

August 2001

- 02.08. Monatsversammlung
18. / 19.08. Siedlerfest in Voslapp; Fahrtag für die Vereins-
anlage; Grillessen ab 19 Uhr
25. / 26.08. Feier zum 20-jährigen Jubiläum des holländischen
Vereins in Leeuwarden

September 2001

- 06.09. Monatsversammlung
08. / 09.09. H0 - und N-Module stellen aus beim Tag der
offenen Tür des Roten Kreuzes in Jever
08.09. Tag der Bahn - Gelegenheit zur Mitfahrt zum
DB-Technologiezentrum in Minden (Anmeldung bei
J.Bakker)

Oktober 2001

- 11.10. Monatsversammlung mit Vortrag "Alles Digital
oder was ?"
29.09.-04.10. "Große Vereinsfahrt nach HÜFINGEN
(Schwarzwald)"

November 2001

- 01.11. Monatsversammlung

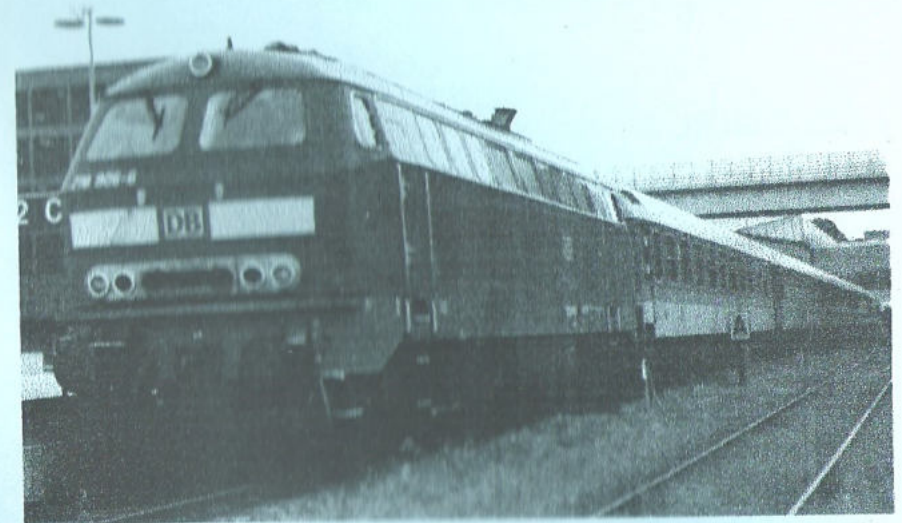
Dezember 2001

- 06.12. Monatsversammlung
30.11.-02.12. H0-und N-Module auf der "EUROMODELL" in
Bremen
15./16.12. Fahrtag in Voslapp / Jahresessen wird noch
gesondert bekannt gegeben.

Das Flügelrad



Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



Jahrgang : 9
118. Gesamtausgabe

Nr.: 2 / 2001

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Inhaltsverzeichnis / Impressum	2
Vorwort	3
Freunde der Eisenbahn / Der letzte Interregio	4-7
N-Module	8-10
Bremer Straßenbahn	11-12
Alles Digital, oder was?	13
Große Vereinsfahrt 2001	14
Mitropa	15-18
Kleine Vereinsfahrt/ Besuch in Wunstorf	19-21
H0- und N-Module in Jever	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
 CS: Christof Seifert HE: Hans Ellerts
 RD: Jürgen Rode ML: Martin Lambertz
 JB: Hans-Jürgen Backer

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

Das Sommerloch hat wieder zugeschlagen - so könnte man meinen, wenn man auf den Kalender blickt und an traditionsreiche Modellbahnbastelei denkt.

Bauen oder Betrieb im Kämmerlein, im Keller oder unter dem Dach macht erst so richtig Spaß, wenn man ohne schlechtes Gewissen (Garten, Terasse und Sonnenbräune rufen sonst unerbittlich !) bei ohnehin schlechtem Wetter in unseren nördlichen Breiten tätig werden kann. Darüber hinaus bringt der langersehnte Urlaub uns mal in anderen Orten auf andere Gedanken. Ist also gar nichts los bei der Bahn in groß und bei uns in klein ?

