nordwestlich von Giessen gelegenen Dünsberg eine Anzahl Naturfreunde zusammenfand und den Beschluß faßte, ein Comitee zu bilden, das den Bau eines steinernen Aussichtsturmes auf dem nahezu 500 Meter hohen Gipfel an Stelle des hölzernen Vermessungsgerüsts in die Wege leiten sollte.

Leicht war der Beschluß gefaßt, schwer aber die Ausführung. Man leitete sofort eine Sammlung ein, um die Mittel für einen schönen Thumbau zusammen zu bringen. Aber die Spenden flossen nicht sehr reichlich. Doch war das nicht der Hauptgrund, daß der Turmbau damals nicht zu Stande kam. Dies lag eher daran daß die behördliche Genehmigung nicht zu erlangen war. Der Dünsberg ist nämlich ein trigonometrischer Punkt, den man von einem Turmbau freihalten wollte. Vielleicht haben damals aber auch noch andere Gründe mitgespielt, denen wir heute nicht nachspüren wollen. Es wurden seitdem wohl alljährlich Eingaben an die Regierung gerichtet, die lange ohne das gewünschte Resultat blieben. Inzwischen hatte sich ein neuer Bauausschuss aus Mitgliedern der Section Giessen des deutsch-österreichischen Alpenvereins und des Taunusclubs Wetzlar gebildet, dessen Vorsitzender Herr Commercienrath Georgi aus Giessen ist, während das Schriftführeramt Herr F. Kühn aus Giessen versieht. Dieser neue Ausschuss ging mit frischen Kräften daran, die Genehmigung, zu erhalten und hatte auch Erfolg.

Anfang dieses Jahres traf aus Berlin von der Regierung die Genehmigung zum Turmbau ein. Sofort wurden die andere Behörden, Generalstab, Forstmeisteramt usw., die bei der Sache noch mitzusprechen haben, befragt, und im Juli d. J. konnte mit dem Bau begonnen werden. Am 13. August, als der untere Sockel schon fertig war, erfolgte die Grundsteinlegung und vor Kurzem wurde der Bau fertiggestellt, sodass am 29. October die Einweihung erfolgen konnte.

Den Plan für den Turmbau lieferte Herr Baumeister Meyer aus Giessen, der auch die Bauleitung hatte. Der Turm ist ein recht schönes Bauwerk, das einen außerordentlich guten Eindruck macht. Mit einem gefälligen Äußeren verbindet sich die für einen solchen Bau notwendige Festigkeit. Auf einen etwa drei Meter hohen viereckigen Unterbau aus Bruchsteinen mit granitenen Ecken und einem oberen Rande aus gleichem Material ist der runde Turmschaft gestellt, der oben eine Aussichtsgallerie trägt. Der runde Turm trägt eine Verkleidung aus gelben Blendziegeln, die mit bunten Streifen glasierter Blendsteine durchzogen ist und oben Verzierungen aus solchen bunten Steinen trägt. An der unteren Seite der Galerie sind Wappen angebracht. Von der Galerie ragen vier lange Wasserspeier heraus. Die Treppe geht Anfangs außen her, bei Beginn des runden Turmes tritt sie in diesen ein und führt als Wendeltreppe in die Höhe. Ziemlich oben sind einige runde Fensterchen aus verschiedenfarbigen Glas an-

gebracht, was vielen Besteigern des Turmes recht angenehm sein wird, da ja bekanntlich schöne Wirkungen durch solche bunte Scheiben erzielt werden. Unten im Turm steht der trigonometrische Stein, dessen Mitte bei der Treppenanlage freigehalten werden mußte, so daß man von der Galerie aus ihn sehen und durch Meßinstrumente usw. zu ihm gelangen kann. Neben dem Turm ist ein kleines Zimmer angebaut, eine große Annehmlichkeit für die Touristen. Wenn man den Berg auf zum Teil sehr steilem Wege erklommen hat, kann man hier sich erst etwas abkühlen, braucht also nicht die Gefahr einer Erkältung zu laufen.

