



MÄRZ 2007

01.02. Jahres-Mitgliederversammlung

APRIL 2007

05.04. Monatsversammlung
09. 04. (Ostermontag) Vereinsanlage 11 - 18 Uhr,
Motto: Eisenbahnen unserer Nachbarn

MAI 2007

03.05. Monatsversammlung
5./6. 05. HO-Module in Dornum

JUNI 2007

07.06. Monatsversammlung

JULI 2007

05.07. Monatsversammlung

AUGUST 2007

02.08. Monatsversammlung
25.08. 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Module in der Sporthalle in Voslapp
ab 19⁰⁰ Uhr Fete im Vereinsheim
26.08. 11⁰⁰ bis 17⁰⁰ Uhr Module in der Sporthalle in Voslapp
Motto: 20 Jahre Deutsch - Niederländische Freundschaft

SEPTEMBER 2007

06.09. Monatsversammlung

OKTOBER 2007

04.10. Monatsversammlung

NOVEMBER 2007

01.11. Monatsversammlung

DEZEMBER 2007

02. 12. (1. Advent) Vereinsanlage 11 - 18 Uhr
06.12. Monatsversammlung
15./16.12. Christkindelmarkt
11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp
ab 19 Uhr Jahresabschlussessen im Adria
21.12. Adventfahren für "Nachtschwärmer" auf der Vereinsanlage
17⁰⁰ bis 22⁰⁰ Uhr

Das Flügelrad



Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



Jahrgang: 15
134. Gesamtausgabe

Nr.: 1/2007
Februar 2007

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Der Vorstand gibt bekannt	3
Workshop bei den Eisenbahnfreunden	4
Fahrtage im Advent	5
Die Rohrträger vom Friesischen Rundfunk	8
Zu Gast beim Friesen Modellbaan Club	9
Wenn einer eine Messe besucht – dann kann er was erzählen	12
Module on Tour vom 12.01.-15.01.2007 in Lingen	14
In die Röhre geguckt – Der neue Gotthard-Basistunnel	15
Vereinsdaten, Konto, Beiträge	19
Veranstaltungen, Termine	20

Einladung zur Jahresmitgliederversammlung

Impressum

Redaktion: Horst Schneider
Layout: Horst Schneider

schneider.whv@t-online.de

Die von den Vereinsmitgliedern verfaßten Beiträge müssen inhaltlich nicht mit der Redaktion übereinstimmen. Änderungen und Kürzungen vorbehalten. Anonyme Beiträge werden nicht abgedruckt.

Der Vorstand gibt bekannt:

Ein neues Jahr - alles wie immer, oder doch nicht?!

Wie Ihr an unserer neusten VM 1/07 erkennen könnt, kann eine unfreiwillige Veränderung im technischen Equipment auch einmal Vorteile in völlig anderen Bereichen mit sich bringen, die so vorher nicht erkennbar waren.

Durch technische Neuerungen und "Straffungen" bei einer Firma standen wir auf einmal vor dem Problem, unsere VM nicht mehr so kostengünstig herstellen zu können wie bisher. Der Kassenwart wurde schon richtig nervös. Doch durch gemeinsame Anstrengungen/Überlegungen durch den Vorstand und der Redaktion konnte unsere VM nicht nur gerettet, sondern auch gleich modernisiert (farbig) werden. Allen Beteiligten noch einmal Danke. Der Kassenwart kann nun wieder ruhig schlafen und Ihr dürft wieder ordentlich schreiben.

Ansonsten steht das Jahr 2007 für uns unter dem Motto: 20 Jahre Deutsch / Niederländische Freundschaft, denn am 20. Juni 1987 gab es das erste Treffen zwischen dem EFF und dem FMC Leeuwarden. Dieser Kontakt auf freundschaftlicher Basis hält bis Heute an und soll deshalb am 25. und 26. August mit einer Modulausstellung in der Voslapper Sporthalle bzw. Fete im Vereinsheim gefeiert werden.

Das dieser Kontakt auch sehr kreative Ideen freisetzen kann, haben wir im November in Leeuwarden gesehen, wo anlässlich der Ausstellung 25 Jahre FMC - an der wir mit einigen HO und N Modulen teilnahmen - die Idee geboren wurde, 2008, anlässlich unseres 30. Vereinsgeburtstages, das erste internationale "Friesentreffen" zu veranstalten. Wir "arbeiten" jetzt daran - alles weitere dazu zu einem späteren Zeitpunkt.

2007 brachte uns aber auch schon vier "Neuzugänge". Als "Wiedereinsteiger" bei uns durften wir gleich zu Beginn unser Gründungsmitglied Rudolf Hofmeister begrüßen, dicht gefolgt von Vater und Sohn Bunte (Guido & Maurice-Raban). Das Quartett wird von Lukas Borgmann (Enkel von Rudi Hofmeister) vervollständigt, so daß auch unsere Jugendgruppe 2007 weiter wächst.

Allen Wieder- und Neuzugängen herzlich willkommen bei uns im Verein. Zum Schluß noch eine betrübliche Meldung: Es besteht die Möglichkeit, das unsere "Große Vereinsfahrt 07" vom 23.06. bis 30.06. in die Schweiz ausfallen muß. Es haben sich bis zum "Stichtag" nur 23 Mitfahrer angemeldet

(25 sind ist die derzeitige "Planungsgröße), so daß ich die Fahrt ggf. stornieren muß. Die angezahlten Gelder werden in diesem Fall rücküberwiesen.

