

September 2000

07.09. Monatsversammlung
30.09. großer Fahrtag in Leeuwarden

Oktober 2000

01.10. großer Fahrtag in Leeuwarden
05.10. Monatsversammlung

November 2000

02.11. Monatsversammlung
24.11.- 26.11. *Euromodell* Bremen
Beteiligung der H0-Modulanlage des MEC Stühr,
verstärkt durch Hans Eilerts und Johannes Raddatz
Beteiligung der N-Modulanlage von Max Bernhard und
Hans-Jürgen Forster

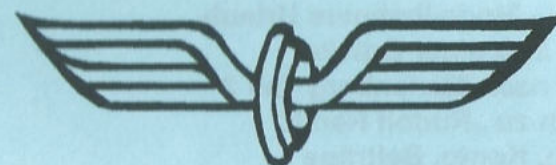
Dezember 2000

03.12. (1.Advent) Vorführung ARGE Spur 0 in Sande
07.12. Monatsversammlung
16.12.-17.12 (3.Advent) Vorführung der Vereinsanlage und Vor-
führung ARGE Spur 0 in Sande
14.12.-17.12. H0 Modulvorführung in der Stadthalle WHV als
Beiprogramm zum Weihnachtsmärchen
„Rudolf Ren II“

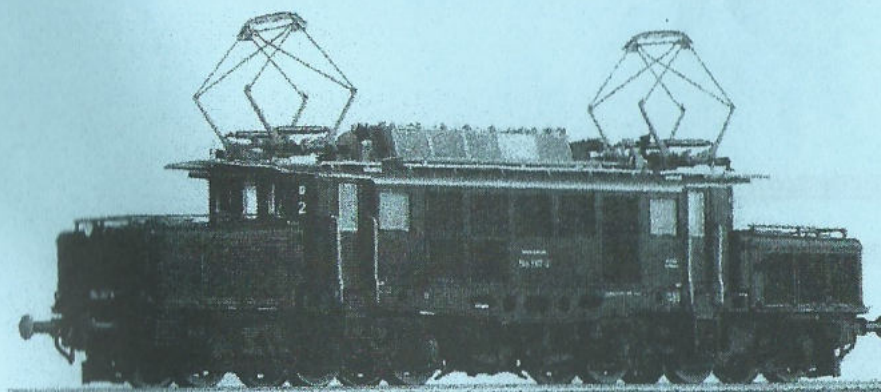
Zeiten: 14.12 17:00 - 21:30
15.12. 17:00 - 21:30
16.12. 13:30 - 21:30
17.12. 13:30 - 21:30

Für die Richtigkeit der Termine und Änderungen keine Gewähr.

Das Flügelrad



Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



DIE WELTREKORDLOK

Jahrgang : 9
115. Gesamtausgabe

Nr.: 2 / 2000

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Inhaltsverzeichnis / Impressum	2
Vorwort	3
Vereinsnachrichten / EXPO-Weltrekord	4-12
Reisenotizen - Modellbahners Urlaub	13-15
Kitbashing - Bau einer Brücke	16-19
Vereinsfahrt nach Marienberg Teil 2	20-21
Beiprogramm zu „Rudolf Ren II“	22
Vereinsdaten, Konto, Beiträge	23
Veranstaltungen / Termine	24

Impressum:

Redaktion: Hans-Jürgen Forster
Erich Heckel Ring 78
26389 Wilhelmshaven

Layout & Grafik: Hans-Jürgen Forster
Druck: Jürgen Rode

Namenskürzel: FR: Hans-Jürgen Forster MB: Manfred Bänder
BE: Birgit Eilerts
RD: Jürgen Rode

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

Sommerzeit - Reisezeit. Viele waren in den Ferien oder im wohlverdienten Urlaub. Das Sommerloch schlägt unbarmherzig zu: wer zu den Basteltreffs am Dienstagabend kommt, stellt fest, daß so manches Gesicht fehlt. Nach den erheblichen Anstrengungen in der ersten Hälfte dieses Jahres ist auch eine Pause angebracht. Für die meisten Modellbahnfreunde ist Sommerzeit aber auch saure Gurkenzeit. Jeder Tag im Bastelkeller macht ein schlechtes Gewissen, denn die Tätigkeiten außer Haus sind gefordert, auch wenn Petrus unser Wilhelmshaven manchmal nicht gerade mit Sonne verwöhnt. Aber es gibt Ausnahmen, die die Regel bestätigen, denn unsere Gartenbahnfreunde atmen jetzt erst so richtig auf, sind sie es doch, die ihre Bahn im Grünen genießen oder weiterentwickeln können, vorausgesetzt, der Garten wird nicht gerade wieder geflutet. Schade, denke ich, gerne würde ich mehr darüber wissen und auch berichten, denn wo - außer in Fachzeitschriften - werden Erfahrungen, Probleme oder auch nur Beiträge diskutiert und ich bin sicher, es haben noch mehr solche geheimen Wünsche. Also auf, Freunde der großen Spur, helft uns auf die Sprünge und „outet“ Euch einmal, was kleine können, werden große doch erst recht auf die Schiene bringen - oder ? Dem „Flügelrad“ wird es sehr willkommen sein. Schienen - manch einen begleiten sie auch im Urlaub oder auf diversen Reisen, sei es, daß man mit dem Zug verreist oder Fahrten mit Museumsbahnen unternimmt oder auch nur als Wegbegleiter auf einer Fahrrad- oder Wandertour. Es gibt immer etwas zu sehen und zu berichten. Man entdeckt romantische Strecken, „stolpert“ beim Fotografieren über neue Zuggarnituren oder eine Neubaulok, stellt fest, daß heutzutage seltene „Oldtimer“ ihren treuen Dienst versehen und manch charismatisches Gebäude entlang der Bahn ist immer noch nicht abgerissen. Nicht jeder weiß von attraktiven Orten mit Eisenbahngeschichte oder von sehenswerten Museen. Wäre es da nicht eine freundschaftliche Geste unter uns Eisenbahninteressierten, wenn man diese Tips irgendwo weitergeben könnte? - Nicht lange suchen, hier ist das Medium, unsere Vereinszeitung bietet kostenfrei die Möglichkeit, mit Text (und Foto ?) Informationen weiterzugeben.

