

APRIL 2003

- 21.04. Samstag
Von 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp
- 29.04. „Ungezwungene“ Geburtstagsfeier im Vereinsheim
(25 Jahre Eisenbahnfreunde Friesland)

MAI 2003**Monatsversammlung Mai fällt aus**

- 03.05. Samstag
Von 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp
- ~~08.05. Monatsversammlung~~
- 18.05. Sonntag
Von 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

JUNI 2003

- 05.06. Monatsversammlung
- 09.06. Pfingstmontag
Von 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

JULI 2003

- 03.07. Monatsversammlung
- 05./06.07. Wochenende an der Jade
Draisinenfahrten auf den Gleisen des Arsenalgeländes
mit Info- und Verkaufsstand

AUGUST 2003

- 07.08. Monatsversammlung
- 15.-17.08. **Siedlerfest**
25 Jahre Eisenbahnfreunde – Ausstellung der Module in der
Voslapper Sporthalle mit „Gastmodule“
- 15.08. an 18⁰⁰ Uhr offizieller Empfang mit geladenen Gästen
- 16.08. Große Feier im Vereinsheim und auf dem Hof
mit Zelt und Büfett.

SEPTEMBER 2003

- 04.09. Monatsversammlung

Das Flügelrad



Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



Das Team der N-Module

Jahrgang: 11
122. Gesamtausgabe

Nr.: 2/2003

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Der Vorstand gibt bekannt	3
H0-Module in Bad Salzuflen	5
Die Geschichte der Umbauwagen	8
Sonstiges	14
Spendenaufruf	15
Kurzkrimi	16
Die kleinen Dinge für den N-Bahner	18
N-Module in Oldenburg	22
Für den besinnlichen Moment	25
Internet-Links	26
Vereinsdaten, Konto, Beiträge	27
Veranstaltungen, Termine	28

Impressum

Redaktion: Horst Schneider
 Layout: Horst Schneider
 Druck: Jürgen Rode

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:

Wie soll man anfangen – was soll man bloß schreiben?

Oder ... Na bitte, es geht doch!!“

Nun liegt eine weitere Ausgabe 2003 von unserem „Flügelrad“ wieder vor Euch. Wie üblich war erst noch soooo viel Zeit und auf einmal wurde es dann doch wieder verflüxt eng. Aber scheinbar funktioniert bei uns im Verein vieles nur mit der sogenannten „Zeitpeitsche“ im Nacken, wie der Endspurt zu diversen Veranstaltungen (z.B. Bad Salzuflen) immer wieder zeigt.

Damit das aber nicht zur Dauereinrichtung wird, stehen in dieser VM schon einmal weitere „Eckpunkte“, die wir für dieses unseres 25sten Geburtstagsjahr festgelegt haben. **Im Vereinsheim liegt der „Gesamtfahrplan“!**

Jetzt liegt es an jedem selbst, ob Zeitdruck aufkommt oder nicht.

Ein besonders wichtiger Termin ist unsere Geburtstagsfeier Teil I an 29. April. An diesem Tag möchten wir mit Euch ganz ungezwungen feiern mit „Freibier“ und einem kalten Büfett. **Aus diesem „Feieranlaß“ und in Anbetracht dessen, daß der erste Donnerstag im Mai der 1. Mai ist, Wird die Monatsversammlung Mai gleich mit auf den 29. April vorverlegt!**

In diesem Jahr wollen und sollten wir (nachdem mittlerweile alle offenen Punkte inzwischen soweit abgearbeitet sind), das jetzt Erreichte vom letzten Jahr erst einmal festigen. Doch die Anfragen, die aus verschiedenen Richtungen auf uns zukommen zeigen, daß man auf uns aufmerksam geworden ist, aber auch, daß wir uns nicht auf unseren Lorbeeren ausruhen können und dürfen.

Deshalb wollen wir auch diesmal wieder mit einer außergewöhnlichen Idee beim Wochenende an der Jade **am 5. Und 6. Juli im Arsenal** mit dabei sein. Wir wollen interessierten Besuchern eine Fahrt mit einer Handhebeldraisine auf den Gleisen des Arsens anbieten. Hierfür wird schon jetzt Personal gesucht, da aus Sicherheitsgründen die Namen der Beteiligten schon im Vorfeld gemeldet werden müssen. Also – wer mitmachen möchte bitte bei mir melden.

Uns sollte aber immer bewußt sein, daß das Beschäftigen mit der Bahn / Modellbahn bei uns ein Hobby ist! Hobbys sollten bekanntermaßen in erster Linie Spaß machen und Entspannung bringen und einem nicht noch zusätzlich an den Rand des Herzinfarktes führen. Außerdem kosten Hobbys meist zuerst einmal Geld – wenn man aber die Zusatzkosten, die einem entstehen können abgedeckt bekommt, so ist das eine gute Sache, aber darauf zu hoffen, das man einen Gewinn für sich erzielen kann, ist fast eine Utopie.

Bei den gemeinsamen Veranstaltungen sind wir in erster Linie eine Gemeinschaft, die mit Spaß und Interesse das Hobby Modellbahn im und für den Verein der Öffentlichkeit vorstellt. – Und so sollte es auch bleiben.

Um aber das „Wir – Gefühl“ noch zu stärken, versuchen wir dieses Jahr verstärkt den sogenannten Spaßfaktor zu bemühen bzw. zu erhöhen, indem wir in diesem Jahr öfters Fahrbetrieb auf unserer Vereinsanlage durchführen wollen – u.a. mit der Geburtstagsfeier Teil II vom 15. Bis 17. August zum Siedlerfest in Voslapp. Die „große Feier“ wird am Samstag den 16. August Abends im / am Vereinsheim „steigen“, zu der Ihr mit Partner herzlichst eingeladen seit. Näheres hierzu zu einem späteren Zeitpunkt im Flügelrad bzw. an den Vereinsabenden.

Außerdem könnte man aber auch neue Wege gehen, indem man z.B. darüber nachdenkt, ob wir nicht einmal Silvester oder ähnliches in unseren Vereinsräumen feiern wollen. Wie ist Eure Meinung dazu? Meldet Euch doch mal bei mir – aber auch wenn Ihr ev. selber weitere Ideen habt, solltet Ihr Euch melden.

Zu guter Letzt möchte ich hier schon jetzt auf unsere „große Vereinsfahrt 2004“, die als sogenannte Abschlußfahrt für unser Jubiläumsjahr zu betrachten ist, hinweisen. Die Fahrt soll vom **16. Bis zum 24 Mai 2004** (9 Tage) in die Schweiz stattfinden und uns zu den verschiedensten berühmten Zügen führen! Der Preis wird bei ca. 1000,-- € pro Person liegen (incl. Fahrt, Hp sowie Bahn- und Schiffskarten). Die genaue Ausarbeitung der Fahrt ist jetzt voll angelaufen – also wer schon jetzt weiß, daß er mitfahren möchte, kann sich bei mir auch jetzt schon anmelden und erfährt dann, sobald das genaue Programm feststeht, „zügig“ nähere Einzelheiten!

Ich wünsche Euch nun, daß Ihr auch weiterhin noch viel Spaß bei Eurem / unserem Hobby habt, und zusätzlich Spaß beim lesen unserer neuen Vereinsmitteilung.