Alles weiter "Wichtige" - u.a. die Einladung zur Jahreshauptversammlung am 1. März um 19.30 Uhr im Vereinsheim, sowie die Daten für 2007 etc. – folgen auf den nächsten Seiten, so daß ich Euch somit nur noch viel Spaß beim Lesen wünschen kann.

Jürgen Rode

Workshop bei den Eisenbahnfreunden



Am 28.10. und 04.11. fand in Zusammenarbeit mit Herrn Breiter in unseren Räumen ein Workshop statt. Es hatten sich 10 Teilnehmer, z.T. zu zweit, angemeldet. Es wurde ein Diorama der Firma Noch aufgebaut. Unter fachkundiger Anleitung durch Thomas Ahle wurde an den beiden Samstagen mit viel Energie gearbeitet. Die hierbei erzielten Ergebnisse konnten sich durchweg sehen lassen!!! Veranstalter und Teilnehmer waren mit der Art und dem Erfolg der Durchführung sehr zufrieden.

Horst Schneider

Fahrtage im Advent

„Im Westen nichts neues“ ist ein bekannter Anti-Kriegs-Roman, bei den Eisenbahnfreunden – Friesland nichts neues sind die vorweihnachtlichen Adventsfahrtage auf der Festanlage im Vereinsheim an der Flutstraße in Wilhelmshaven. Und doch! 2006 gab es Neues zu vermelden: fielen doch mal wieder Heiligabend



du 4. Advent zusammen – und das bedeutet eine verkürzte Vorweihnachtszeit. Den Fahrtag zu 3. Advent (genauer: die 2 Fahrtage) wollten wir des Christkindelmarktes wegen nicht vorverlegen, der eine Woche später folgende Fahrtag wäre also auf den Heiligen Abend gefallen. Da auch noch andere, teils wichtige private Termine zu berücksichtigen waren, legten wir diesen Fahrtag auf den 1. Advent am 3. Dezember. Zusätzlich fügten wir am 22. Dezember noch eine Fahrtag für „Nachtschwärmer“ in der Zeit von 17⁰⁰ bis 22⁰⁰ Uhr ein. Sieht man sich das finanzielle Ergebnis aller Fahrtage an, so war man mit dieser Lösung eigentlich gut beraten, da wir in etwa unter dem berühmten Strich das hatten, was auch sonst erwirtschaftet wurde. Im einzelnen betrachtet sieht das Ganze so aus, daß die Fahrtage zum Christkindelmarkt das gewohnte Ergebnis brachten, der 1. Advent und der 22. Dezember zusammen aber eben nur das Soll und Haben des Üblichen 3. Fahrtages. Wie wir daher Weihnachten 2007 verfahren werden, läßt sich z.Zt. noch nicht sagen. Zum Ablauf und zur Vorbereitung der Fahrtage muß auch noch einiges gesagt bzw. geschrieben werden.

Entweder hören einige Mitglieder bei der Nennung der Themen zu den Fahrtagen nicht richtig zu, oder es interessiert den einen oder anderen überhaupt nicht, welche Themen anstehen. Künftig werden wir daher, soweit das zeitlich möglich ist, die Themen hier im Flügelrad vorstellen, außerdem werden wir diese grundsätzlich am sogenannten schwarzen Brett aushängen. Außerdem teilen wir wie immer mit, bis wann die entsprechenden Zugarnituren zu nennen und danach auch mitzubringen sind. Faustregel ist, daß die von Mitgliedern gestellten Zuggarnituren bis spätestens am

Dienstagabends vor dem Fahrtag vorhanden sein müssen. Es kann nicht angehen, daß immer wieder praktisch in letzter Minute Züge mitgebracht werden, die mit dem Thema häufig noch nicht mal was zu tun haben, die teilweise sogar schadhaft sind oder das jemand mit den Worten kommt: „Stell das mal eben drauf, ich will mal wissen, ob der läuft“. Wenn diese Leute dann, weil abgewiesen, beleidigt von dannen ziehen, so sollten sie die Fehler bei sich selbst suchen.

Und nochmals gilt hier der Hinweis: **wir fahren ein „Zweischienen-Zweileiter-Gleichstrom-System“ auf Roco-Line-Gleis!!!** Märklin-Fahrzeuge haben daher bei uns genauso wenig zu suchen wie „Trix-Express Dreischienen-Zweileiter-Gleichstrom“ Modelle oder Fahrzeuge mit einer Spurkranzhöhe von mehr als 2,1 mm.

Außerdem müssen die Fahrzeuge gereinigt und fachgerecht abgeschmiert sein – Ölbäder sind ungesund -, schließlich gehören noch vernünftig justierte Kupplungen an die Wagen, die wenigstens innerhalb des Zugverbandes zueinander passen sollten. Für den ersten Wagen eines Zuges gilt: Bügelkupplung (in Ausnahmefällen auch Fleischmann-Kurzkupplungen), um die Zugloks austauschen zu können.

Bei den Vorführungen hängt es sehr davon ab, wie wir uns präsentieren: ob man uns als Modellbahner ernst nimmt oder mit einer wegwerfenden Handbewegung als kindische Spielzeugfanatiker abtut. Es macht nun mal keinen guten Eindruck, wenn kreuz und quer durch den Saal geschrien wird (wir haben Anlagentelefone), wenn Mitglieder Stehkonvents hinter der Anlage pflegen und auf Fragen der Besucher überhaupt nicht reagieren.