Na dann, gute Reise....

FR

**Bericht über den Weltrekordschleppversuch
eines Schiffes mit 250 Modelllokomotiven
am 03. Juni 2000 in Wilhelmshaven**

1. Idee / Zielvorgabe:

Wie hoch ist die Zugkraft einer Modelllok? Diese Frage beschäftigt Modelleisenbahner immer wieder in verschiedenen Varianten und sind auch ein ständiges Thema in allen Fachpublikationen. Um diese Frage einmal mit einem Superlativ zu beantworten, haben wir von den Eisenbahnfreunden Friesland e.V. (EFF) die Idee entwickelt, dies im Rahmen der „EXPO am Meer“ in einem Zugvergleich mit maritimen Charakter zu demonstrieren, um auch dem Standort unseres Vereins, der Hafenstadt Wilhelmshaven gerecht zu werden. Das Ziel wurde folgendermaßen formuliert:

Ziehen eines Schiffes mit 250 Lokomotiven, um die Zugkraft zu demonstrieren und anschließender Verkauf der Sondermodelle, um mit dem Erlös einen guten Zweck zu unterstützen.

2. Voraussetzungen / Unterstützungen

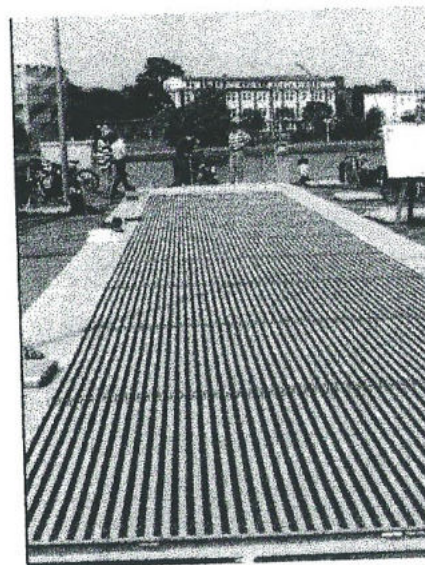
Zur Umsetzung der Idee, die naturgemäß nur im Hafen stattfinden konnte, wurden wichtige Sponsoren gewonnen:

- Fa. ROCO, die zu einem günstigen Preis die Lokmodelle mit gewünschtem Sonderaufdruck und Schienenmaterial zur Verfügung stellte,
- die Deutsche Marine, die den Schlepper „Knechtsand“ (436 BRT) und entsprechende Hafenanlagen zur Nutzung freigab,
- das Marinearsenal Wilhelmshaven, das einen Netztrafo mit entsprechender Leistung als Leihgabe bereitstellte,

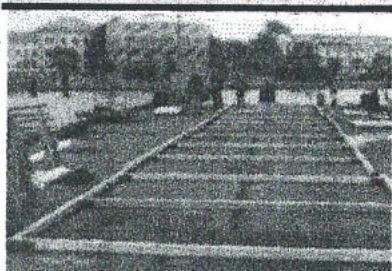
- Fa. Deutsche Grove GmbH, die den erforderlichen Unterbau und das Lok-Schiebegerüst fertigte,
- Fa. STN Atlas Elektronik, die Holzmaterial für den Unterbau und Elektrikteile für die Verkabelung zur Verfügung stellte,
- Fa. MWB -Motorenwerke Bremerhaven, die die Holzplatten für die Gleismontage und Planen für die Abdeckung der Anlage beistellte,
- Fa. Reichelt Elektronik, die Elektronikmaterial spendete,
- SPARDA Bank Münster, die mit einer Geldspende den Versuch unterstützte.

3. Technik und mechanischer Aufbau:

Für den Zugversuch war es erforderlich eine Schienenanlage zu bauen, die 250 Loks gleichzeitig aufnehmen und die Kraft gebündelt umsetzen konnte. Die Schienenanlage wurde in Segmenten aufgebaut. Dafür befestigten wir auf 24 Platten, ca. 2m x 1,80m groß, mit Hilfe von Tackerklammern je 25 Schienenstränge im Abstand von 5cm auf jedes Segment. Aneinanderliegend ergab das ein Schienenfeld von 50 Schienensträngen nebeneinander über eine Länge von 22 m. Die elektrische Verbindung der einzelnen Segmente wurde über angelötete Kabel mit zwischenliegender



Steckverbindung hergestellt. Diese Bauweise war für den Transport erforderlich, da eine Anlage dieser Größenordnung nicht direkt auf einer Hafenmole montiert werden kann. Die Plattenendmontage fand mit der Verschraubung und Ausrichtung auf einem Balkenuntergestell vor Ort statt.



Als Zuglok wurde das Modell „E 94 - Deutsches Krokodil“ von Fa. ROCO ausgewählt. Die einzelnen Anhängerkupplungen der Loks reichten für Zugversuche in dieser Größe nicht aus. Die Zugkraft einer einzelnen Lok konnte mit ca. 250 pond angenommen werden, für das Bewegen eines Schiffes

waren jedoch ca 50 Kp notwendig. Die Lösung des Problems - Bündelung der Kraft - war nur zu erreichen, wenn die Lokkörper zur Kraftumsetzung herangezogen werden konnten. Dies wurde



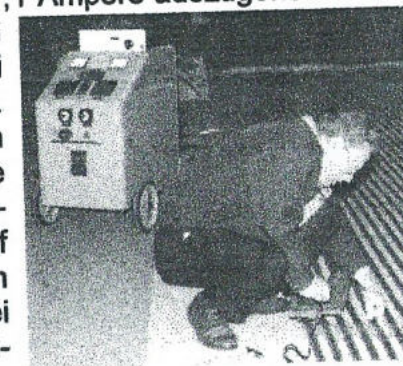
umgesetzt, indem ein Rahmen aus Aluminiumprofilen um die aufgegleisten Loks gelegt und von den Loks geschoben wurde. An der Rückseite des Rahmens waren 4 Ösen angebracht, die die Seilverbindungen aufnehmen, die wiederum auf einen Punkt zusammengeführt wurden. An

diesem Punkt war ein Schleppseil befestigt, das durch einen Rollenbock zu dem Schiff geführt war.