Mitnichten - das Leben pulsiert und geht weiter und ist interessant so wie zuvor. Es tut sich was, sowohl draußen als auch innerhalb des Vereins und wir stehen mitten drin.

- Da ist nachzulesen, daß die Firma ARNOLD die deutsche Produktionsstätte schließen will, wobei dies der Rückzug eines Gründungsmitglieds der Spur N ist.
- Da fährt der letzte planmäßige Inter-Regio von Wilhelmshaven ab, heimlich, still, leise und planmäßig und fast niemand von den Eisenbahnfreunden bemerkt es so richtig.
- Die Vereinsanlage ist um ein liebevoll gestaltetes Freizeiteck bereichert worden mit einem Outfit, das es Wert wäre in der Fachpresse gezeigt zu werden.
- Das erste Treffen der Vereins-N-Moduler hat stattgefunden mit größerer Resonanz als erwartet.
- Der Servicewagen der H0-Moduler nimmt von Tag zu Tag perfektere Gestalt an dank unermüdlichen Einsatzes.
- Das Loch in der Werkstattwand zeugt von dem Expansionswillen unseres Vereins und wird unerbittlich vorangetrieben.

Angesichts dieser Aktivitäten kann von Sommerloch als Symbol mangelnder Neuigkeiten nicht gesprochen werden.

Der lebhafte Zuspruch zu unserem Hobby kann an jedem Bautag und bei jedem Erfahrungsaustausch abgelesen werden. Aber warum pflegen wir nur den mündlichen und persönlichen Austausch und lassen nicht alle Vereinsmitglieder an unseren Ideen und dem Geschehen teilhaben? Dafür bedarf es doch nur eines kleinen Beitrags oder „Inputs“ in unserer Vereinszeitung.
 Habt Ihr darüber schon mal nachgedacht ??

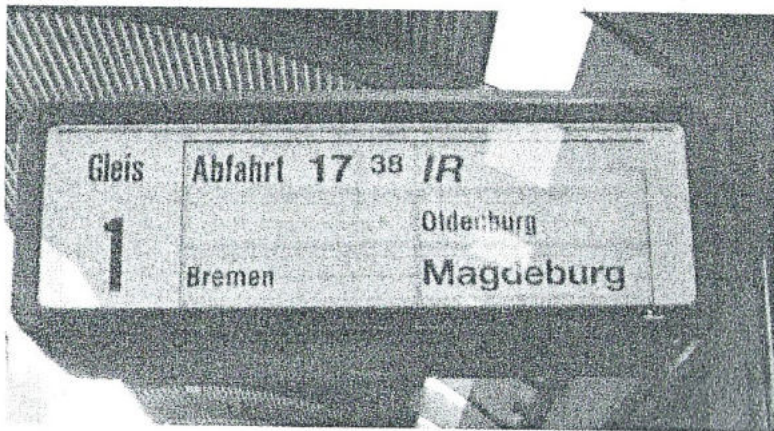
Eisenbahnfreunde — Freunde der Eisenbahn ? Oder: Der letzte InterRegio

Sind Eisenbahnfreunde auch immer Freunde der "großen" Eisenbahn?

Seit dem 09.06.2001 habe ich da so meine großen Zweifel. Der Grund für diese Zweifel ist der "letzte fahrplanmäßige InterRegio von Wilhelmshaven nach Magdeburg" am 09.06.2001 um 17:38 Uhr.

Jeder hat über den Verlust der durchgehenden Verbindungen von Wilhelmshaven in die "große, weite Welt" gejamert und gestöhnt. Politiker, Industrie, Handel, Handwerk, Verbände, Vereine usw. Auch in unserem Verein wurde darüber heftig diskutiert. Was wurde nicht alles ins Feld geführt: "...abgehängt", "...unzumutbar", "...zu häufiges Umsteigen" und noch tausend andere Gründe!!

Und dann fuhr wirklich der letzte InterRegio von Wilhelmshaven ab. Ein wahrhaft "großartiger" Abschied vom Bahnsteig 1. Der Bahnsteig voll von Menschen!



Es waren insgesamt 10 Personen, die auf dem Bahnsteig standen. Davon gehörten 3 zur Bahn AG; einer davon war der Lok/TFzFührer, Peter Deneser. 2 Pressefotografen. Blieben 5 Leute übrig, die sich für den Zug interessierten. Diese Anzahl war beeindruckend. Hatte ich nicht erwartet.