Der Bau des Turmes war sehr schwierig. Jeder Stein, jedes Körnchen Sand jeder Tropfen Wasser mußte auf den Gipfel gefahren werden. Man muß es recht anerkennen, daß der Bau trotzdem in so kurzer Zeit vollendet worden ist. Die Kosten werden sich auf etwa 6000 Mark stellen, welcher Betrag aber fast ausschließlich die Fuhren und Arbeitslöhne darstellt. Denn das Material ist von Freunden der Sache geschenkweise überlassen worden: Steine, Zement, Ziegel, Tür und Fenster. Diese Geschenke repräsentieren einen Wert von etwa 2000 Mark, so daß sich also der Gesamtbau auf 8000 Mark stellen wird. Die Mittel sind zum größten Teile beisammen, was noch fehlt, wird hoffentlich bald eingehen. Mit verhältnismäßig, geringen Mitteln hat man hier eine sehr schöne Aussichtswarte aufgestellt, was sonst nicht immer der Fall ist. Wenn man z.B. den kürzlich fertiggestellten Kellerskopfturm ansieht, so muß man sagen, daß auf dem Dünsberg, mit geringeren Mitteln etwas Schöneres erreicht worden ist. Der Turm auf dem Kellerskopf hat, wie wir hören, 12-14000 Mark gekostet. Er ist ja höher wie jener und ist auch sehr fest gebaut. Er erfüllt seinen Zweck einer Aussichtswarte gewiß. Aber dem Auge gefällig, ist er nicht, ein einfacher viereckiger Schaft ragt in die Luft, da das Geld für die projektierten Anbauten noch nicht beisammen ist. Vielleicht hätte sich auch hier mit denselben Mitteln ein gefälligeres Bauwerk erzielen lassen.

Am 29. Oktober also wurde der Dünsbergturm eingeweiht. Es sollte nur eine kleinere Feier sein in Anbetracht der fortgeschrittenen Jahreszeit. Im Frühjahr wird ein größeres Fest da oben abgehalten werden. Klein war aber auch die erste Feier nicht. Die Touristenvereine von Gießen, Wetzlar, Butzbach, Marburg und Frankfurt hatten zahlreiche Mitglieder, zum Teil mit ihren Damen, entsandt, und auch aus den umliegenden Ortschaften waren viele Einwohner, teilweise in den immer mehr verschwindenden Trachten, zur Teilnahme am Fest erschienen. Für Stärkung des leiblichen Menschen war in genügendem Masse gesorgt. Lange Reden wurden nicht gehalten, nur einige kurze Ansprachen erfolgten, ehe man zur Besteigung des Turmes schritt. Zunächst sprach Herr Baumeister Meyer, dann Herr Commercienrath Georgi, hierauf Forstmeister Baumann, der den Turm in den Schutz der Forstverwaltung übernahm, und schließlich der Vorsitzende des Frankfurter Taunusclubs, Herr Kittel. Die Fernsicht war eine recht gute, besser, als man sie bei dem Vormittagsnebel erwarten konnte.

Prächtig ist der Blick nach Gießen hinüber mit den Burgruinen Gleiberg und Vetzberg im Vordergrunde. Zum Schluß fügen wir noch einige historische Mittheilungen über den Dünsberg bei, die wir dem Buchner'schen Führer durch das Lahntal, Verlag, von Emil Roth in Gießen, entnehmen. Danach hat der Name Dünsberg nichts mit Odin, noch weniger mit Dünsten zu tun. Auch ist nicht wahrscheinlich, daß, weil auf dem Gipfel des Berges "Ding gehegt", d.h. Recht gesprochen, derselbe durch zwei mächtige Ringwälle befestigt wurde. An vielen Stellen ist noch ein dritter Ringwall wahrnehmbar. Daraus ist der Schluß zu ziehen, daß der Dünsberg lange Zeit hindurch die Zufluchtsstätte zahlreichen Volkes gewesen sein muß, das hier seiner Sicherheit wegen lebte und sich verteidigte. Fand man doch innerhalb des obersten Ringwalles einen Handmühlstein und auf der Nordseite des Berges in der Nähe eines alten, jetzt aber fast ganz versumpften Brunnens Hunderte der einfachsten Gräber. Niemals aber stand eine Burg auf dem Dünsberg. Aus all dem ergibt sich mit ziemlicher Sicherheit, daß der Name Dünsberg von dem Namen des Kriegsgottes der alten Germanen, dem Tyr oder Tys Zio, Ziu herrührt, dem er geweiht war. Ist er doch auch der Namensspender unseres Dienstags gewesen. Aus dem Berge des Tys wurde Tynsberg und endlich Dünsberg, wie aus dem Tage des Tys allmählich Dienstag wurde. Nach dem Volksglauben sollen unter den Ringwällen große Schätze verborgen liegen, die zu bestimmten Tagen zugänglich sind.