Der Aluminiumrahmen lag während des Versuchs auf zwölf 4-achsigen Flachwagen auf, die sich auf dem vorhandenen Gleiskörper mitbewegten.

4. Elektrik

An ein Netzteil, das 250 Loks gleichzeitig zu versorgen hatte, mußten besondere Anforderungen gestellt werden. Pro Lok war von einem Anfangsstrom von ca. 1,1 Ampere auszugehen. Damit mußte der Trafo einen Strom von ca. 275 Ampere liefern können bei einer Spannung von ca. 20 Volt. Solche Netztrafos sind nicht üblich im Modellbahnsektor. Die



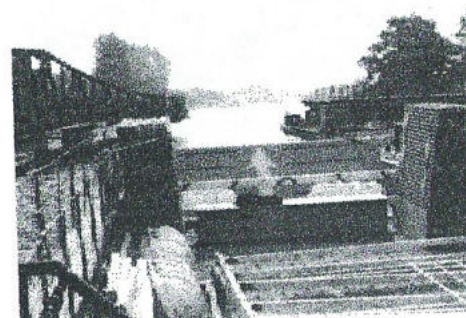
Bereitstellung eines Experimentiertrafos des Marinearsenals half da weiter, zudem ergänzte ein selbstgebauter Regler und drei groß dimensionierte Stromverteilerschienen die

Stromversorgungsanlage. Die Einspeisung geschah am Anfang der Strecke, um Spannungsverluste so gering wie möglich zu halten.

5. Aufbau und Infrastruktur

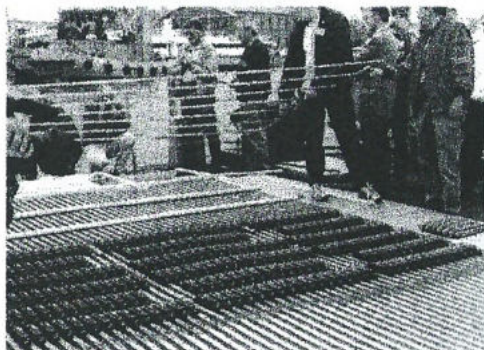
Von dem Beschluß zur Umsetzung der Idee bis zur Realisation hat es ca. ein halbes Jahr gedauert. Das Montieren der Gleise hat davon allein ca. 2 Monate in Anspruch genommen, die Vorbereitung der Elektrik besonders der Kabelverbindungen hat diverse Abendstunden gedauert, die Organisation der Vorbereitungen, das Herstellen

des Unterbaus sowie das Umrüsten der einzelnen Loks lief parallel dazu und der Transport und Probeaufbau in einer bereitgestellten Bootshalle



waren dringende Voraussetzungen und bedurften eines erheblichen Arbeitseinsatzes. Nach grober Schätzung sind dafür ca. 800 Mannstunden angefallen. Diese wurden von 8-10 ständigen Mitgliedern erbracht. Dabei wurde die Gleisanlage zweimal transportiert und zweimal auf- und abgebaut.

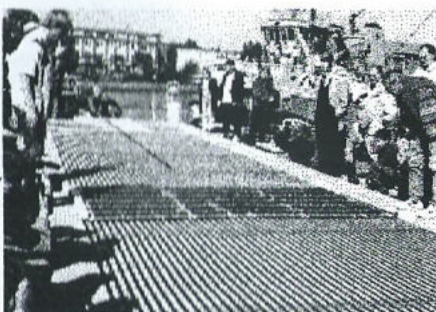
6. Durchführung des Versuchs



Die Gleisanlage wurde einen Tag vor dem Versuch auf der Hafenmole aufgebaut. Dies hatte erhebliche Auswirkungen auf die Durchführung. Über Nacht hatte sich durch Feuchtigkeit der Unterbau verzogen und damit die glatte, plane Ebene in eine Berg- und Talbahn verwandelt, weil die Gleisplatten Durchhang zeigten.

Der Rekordversuch schien nach erstem Augenschein in Frage zu stehen. Doch durch Nachbesserungen an den Plattenübergängen konnte mit viel Aufwand eine Funktionstüchtigkeit erreicht werden, das erheblich erhöhte Erfolgsrisiko blieb jedoch. Ebenso war es fraglich geworden, ob die Lokomotiven unter diesen Bedingungen das Aluminiumgestell gleichmäßig bewegen würden.

Der erste Versuch bestätigte die Befürchtungen: durch ungleichmäßige Bewegung des Rahmens entgleisten einige Loks im Dominoeffekt und der Versuch mußte nach ca. zwei Metern gestoppt werden. Zudem versagten Teile des Fahrreglers ihren Dienst und fielen aus. Dies hatte zur Folge, daß Spannung und Strom aus dem Netzteil nur in sehr groben Schritten auf die Schienen geschaltet werden konnten.



Ein zweiter Anlauf brachte nahezu das gleiche wenn auch besseres Ergebnis. Zwar bewegten sich Loks, Rahmen und der Schlepper über ca. 6 Meter vorwärts, der Seilstretch bedingte sogar einen Nachlauf des Schiffes über weitere 6 m aber nach Passieren von zwei Trennstellen entgleisten mehrere Loks abermals und erzwangen einen Stopp. Ein drittes Mal zeigte die gleichen Effekte und nach Herausnahme von 15 Loks während des Laufs kam das System mit durchdrehenden Rädern zum Stehen. Weitere Versuche fanden dann nicht mehr statt. Ca. zwei Drittel der gesamten möglichen Strecke waren durchfahren und zum Schutze der Loks der Schleppversuch beendet.