 Jürgen Rode

H0 - Module in Bad Salzuflen

Beim EFF ist die Teilnahme an der Modellbauausstellung in Bad Salzuflen schon ein fester Termin in ihrem Ausstellungsprogramm. In diesem Jahr fand sie am 25. und 26.01.2003 statt. Für Anreise und Aufbau war der 24.01. und für die Rückfahrt der 27.01. geplant.

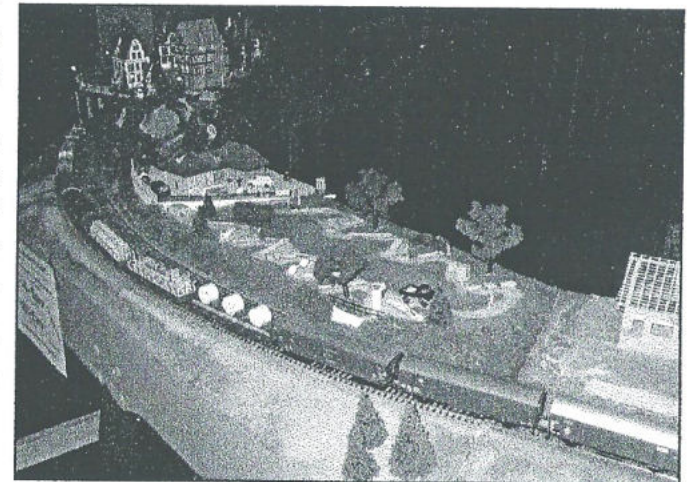
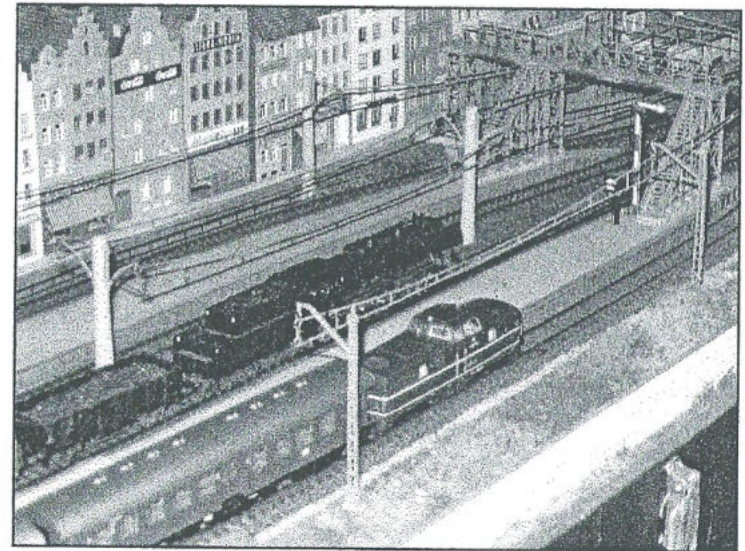
Doch zum Jahresanfang kam vieles anders.

Das Bedienungspersonal von acht Leuten reduzierte sich auf vier. Zwei Absagen aus beruflichen und privaten Gründen. Für die anderen beiden Absagen war der Winter Schuld. Das extreme Glatteis über Weihnachten hatte auch bei dem EFF Opfer gefunden.

Leider war auch der Beschaffer des Transportmittels davon betroffen. Was nun? Absage oder andere Transportbeschaffung.

Ein Transport mit PKW-Anhängern war Mangels Fahrzeugen mit Zughaken nicht möglich.

Nach Beratung mit dem Rest der Mannschaft sollte beides versucht werden. Jürgen Rode nahm Kontakt mit dem Veranstalter auf und unterrichtete ihn über unser Problem. Dieser war über eine Absage nicht gerade erfreut und bat uns, doch



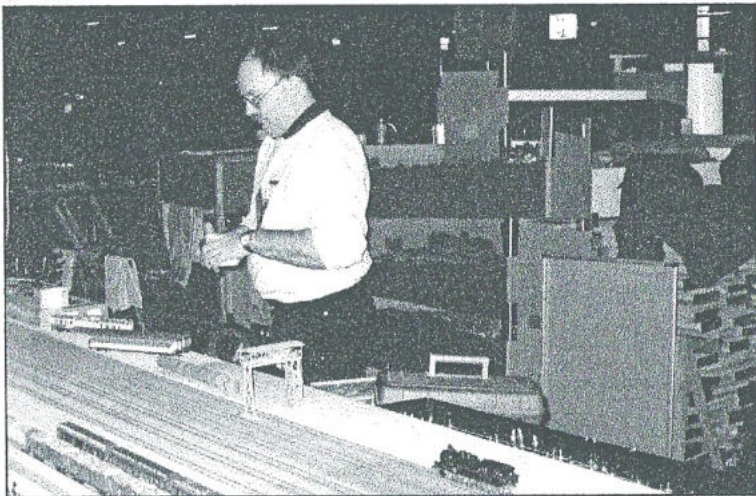
alles zu versuchen, um eine Teilnahme zu ermöglichen. Auch wäre es für ihn nicht möglich in der kurzen Zeit Ersatz zu beschaffen.

Das Besorgen eines LKW's übernahm Wolfgang Forsch. Dieses gelang ihm dann auch zu sehr günstigen Konditionen.

Auch das Personalproblem löste sich dann sehr schnell. Zwei Mitglieder von MEC Rhede, Heinz Brockmeyer und Fritz Hinrichs, waren bereit uns zu unterstützen und mitzufahren. Für die Rheder war es völliges Neuland und eine gute Möglichkeit, Ausstellungserfahrung zu sammeln. Wenn die gewußt hätten!

Am Donnerstag wurde das „Zeug“ (Module und Zubehör) in Rekordzeit verladen. Das Stapelsystem zahlt sich aus.

Freitagmorgen, 06⁰⁰ Uhr („Stunden vorm Aufstehen“ Aussage Wolfgang Forsch), persönliches Gepäck und zwei Module sind noch in dem LKW zu verstauen, dann ging es los.



Um ca. 11⁰⁰ Uhr waren wir am Ziel und begannen mit dem Entladen. Die Module wurden nach Plan auf der Ausstellungsfläche verteilt, montiert und ausgerichtet. Vom Veranstalter wurde unser Erscheinen positiv aufgenommen. Zumal wir mehr Mo-

dule mitgenommen hatten als wir brauchten.

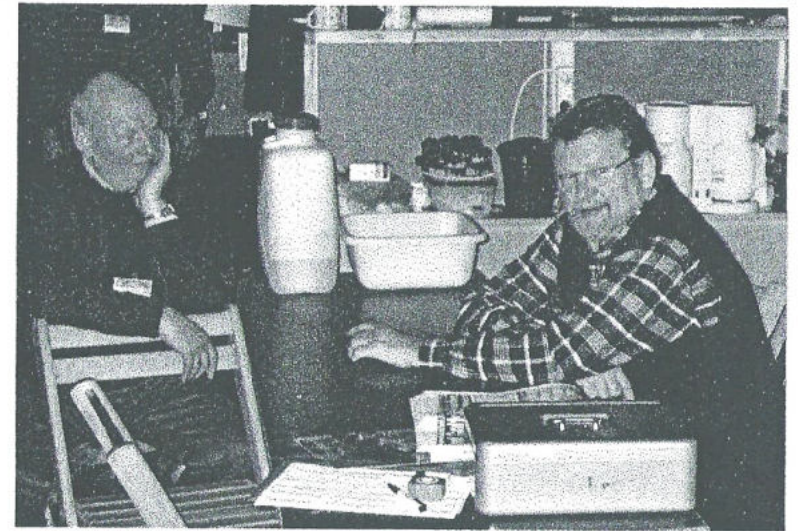
Abends begrüßte uns das Etap-Hotel und der Burger King. Den einigen von uns bekannten Italiener gibt es leider nicht mehr. Somit war Fast Foud angesagt.