Zusammengestellt von Jürgen Steinmüller



Der Dünsberg im Wintermantel

Jg. 1998/1 "Nachrichten Heimatverein Rodheim-Bieber" S

Die "Bieberlies"

Große Ereignisse 1998 werfen ihre Schatten voraus. Wurde doch vor 100 Jahren, am 19.Aug. 1898, "Die Eröffnung der Kleinbahnlinie Gießen-Bieber" gefeiert. 65 Jahre ratterte sie fröhlich, trotz vielen "Unkenrufen" von Bieber bis zuletzt zum Bahnhof Abendstern/Heuchelheim. Am 30.April 1963 trat sie dampfend und schnaufend ihre letzte Reise an. Im Zuge der Zeit und des "Fortschrittsglauben" wurde -fast- alles verschrottet und im Hochofen eingeschmolzen. Nur die Kleinste, der drei Dampflocks überlebte diese Verschrottungsaktion und stand lange Jahre vor dem Hotel "Wettenberg" in Krofdorf-Gleiberg. Den Kinder diente sie als Spielzeug und den Schrotthändler als "Messinggrube". Bis sich die Freunde der Märkischen Museums-Eisenbahn e.V." Plettenberg ihrer annahm und sie reparieren ließen. Seit 1992 wird sie in Plettenberg als Museumszug zum Personenverkehr eingesetzt, was wiederum zur Folge hatte, daß die Biebertaler und Heuchelheimer nach Plettenberg pilgerten. Wie es Lieschen" in Plettenberg erging haben wir im Anhang, als Auszug aus der

Wie es Lieschen" in Plettenberg erging haben wir im Anhang, als Auszug aus der Mitgliederzeitschrift Nr. 47 + 48 der "Märkischen Museums-Eisenbahn e. V." zusammengestellt. Aber bevor wir zum letzten Kapitel kommen, hier ein Auszug aus

Die Oberhessische Eisenbahnen
- Ein Sach- und Lachbuch von Karl Brodhäcker

Die "Bieberlies"

Daß Erzbergbau in der Nähe von Gießen einmal eine wichtige wirtschaftliche Rolle gespielt hat, ist heute fast vergessen. Dabei waren zum Beispiel die Ortschaften Königsberg, Fellingshausen und Bieber noch in den zwanziger Jahren dieses ausgesprochene Bergbaudörfer. Bis in die Fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts waren die westlich von Königsberg gelegenen gleichnamigen Jahrhunderts Eisenerzgruben die bedeutendsten ihrer Art im gesamten damaligen Großherzogtum Hessen-Darmstadt. Natürlich mußte das Erz für die Weiterverarbeitung befördert werden, was durch Jahrhunderte - die Grube wurde bereits 1569 erstmals urkundlich erwähnt - durch pferde-, kuh- und ochsenbespannte Fahrzeuge geschah. Wie überlastet die Straßen von solch langsam fahrenden Erzfuhrwerken viele Jahrzehnte hindurch waren, läßt sich aus einer kurzen Meldung ablesen, die am 15. März 1929 im "Gießener Anzeiger" stand: "Hunderte von Fuhrwerken selbst aus der weiten Umgebung beleben tagtäglich die Strecke Bieber - Gießen und gar mancher altbewährte Fuhrmann hat bei diesem schwierigen Transport sich und seine Pferde zu Tode gefahren. Rainer Haus, der in vielen Abhandlungen über den Bergbau der Region Gießen-Wetzlar berichtet hat, zählt auf, daß im Biebertal im Jahre 1884 31586 Tonnen Erz und 18385 Tonnen Zuschlagkalk für die Hütten bei Lollar und Gießen be-