Es ist auch völlig überflüssig, wenn ein eigentlich reibungsloser Betriebsablauf durch blödsinnige Spielereien nachhaltig gestört wird oder ganz zum Erliegen kommt.

Beim 1. Fahrtag am 3. Dezember hatten wir uns das Thema „Güterverkehr“ über die Epochen hinweg gestellt. Das ich gehörig ins Schwitzen kam und zudem auch noch einige Stunden Nacharbeit leisten mußte, lag nicht etwa an dem frühlingshaften Wetter, sondern schlicht und einfach daran, daß versprochene Züge dann doch nicht kamen (man verspricht sich ja so leicht). So im Stich gelassen mußte ich circa 400! Güterwagen binnen einer Woche bereitstellen – Weihnachten kommt wohl tatsächlich immer so plötzlich. Wenn auch nicht alle Wagen 100%-ig zum Beginn des Fahrtages einsatzfähig waren, insbesondere innerhalb des Vormittags schafften wir es unter dankenswerter Mithilfe von Heinrich, die Achsenlager der Wagen zu ölen und doch noch einen reibungslosen Betrieb zu erreichen.

Die folgende Woche gestaltete sich kaum weniger stressig: mußten doch alle Fahrzeuge restlos abgeleitet werden und neue Zuggarnituren der Epo-

che V weichen. Daß uns dabei ein falsch eingesetzter Radsatz an einem erprobten Wagen fast zu Verhängnis geworden wäre, sei mit einem Lacher auf „den Fachmann“ am Rande vermerkt, aber so etwas macht dann sogar Genies wieder menschlich.

In ein „Crash“ der besonderen Art waren gleich drei Züge verwickelt, wobei sich ein Zug in ganzer Länge, gleichsam wie in einer Auslage im Schaufenster, auf die Seite gelegt hatte, und das auch noch gewissermaßen zunächst unbemerkt vom an dieser Stelle wachenden Personal – tiefschürfende Fachgespräche sollen Grund dafür gewesen sein!. Nach Beseitigung des „geordneten Chaos“ (welch Widerspruch in diesem Begriff) lief der Betrieb aber ungestört weiter, bunte Intercity-Züge, Intercity Expres (ICE), modernste Güterzüge, Regionalexpress, Schweizer Interregio, TGV-Duplex und Schweden-Schnellzug versetzten die Zuschauer in Erstaunen.

Dieses Erstaunen wurde dann am letzten Fahrtag noch mal gesteigert. Unser Mitglied Lutz hatte amerikanische Superloks ausgestellt, allen voran den legendären „Big Boy“, aber auch andere Schmankerl wie der „Hundekopf“ der Niederlande, eine ÖBB-Inlandsgarnitur mit popfarbenen Wagen, der „Blaue Enzian“ der 50-er Jahre mit Kanzelwagen, der TEE-Dieselmotortriebzug der Reihe VT 11⁵ und last not least ein Schnellzug mit deutschen popfarbenen Wagen und Klassischer E03 (103) an der Spitze konnten sich sehen lassen, nicht zu vergessen der Museumszug mit roten Stromschalen 05 und Schnellzug der 30-er Jahre.

Zieht man die Bilanz der insgesamt 4 Fahrtage, so muß man sagen, wir sind lernfähig: Aufgedeckte Mißstände lassen sich mit Sicherheit abstellen, einige im Ansatz gute Dinge lassen sich perfektionieren, insgesamt können wir selbst uns noch viel besser darstellen und die „Highlights“ haben überwogen

Horst D. Handschuh

PS:

Der nächste Fahrtag auf der Festanlage findet am 9. April 2007 (Ostermontag) statt.

Thema: „Die Eisenbahnen unserer europäischen Nachbarn“

Schwerpunkt ÖBB und SBB. Aber auch Züge aus Italien, Spanien, Frankreich, Niederlande, Dänemark, Schweden, Polen und der Tschechischen Republik dürfen vorgestellt werden.

Meldungen müssen bis spätestens Dienstag den 27. März 2007 bei mir vorliegen, die Züge selbst müssen spätestens ab Dienstag, 3. April 2007 verfügbar sein.



Horst D. Handschuh

Die Rohrträger



Vom Friesischen Rundfunk

Zum Fahrtag am 16. Dezember war auch der Friesische Rundfunk zu Gast in den Räumen der Eisenbahnfreunde Friesland. Mit dabei, die beiden „Rohrträger“. Es wurde die Nachbildung dieser beiden Herren bei ihrer „Arbeit“ in Augenschein genommen.