Unsere Gäste aus Rhede fühlten sich wohl in unse-

rer Runde und bekamen nun auch mal mit, was es heißt, auf Ausstellung zu gehen. Besonders die Abende, da die Nächte meistens sehr kurz sind.

Die zwei Tage verliefen ohne Streß an der Anlage. Vom Publikum kamen die schon bekannten Fragen, Gleismaterial, Elektrik und Landschaftsgestaltung, die auch brav beantwortet wurden. Keinen Zuspruch fand bei zwei Besuchern der auf der Anlage aufgestellte Wagen mit einem Castorbehälter.

Obwohl es Spaß macht an eine Ausstellung teilzunehmen, genau so froh ist man, wenn das Ende naht. Nach Ausstellungsschluß um 18⁰⁰ Uhr begannen wir mit dem Abbau der Anlage. Um 22⁰⁰ Uhr war alles auf dem LKW verstaut und zum letzten Mal in diesem Jahr der Burger King und das Etap-Hotel genossen. Montag morgen ging es heimwärts. Am nachmittag um ca. 15⁰⁰ Uhr war der LKW entladen und alles verstaut.



Die Geschichte der Umbauwagen

Entwicklung – Erstellung – Einsatzgebiet

(3yg Wagen)

Zugbildung und Reihung der Umbauwagen.

Vorweg: Es gibt 2 Gruppen von Umbauwagen: die 3-achsigen Umbauwagen (mit sogenannten Lenkachsen) und die 4-achsigen Drehgestellumbauwagen. Beide Gruppen sollten hier abgehandelt werden, wobei insbesondere hinsichtlich der Reihung der Schwerpunkt auf die 3-achsigen Wagen gelegt werden soll.

Doch zunächst wollen wir uns der Entwicklung dieser Wagen zuwenden.

Über den Zustand der Eisenbahn in Europa und in Deutschland nach dem zweiten Weltkrieg ist soviel geschrieben und berichtet worden, daß man dem eigentlich nichts mehr hinzufügen muß. Seit Beginn der 50-er Jahre war es der „Deutschen Bundesbahn“ auch wieder möglich, sowohl im Nah- wie auch Bezirks- und Fernverkehr regelmäßig nach Plan zu fahren, jedoch herrschten überall immense Mängel, die vorhandenen Wagen wurden weit über Gebühr beansprucht.

Der Fernverkehr diente zwar kaum dem eigentlichen Reisen, denn die wenigsten Menschen in Deutschland konnten oder wollten in den Urlaub fahren. Vielmehr diente der Fernverkehr den Besatzungsmächten, Politikern und Geschäftsreisenden. Die Masse Mensch hingegen mußte im Nahverkehr, größtenteils sogar im Vorortverkehr zur Arbeit transportiert werden und natürlich von dort wieder zurück. Zwar gab es aus der Vorkriegszeit die Wagen der Gruppe ES30-Nahverkehrswagen mit offenen Übergängen und Doppeleinstiegen – , diese Wagen hatten den Krieg sogar recht gut überstanden, da sie aber für 120 km/h Hg zugelassen waren, konnte man die Wagen problemlos in Schnellzugverkehr einsetzen. Deshalb erhielten diese Wagen schon Ende der 40-er Jahre geschlossenen Faltenbalg-Übergänge; und die hölzernen Bänke wurden gegen gepolsterte ausgetauscht. Einige dieser Wagen wurden sogar zu Schlafwagen, Speisewagen und Halbspeisewagen umgebaut; die Halbspeisewagen waren bis 1982 im Einsatz und erhielten noch Mitte der 70-er Jahre die sogenannte Kakadu-Lackierung.

Mit der Herauslösung dieser Wagen aus dem Nahverkehr wuchsen dort natürlich die Probleme. Deswegen wollte die DB Anfang der 50-er Jahre zunächst Doppelstockwagen bauen. Tatsächlich entstanden 6 Probewagen, allerdings waren diese Wagen nur ca. 24 mtr. Lang, so ging der Platzgewinn der oberen Etage durch den Verlust der Flächen für Ein- und Ausstiege und Auf- und Abgänge wieder verloren, außerdem war das Gewicht dieser Wagen zu hoch, die Bremsleistung reichten nicht aus, und überhaupt waren diese Wagen einfach zu teuer. Erfahrungen mit längeren Wagen waren aber noch nicht vorhanden, die wollte man erst mit normalen, längeren Schnellzugwagen sammeln. Bis dahin mußte man sich eben mit überarbei-

teten Wagen z.T. aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg behelfen. So entstanden die Schnellzugwagen und Wagen für den Städtesschnellverkehr mit einer LüP von 26,4 mtr., die ersten Wagen sogar noch mit Faltenbalg-Übergängen. Probeweise rüstete man aber einige 1. Klasse Wagen mit Gummiwulst aus. Der Erfolg der Gummiwulst war so groß (kaum Verschleiß und deutlich geringerer Arbeitsaufwand beim Zusammenkoppeln der Wagen), daß man sowohl die im Bau befindlichen Wagen vor der Auslieferung sowie die bereits ausgelieferten Wagen von Faltenbalg auf Gummiwulst umrüstete.

Doch auch die neuen Schnellzugwagen brachten keine Entspannung; immer mehr alte Schnellzugwagen aus der Länderbahnzeit mußten ausgemustert werden, außerdem stiegen in der ersten Hälfte der 50-er Jahre die Fahrgastzahlen weit schneller als die Beförderungskapazitäten. Im Nahverkehr wurde die Lage dramatisch, es mußte dringendst etwas geschehen. So entschloß man sich, in einem sogenannten Umbauprogramm auf Basis alter Wagen neue Wagen zu bauen. Zuerst ging man an das Projekt 3-achsige Umbauwagen heran; auf die 1. Wagenklasse sollte verzichtet werden, würde ausnahmsweise doch einmal ein 1. Klasse Wagen benötigt werden, so mußte man eben auf eine andere Wagenfamilie zurückgreifen. Da Projekt umfaßte demzufolge 6 Wagentypen:

- | | |
|--|----------------|
| 1) ein reiner Gepäckwagen | Pw3yg |
| 2) ein Gepäckwagen mit 3. Klasse Abteil | CPw3yg |
| 3) ein Gepäckwagen mit 3. Klasse Abteil und Führerstand | CPw3ygef |
| 4) ein reiner 2. Klasse Wagen (beim 2. Klasse Wagen sollte grundsätzlich elektrische Heizung und Steuerleitungen vorhanden sein) | B3ygeb |
| 5) ein Wagen 2. Und 3. Klasse | BC3yg / BC3yge |
| | BC3ygeb |
| 6) ein reiner 3. Klasse Wagen | C3yg / C3yge |
| | C3ygeb |

Seit 1953 gab es die sogenannten „Städtewagen“ bzw. Mitteleinstiegswagen. Einige 3. Klasse Wagen und alle 3. Klasse Wagen mit Gepäckabteil waren als Steuerwagen ausgeführt worden (C4ymgf und CPw4ymgf). Da man notgedrungen aber auch die Mitteleinstiegswagen im Fernverkehr einsetzen mußte, waren die für diese Wagen gedachten Steuerwagen überflüssig bzw. standen herum oder wurden als normale Gepäckwagen eingesetzt. Deshalb verzichtete man darauf, Steuerabteile bei Umbauwagen einzubauen und zog hierzu die Mitteleinstiegswagen heran. Die C4ymgf (ab 1956 B4ymf, ab 1973 B4yl) wurden alle in Hamburg Altona beheimatet und bis zu ihrem Umbau 1973 ausschließlich mit 3-achsigen Umbauwagen gekuppelt, die CPw4ymgf (ab 1956 BD4ymf, ab 1977 DB4yl) kamen im gesamten Bun-

desgebiet zum Einsatz, überwiegend mit 3 ygeb-Wagen gekuppelt.