fördert worden waren. Zur Entlastung und wegen der hohen Instandhaltungskosten der Straßen bemühten sich die Kreisausschüsse der Landkreise Wetzlar und Biedenkopf um den Bau von Kleinbahnen. Aus einer "Verkehrsmengenkarte für die Bezirksstraßen im Preußischen Lahn-Dillgebiet 1885-1886" geht hervor, daß auf der Straße von Bieber nach Gießen pro Tag etwa 350 Zugtiere ihre Lasten zogen. Bestrebungen, Entlastung durch den Bau einer Normalbahn zu erhalten, schlugen fehl, denn die Länder Hessen und Preußen waren an einer solchen Bahn nicht interessiert. Die Allgemeine Deutsche Kleineisenbahngesellschaft, ein Privatunternehmen mit dem Sitz in Berlin, erkannte schließlich die geschäftlichen Möglichkeiten, die sich aus dem Transport des Erzes der Grube Eleonore bei Bieber boten. Ohne staatliche Zuschüsse wurde die einleisige Bahn mit einem Meter Spurweite in den Jahren 1897/1898 gebaut. Als Bahnhof Gießen diente bis zur Zerstörung im Jahre 1944 das südliche der beiden Torhäuschen am Neustädter Tor, das auf dem Gelände des heutigen Rollschuhübungsplatzes stand. Zur Personenbeförderung, errichtete die Kleinbahngesellschaft außerdem in Heuchelheim und Rodheim Stationsgebäude. Die Eröffnung der Kleinbahnlinie Gießen - Bieber am 19. August 1898 bedeutete einen wesentlichen Schritt zur Verkehrserschließung, des Biebertales. Zwar beförderte die "Bieberlies", wie die Kleinbahn schnell liebevoll vom Volksmund getauft wurde, auch Personen, ihre Hauptaufgabe bestand jedoch im Transport des Eisenerzes aus dem Biebertal zum Bahnhof Abendstern. Darum wurde der Bahnhof in Bieber in unmittelbarer Nähe des Erzlagerplatzes der zum saarländischen Stumm-Konzern gehörenden Eisen- und Manganerzgrube Eleonore gebaut. Die Reisegeschwindigkeit auf der 8,68 Kilometer langen Strecke (wovon 4,47 Kilometer auf oberhessischem Gebiet entlangführten) war gering. Trotzdem waren die rund dreißig, Kilometer pro Stunde für das "Bieberlieschen" auf der kurvenreichen Strecke hin und wieder zu schnell, was sie dann veranlaßte, aus den Schienen zu springen. Nun, die "Bieberlies" ratterte viele Jahre fröhlich von Gießen nach Bieber und zurück, brachte Gießener Bürger an Wochenenden und Feiertagen ins Grüne, vor allem ins Dünsberggebiet und ins Biebertal, und die Gießener Studenten zu ihren geliebten Ausflugs- und Pauklokalen. Daß das "Lieschen" im Jahre 1946 ihr privates Dasein aufgeben mußte und gemäß Artikel 41 der Hessischen Verfassung in der Besitz des Landes Hessen überging, war ihr gleichgültig. So, wie sie treu und brav nach der Bombardierung Gießens am Abend des 6. Dezember 1944 anschließend zum Nulltarif ununterbrochen mehrere Tage und Nächte hindurch die Bewohner der brennenden Stadt ins Biebertal evakuierte, so dampfte, quietschte und rumpelte sie auch weiter neben der Landstraße her und beförderte Personen und Güter. Täglich vertrauten sich ihr etwa 1000 Personen an, ferner beförderte sie viele Tonnen Eisenerz und Kalk zum Bahnhof Abendstern. Erst als sich in der Nachkriegszeit die Verhältnisse allmählich besserten und die Motorisierung zunahm, wurde "Lieschen" lästig. Die einst so Vielgeliebte wurde nun als Verkehrshindernis angesehen. Omnibusse ersetzten die Kleinbahn im Personenverkehr und als schließlich die Grube Königsberg, eingestellt wurde, schlug, auch die letzte Stunde der "Bieberlies": Am 30. April 1963 dampfte sie zum letztenmal auf der romantischen Strecke. Ihre 65jährige Geschichte ist mit vielen Anekdoten berankt, und noch heute wird liebevoll an das "Lieschen" gedacht, deren letzte Lokomotive vor der Verschrottung gerettet wurde und heute bei Krofdorf-Gleiberg, vor einem Hotel von vergangenen Zeiten träumt. Die Kinder, die ab und zu auf ihr herumklettern, erleben hautnah die Faszination, die eine so kleine und doch so starke Eisenbahnlokomotive ausstrahlt.