7. Lessons learnt - Erkenntnisse

- Der Zeitansatz für die Aufbauvorbereitungen war noch zu kurz. Für eine optimale Vorbereitung benötigt man auch eine ausreichende Testphase nach Erstellung der Gleisanlage und der Elektrik. Ein Belastungstest muß unbedingt Bestandteil solcher Vorbereitungen sein.
- Der Unterbaurahmen muß so eng gerastert und stabil sein, daß aufmontiertes Material nicht verziehen kann. Die Platten selbst sollten genügend ausgesteift sein. Eine plane, gerade Fläche ist Voraussetzung für störungsfreien Lauf. Feuchtigkeit sollte so weit wie möglich vermieden werden.
- An den Plattenübergängen sollte der Gleisübergang sorgfältig ausgerichtet sein, dies gilt auch für eine eventuelle Höhendifferenz.
- Eine elektrische Kabelverbindung oberseitig an den Plattentrennstellen wird zur Falle für entgleiste Loks, wenn sie daran hängenbleiben, damit dann das gesamte Schiebegestell aus der Balance

bringen und Beschädigungen hervorrufen bzw. das System zum Stoppen zwingen.

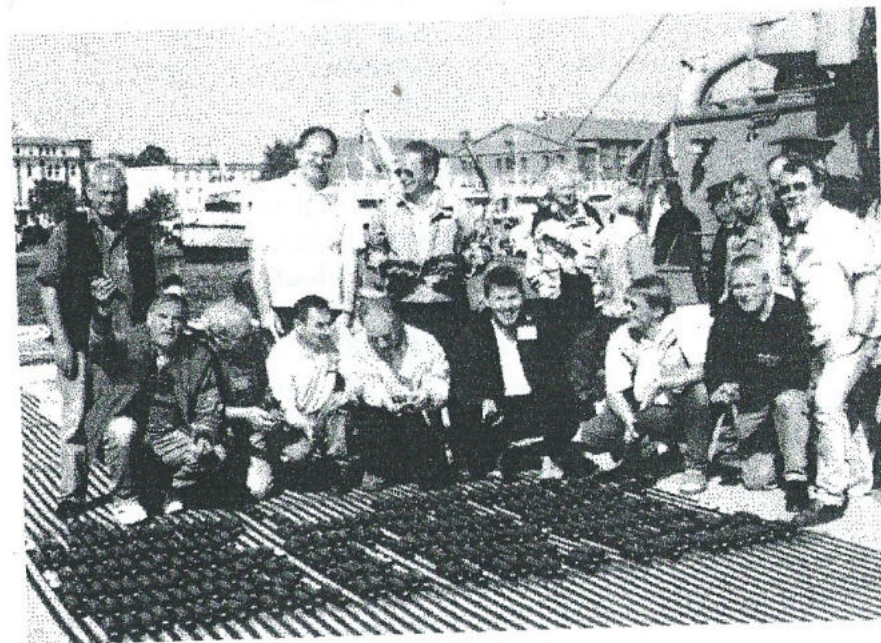
- Die Lok der Baureihe E 94 ist ein ungeeignetes Modell für die Arbeit in einem Rahmen, da sie eine Gelenklok ist und in sich instabil. Jede Unebenheit führt zum Entgleisen. Darüber hinaus ist die Schiebefläche zu klein bemessen.
- Weiche Haftreifen erhöhen zwar das Zugvermögen, bringen jedoch bei Fehlfunktion ein System zum Stoppen, da der Bremsseffekt so stark ist, daß ein Weiterschieben auf den Schienen unmöglich ist.
- Zeitgerechtes Anliefern der Testloks ist erforderlich, um jede Lok sowohl im Einzeltest als auch zusammen prüfen zu können.
- Der Aluminiumrahmen sollte genügend ausgesteift sein, ein balanciertes Gewicht und glatte Profile haben, damit sich keine Lok verhaken kann.
- Kontroll-LED sind nicht nur am Gleisende sondern auch am Anfang erforderlich, da nur so eine gleichmäßige Beaufschlagung mit Spannung kontrolliert werden kann; die LED's am Gleisende sind bei Sonneneinstrahlung über solche Entfernungen nicht erkennbar.
- Zum Tragen des Lok-Schiebebestells sind möglichst viele Tragewagen vorzusehen, um Instabilitäten ausgleichen zu können.
- Die Höhe des Schiebestells muß mit den Tragewagen und den Strinflächen der Loks (oder Puffer) harmonisiert werden.
- Für die Ausführung der Arbeiten ist die Organisation parallel arbeitender Teams erforderlich, um die Vorbereitungszeit im Rahmen zu halten. Der Einsatz von mindestens 10 Mann ist anzustreben.
- Zum Betreten der Gleisanlage sind Druckverteiler (dickere Gummimatten) zum Schutz der Gleise und zur Verringerung körperlicher Beeinträchtigungen vorteilhaft.
- Ein Spannungsregler der geforderten Dimension sollte gut gekühlt werden können, um Ausfällen vorzubeugen; ein weiches Anfahren der Loks steigert die Erfolgswahrscheinlichkeit und schont das Material.

8. Fazit

Der Zugversuch gelang trotz aller aufgetretenen Probleme, zwar nicht über die volle geplante Distanz jedoch weit genug, um als Weltrekord den Eintrag ins „Guinness Buch der Rekorde“ zu suchen.

Ein Dank gebührt allen Beteiligten sowie den Sponsoren.

Die Eisenbahnfreunde Friesland e.V. werden mit dem Erlös aus den Verkäufen der Weltmeisterlokomotiven einen oder mehrere regionale gute Zwecke unterstützen, wobei die Auswahl noch nicht getroffen wurde.