 Horst Schneider



Foto: BÖKHAUS

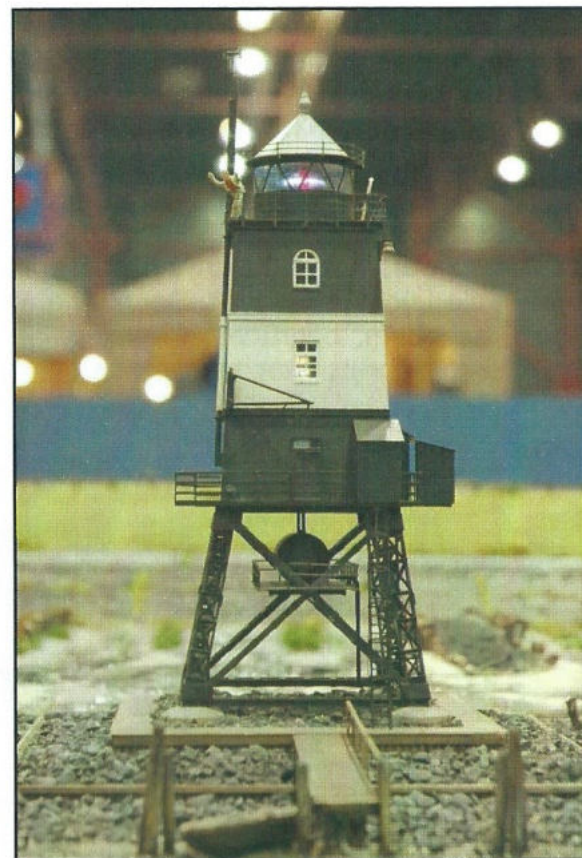
Zu Gast beim Friesen Modellbaan Club

Eine langfristige Planung ist keine Garantie dafür, daß alles reibungslos von statten geht. Als es zur Sache ging waren von den geplanten vier Teilnehmern nur noch die Hälfte übrig, Jürgen Rode und ich. Nach Rücksprache mit Mitgliedern des FMC war sichergestellt, daß wir dort die notwendige personelle Unterstützung bekommen würden. Die nächste Hürde stellte sich am 22.11. beim Verladen der Module heraus. Natürlich hatten wir uns im Vorfeld Gedanken darüber gemacht, wie wir die Module in unseren beiden Pkw's unterbringen wollten. Doch der Fehlerteufel steck wie immer im Detail. Wir hatten beim Ausmessen die Transportsicherungen nicht mit berücksichtigt. Also das Ganze neu überdenken. So kam es dazu, daß das Einladen eben etwas länger dauerte.

Nach zwei Stunden waren dann aber doch alle Module und der Kleinkram untergebracht. So konnte dann so gegen 11⁰⁰ Uhr die Fahrt nach Leeuwarden endlich losgehen. Nach etwa 2 ½ Stunden und durchwachsenen Wetterverhältnissen sind wir dann bei der „FEC“ (die Messehallen in Leeuwarden) angekommen.

Der Stand des FMC war schnell gefunden. Anlässlich des 25-jährigen Bestehens stand für die Modellbahner fast eine ganze Halle zur Verfügung. Zu dieser Veranstaltung waren auch Vereine aus Reede/Ems, Syke, Drachten/NL und Alkmaar/NL zu Gast.

Ein Teil der Halle war mit Käfige für Taubenliebhaber vorbereitet. Und dann gab es da noch ein kleines Gehege mit Ziegen und Kaninchen !?!?



Zum Ausladen konnten wir mit unseren Pkw's bis an die Stände der H0- und N-Module heranfahren. Dank vieler Hände war das gesamte Material binnen kürzester Zeit auf die beiden Ständen verteilt. Es ging dann auch unverzüglich an den Aufbau der mitgebrachten Module. Auch hierbei wurden wir durch die Mitglieder des FMC hervorragend unterstützt. Bei den N-Modulen war die gesamte Aktion, einschließlich der elektrischen Anpassung an das System der Gastgeber, gegen 17⁰⁰ Uhr abgeschlossen. Die Züge rollten.

Bei den H0-Modulen war nach dem Aufbau eine Lücke von ca. 1 Meter übrig geblieben. Da die H0-Modulanlage als geschlossenen Kreis geplant war, ließ sich die Lücke nicht durch heranziehen der anderen Module beseitigen. Während noch darüber gerätselt wurde, wie es eigentlich zu dieser Lücke gekommen war, war plötzlich ein passendes „Brett“ mit (Diorama-) Rückwand in die Lücke eingepaßt. Dann ging alles ganz Schnell. Schienen aufnageln, schottern, begrünen, Bäume pflanzen und noch ein bißchen mit



Farbe nacharbeiten, und schon war für einen nicht Eingeweihten dieses „Brett“ als Provisorium nicht mehr zu erkennen. (Da könnten sich manche Diskutierer in unserem Verein was abgucken !!!)

So gegen 18⁰⁰ Uhr sind wir dann mit Dick Visser zu Ihm nach Hause gefahren. Wir waren dort für die Zeit unseres Besuchs untergebracht.



Am 23.11. waren wir zwecks Vorbereitung noch einmal auf unseren Ständen, um letzte Dinge zu regeln. Die ersten beiden Messetage waren von 14⁰⁰ bis 22⁰⁰ Uhr. Für uns etwas gewöhnungsbedürftig. Am 25./ 26.11. waren die Zeiten dann wie gewohnt 10⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr.

Die Veranstaltung selbst war für uns beiden die reinste Erholung. Mit dem Fahrbetrieb hatten wir nur Sporadisch (mal eine halbe Stunde) zu tun. So war reichlich Zeit, sich in den übrigen Hallen umzusehen. Und es gab viel zu sehen. Die Veranstaltung lief unter dem Titel „Hobby- und Modellbauer“. Das Angebot reichte von Reflexzonenmassage über Näharbeiten, Klöppeln, Modenschau, ein Kinderzirkus, eine Oldtimeraustellung mit Traktoren – Pkw's – Dampfmaschinen – etc., alle mögliche handwerklichen Künste, Auto-, Flug- und Schiffsmodellbau, Taubenfreunde, anonyme Alkoholiker bis hin zu den Modellbahnern. Eben alles, was man sich als Hobby vorstellen kann. Eine weitere Aufzählung würde den Rahmen sprengen.

So sind dann auch Jürgen und ich dazu gekommen, uns artfremd in Serviertentechnik zu versuchen (s. Titelblatt). So schlecht haben wir dabei auch nicht abgeschlossen. Unser beider Ergebnis fand auf jeden Fall Anerkennung.