"Lieschen" hatte keine Lust mehr

Nicht jedem war die Kleinbahn auf der Strecke Gießen - Bieber recht, vielleicht war sie manchem Kommunalpolitiker nicht repräsentativ genug. Jedenfalls bemühte sich der Verkehrsverein Rodheim-Fellingshausen in einer Bittschrift vom 12. März 1912 an den preußischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeit um den Bau einer Normalbahn, der die Kleinbahn ablösen sollte. Wie unzuverlässig diese Kleinbahn sei, schilderten die Bittsteller mit folgendem Argument: "Herr Landrat Daniels aus Biedenkopf mußte die Unzuverlässigkeit der Biebertalbahn erfahren, als er anläßlich des Delegiertentages des Kriegervereins in diesem Monat wegen Betriebsstörung den Zug verlassen und zu Fuß nach Gießen wandern mußte! Dem preußischen Minister hat es aber anscheinend nichts ausgemacht, daß ein Landrat auf Schusters Rappen ins Hessische trampen mußte, "Liesche" wurde jedenfalls nicht durch eine größere und breitere Schwester ersetzt.

Diplomatische Störung

Der inzwischen verstorbene ehemalige Zugschaffner der Biebertalbahn, Andreas Haus aus Bieber, hat oft schmunzelnd erzählt, wie die "Bieberlies" beinahe zu diplomatischen Verwicklungen geführt hätte: Das war im Jahre 1910, als Zar Nikolaus 11. von Rußland mit seinem Schwager, dem Großherzog Ernst Ludwig von Hessen von Gießen aus auf dem Wege nach Hohensolms war. Am Bahnhof Abendstern hatte die freche "Bieberlies" den Mut, der Kutsche der hohen Herrschaft den Weg zu versperren. Der Zar witterte sofort Sabotage, denn man konnte ja nie wissen! Die Pferde äugten ebenfalls mißtrauisch zur Rauch und Funken blasenden Lok und bliesen ihrerseits durch die Nüstern. Aber so sehr sie auch stampften und auf das Recht der hohen Herrschaften auf Weiterfahren pochten, ließ sich das stolze "Bieberlieschen" in seiner Sturheit nicht erschüttern. Erst als dem Zaren die Eigenheiten und Eigenwilligkeiten der Kleinbahn erläutert worden waren, hörte er mit seinen Vorwürfen gegen den Zugführer auf und beruhigte sich. Als das "Lieschen" genug Dampf abgelassen hatte, gab es schließlich die Straße frei, und Zar Nikolaus der Zwote konnte wieder ruhig durchatmen.



"Fahr'n wir mit der Bieberlies"

Die Gießener Studenten waren der Kleinbahn Gießen - Bieber sehr zugetan. Dieter Eckert weiß zu berichten: Als die Gießener Burschenschaft Frankonia am Himmelfahrtstag 1906 einen Exbummel von Gießen über Bieber nach Hohensolms und Wetzlar unternahmen und dabei die Biebertalbahn benutzten, entstand zu dem bekannten Studentenlied Wenn die Schwalben heimwärts zieh'n von Karl Herloßsohn (1830) in der Vertonung von Franz Abt (1842) folgender Refrain auf die Bieberlies':

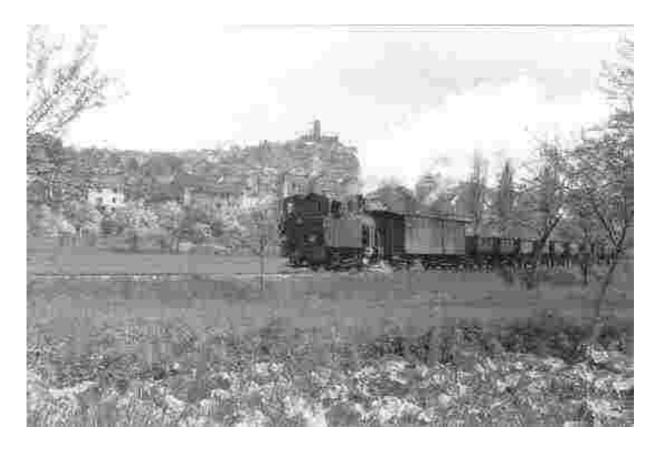
"Wenn die Schwalben heimwärts zieh'n, wenn die Rosen nicht mehr blüh'n, wenn der Nachtigall Gesang mit der Nachtigall verklang. fragt das Herz mit bangem Schmerz: ob ich dich auch wiederseht Scheiden, ach scheiden tut weh! Hei, wo ist das Mausekind, Mausekind ist nicht zu Haus, fahr'n wir mit der Bieberlies nach Heuchelheim hinaus!"