Das Siegerteam

9. Statistik

Start der Idee	Oktober 1998
Beginn der Vorbereitung:	04. April 2000
Versuchsdurchführung	03. Juni 2000
Plattengröße:	ca. 87,4 qm
Plattenanzahl:	24 Spanplatten, 72 Verstärkungslatten, 22 Holzbalken
Gleise:	50 Gleisstränge x 12 Platten x 1,82 m = 1092 m Gleis
Gleisstücke / -pakete:	1200 Flexgleise = 100 Pakete (Fa. ROCO)
Tackerklammern:	ca. 9600 zur Gleisbefestigung ca. 2000 zur Kabelfixierung
Kabel:	50 Zuleitungen, Länge ca. 0,5 m auf 6 Stromverteilerschienen 2300 Kabelenden angelötet für 1100 Steckverbindungen
Personal:	ca. 10 Mann plus diverser Einzelhelfer
Bauzeitstunden:	ca. 800 Mannstunden
Aufbauzeit / Transport:	ca. 18 Stunden
Stromfluß:	ca. 180 Ampere Anfangsstrom
Aufgleiszeit für 250 Loks (mit 4 Mann)	ca. 01:30 Std

Hans-Jürgen Forster

Modellbahners Urlaub - ein Beispiel

Uaahh - endlich Urlaub denke ich und drehe mich noch einmal im Bett herum. Gerade kreuzten sich in meinen Träumen etliche Schienenstränge in meinem Gehirn, auf jedem bewegten sich nicht enden wollende, lange Züge mit Hunderten von Lokomotiven, ich brauchte viele Hände, keinen Zusammenstoß zu produzieren - und alle waren so merkwürdig zusammengetackert..... - Gedanken eines gestressten Modellbahnfan, was liegt es da näher, Urlaub jenseits der Bahn zu machen. Das habe ich mir auch vorgenommen und eine Fahrradtour entlang der Donau von Passau nach Wien ausgesucht, um begleitet von ruhig fließendem Wasser und tuckernden Lastkähnen mal richtig ausspannen zu können und den Kopf wieder frei zu bekommen. Hat im Prinzip ja auch gut geklappt, wenn da nicht die Routenführung zum Teil entlang der Bahn in Österreich geführt hätte, Nürnberg nicht an der Fahrroute nach Passau gewesen wäre, Fa. Fleischmann nicht einen Sonderprospekt für eine Sonderausstellung im Verkehrsmuseum herausgebracht hätte....naja, lange Rede kurzer Sinn, Urlaub wurde es trotzdem aber nun der Reihe nach.

Eine Fahrradtour entlang der Donau, dem mittlerweile wohl berühmtesten Radwanderweg ist nur zu empfehlen und die meiste Zeit kann man auf gut ausgebauten Radwegen prima fahren, sich erholen und entspannen. Im Streckenabschnitt durch die Wachau, einem der schönsten auf der Tour, fährt man teils idyllisch, teils aber auch zwischen Schienenstrang einer Nebenbahn und Landstraße entlang. Neben den ohnehin angepriesenen Sehenswürdigkeiten, gelingt es dem Eisenbahninteressierten mit Geduld auch ein wenig der ÖBB zu erhaschen und gegebenenfalls auf ein Foto zu bannen. Neue Triebwagen oder alte ratternde 1042 mit einem Gemisch an Güterwagen wie bei uns bewegen sich durch eine Landschaft, wie sie besser nicht auf einer Modellanlage gestaltet sein könnte und regen die Fantasie für zukünftige Projekte an. Es fehlt eigentlich nur noch eine schnaufende Dampflokomotive sowie im Harz und auf der Donau ein Kohlegefeuerter Dampfer, dann wäre die Romantik perfekt und der Sprung in die Vergangenheit gelungen.

In Wien, der Endstation, wird man von der Realität wieder eingeholt, auch wenn zuweilen die Fülle der Monumente der Kaiserdynastie eher den Eindruck vermittelt, hier sei die Zeit stehengeblieben. Eine gemütliche Fahrt mit der rumpelnden Straßenbahn darf man sich nicht entgehen lassen, damit genug Zeit bleibt, die Architektur der Hausbauten zu bewundern. Viele dieser Häuser könnten für Fallner und Pola Modell gestanden haben und den Straßenbahnfans bietet sich alles bis hin zu den kunstvoll kettenverspannten Fahrdrähten der Straßenbahn und Trolleybussen (!), selten gewordenes Transportmittel unserer Zeit.

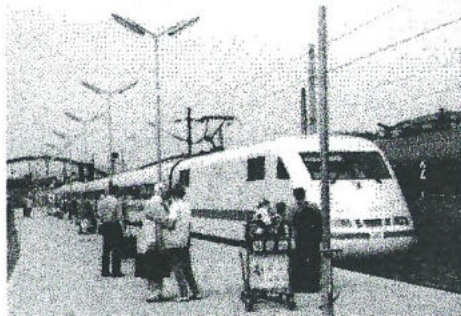


Die Rückfahrt nach Passau tritt man mit dem Zug an, man startet am Westbahnhof, der von außen mehr verspricht, als er innen halten kann. Die eher triste, einfache Bahnsteiggestaltung erinnert an frühere Zeiten in Hamburg Altona, entschädigt werden kann man aber, wenn die ÖBB eines ihrer neusten Paradeferde, eine 1116 direkt bei bestem Wetter für ein Foto vor der Nase parkt und das staunende Auge nimmt auch wahr, daß ein „echter“ deutscher ICE zu den an- und abfahrenden



Zügen zählt, der uns in wenigen Stunden über Alt- und auch Neubaustrecken zurück nach Passau brachte.

Weil man auf der Rückreise nach Wilhelmshaven ohnehin daran vorbeifährt und Fa.Fleischmann mit einer Sonderschau lockte, haben wir noch Station in Nürnberg



gemacht.