Am Samstag war nach der Messe für alle Aktiven ein Treffen im Vereinsheim angesagt. Dort wurden dann beim Bier die neu gewonnene Kontakte gepflegt.

Am Sonntag, so gegen 17³⁰ Uhr, setzte dann auch hier die Unsitte ein, bereits vor Messeende mit dem Abbau zu beginnen. Besonders auffällig waren hier die Taubenfreunde. Die fingen nämlich an, die Unterlagen der Käfige umzudrehen und das Streu einfach auf den Boden zu werfen. Der hierbei auftretende Staub veranlaßte uns letztendlich dazu, ebenfalls abzubauen und alles einzupacken.

Der Abbau ging zügig von Statten. Um 19⁰⁰ Uhr waren Jürgen und ich mit allem fertig. Alles abgebaut und verladen. Damit war die Veranstaltung für uns gelaufen. Insgesamt gesehen war dieses eine etwas andere Messe. Uns hat es auf jeden Fall viel Spaß gemacht. Unser Dank geht auch an die hervorragenden Gastgeber des FMC.

Am Montag den 27.11. machten wir uns nach dem Frühstück auf den Heimweg. In Wilhelmshaven noch ausladen und Feierabend.

 Horst Schneider

Wenn einer eine Messe besucht, dann kann er was erzählen!

So war es auch bei den N- Modulen mit der Beschickung der Messe Bremen im letzten Herbst.

Um es gleich vorweg zu sagen: der Messebesuch darf als voller Erfolg gewertet werden, die Publikumsresonanz und Gespräche haben dies bestätigt.

Doch nichts geht ohne kleinere Hindernisse, die die „Würze“ bringen, oft aber leider auch ärgerlich sind.

Da zeitgleich der Besuch der Ausstellung bei unseren Freunden in Leeuwarden / Niederlande mit den Modulen „Mariensiel“ anstand, war die Personaldecke für Bremen äußerst eng, was sich schon am Mittwoch zeigte. Thomas und Peter sorgten mit kurzfristig angeworbener Hilfe für die Beladung des Lkw, während Zetel erst am späten Abend selbstständig verladen konnte.

Für Donnerstag 8 Uhr war Ankunft in Bremen vereinbart, doch wurde erst einmal nach einem Anruf für die Anwesenden aus Hamburg, Delmenhorst, Zetel und Wilhelmshaven „Kaffeetrinken“ verordnet: der Lkw hatte eine unfreiwillige „verlängerte Nachtruhe“ benötigt. Die bereits anwesende „Truppe“ klärte beim Kaffee die Standplatzfrage, die Stromversorgung und lud die Zeteler Module ab.

Nach dem Eintreffen des Lkw ging der Aufbau problemlos vonstatten und gegen 16⁰⁰ Uhr konnten die Probefahrten erfolgen, die aber jeweils an einem Block des „Abzweigers“ bzw. am Wendemodul endeten!

Nun waren Fachkenntnisse gefragt: Hans-Jürgen kämpfte sich durch die Elektronik bis sich nach 2 ½ Stunden endlich das erste gesuchte „Phantom“ meldete: die Resettaste am Stellpult hatte sich verklemmt und löste den Fehler aus. Nun „wollte“ nur noch das Wendemodul der Hauptstrecke nicht. Verzweifelt gab Jürgen seine Nachtschicht erst mit dem „Rauswurf“ aus der Halle für diesen Tag auf. Er hat sicherlich schlecht geschlafen, jedoch das Problem erkannt. Als erster am nächsten Morgen vor Ort, funktionierte alles in kurzer Zeit. Daß es sich auch hier um ein „Phantom“ aufgrund einer Informationspanne handelte, ergab sich erst später. Jedenfalls: ohne Hans-Jürgen und seine Kenntnis der Elektronik wäre die Veranstaltung nur mit Problemen möglich gewesen. Zeitgleich verweigerte im Netzteil eines Moduls auch noch ein Transformator seinen Dienst. Thomas baute es um und dem Start stand nun endgültig nichts mehr im Weg.

Die Anlage bestand auch diesmal den dreitägigen Dauerbetrieb mit den üblichen Temperatur- und Schmutzproblemen einer Messehalle: hier entgleiste plötzlich eine Zuggarnitur, dort kuppelte mal eine ab oder eine Elektronik „hängte“ sich auf, aber so etwas ist ja normal.

Lediglich der Messestreß zeigte nach und nach beim Material und Personal die üblichen Wirkungen. So waren wir froh, am Sonntag bereits ab 17⁰⁰ Uhr abbauen zu können. Auch das ging zügig vonstatten – gegen 20³⁰ Uhr ging es geschafft auf die Heimreise; allerdings erst, nachdem Hartmut nach dem nachmittäglichen Dauerregen den Kampf mit der Anhängerelektrik und Bordelektronik am Auto gewonnen hatte. Wenn auch diesmal der Transport ohne Panne gelang, erfolgte gegen 23⁰⁰ Uhr ein Telefonat: die Zufahrt zum Heim ist versperrt! – Abladen morgen früh um 09⁰⁰ Uhr. Am Montag war dann nach einer Stunde Arbeit von Thomas, Peter und Hartmut der Lkw entladen.

Der „N-Trupp“ hat wieder eine stressige, aber erfolgreiche Messe „abgearbeitet“.