Selbst im neuesten Liederbuch der Frankonia, das zum 100. Stiftungsfest dieser Gießener Burschenschaft an Pfingsten 1982 herauskam, ist diese Strophe noch erhalten.



Eier, Butter und Fahrpreise

Die Maßnahmen der Kleinbahnverwaltung fanden bei der Bevölkerung nicht immer Verständnis. So gab es großen Ärger, als nach dem 1. Weltkrieg der Personenzugverkehr empfindlich eingeschränkt wurde. Auf entsprechende Proteste von den verschiedensten Seiten, Stellen und Behörden, rechtfertigte die Bahnverwaltung ihr Vorgehen mit folgender Aufrechnung, die am 3. Februar 1923 im "Gießener Anzeiger" zu lesen war: Die Fahrpreise der Bahn betragen nur einen Bruchteil des Friedenspreises, da eine Fahrkarte im Jahre 1914 nach Bieber 35 Pfennige kostete, für welchen Betrag man sieben Eier oder ein Drittel Pfund Butter kaufen konnte. Heute verlangt man in Bieber und Umgebung für sieben Eier 700 Mark und für ein Drittel Butter 1000 Mark. Demgegenüber betrug der Fahrpreis am 25. Januar 1923 von Gießen nach Bieber 90 Mark."



Altersbeschwerden

Die Gleisanlagen waren durch unzureichende Unterhaltungsmaßnahmen im Laufe der Jahre anfällig geworden. Dadurch verursachte Zugentgleisungen waren darum keine Seltenheit. Der "Gießener Anzeiger" nahm diese Tatsache in seiner Ausgabe vom 10. Dezember 1936 folgendermaßen "auf die Schippe": Als die Biebertalbahn nach dem Volksmund noch ein Bieberlieschen war, waren die Fahrten flott und zuverlässig. Nachdem nun mit den Jahren aus dem Bieberlieschen eine Bieberlies geworden ist, scheinen sich allerhand Altersbeschwerden einzustellen.

Kühe probten den Aufstand

Alles, was sich rund um die Biebertalbahn abspielte, wurde von den Gießener, der Wetzlarer und anderen Zeitungen mit Meldungen und Berichten begleitet. Die Redakteure der Blätter schienen schon immer ein besonderes Verhältnis zu dem kleinen, fauchenden Ungetüm zu haben, denn durch viele Nachrichten schimmert sowohl Spottlust als auch ein bißchen Mitleid mit der Kleinen, die sich so unermüdlich und tapfer durch das harte Wirtschaftsleben schlug.

Als "Lieschen" wieder einmal einen Seitensprung aus seinen Schienen wagte, erschraken in der Nähe weidende Kühe so furchtbar, daß sie aus Angst und vor Wut einen Angriff auf das schwarze Ungeheuer wagten. Wie sich dieser Aufstand auswirkte, berichtete der "Gießener Anzeiger" am 28. November 1936: "Unweit der Amtmannsmühle scheuten gestern die Kühe eines hiesigen Landwirts vor dem ausströmenden Dampf der Lokomotive der Biebertalbahn. Die Kühe rannten gegen den Zug. Eines der beiden Tiere, eine hochträchtige Kuh, wurde getötet."