Der Besuch des Verkehrsmuseums ist für Eisenbahnfans ein Muß. Eisenbahngeschichte pur, beginnend bei den Urmodellen der Deutschen Eisenbahn über anschauliche Querschnitte zeitgenössischer Lokvarianten in Naturgröße, wie BR 98 (Glaskastl), BR 05 oder ADLER bis hin zu diversen Ausstellungstücken in Vitrinen oder Funktionsmodellen und natürlich einer groß angelegten Modellbahnanlage in H0 wird dem Besucher geboten. Denjenigen, die selbst schon dort waren brauche ich nichts mehr vorschwärmen, allen anderen sei gesagt, sie haben bisher etwas verpaßt. Mein besonderes Interesse fand die mit über 5000 (!) Steuerrelais ausgestattete Modellbahnanlage, wo nicht nur ein flüssiger, abwechslungsreicher Fahrbetrieb geboten wurde, sondern auch räumliche Weite und Landschaftsgestaltung bis hin zur Industrie zu überzeugen vermochte. Ganz im krassen Gegensatz dazu die Sonderausstellung der Fa.Fleischmann. Erwartet man hier passend zum Prospekt und dem Museumscharakter, etwas über die interessante und aufwendige Herstellung von Modellbahnen zu erfahren und vielleicht dies auch unter historischen Aspekten, so kommt man schnell auf den Boden der Tatsachen zurück. Neben 2 Ausstellungsanlagen in Baugröße H0 und N, auf denen eher Rennbahnbetrieb läuft, tummelt sich noch ein Schienenoal für Kinderbetrieb. (Darf man hier etwa eigene Modelle fahren lassen ??....). Eingerahmt wird das Ganze von ein paar Vitrinen, in denen einstmals produzierte Spielwaren, Schiffe und Autos aus Blech, etc. und Modelleisenbahnartikel dargestellt werden. Staunen kann man nur über alte Verkaufskataloge, die ihren Charme durch ihre eingeschränkte Drucktechnik darbieten und von einem recht niedrigen Preisniveau vergangener Tage zeugen. Das wars denn auch schon.

Voll mit vielen Eindrücken und trotzdem zufrieden, ausgeruht und entspannt, kein schlechtes Gewissen habend und ohne nörgelnde Familie sind wir nach Hause zurückgekehrt. Es bleibt eben die Erkenntnis, Hobby und Urlaub sind vereinbar, wenn man beides unverkrampft genießt.

In diesem Sinne wünscht Euch allen immer erholsame Tage
Euer

FR

"Kit bashing" zur Erstellung der U-Bahnbrücke Möckernstraße

Was ist "Kit bashing" ?

"Kit bashing" ist nichts anderes, als bestehende von Großanbietern zur Verfügung gestellter geschlossener Bausätze so zu "verunstalten", daß diese nur schwer zu erkennen sind.

Weshalb wird "Kit bashing" angewendet ?

"Kit bashing" wird angewendet, wenn Modelle der Großserienhersteller die eigenen Wünsche nicht adäquat erfüllen können. Hier einige Aspekte für pro und Contra:

Vorteile von "Kit bashing":

- + wunschgemäße Modellerstellung
- + Größenverhältnisse relativ exakt zu eigenen Berechnungen oder bestehenden Originalen oder Zeichnungen
- + standardmäßige Teile werden individuell weitergestaltet

Nachteile von "Kit bashing":

- Zeitaufwendige Konstruktions- und Planungsarbeiten
- Relativ großes Vorhalten von Werkzeugen und Hilfsstoffen

Schluß mit der Theorie. Fangen wir doch gleich mit der Praxis an: Ich kann nicht auf Modelle der Großserienhersteller zurückgreifen, weil meine Modelle dem Maßstab angenähert werden sollen. Ich benötige, um zu einem visuellen Abschluß zu gelangen die U-Bahnbrücke über den Landwehrkanal. Diese liegt idealerweise quer über den Gleisen der Eisenbahnbrücken.

Wie erhält man eine adäquate Brücke, die genauso oder ähnlich im Modell dem Vorbild gleichen soll? Naja, es ist schon ein großes Problem! Die richtige Brücke im Modell zu finden, denn diese gibt es nicht! Was macht man nun? Dann müssen geeignete Bausätze zwangsläufig umgestaltet werden. In diesem Fall zwei Bausätze von Kibri [B7630]. Die eigentlichen Maße stimmen mit dem Vorbild angenähert überein. Hier beginnt "Kit bashing".

Gut! Ich habe dann insgesamt ca. 60,00 DM investiert. Wie baut man jetzt die Brücke, ohne daß viel von den Bausätzen zerstört wird. Zuerst habe ich eine Grundkonstruktion aus Profilholz in der benötigten Länge erstellt. Das ist kein großes Problem. Als zweites habe ich die Seitenteile aus den Bausätzen verarbeitet. Hier stellt sich die Frage: Sägen oder mittels Trapezklingenmesser trennen.

Das Sägen ist zwar etwas komfortabler; verursacht zwar Kunststoffspäne → und das ist das Hauptproblem. Die Kunststoffspäne fehlen jetzt bei dem Ansetzen der Teile. Also heißt es mit dem Trapezklingenmesser die Seitenteile durchtrennen. Hier tritt der Kunststoffeffer auf, d.h. wenn Druck ausgeübt wird, verändert sich ganz erheblich die Farbe zu einer weißen Farbe. Aber das ist weniger problematisch, weil zuerst im Groben gearbeitet wird, d.h. Anpassen der zugesägten und abgetrennten Teile. Die Seitenteile werden angepaßt und mittels Kunststoffkleber "verschweißt". Diese werden jetzt mittels Holzleim an die Grundkonstruktion angeleimt. Danach wird Größe und Aussehen der Deckkonstruktion ermittelt und dann den angeklebten Seitenteilen angefügt. Diese habe ich aus Profilholz erstellt.

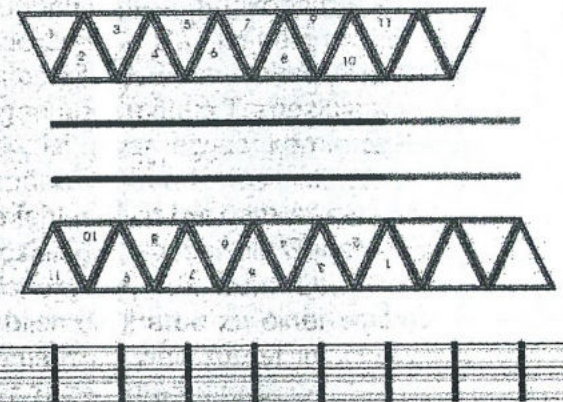


Bild01:

Die Seitenteile, wie die Deckstreben stammen aus den beiden Bausätzen. Die Brückentragekonstruktion ist die untere, welche im Gegensatz zu dem Bausatz aus Profilholz erstellt wurde