Wo waren all diejenigen, die so lautes Wehklagen erhoben hatten? Wo war unser Verein, obwohl wir eine Sparte Verkehrspolitik haben oder hatten!? Das "Engagement in der regionalen Verkehrspolitik" wird sowohl in der Satzung als auch in unserem grünen Faltblatt

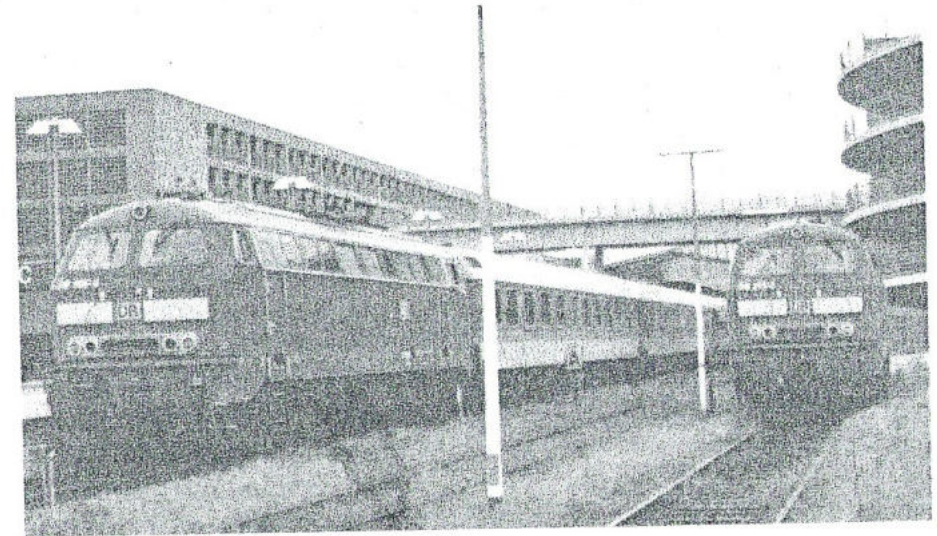
hervorgehoben. → Oder fiel der letzte InterRegio in die Kategorie "überregional", weil die Streichung ja von "oben" angeordnet worden war? Ich bin mir da nicht so sicher.

Mit dem Wegfall der InterRegios werden nun auch die letzten Lokomotiven aus Wilhelmshaven verschwinden bzw. sind verschwunden. Wenn es auch "nur" die Baureihe 218 gewesen ist, die hier noch zu sehen war.

Ich glaube, es hätte unserem Verein nicht geschadet, wenn wir uns ein wenig mehr um den letzten InterRegio gekümmert hätten. Wie z.B. Anwesenheit bei der Abfahrt, Informationsschild, vielleicht auch noch eine Mitfahrt, sei es auch nur bis Sande gewesen. Das Image als Modelleisenbahner ist gut, aber sich für die "große" Eisenbahn einzusetzen und das in der Öffentlichkeit auch zu zeigen, wäre vielleicht nicht so verkehrt.

Ich beziehe mich als Verfasser dieser Zeilen ausdrücklich in die Kritik mit ein. Denn ich hatte mich auch erst in letzter Minute entschlossen, zum Bahnhof zu fahren, um den Zug zu fotografieren.

Nun noch ein paar Anmerkungen zur Lokomotive des letzten InterRegio von Wilhelmshaven nach Magdeburg.



Lok war die 218 906-6 DB-Regio AG, Braunschweig. Anhand der Nummer sieht man, daß es sich um eine Lokomotive der ehemaligen Baureihe 210 handelt. Wie bekannt, hatte die Baureihe 210 einen zusätzlichen Gasturbinenantrieb.

Die 8 Lokomotiven der Baureihe 210 entstanden 1970 bei Krupp. Basis war die neue Baureihe 218.

Außer dem Fahrmotor MTU MA 12 V 956 TB mit 2500 PS erhielt die 210 eine Gasturbine mit 1200 PS von AVCO LYCOMING (Typ 53-L-13, die auch im Hubschrauber Bell UH-1D verwendet wurde). Die Gasturbinen wurden in Lizenz von KHD hergestellt. Damit war die Baureihe 210 die stärkste Diesellokomotive der Deutschen Bundesbahn.