Auch ein reiner 2. Klasse Wagen (B3ygeb) wurde nicht gebaut, nach dem man sich entschlossen hatte, die Umbauwagen paarweise kurzgekuppelt laufen zu lassen, 2 BC3yg Wagen ergaben nämlich das gleiche Platzangebot wie 1 B-Wagen und 1C Wagen. Auch der reine Gepäckwagen ging nicht in Serie; ein Pw3yge wurde zwar gebaut und erhielt sogar eine elektrische Heizung, zum Einsatz im Reisezugdienst kam er allerdings nie, sondern wurde von Anfang an Mannschaftswagen in einem Kranzug, blieb ein Einzelstück und überlebte alle anderen Umbauwagen im Plandienst und erhielt in den 90-er Jahren sogar eine Verkehrsrote Lackierung. Das eigentliche Umbauprogramm der 3-achsigen Umbauwagen umfaßte danach grundsätzlich nur 3 Typen, die außerdem mit elektrischer Heizung und darüber hinaus auch mit Steuerleitungen für Wendezugbetrieb ausgerüstet sein konnten.

1. C3yg – C3yge – C3ygeb, ab 1956 B3yg – B3yge – B3ygeb
2. 2.BC3yg – BC3yge – BC3ygeb, ab 1956 AB3yg – AB3yge – AB3ygeb
3. CPw3yg – CPw3yge – CPw3ygeb, ab 1956 BD3yg – BD3yge – BD3ygeb

Diese Wagen liefen grundsätzlich paarweise kurzgekuppelt, dabei waren die Wagen so gekuppelt, daß

bei den Paaren $\left\{ \begin{array}{l} \text{C3yg} + \text{C3yg} \\ \text{B3yg} + \text{B3yg} \end{array} \right\}$ die Toiletten an den äußeren Stirnseiten lagen;

bei den Paaren $\left\{ \begin{array}{l} \text{C3yg} + \text{BC3yg} \\ \text{B3yg} + \text{AB3yg} \end{array} \right\}$ das $\left\{ \begin{array}{l} \text{2. Klasse Abteil} \\ \text{1. Klasse Abteil} \end{array} \right\}$ innen lag,

ebenso bei den Paaren $\left\{ \begin{array}{l} \text{BC3yg} + \text{BBC3yg} \\ \text{AB3yg} + \text{AAB3yg} \end{array} \right\}$;

schließlich gab es noch die Paarung $\left\{ \begin{array}{l} \text{CPw3yg} + \text{C3yg} \\ \text{BD3yg} + \text{B3yg} \end{array} \right\}$,

wobei da Gepäckteil des $\left\{ \begin{array}{l} \text{CPw} \\ \text{BD} \end{array} \right\}$ außen lag,

ebenso lag die Toilette des $\left\{ \begin{array}{l} \text{C} \\ \text{B} \end{array} \right\}$ Wagens außen;

analog verhielt es sich bei der 5. und letzten Paarung $\left\{ \begin{array}{l} \text{CPw3yg} + \text{BC3yg} \\ \text{BD3yge} + \text{AB3yg} \end{array} \right\}$,

d.h. Gepäckteil des $\left\{ \begin{array}{l} \text{CPw} \\ \text{BD} \end{array} \right\}$ außen, Toilette des $\left\{ \begin{array}{l} \text{BC} \\ \text{AB} \end{array} \right\}$ außen.

Später gab es durch den Umbau eines der drei Grundtypen Sonderbauarten der 3yg-

Wagen, so gab es Barwagen, Filmwagen, Ausstellungswagen, Vorführwagen – diese Wagen waren nicht paarweise kurzgekuppelt, Garnituren mit diesen Wagen hatten darum eine ungerade Anzahl Umbauwagen. Nach der Ausmusterung aller 2-achsigen Personenwagen bei der DB wurden außerdem eine größere Anzahl 3-achsiger Umbauwagen (hauptsächlich Wagen der Gattung DB3yge) zur nicht paarweisen Verwendung hergerichtet, da man einerseits bestimmte Züge aus Kapazitätsgründen nicht verkleinern konnte, andererseits aber Bahnsteiglängen oder Umfahrgleise längere Züge nicht zuließen. Von TEE und IC-Wagen einmal abgesehen, sind die 3-achsigen Wagen der Umbauserien mit allen anderen DB-Reisezugwagen im Verbund eingesetzt worden, und wenn auch die 3-achsigen Umbauwagen für den Nah- und S-Bahn-Bereich konzipiert waren, so konnte man sie dennoch in Eilzügen sehen, und zumindest als Leergarnituren waren 3-achsige Umbauwagen planmäßig an der Spitze oder am Zugschluß von Schnellzügen zu beobachten. Gastarbeiter Ganzzüge aus 3-achsigen Umbauwagen fuhren in den 60-er Jahren bis nach Italien, Griechenland und bis in die Türkei, innerdeutsche Urlaubszüge in Verbund z.B. mit Touropawagen hat es gegeben, und es gab kaum eine Lokgattung die bis Anfang der 70-er Jahre nicht einmal 3-achsige Umbauwagen am Haken gehabt hätte. Loks der Br 01¹⁰ haben 3-achsige Umbauwagen planmäßig auf der Emslandstrecke befördert, desgleichen V200 auf der Schwarzwaldbahn, und die Rheingold E10 mußte umlaufbedingt 3-achsige Umbauwagen in Heidelberg befördern. Es ist schon erstaunlich, was sich über Reisezugwagen berichten läßt, die es eigentlich nie geben sollte. Noch heute sind 3-achsige Umbauwagen im Einsatz: bei Privatbahnen und bei Museumseisenbahnen – auf Untergestellten, die schon 3 Jahrhunderte und ein 2-tes Jahrtausend gesehen haben, ähnlich wie die zweite Gruppe der Umbauwagen; die 4-achsigen Drehgestell-Umbauwagen.