Die Abfangkonstruktion des Bausatzes habe ich nicht genutzt, weil diese Konstruktion nicht mit der Originalen übereinstimmt. Bild 01 dokumentiert schon die verarbeiteten Teile, die dann nur noch grob zusammengefügt werden. Um dieses Ergebnis zu erhalten werden die Streben entweder auseinandergesägt oder mittels Teppichschneidmesser (Trapezklingenmesser) auseinandergeschnitten und setzt diese mittels Kunststoffkleber bzw. Holzleim für die Brückentragekonstruktion zusammen. Weil die Winkel zwischen den Streben nicht mit der Konstruktion übereinstimmen, habe ich aber nur die vorderen und hinteren Teile der Seitenteile entsprechend verändert und nicht die Streben mit den Winkeln. Klebe- und Schneidstellen im Kunststoff hinterlassen so deutliche Spuren. Also habe ich zwecks des Gesamteindrucks, der nicht verloren gehen soll, die zeitsparende Methode gewählt. 30 Streben zueinander im richtigen Winkel aneinander zu jonglieren, das grenzt an eine Arbeit bei der jeder etwas anderes tätigen möchte. Naja, unter Umständen später einmal, wenn ähnliche Brücken durch Großserienhersteller auf den Markt gebracht werden.

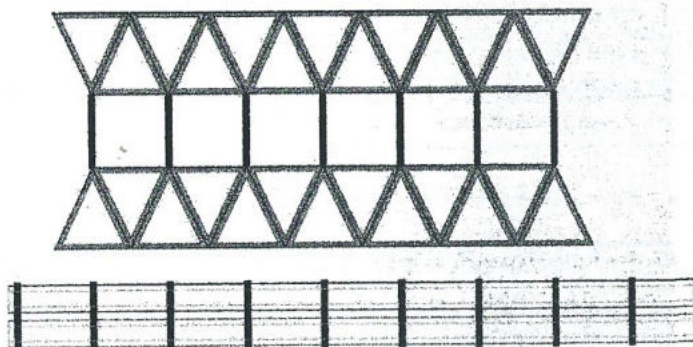


Bild 02

ist die vorläufige Brückenkonstruktion mittels "Kit bashing" mit der vorläufigen Deckkonstruktion

In Bild 02 ist die Deckkonstruktion noch vorläufig. Die ursprünglichen Bauteile des Bausatzes habe ich schon in die Einzelteile zerlegt und zerteilt. Diese Konstruktion habe ich durch Profilholz ersetzt..

In Bild 03 ist diese deutlich zwischen den bearbeiteten Seitenteilen zu sehen

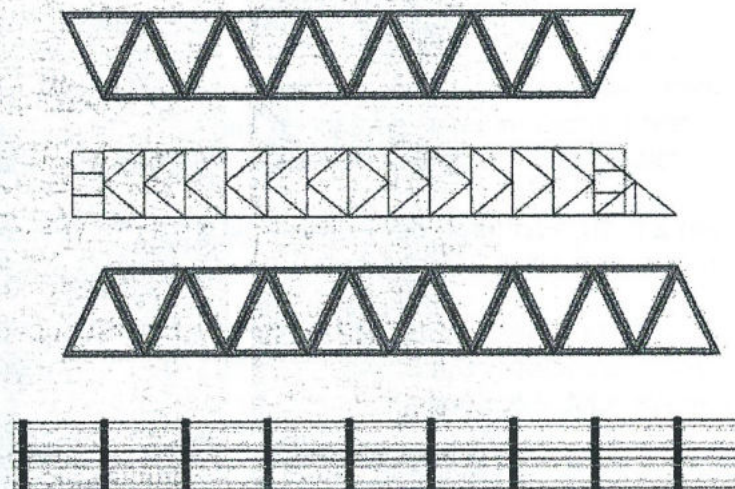


Bild 03

Bild 03 zeigt die fast fertige Brücken-konstruktion mit der endgültigen mittels Profilholz erstellten Deckkonstruktion

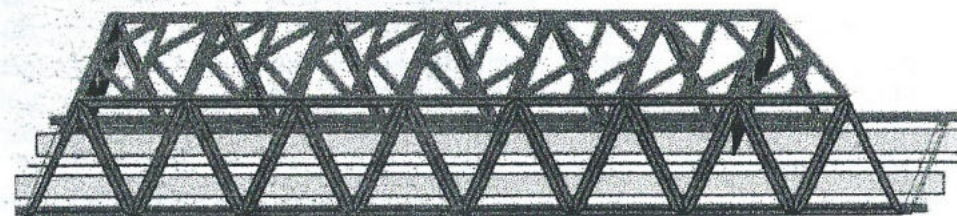


Bild 04 zeigt die Brücke als Zeichnung, wie sie jetzt besteht.

"Kit bashing" hat also Methode und hat auch seinen Sinn. Zur Zeit sieht es so aus, als wenn ich wieder mehr ohne Großserienbausatz erstellen muß.

„Große“ Vereinsfahrt 2000 Teil II

Es ist soweit, unsere „GROSSE VEREINSFAHRT“ nach Marienberg vom 21. Bis zum 26. Oktober 2000 steht als nächstes größeres Vereinsereignis für uns an.

Für alle, die mitfahren bzw. doch noch mitfahren möchten (es gibt noch ein paar freie Plätze) möchte ich hier an dieser Stelle den sogenannten „Fahrplan“ veröffentlichen, wobei Änderungen vorbehalten sind.

Am 1. Tag - den 21. 10. - ist nach der Anreise mit dem Bus und der Begrüßung am Abend ein Dia - Vortrag über das Erzgebirge vorgesehen.

Dies ist gleichzeitig als Einstimmung für den 2. Tag zu sehen, an dem eine Erzgebirgerundfahrt u.a. nach Annaberg und zur Kleinbahn Jöhstadt geplant ist, eventuell mit Reiseleitung.

Am 3. Tag - den 23.10. - findet nach einer Stadtführung in Marienberg eine Werksbesichtigung bei der Fa. Auhagen statt, hier besteht die Möglichkeit eines Einkaufs von Auhagen-Produkten.

Danach steht der Tag zur freien Verfügung in Marienberg.