Äußerlich unterschied sich die 210 von der 218 nur durch die veränderte Lüfterstruktur. Später kamen noch die typischen Abgashutzen auf dem Dach hinzu, um beim Einsatz unter Fahrleitung diese vor dem heißen Abgasstrahl zu schützen.

Die Gasturbinen galten als Spritfresser. Für die Strecke München-Lindau-München (438 km) wurden ca. 3000 Liter verbraucht. Eine normale 218 brauchte für die Strecke etwa 1600 bis 1800 Liter.

Die Zugleistungen waren gut, auch wenn das Fahren der Gasturbinenloks nicht so ganz einfach war.

Die 210 005 bis 210 008 waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zugelassen. Diese Geschwindigkeit wurde im Planeinsatz allerdings nie erreicht.

Das Ende des Gasturbineneinsatzes kam sehr plötzlich. Am 31. Dezember 1978 fing die Turbine der 210 008 in Fürstenfeldbruck – hervorgerufen durch Materialermüdung in der Turbine – Feuer. Das war das Ende der Gasturbine in der 210. Im AW Nürnberg wurden alle Gasturbinen und entsprechende Bauteile aus- und die Lokomotiven umgebaut. Sie erhielten die Nummern 218 901 bis 218 908.

Als Gasturbinenlokomotiven waren sie beim BW Kempten beheimatet. Auch nach dem Ausbau der Gasturbinen kamen die Lokomotiven zurück nach Kempten.



Am 25. September 1983 verließen sie als geschlossener Lokzug – richtig gereiht von 218 901 bis 218 908 – das Heimat-BW Kempten in Richtung Norden. Seit der Zeit sind sie im BW Braunschweig zuhause.

Ob sie irgendwann wieder in Wilhelmshaven zu sehen sein werden?
ML.

Tag der Bahn

Wie einigen bereits bekannt sein dürfte, veranstaltet die Deutsche Bahn AG und andere deutschlandweit am Samstag, 08. September 2001 einen "Tag der Bahn".

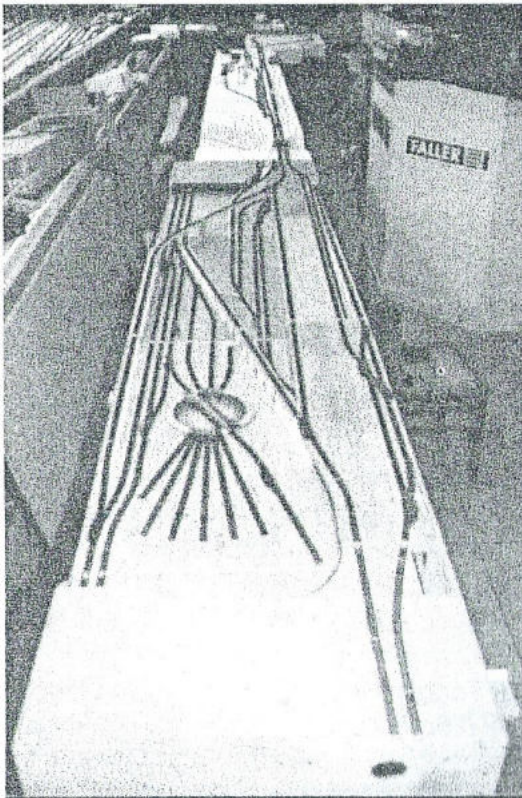
An diesem Tag werden u.a. bei Tagen der offenen Tür Einrichtungen der Bahn AG der Öffentlichkeit vorgestellt; so auch neben einigen Bahnhöfen das Forschungs- und Technologiezentrum in Minden. Hans-Jürgen Backer wird auf jeden Fall dort hinfahren und bietet an, für andere interessanten eine Fahrt mit Wochenendticket nach Minden zu organisieren.