Nachdem den 3-achsigen Umbauwagen ein so großer und unerwarteter Erfolg beschieden war, projektierte die DB die 4-achsigen Drehgestell-Umbauwagen (4yg Wagen). Auch diese sollten Vorort- und Nahverkehrsaufgaben übernehmen können, in 1. Linie sollten diese Wagen die Engpässe im Bezirks- und Eilzugverkehr beheben. Schon das Projekt von 1954 sah nur drei Grundtypen vor: einen reinen 2.Klasse Wagen (denn zu diesem Zeitpunkt stand schon der Fortfall der 3. Wagenklasse fest – tatsächlich wurde übrigens die Komforstufe der 1. Wagenklasse abgeschafft, die Komforstufe der 3. Wagenklasse war auch Anfang der 60-er Jahre noch vorhanden; die 1. Wagenklasse verschmolz mit der 2. Wagenklasse zur neuen 1. Klasse, die 3. Klasse rückte zur 2. Klasse auf, wobei auch einige weniger komfortable 2. Klasse Wagen alter Art in der 2. Klasse verblieben), eine 2. Klasse Wagen mit Gepäckabteil und einen gemischten Wagen der 1. und 2. Klasse. Die alten Untergestelle der Länderbahnwagen wurden auf eine einheitliche Länge gebracht, daraufgesetzt wurde ein Wagenkasten in Spantenbauweise (wie bei den 3-achsigen Umbauwagen), an beiden Wagenenden waren eingezogene, über die Puffer ge-

zogene geschlossene Einstiege mit einfach Schlagtüren vorhanden, die Doppeleinstiege exakt in der Wagenmitte waren ebenfalls eingezogen angeordnet und trennten entweder zwei 2. Klasse-Großraumabteile mit Mittelgang, die 1. Klasse mit Mittelgang von einem 2. Klasse Großraum mit Mittelgang oder einen Gepäckraum von einem 2. Klasse Großraum mit Mittelgang. Die Wagen erhielten geschlossene Gummiwulst-Übergänge, die meisten Wagen waren mit elektrischer Heizung ausgerüstet, fast alle Wagen, die anfangs nur eine Dampfheizung besaßen, wurden später nachgerüstet. Bei den 2. Klasse Wagen war an jedem Wagenende ein Toilettenraum angeordnet, und zwar jeweils an der rechten Wagenseite am rechten Wagenende. Bei gemischtklassigen Wagen war die Toilette neben dem Mitteleinstieg im 2. Klasse Raum installiert, bei den Wagen mit Gepäckraum gab es zwei Bauweisen, die den oben genannten entsprachen. Die Wagen erhielten entweder preußische Regeldrehgestelle, Schwanenhalsdrehgestelle oder neue Drehgestelle der Bauart „Minden-Deuz leicht“, die auch später bei den Silberlingen Anwendung fanden. Steuerabteile waren bei keinem der 4-achsigen Umbauwagen vorgesehen, alle 4-achsigen Umbauwagen waren außerdem nicht wendezugfähig. Die Wagen wurden in reinrassigen Garnituren eingesetzt, ebenso waren sie im Verbund mit allen anderen Wagenfamilien zu sehen (außer TEE und IC-Wagen). Hauptsächlich waren diese Wagen im Nahverkehr und in Eilzügen anzutreffen, sie kamen aber auch als Verstärkungswagen in Schnellzügen zum Einsatz, oft wurden ganze (Ferien-) Sonderzüge aus ihnen gebildet. Nahezu die gesamte Lokpalette der DB hat diese Wagen gezogen, angefangen bei der Br 81, Br 74 oder Br 91 im oldenburger Raum bis hin zur 01¹⁰ auf der Marschbahn oder Emslandstrecke, z.B. V20 zwischen Jever und Harlesiel oder V200 zwischen Wilhelmshaven und Esens, aber auch modernste Ellok wie die 103¹ oder 120 haben 4-achsige Umbauwagen am Haken gehabt, und nach der Wende gelangten einige Wagen sogar nach Mitteldeutschland.

Als 1974 das neue DB-Farbschema „oceanblau / beige“ vorgestellt wurde, hatte bei der 3-achsigen Umbauwagen bereits die massive Ausmusterung begonnen, viele dieser Wagen blieben aber auch als Bauzugwagen bis heute erhalten. Da die unmittelbare Ausmusterung auch der 4-achsigen Umbauwagen bevorstehen sollte, wurden diese von der Umlackierung ausgenommen. Die Stadtwagen von 1953 aber wurden mit einer neuen Inneneinrichtung versehen und oceanblau / beige lackiert, ihre Höchstgeschwindigkeit aber blieb bei 120 km/h, außerdem waren viele dieser Wagen nach wie vor ohne elektrische Heizung. Bei der DB war man Mitte der 70-er Jahre doch tatsächlich der Meinung, daß auch auf Hauptstrecken im Nahverkehr weder eine höhere Höchstgeschwindigkeit noch die elektrische Zugheizung überall notwendig seien. Und das sollte sich rächen. Als nämlich ab 1977, spätestens ab 1979, die Höchstgeschwindigkeiten im hochwertigen Schnellzugverkehr generell auf 160 km/h und mehr kletterten, da stellten diese langsamen Nahverkehrs- und regionalen Eilzüge plötzlich unüberwindliche Hindernisse dar. Plötzlich

konnte man die Stadtwagen nicht mehr einsetzen, und vor allem im süddeutschen Raum konnte man diese Wagen zum einen ihrer Länge wegen auf den engen Radien der Nebenbahnen nicht einsetzen, zum anderen verlangte die elektrische Zugförderung bzw. Dieselloks mit elektrischer Zugheizung nach geeigneten Wagen. So kam es, daß alle Stadtwagen zwischen 1979 und 1984 ausgemustert wurden. Auf den Hauptstrecken ersetzten nun Dieseldrängzüge der Reihe 634 und 614 die Nahverkehrszüge, teilweise auch die schnelleren Silberlinge. Für den Betrieb mit Lokbespannten Zügen auf Nebenstrecken griff man aber gerne auf die noch vorhandenen 4-achsigen Umbauwagen zurück, die nicht nur das Farbschema oceanblau / beige unbeschadet überlebten, sondern gleich auch noch das nachfolgende der Ära Dürr. Nach der Wende allerdings schieden die meisten Umbauwagen dieser Bauart aus dem Plandienst aus, Viele von ihnen endeten immer noch in ihren Ursprungsfarben unter dem Schneidbrenner, manche kamen zu Privatbahnen, Museumsbahnen oder in Bauzüge, - und einige blieben im Reservepark. So konnte man noch in Jahr 2002 4-achsigen Umbauwagen im aktiven Reisezugdienst erleben, vereint mit graffitifreien Silberlingen sowie Wagen im Farbleid der Ära Gohlke und Ära Dürr. Mehr als ein Menschenleben lang, mehr als ein Jahrhundert haben die 3- und 4-achsigen Wagen dem Verkehr und dem Menschen gedient; über 50 Jahre als Länderbahnwagen und über 2 Weltkriege hinweg, dann nochmals 50 Jahre als Umbauwagen, wahrlich eine Erfolgsgeschichte.



Horst Handschuh

Sonstiges

Nicht ganz so neues aus der Bücherei...

Vor einiger Zeit wies ich darauf hin, daß beim Ausleihen eines Buches oder Videos doch bitte die Karteikarte nicht nur herausgenommen werden sollte, sondern der Entleiher sich doch bitte auch eintragen möge.

Inzwischen liegen außer der angesprochenen Karte noch zwei weitere Karten ohne Eintrag da!

Irgendjemand muß mich da falsch verstanden haben – **das war kein Tip**, sondern eine Rüge mit der Bitte um Abstellung!

Ich bitte den oder die Entleiher, entweder die Karten nachträglich auszufüllen oder die entliehenen Bücher wiederzubringen – es wäre doch schade, wenn die Bücherei nur noch zu bestimmten Zeiten geöffnet werden würde.



Dietmar Schnabel

Arbeitsgemeinschaft

H0m – Modulanlage
Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund

Am 05. u. 06.07.2003 in Hesel
LAW Ausstellung in der Hauptschule Hesel

Spenden

Spenden Leute, spenden...