Eine Reihe aktueller Bilder vom Messestand sind unter www.horstklappauf.de, dort „Messe Bremen“, im Internet eingestellt.

 Hartmut Brückner

An alle Mitglieder

Es schreibt Ihnen:

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven, 01.02.07
Tel. 04421 569652

Einladung zur Mitgliederversammlung am 01.03.2007 in den Vereinsräumen in Wilhelmshaven-Voslapp um 19.30 Uhr

Liebe Vereinsmitglieder,

zur Jahres-Mitgliederversammlung am 01.03.2007 um 19.30 Uhr lade ich Euch hiermit recht herzlich ein und bitte um eine rege Teilnahme.

Tagesordnung

1. Begrüßung, Feststellung der fristgerechten Benachrichtigung der Mitglieder und Feststellung der Beschlußfähigkeit.
2. Bericht des Vorsitzenden und Berichte der Spartenleiter
3. Bericht des Kassenwarts
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Neuwahl eines Kassenprüfers
7. Vorstellung und Beschluß des Haushaltes für 2007
8. Anträge
9. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Rode

Module on Tour

vom 12.01 – 15.01.2007 in Lingen

Nach einer reibungslosen Fahrt, Abfahrt um 09⁰⁰ Uhr, erreichte der LKW Lingen gegen 11.30 Uhr. Nach entladen des LKWs begannen alle 8 Teilnehmer mit der wichtigsten Tätigkeit zu dieser Tageszeit, nämlich Frühstück (Erfahrene Ausstellungsteilnehmer haben ja alles dabei).

Nach der allgemeinen Stärkung erfolgte die Positionierung und Aufbau der Module. Um 18⁰⁰ Uhr fuhr die Testlok ihre Proberunde. Machten uns bei vergangenen Ausstellungen defekte Scartstecker, falsch und vertauscht angelötete Kabel das Modellbahnerleben manchmal schwer, so war die Erneuerung der Ringleitung und der Einsatz von steckbaren Lüsterklemmen ein voller Erfolg. Die Fehlerquote lag bei 0 %.

Somit konnten wir uns frühzeitig ins Hotel begeben. Nach der Zimmerverteilung begann der gemütliche Teil des Abends, wo für Leib und Seele gesorgt wurde.

Nach eintreffen in der Halle am Samstagmorgen begannen wir mit dem Aufgleisen der Züge um mit dem Fahrbetrieb beginnen zu können. Da wir im Laufe der Zeit schon alte Ausstellungsprofis geworden sind, werden die Fragen der Besucher souverän beantwortet. Da sich beim Betrieb keine technischen Probleme ergaben, hatten wir viel Zeit, uns auch mal die anderen Verkaufsstände anzusehen und hier und da bei einem Schnäppchen zuzuschlagen.

Am Sonntagmorgen tauschten wir nochmal die Zuggarnituren aus und hofften weiterhin auf einen störungsfreien Betrieb bis zum Ausstellungsende.

Nach einem gemütlichen Abendessen (Kaffee, Brot, Würstchen und Kartoffelsalat, geliefert von unserem Servicewagen) begannen wir mit dem Abbau. Um 21³⁰ Uhr waren 51 Modulteile demontiert, gestapelt und verladen.

Pünktlich (mit Absprache des Hotelwirts) saßen wir um 22⁰⁰ Uhr am Tisch, um noch ein Nachtstuhl in fester und flüssiger Form zu uns zu nehmen.

Am Montag, gegen 14⁰⁰ Uhr, war das Event Lingen 2007 beendet.

WIR FREUEN UNS AUF 2008 IN LINGEN

Wolfgang Forsch - Hans Eilerts

In die Röhre geguckt

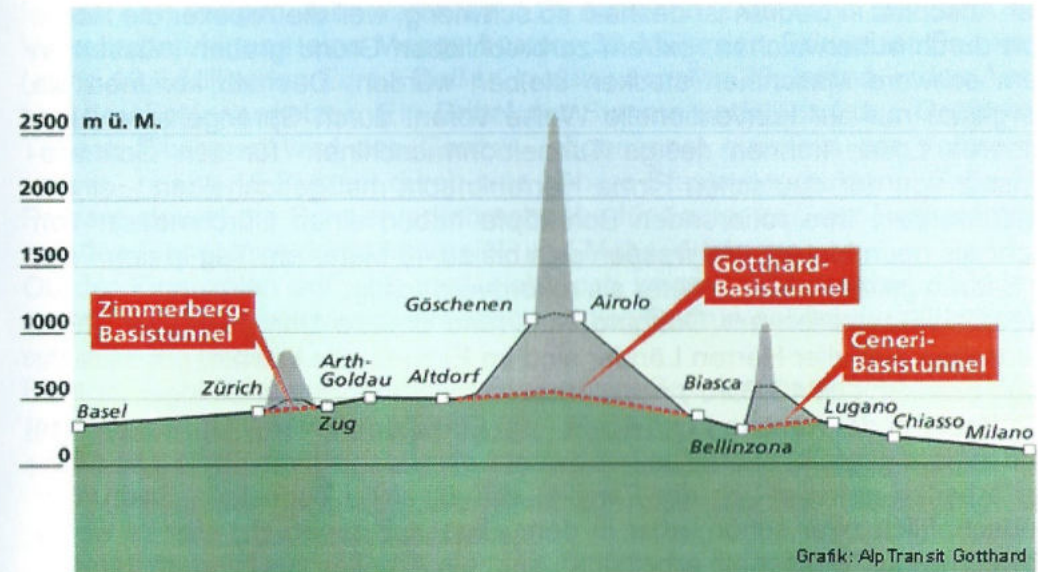
Der neue Gotthard - Basistunnel

Der Super-Tunnel durch den Gotthard in der Schweiz ist eine technische Meisterleistung - auch dank deutscher Hilfe.