Wer Interesse an einer gemeinsamen Fahrt hat, melde sich bitte bis **zum 04. September 2001** bei H.-J. Backer **Tel.: 04484 - 252** JB

N-Module im Verein (3)

Bericht über das 1. N-Modultreffen der EFF

Am 12./ 13. Mai 2001 hat in unserem Vereinsheim in Voslapp das erste Modultreffen der N-Moduler stattgefunden. Das "Wochenende der nackten Module" war dafür gedacht, diejenigen zusammen zu holen, die mit dem N-Modulbau Ernst in unserem Verein machen wollen und gleichzeitig die entwickelte Vereinbarung für N-Module zu testen. Trotz außergewöhnlich gutem, sonnigen Wetter und harter Konkurrenz der Fahrradfahrer (WZ Tour durch die Natur) hatten sich einige Interessenten versammelt und die eher verhaltenen Erwartungen weit übertroffen.



Die mehrteiligen Module von 6 (sechs!) Vereinsmitgliedern standen vor der Tür und machten schnell klar, daß wir ein Platzproblem haben würden. Jedes Modul war für sich funktionstüchtig und ankopplungsfähig. Die landschaftliche Durchgestaltung war nicht gefordert, Zusammenfügen zu mehreren Einheiten und Funktionstests sollten das Treffen bestimmen und unser Ziel sein.

Immerhin waren mehr als 20 Modulmeter unterzubringen, eine Größenordnung, die unser Vereinsheim erst einmal verkraften mußte. Noch fehlende Bogenmodule, die einen Aufbau ums Eck

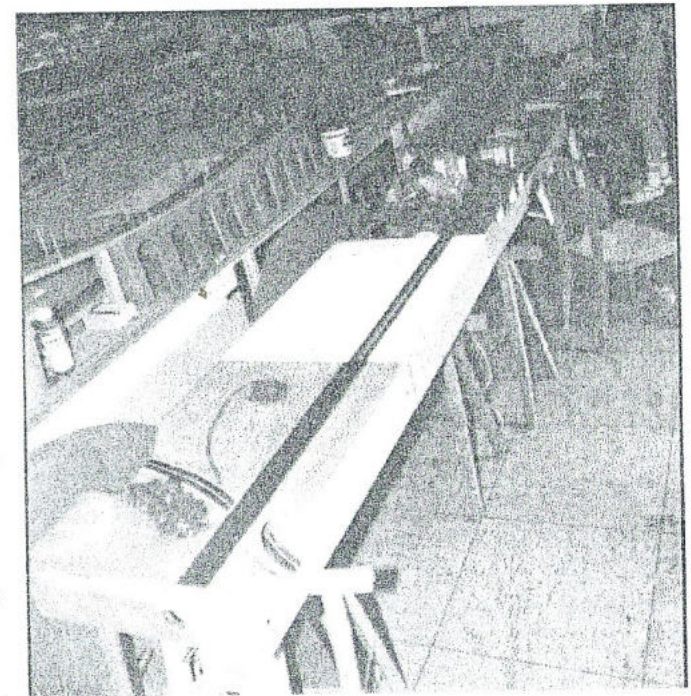
ermöglichen und die (leider) Nichtteilnahme von Hartmut Brückner, der solche Möglichkeiten auf seinen Modulen

integriert hat, zwangen uns dazu, die Räumlichkeiten in ihrer Länge zu testen. Dieter Kohlbach und Thomas Ahle bauten ihre Module in den Freiräumen der großen Vereinsanlage vor dem Hauptbahnhof in einer Linie zusammen und wurden durch das erste vereinseigene Wendemodul ergänzt, während Peter Janssen, Holger Müller und ich unsere Module in einer Linie vor dem großen Viadukt platzierten. Manfred Bänder mußte mit seinem Berliner Anhalterbahnhof schon in die Cafeteria ausweichen, konnte damit zwar die Größe und den Platzbedarf demonstrieren, hatte leider aber keinen Ankopplungspartner.

Es gelang relativ zügig, sachlich und ohne Stress, einen provisorischen Zugbetrieb aufzunehmen und brachte eine Menge Diskussionen, Fragen, Erkenntnisse und Spaß in einer harmonischen Atmosphäre. Dafür sei allen Beteiligten ausdrücklich Dank gesagt;

es hat nicht nur Spaß gemacht trotz aller Provisorien, sondern auch überrascht, daß durchweg mehrteilige Moduleinheiten von den Akteuren gebaut wurden, was bei der Beteiligung schon im ersten Ansatz eine recht erträgliche Modulanlage ergibt mit weit größeren Dimensionen, als vorher angenommen.