Wer hat nicht in seinem Keller, auf dem Dachboden oder im „Eisenbahnzimmer“ noch ein paar ältere „Eisenbahnutensilien“? Dinge, die man schon lange nicht mehr benutzt hat oder die durch neuere bessere ersetzt wurden?

Bücher, die man als „Eisenbahnfreund“ geschenkt bekam oder Modelle in einer Spurweite, die man gar nicht (mehr) sammelt. Ich bin mir sicher, mit ein bißchen gutem Willen findet sich fast überall etwas, auch Werkzeuge sind gesucht. Wofür? Ganz einfach als Spende für den Verein, der gerade im Jubiläumsjahr auf jeden Cent angewiesen ist. Die Spenden können in dann zu Gunsten des Vereins bei den vielen Vorführtagen in diesem Jahr gut verkauft werden.

Ein warmer Händedruck eines Vorstandsmitgliedes ist jedem Spender gewiß. Der Autor hat mit einem Buch und einer kleinen Bohrmaschine schon mal einen Anfang gemacht!



Rainer Klanke

Kurzkrimi

Es ist Winter, draußen dämmt es schon und eine feine Schneedecke überdeckt das Land. Langsam, ganz langsam schiebt er sich näher. Im flackernden Licht einer kleinen Leuchte ist er zu erkennen – der Haken, drohend aufgerichtet und bereit zuzuschlagen. Das Opfer hat noch nichts bemerkt und wahrgenommen. Wie lange er schon darauf gewartet hatte, weiß keiner aber jetzt würde die Gelegenheit kommen, die Zeit war reif. Schon immer hatte er sich das gewünscht aber oft wurde er einfach hängen gelassen. Das zehrte an ihm. Nur noch eine kurze Distanz, die er geräuschlos zu überwinden gedachte. – Dann passiert es, er schlägt zu, kein Blut spritzt.

Stöhnend lehnt sich Friedrich total verschwitzt zurück: so butterweich hat er noch nie einen Waggon rangiert und angekuppelt...

 Hans-Jürgen Forster



Die kleinen Dinge für den N-Bahner

Ich bin durch das Internet-Auktionshaus „eBay“ auf einen Hobbyisten gestoßen, der aus der allgemeinen Not der N-Bahner heraus (für Spur N gibt es halt nicht alles zu kaufen) eine Tugend gemacht hat, und sich mit dem „Supern“ von Modellen in der Baugröße 1:160 zu beschäftigt.

Christian Imhof hat es dabei im Laufe der Zeit auf eine stattliche Anzahl von Modellen gebracht. Seine Frau Heike („toll, wenn sich beide mit dem gleichen Hobby identifizieren“) kümmert sich um den Verkauf (denn man kann schließlich nicht alles in einer Vitrine unterbringen). Zu diesem Zweck wurde auch eine Internetseite eingerichtet, auf der alle aktuellen Modelle präsentiert werden.

Die Modelle werden zuerst mit Hilfe eines Kompressors grundiert und lackiert. Feinheiten wie Tür- bzw. Fenster-rahmen oder Leuchtbildern werden per Handarbeit mit dem Pinsel aufgebracht. Die Beschriftungen, wie „ADAC“ oder „Polizei“, Hoheits-embleme usw. bestehen aus Naßschiebebildern, die eigens dafür hergestellt wurden.

So ein Hubschrauber EC 135 erfordert so 2 bis 3 Stunden – ein Unimog auf Grund der zusätzli-



chen gestalterischen Arbeiten (der Aufbau wird aus Kunststoff geätzt und ggf. gespachtelt) und mit Dachluke versehen, um die 4 bis 5 Stunden an Zeitaufwand.

Eine Sparte der Modelle umfaßt Hubschrauber (Bo 105 und EC 135), die in fünf verschiedenen Farbgebungen/Beschriftungen angeboten werden. Ich selbst habe mir den EC135 in der ADAC-Version gekauft. So weit ich das beurteilen kann, eine gute Arbeit. Ich werde in Absprache mit Jürgen Rode dieses Modell nach dem Erscheinen dieser Ausgabe des Flügelrades einige Zeit in der Vitrine im Eingangsbereich der Vereinsheimes zeigen.

Meines Erachtens stellen gerade diese Arbeiten eine wertvolle Ergänzung für die Fraktion der N-Bahner, da Modelle aus den Luftfahrzeug-Bereich für diese sowieso immer einen Mangelartikel sind.

Im Einzelnen werden zur Zeit folgende Ausführungen angeboten:

BO 105

Katastrophenschutz

Luftrettung

ADAC



EC 135

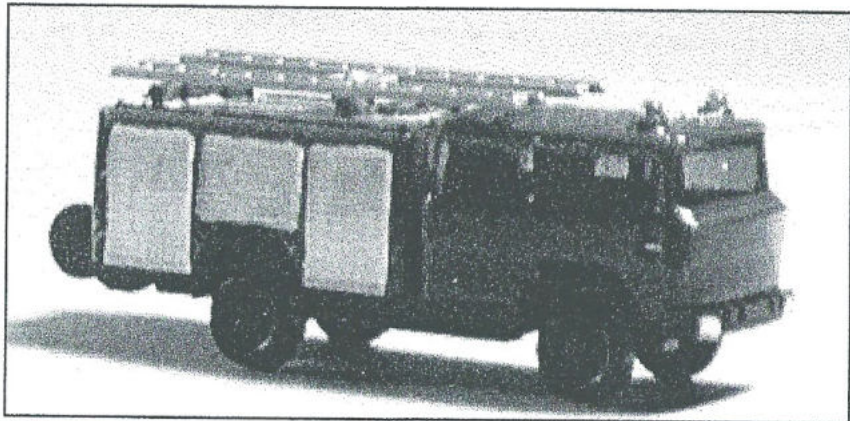
Polizei

ADAC

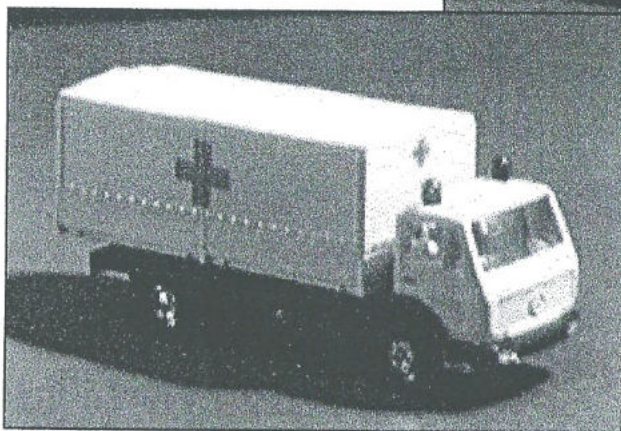
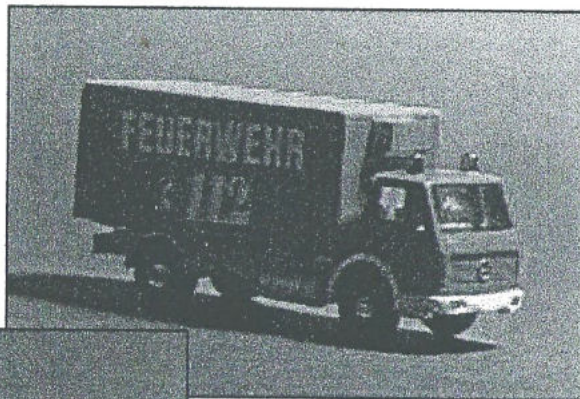


Eine weitere Sparte seine Modelle umfaßt Straßenfahrzeuge. Als Basis dienen hier handelsübliche Modelle der Hersteller wie zum Beispiel Roco bzw. Wiking, die dann teilweise, wie vor schon beschrieben, in den notwendigen Details umgearbeitet werden.