Anderthalb Minuten lang geht es mit dem Aufzug steil bergab. 800 Meter tief, mitten in den Berg, den Gotthard.

Hier entsteht der längste Tunnel der Welt. Bei schummerigem Licht führt der matschige Weg durch die bereits gebuddelte Röhre vorbei an riesigen Baggern und anderen Geräten, die oben in Einzelteile zerlegt und unten wieder zusammengesetzt werden. Es riecht wie in einem Schweinestall. "Ammoniak - vom Sprengen" sagt Gerhard Rebeller, Leiter des Tunnelbaus bei der Baufirma Bilfinger Berger. Am Ende der Röhre bohren Arbeiter 140 Löcher ins Gestein, in die später das Dynamit für die nächste Sprengung gesteckt wird.

"Tunnelbau ist ganz einfach. Wie im Sandkasten: Loch bohren, und schon steht die Sache", sagt Rebeller scherzhaft. Das stimmt im Prinzip - allerdings ist das Projekt „Gotthard-Basistunnel“ alles andere als ein Sandkastenspiel.



Grafik: AlpTransit Gotthard

Mit 57 Kilometern Länge wird er bei der geplanten Eröffnung 2015 den bisherigen Rekordtunnel in Japan zwischen den Inseln Hokkaido und Honshu um mehr als 3 Kilometer übertreffen. Die Summe aller Schächte, Stollen und Röhren im Gotthard beträgt sogar 153 Kilometer.

Bohren mit Satelliten-Überwachung.

Das Besondere am Basistunnel: Er liegt tiefer als die bestehende Strecke, sein höchster Punkt nur 550 Meter über dem Meeresspiegel (statt bisher 1150), hat damit geringere Steigungen und verkürzt zudem die Strecke durch die Schweiz um 40 Kilometer. Damit ließe sich die Cheops-Pyramide in Ägypten fünfmal nachbauen. Im Gotthard wird nicht von einem Ende zum anderen gebohrt. „Das würde viel zu lange dauern“, sagt Robeller. Deshalb wurde die Arbeit in fünf Abschnitte, sogenannte Lose, gegliedert, an denen zeitgleich gegraben wird. Laser-Meßgeräte und Satelliten-Überwachung sorgen dafür, daß die einzelnen Abschnitte mit nur wenigen Zentimetern Abweichung aufeinandertreffen. Das Mannheimer Unternehmen Bilfinger Berger hat mit zwei Schweizer Firmen und einem italienischen Betrieb in der Arbeitsgemeinschaft „Transco“ den Zuschlag für den Abschnitt Sedrun erhalten, benannt nach dem darüberliegenden Dorf. Das ist zwar mit 6,8 Kilometern die kürzeste Teilstrecke, wegen der geologischen Verhältnisse allerdings auch die anspruchsvollste“, sagt Hans Bartschat von der Baustellenleitung. Hier zeigt sich mal wieder, daß nicht Ingenieurskunst und hochmoderne Maschinen das Tempo bestimmen, sondern der Berg und seine Beschaffenheit.

Der Abschnitt in Sedrun ist deshalb so schwierig, weil die Arbeiter die Röhre dort durch butterweichen, extrem zerbrechlichen Grund graben müssen, in dem schwere Maschinen stecken bleiben würden. Deshalb kommen die Bergleute nur auf konventionelle Weise voran: durch Sprengen. An allen anderen Losen können riesige Tunnelbohrmaschinen- für den Gotthard-Einsatz von der deutschen Firma Herrenknecht maßgeschneidert - eingesetzt werden. Ihre rotierenden Bohrköpfe haben einen Durchmesser von mehr als neun Metern und fressen sich bis zu 43 Meter am Tag in den Fels. In Sedrun gelten schon 7 Meter als rekordverdächtig.

Auf allen Baustellen am Gotthard wird rund um die Uhr gearbeitet. 2000 Menschen aus aller Herren Länder sind im Einsatz. Sie werden gut bezahlt: 5000 Franken (3240 Euro) netto erhalten die Mineure von Bilfinger im Monat, Kost (in der Kantine) und Logis (ein Einzelzimmer im Wohncontainer) wird zudem gestellt. Allerdings hat dieser Lohn auch seinen Preis. Die Männer arbeiten getrennt von der Familie, ständig ohne Tageslicht. Sedrun ist landschaftlich zwar schön, aber in dem abgeschiedenen Ort gibt es wenig Abwechslung. „Besser als arbeitslos“, sagt ein Arbeiter aus Niederösterreich.

Knapp 53 % der Schächte, Röhren und Stollen wurden bereits ausgebrochen. Somit bestehen gute Chancen, daß der Tunnel bis Mitte 2011 fertig ist. Dann werden Schienen und Leitungen verlegt. In etwa zehn Jahren soll der erste Zug durch den Gotthard-Basistunnel rollen, der zusammen mit dem Lötschberg-Basistunnel (Eröffnung 2007) die „Neue Eisenbahn-Alpentransversale“ (NEAT) bildet. Sie wird die Transportkapazität von heute 20 Millionen auf 50 Millionen Tonnen erhöhen und die Fahrt von Zürich nach Mailand um 60 Minuten auf gut zweieinhalb Stunden verkürzen - weil dank der geringeren Steigung die Güterzüge mit 4000 Tonnen doppelt so schwer sein dürfen wie derzeit und mit 160 Kilometern pro Stunde wesentlich schneller. Damit wird die Eisenbahn zum ernsthaften Konkurrent für Flugzeug und Straße.