Am 4. Tag ist eine Fahrt zur Schmaispurbahn Crazahl-Oberwiesenthal geplant, sowie auch eine Mitfahrt mit derselben.

Am 5. und letzten Tag im Erzgebirge soll uns eine Fahrt zum bekannten Ort Seiffen bringen. Hierfür steht der ganze Tag zur Verfügung. Am Abend besteht noch die Möglichkeit, die Marienberger Modellbahnfreunde in deren Vereinsräumen zu besuchen. Eventuell wird dieser Besuch auch schon am 23.10. erfolgen, um den letzten Abend für einen gemütlichen Ausklang frei zu haben.

Am 26.10. - nach hoffentlich schönen Tagen im Erzgebirge bei schönem Wetter - wird dann die Heimfahrt angetreten.

Zu den Kosten ist zu sagen, daß zu der Busfahrt und den Übernachtungskosten (Pro Person 65,-DM/Tag inkl. Halbpension plus evtl. Einzelzimmerzuschlag) noch sogenannte Nebenkosten für den Diavortrag, der evtl. Reiseleitung und der Stadtführung kommen werden, die vor Ort eingesammelt werden. Es werden aber erträgliche Beträge sein.

Falls noch jemand mitfahren möchte, weil er jetzt auf den Geschmack gekommen ist, der sollte sich umgehend bei mir, Jürgen Rode, melden.



Glück auf und herzlich willkommen in der Berg- und Kreisstadt Marienberg im mittleren Erzgebirge!

Die genauen Abfahrtszeiten werden den Mitfahrern direkt Anfang Oktober übermittelt.

Ich hoffe, die Fahrt findet bei den Mitfahrern auch den gleich guten Anklang wie unsere letztjährige Fahrt in den Harz.

RD



Liebe Eisenbahnfreundinnen und Eisenbahnfreunde

Die Eisenbahnfreunde Freisland begeben sich auf ein ganz neues Gebiet. Im letzten Jahr zur Weihnachtsveranstaltung besuchte uns Herr Herzog, Leiter einer Laienspielgruppe und fragte an, ob wir als Beiprogramm bei seiner Aufführung (Weihnachtsmusical „Rudolf Ren II“) in der Stadthalle Wilhelmshaven teilnehmen möchten. Schnell ließen wir uns von seiner Idee begeistern. Beim letzten Treffen, am 29.08.2000, wurde das Rahmenprogramm abgesteckt.

Herr Herzog bot uns für die Veranstaltungen am Samstag, den 16.12.2000, 15:30 Uhr und 20:00 Uhr ermäßigte Eintrittskarten an.

Erwachsene: 12,- DM (statt 20,- DM)

Kinder / Jugendliche ab 6 Jahre: 8,- DM (statt 12,- DM)

Dieses gilt auch für Freunde und Bekannte)

Eintrittskarten können vorbestellt werden bei:

Birgit Eilerts in der „Drehscheibe“ an den Dienstagabenden

oder per Tel. / Fax : 04421- 203517

Inhalt Rudolf Ren II

Rudolf Ren ist inzwischen ca. 12 Jahre alt geworden und träumt sich durchs Leben. Die Tiere wohnen weiterhin im eroberten Hexenhaus, das Pferd Lilly hat über alle das Kommando übernommen und verzweifelt an ihnen, denn die Tiere sind faul geworden, da die ehemaligen Räuber sie ja bedienen müssen.

Selbst der gutmütige Santa ist verzweifelt, denn Weihnachten steht vor der Tür, die Schlitten sind noch nicht beladen, die Hexen rauben die Säcke der Knecht Ruprechts, lassen die Plätzchen der Zwerge verbrennen und planen, den Wald und das Hexenhaus zurückzuerobern. Als ein Rentier dann auch noch im Übermut Santas Zauberrute entwendet und sie beim Ausprobieren im Wald verliert, ist das Maß voll: Er beschließt, in Pension zu gehen. Der 24.12. wird danach durch die jetzige Übermacht der Hexen auf der ganzen Welt aus dem Kalender gerissen.

Hätte der gute Esel Iaa die Rute nicht wiedergefunden, wäre Rudolf nie Prinz geworden und wäre Weihnachten für immer abgeschafft geblieben. Bis sich alles dann doch noch zum Guten wendet, müssen alle Waldbewohner einige Abenteuer bestehen.

Das Foyer wird wieder festlich geschmückt sein. Der Verein der Eisenbahnfreunde WHV/Freisland baut eine große Marktanlage auf. Die WHVer Bäckerinnung wird wieder das Hexenhaus mit leckerem Spekulatius bestückt haben.

40 m Bühnenbild – Schneelandschaft – werden die Bühne verzaubern, Hexen im Donnernebel, Schneemänner auf Inlinern, Rens und Zwerge sowie Engel werden spielen, tanzen, singen und Santa sowie die Knecht Ruprechts auf 4 mit Paketen bepackten Schlitten durch die Stadthalle fahren.

Wir bieten Atmosphäre, Action, Spaß und Spannung für ganz Jung bis ganz Alt – am besten gemeinsam!

Ansprechpartner:

Dieter Schulte
Stargarder Weg 9
26388 Wilhelmshaven

Tel.: 04421- 54146

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

Tel.: 04421- 294234 (7-15 Uhr)
04421- 569652 (ab 17 Uhr)

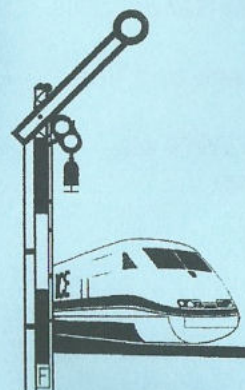
Fax: 04421- 56502

Konto:

Landessparkasse zu Oldenburg (LzO)

Kto-Nr.: 050-175058

BLZ: 280 501 00



Zur Zeit gelten folgende Beiträge:

Erwachsene : 39,- DM pro Quartal

Jugendliche : 15,- DM pro Quartal

Aufnahmegebühr : 30,- DM / 10,- DM

26388 Wilhelmshaven, Flutstraße 206