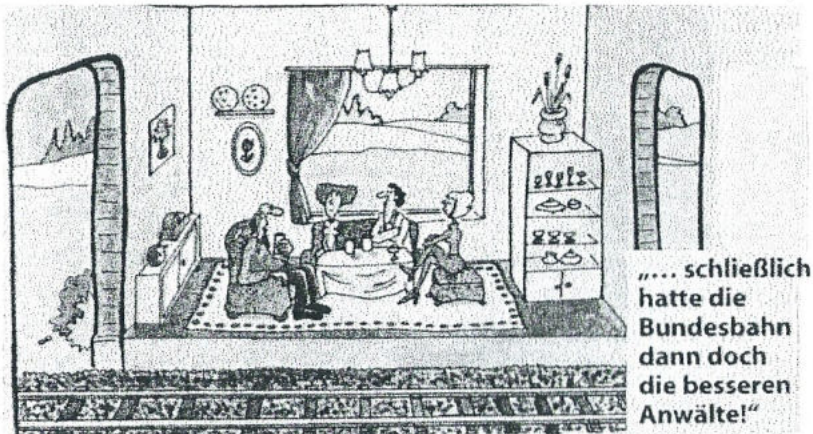
Im folgenden nun noch etwas genauer zu den gewonnenen Erfahrungen und Ergebnissen:



1. Das Konzept der Bauvereinbarung ist im Grunde schlüssig und praktikabel, muß jedoch in Einzelteilen überarbeitet werden.
2. Der Platzbedarf ist wesentlich größer als angenommen, da die Maße der Module fast den H0-Modulen entsprechen
3. N-Module sind bei der Beteiligung ein eigenständiger Teil und mehr als nur eine "kleine" Ergänzung zu H0-Modulen
4. Die Beteiligung von N-Modulen am Siedlerfest ist nur mit den vereinseigenen Modulen zu verwirklichen, um die Platzverhältnisse im Vereinsheim nicht zu überstrapazieren.
5. Bei Beteiligung aller derzeitigen N-Modulbauer werden auf Ausstellungen ca. 60-70 qm Fläche benötigt
6. Die Beteiligung des Vereins mit "Schlüsselmodulen", Wende-, Bogen- oder Seitenwechselmodulen ist richtig und ermöglicht variablen Aufbau.
7. Die technische Anschlußreife ist gegeben, Einrüstung eines Blocksystems zumindest für die Streckenabschnitte ist ratsam unter dem Gesichtspunkt von Personaleinsparungen.
8. Die Transportsicherung sollte standardisiert werden.
9. Eine Transportorganisation ist noch zu schaffen.
10. Finanzielle Regelungen fehlen noch.

Alles in allem ein gelungener Einstand mit Zukunftsoptionen.

FR



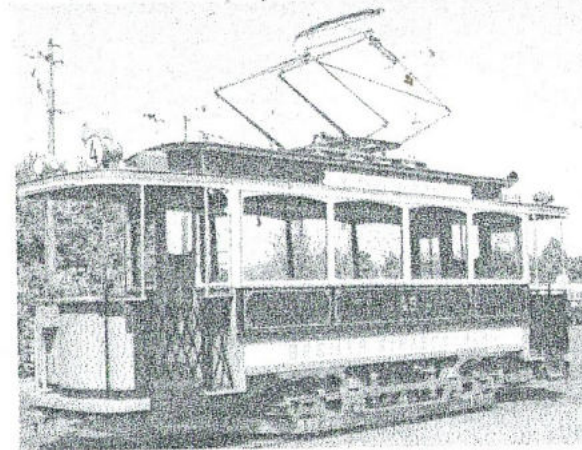
„... schließlich hatte die Bundesbahn dann doch die besseren Anwälte!“

125 Jahre Bremer Straßenbahn

Ein Rückblick und ein Ausblick

Wenn es auch nicht ganz einfach war, die Daten für die Festlichkeiten (125 Jahre Bremer Straßenbahn) in Erfahrung zu bringen, so hat sich die Mühe auf jeden Fall gelohnt.