Vorsintflutliche Einrichtung

"Lieschen" hatte immer Feinde. Auch im sogenannten "Dritten Reich" waren viele "Volksgenossen" nicht mit ihr einverstanden. Die Regierenden wollten ihr ans Leder, weil sie glaubten, ihr Zustand entspreche nicht den Anforderungen der neuen Zeit. So beschäftigte sich eine "Kritische Betrachtung" Anfang August 1939 mit einer eventuellen "Umgestaltung des Betriebes für Personenverkehr" und behauptete: "Es erscheint daher im Interesse der ortsansässigen Bevölkerung unbedingt erforderlich, die Dampfbahn zunächst für den Personenverkehr durch ein modernes, bewegliches Verkehrsmittel, Autobus oder Obus, zu ersetzen. Die Beförderung in den überalterten, schlecht gefederten Personenwagen in vorsintflutlicher Ausstattung mit ungepolsterten Sitzen, Brennölbeleuchtung, Ofenheizung im Winter, kleinen Fenstern usw. zu einem Fahrpreis von RM 0,60 für 8,7 km = rd. 7 Pfg/Km (rd. 20% mehr als die II. Klasse der Reichsbahn) entspricht nicht mehr den Anforderungen, die heute die schwer arbeitenden Bevölkerungsschichten bei Fahrten auf öffentlichen Verkehrsmitteln zu stellen berechtigt sind. Ein nicht der NSDAP angehörender Sachbearbeiter, der die vernichtende Kritik auf seinen Schreibtisch bekam, soll zu einem Kollegen gesagt haben: Die Armleuchter! Was wisse die, wies vor de Sintflut ausgesehe hat? Schad, daß se net vor dere gelebt hawwe, dann wärn mer se all los!" Aber das "Bieberlieschen" überstand auch diese und viele weitere Kritiken sowie Anfechtungen und schaukelte, rumpelte und prustete sich durch Krieg und Bomben ihrem endgültigen Einstellungsbeschluß entgegen.

Zusammengestellt von Jürgen Steinmüller

Dampflok "Bieberlies" (aus: Sauerländer Kleinbahn Nr. 46, S. 17)

TÜV muß, so werden auch unsere Dampflokomotiven einer regelmäßigen Prüfung durch den TÜV laut der Dampfkesselverordnung unterzogen.

Bei der letzten inneren Prüfung des Dampfkessels (Baujahr 1923) unserer Dampflok "Bieberlies" am 20. Februar 1997 wurden einige Schäden entdeckt, die zur Folge hatten, daß der Kessel sofort stillgelegt wurde.

Der Prüfer des TÜV entdeckte mehrere Deckenstehbolzen, die wasserseitig sehr stark durch Rost angegriffen wurden, wodurch ihre Zug- und Biegebeeinträchtigt festigkeit Außerdem wurde Schweißnaht der Kupferfeuer-

Wie jedes Auto regelmäßig zum büchse, die 1947 eine neue unter Denkmalschutz - geprüft, Rohrwand erhalten hatte, stark brüchig. Zur Zeit richten sich die aussehen kann. Bemühungen darauf. Schäden möglichst bald beheben. Schon jetzt fehlt ihr ihr zur Diskussion: "Zugpferd" an jedem Fahrtag, und ganz besonders in diesem • Reparatur Jahr, wo Lok "Bieberlies" den besonderen Geburtstag mitfeiern • sollte.

> Die Schäden beheben können allerdings nur Fachwerkstätten, von denen es in Deutschland nicht mehr viele gibt. Zur Zeit werden Angebote verschiedenen Fachwerkstätten (z.B. von dem Ausbesserungs-Meiningen) eingeholt. Außerdem wird mit Hilfe von Fachleuten und Denkmalbehörde Dampflok"Bieberlies" steht

wie eine Reparatur des Kessels

zu Drei Reparaturvarianten stehen

- der kupfernen Feuerbüchse
- Ersatz kupfernen Feuerbüchse durch eine stählerne
- Neubau eines Kessels

Bei allen drei Möglichkeiten kommen erhebliche Kosten auf die MÄRKISCHE MUSEUMS-EISENBAHN zu (ca. 120.000.-DM), die der Verein nur mit Hilfe von vielen Spenden von Eisenbahnfreunden der | Liebhabern der Dampflok die | "Bieberlies" aufbringen kann.

Die "Bieberlies"



Foto: Peter Reinhard

Den Verein MÄRKISCHE MUSEUMSEISENBAHN E.V. können Sie auch mit einer freundlichen Spende z. B. für die Instandsetzung der Dampflok "Bieberlies" unterstützen. In diesem Fall zahlen oder überweisen Sie Ihre Spende bitte an die

Stadtkasse der Stadt Plettenberg, Stichwort: Spende für M.M.E./"Bieberlies", Bankverbindung: Vereinigte Sparkasse im Märkischen Kreis, Plettenberg Konto-Nr. 71000202, BLZ 45851020

Für Beträge unter DM 100.- wird keine Spendenquittung erstellt, hier reicht der Einzahlungsbeleg als Quittung für das Finanzamt aus.