Hier gibt es z.B. einen THW-Gerätewagen, bei dem, wie leicht zu erkennen, ein Feuerwehrwagen herhalten mußte;



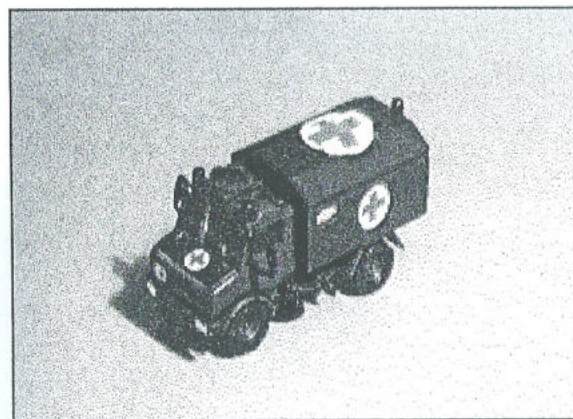
oder der Mercedes-LKw in zwei verschiedenen Ausführungen als Feuerwehr-Hilfsfahrzeug bzw. als Rot-Kreuz-Wagen:



Einen Krankenwagen VW T4



einen KrKw der Bundeswehr,



Zu guter letzt wäre noch anzumerken, daß Herr Imhof auf Anfrage bereit ist, Kundenwünsche betreffs der Farbgestaltung oder ähnliches zu berücksichtigen. Über größere Sonderwünsche muß im einzelnen gesprochen werden (realisierbarkeit etc.). Ich denke, es lohnt sich auf jeden Fall, sich einmal die Modelle auf der Home-Page von Heike und Christian Imhof anzusehen.

Die Internet-Adresse der Homepage:

http://mitglied.lycos.de/chris_imhof/index.html

Die E-Mail-Adresse:

sprichmichnichtan@web.de

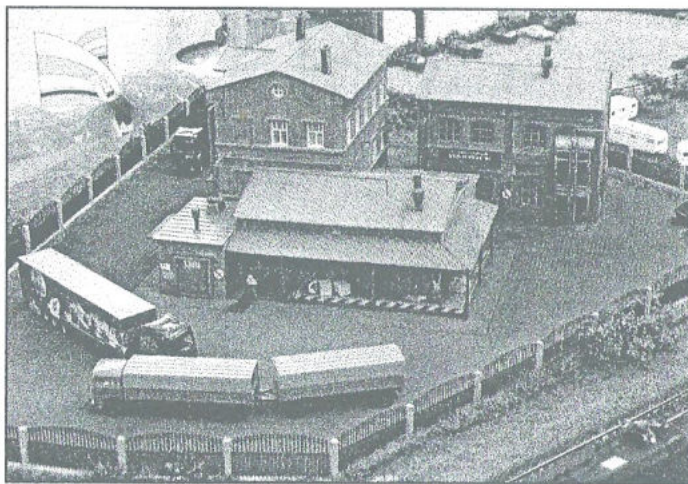
N-Module in Oldenburg

Die Modellbautage in Oldenburg gehören zu den eher kleineren Veranstaltungen. Trotzdem haben wir gerne das Angebot angenommen, unsere Module ein weiteres Mal im Februar der Öffentlichkeit zu präsentieren. Nicht ganz soll verschwiegen werden, daß es uns nicht nur Spaß macht, gemeinsamen Fahrbetrieb zu machen, sondern natürlich auch die eingebaute Technik zu testen und sich über neue Ausgestaltungsvarianten zu freuen.

Am Freitag Vormittag, dem 14.02.2003 um 08⁰⁰ Uhr ging es los. Einladen war angesagt. Eine perfekte Transportorganisation und wohl überdachte Überlegungen zum Stapeln der Module und deren Sicherung zahlten sich dank der Erfahrung und den Anregungen aus dem H0 – Modulbereich aus. Alle Module sind nun in einem Raster stapelbar und ermöglichen die optimale Ausnutzung der Laderaumfläche des Transportfahrzeugs. Zuerst wurden alle in Voslapp im Vereinsheim gelagerten Module verladen und auf der Fahrt über Zetel die restlichen, um dann in einem gemeinsamen Transport nach Oldenburg zu fahren. Schon am frühen Nachmittag war alles zusammengekoppelt und kurze Zeit später konnte der erste Testbetrieb aufgenommen werden. An dieser Stelle gewannen wir weitere wichtige Erfahrungen:

Module sollten so gebaut und verpackt sein, daß ein sicherer Transport gewährleistet ist und auch ohne Beisein des Besitzers aufgebaut und in Betrieb genommen werden können. Dazu gehört auch ggf. eine Einweisung über die Eigenheiten des betreffenden Moduls. Neue Module sollten einen Funktionstest durchlaufen haben, um Fehler im Vorfeld finden und beseitigen zu können.

Die Testphase dauerte zum Glück nicht lange und erst, als alle Funktionen nachgewiesen waren und die ersten Züge ohne Störung ihre Runde beendeten, ging ein zufriedenes Lächeln über das Gesicht von Horst Schneider. Der Aufbau war beendet, die Show konnte beginnen.