Und genau das strebt die Schweiz auch an, um ein Umwelt- und Verkehrschaos in den Alpen zu verhindern. Denn der Transport über die Berge der Eidgenossen wird in den kommenden Jahren deutlich zunehmen. Eine Studie der EU-Kommission prognostiziert für den gesamten Alpenraum schon bis 2010 einen Anstieg des Güterverkehrs um rund 75 Prozent. Die Schweizer betreiben daher eine konsequente Verlagerung des Transports von der Straße auf die Schiene.

Verkehrspolitik via Volksentscheid

Das wurde sogar per Volksentscheid gesetzlich verankert.

Danach dürfen spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschberg-Tunnels nur noch 650000 Lastwagen jährlich durch die Schweizer Alpen fahren - im vorigen Jahr waren es 1,25 Millionen. Das Land läßt sich die Verkehrsberuhigung eine Menge kosten: 30 Milliarden Schweizer Franken (rund 19,3 Milliarden Euro) fließen in den nächsten 20 Jahren in den Ausbau des Schienennetzes. Ein Drittel der Summe entfällt auf den Gotthard-Tunnel. Finanziert wird das Ganze - abgesegnet ebenfalls per Volksentscheid - nur zu 15 Prozent durch eine höhere Staatsverschuldung. Satte 55 Prozent steuert die Schwerverkehrsabgabe für Laster bei, der Rest stammt aus den Einnahmen durch Mineralöl- und Mehrwertsteuer.

Ob der Finanzplan aufgeht, muß sich noch zeigen. Der Zeitplan dagegen stimmt. Selbst an schwierigsten Abschnitt von Sedrun gelingt die Wühlarbeit schneller als gedacht.

Bilfinger - Chef Herbert Bodner: „Wir sind dem Zeitplan ein Jahr voraus.“

Der Tunnelblick - Fast 60 Jahre Planung

1947: Die Idee für einen neuen Gotthard-Basistunnel entsteht. Er soll 46 Kilometer lang sein, von Amsteg nach Giornico führen und für Bahn und Autos offen stehen.

- 1963: Eine Kommission prüft fünf Varianten eines Eisenbahntunnels durch die Alpen.
- 1986: Der Bau eines Basistunnels durch den Gotthard wird erneut diskutiert, die Idee einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) geboren.
- 1992: In einer Volksabstimmung billigen die Schweizer das NEAT - Konzept. 1996 : Baubeginn des Zugangsstollens und des ersten Vertikalschachts im Teilabschnitt Sedrun.
- 1998: Der Bundesrat einigt sich im April auf das Tunnelsystem mit zwei Einspurrohren für den Gotthard-Basistunnel. Das Schweizer Volk billigt das Finanzierungskonzept, das eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vorsieht.
- 1999: Mit der ersten Sprengung in Amsteg am 4. November beginnt der Bau offiziell auf der Alpennordseite.
- 2000: Am 10. Juli startet der Bau auf der Südseite mit der Sprengung in Bodio.
- 2002: Am 5. Juli verläßt die erste Tunnelbohrmaschine das Werk der deutschen Firma Herrenknecht.
- 2015: Voraussichtliche Eröffnung des Eisenbahntunnels, der mit 57 Kilometern der längste der Welt sein wird.

Der Streckenverlauf der zukünftigen Gotthard-Eisenbahnstrecke

Basel - Zürich - Zimmerberg -Basistunnel - Zug - Arth-Goldau - Erstfeld - Gotthard -Basistunnel - Bodio - Bellinzona - Ceneri - Basistunnel - Lugano - Chiasso - Mailand.

Der Streckenverlauf macht deutlich, daß die Städte Göschenen an der Gotthard - Nordrampe und Airolo an der Gotthard - Südrampe durch den neuen Gotthard - Basistunnel unterfahren werden. Die Züge erreichen im Bahnhof von Chiasso erst das italienische Staatsgebiet, denn Airolo liegt im Tessin und somit noch in der Schweiz.



Stefan Riechmann

Ansprechpartner:

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 569652 (ab 17⁰⁰ Uhr)

Fax.: 04421 - 56502

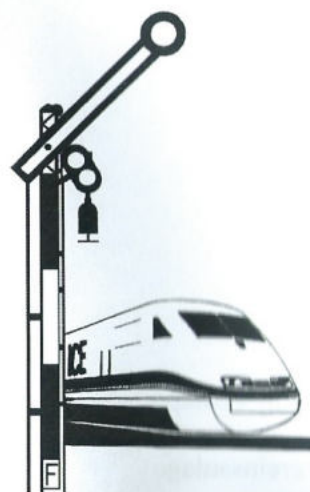
Thomas Ahle
Fritz-Reuterstr. 8
28386 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 64439

Konto: Sparda Bank

Kto-Nr.: 0001650190

BLZ: 400 605 60



Zur Zeit gelten folgende Beiträge

Erwachsene:	20,00 € pro Quartal
Jugendliche:	7,50 € pro Quartal
Aufnahmegebühr:	15,00 € / 5,00 €

Im Internet unter
<http://www.eisenbahnfreunde-friesland.de/>

Flutstraße 206, 26388 Wilhelmshaven