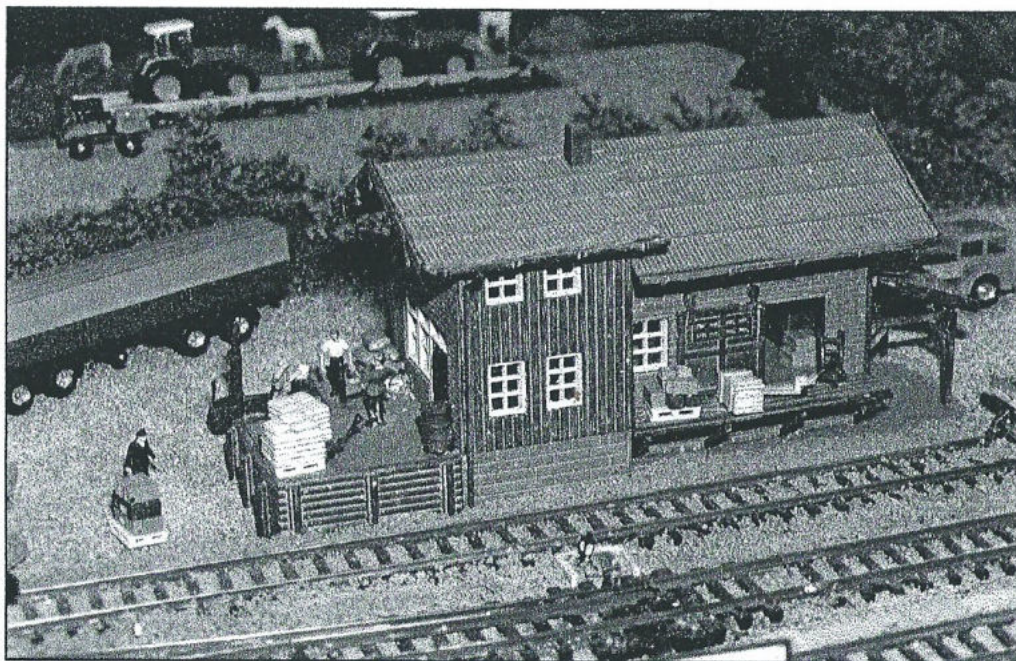


Die Anlage war in Form eines „E“ aufgebaut wie schon im Dezember 2002 in Bremen. Das Abzweiger-Modul als Herzstück in der Mitte platziert lies die Verteilung in zwei Schleifen zu. In schon bekannter Manier setzten sich die Züge am Samstag langsam beschleunigend in Bewegung, die elektronische Blocksicherung nahm zuverlässig ihren Dienst auf, kein Wagen entgleiste an den Übergängen, das Abzweigen zum Mittelzweig, wo Dieter Kohlbach seinen Bahnhof angeflanscht hatte, funktionierte und fast schon bedauerlich wurde festgestellt, daß noch niemand so richtig unter seinem Modul gelegen hat, um größere Reparaturen auszuführen (oder sich auszuruhen ??). Kompliment auch an Dieter, der mit der Hilfe von Horst seine Module einer gründlichen Revision unterzogen hatte und heftig Betrieb machen konnte.

Neu im Verbund war ein neues Vereinsmodul in der schon fortgeschrittenen Bauphase. Immerhin, das gewählte Thema, nämlich Badefreuden und Freizeit an einem See, war schon recht weit gediehen und ließ so manchen Besucher etwas genauer hinsehen, um zu überprüfen, ob denn auch alle Figuren eine Badebekleidung anhatten.



Nicht nur die neuen Szenen, sondern wohl auch der Umstand, daß wir die einzige N-Anlage waren, bescherte uns einen ungewohnt hohen Besucherstrom mit viel Interesse. Viel Lob und Anerkennung der Ausgestaltung wurde übergebracht und viele Fragen waren zu beantworten. Die Technikfreaks hatten sehr wohl die Blocksteuerung erkannt und wollten Details wissen, andere äußerten sich über die vielen Szenen, wobei besonders Kinderaugen die Erwachsenen auf die doch recht kleinen Details hinwiesen. Immer wieder bemerkte man erstauntes Kopfschütteln über das, was in dieser Baugröße möglich ist.



Auch ohne großen Bahnhof, der zweifellos noch fehlt und eine attraktive Bereicherung sein würde, war abwechslungsreicher Fahrbetrieb möglich, nicht zuletzt auch dadurch, daß jeder seine Zuggarnituren einsetzte und für Variantenreichtum sorgte. Nach zwei Tagen erfolgreichen Fahrbetrieb war es Sonntagabend an der Zeit, wieder einzupacken. In einer koordinierten Aktion war alles nach 2 Stunden auf dem Transporter und weitere 1,5 Stunden alles in Zetel und Voslapp ausgeladen. Fazit: Ein erfolgreiches, harmonisches Wochenende, das Lust auf mehr macht, dann vielleicht mal auf einer größeren Messe oder Ausstellung, um auch einem größeren Publikum die Eisenbahnfreunde Friesland näher zu bringen.

Hans-Jürgen Forster

Nachdenkliches zum Vereinsleben



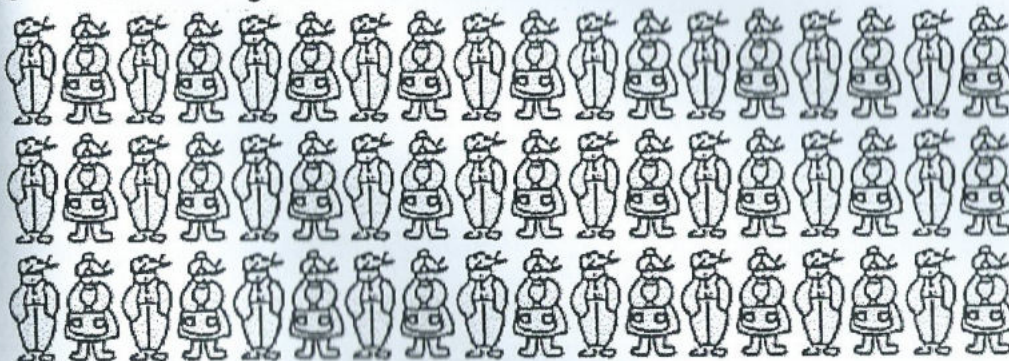
Wenige Mitglieder sorgen dafür, daß etwas geschieht.



Einige Mitglieder reden stets energisch vom Mitmachen.



Gar manche Mitglieder sehen zu, wie andere etwas tun.

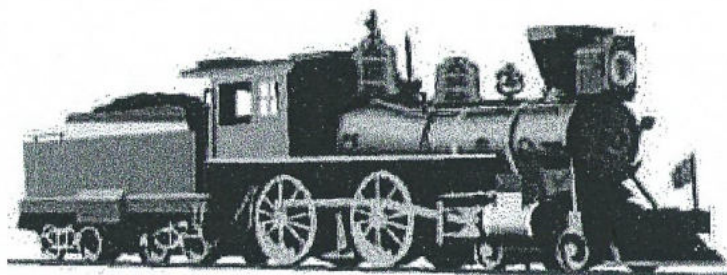


Und die überwältigende Mehrheit hat leider überhaupt keine Ahnung, wieviel Arbeit für Sie und das Vereinsimage geleistet wird !!!

Horst Schneider

Internet-Links

Artitec Modelle	http://www.artitec.de/
Der Modellbauserver	http://home.t-online.de/home/rhs-software/
Haberl & Partner	http://www.modellbahnkeller.de/start.htm
Kleinserien	http://www.kleinserien.de/
Link-Seite Spur N	http://www.spur-n.com/
Marks Kleinkunst	http://www.markskleinkunst.de/
Marks Metallmodellclassics	http://www.marks-metallmodellclassics.de/
MiBa	http://www.miba.de/
MoBa in Spur N	http://www.online-modellbahn.de/
MoBa-Zubehör	http://www.banhardt-modellbahn.de/
Modellbahn-Portal	http://www.Modellbahnhersteller.de/



Diese Liste der *Internet-Links* soll weiter gepflegt werden. Wer weitere Internet-Adressen zum Thema Modellbahn der Gemeinschaft zugänglich machen will, diese bitte an die Redaktion weitergeben.

Ansprechpartner:

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 294234 (07⁰⁰ - 14⁰⁰ Uhr)

04421 - 569652 (ab 17⁰⁰ Uhr)

Fax.: 04421 - 56502

Thomas Ahle
Fritz-Reuterstr. 8
28386 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 64439

Konto: Landessparkasse zu Oldenburg (LzO)

Kto-Nr.: 050-175058

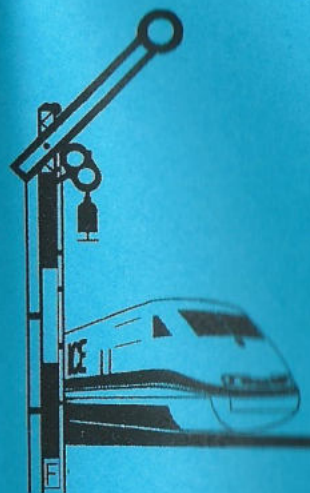
BLZ: 280 501 00

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