Am 25.März konnten alle das BSAG-Netz (also Straßenbahn- und Busnetz) kostenlos befahren. So lag es Nahe sein Auto am Rand von Bremen, z.B. am Roland-Center in Huchting (Endstation der Linien 1 u. 8) abzustellen und mit der Straßenbahn in die Innenstadt zu fahren. Dort erwartete den Zuschauer ab etwa 14.00 Uhr ein großer Straßenbahn- und Buskorsio einschließlich der Arbeits- und Servicefahrzeuge aus Vergangenheit und Gegenwart.



Diese Fahrzeuge waren dann auf einem Rundkurs beginnend und endend in der Obernstraße (über Markt/ Bahnhof/ Martinistraße) zu bestaunen und natürlich zu fotografieren. Unter den vorgestellten Fahrzeugen befanden sich auch die, die

regelmäßig zu Nostalgiefahrten von den Freunden der Bremer Straßenbahn eingesetzt werden (Fahrplan über Kundenbüro der BSAG). Dass die Bremer Straßenbahn AG nicht nur ein Anhänger der Nostalgie ist, läßt sich an den Plänen ablesen, die zur Zeit diskutiert werden. Es geht dabei um die Verlängerung der Linie 8 über Huchting (Roland-Center) hinaus nach Alt-Stuhr und der Linie 1 nach Mittelshuchting. Durch diese Maßnahmen können gegenüber dem Busbetrieb ca. 300.000 DM jährlich eingespart werden.

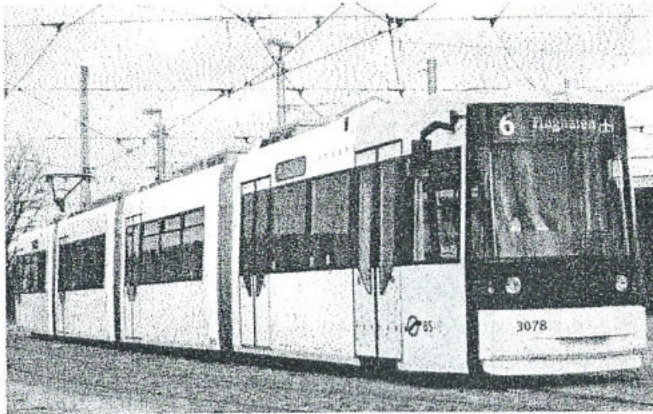
Wenn diese Planungen reif für eine Umsetzung sind, könnte nach dem Planfeststellungsverfahren Baubeginn 2004 und Fertigstellung 2005 sein.



Innerhalb Bremens sind sieben weitere Ausbauvorhaben in der Diskussion. Außerdem ist die BSAG an einem Überlandbetrieb nach Oldenburg und Nordenham interessiert. Dazu hat u.a. auch schon eine

Pressefahrt mit einem Karlsruher Stadtbahnwagen stattgefunden. Genauer kann dazu H.-J. Backer berichten, der an einer solchen Fahrt teilgenommen hat.

Die Ideen liefert der Direktor der BSAG, der vorher bei den Karlsruher Verkehrsbetrieben tätig war. Die Reaktion der DB Regionalverkehr blieb nicht aus. Plötzlich werden neuste DB-Fahrzeuge auf der arg gebeutelten Strecke nach Nordenham vorgestellt. Ein



Ausbau auf 120 km/h erscheint nicht mehr in zu großer Ferne zu liegen.

So viel zum momentanen Stand. Eine Fortsetzung dieses Themas erscheint nicht ausgeschlossen !

CS

Digital - Modelleisenbahner's Schreckgespenst?

Der Name sagt es schon - **Eisenbahn** - und beschreibt auch im wesentlichen den Umgang mit handfesten Materialien. Die Modellbahnindustrie hat diesen Umstand auch in gebührender Weise auf vielfältige Art umgesetzt und bietet eine vielfältige Palette von Zubehörteilen an, um auf konventionelle Art eine Modelleisenbahn zum Laufen zu bringen.

Neuere Zeiten haben modernere Techniken hervorgebracht, unter anderem die Digitaltechnik. Die Folge ist eine Spaltung der Menschheit in Befürworter und Gegner dieser modernen Technik. Davon sind auch die Modellbahner in unserem Verein nicht ausgenommen.

Um zu zeigen, daß beide Denkmodelle gar nicht soweit voneinander entfernt sind, darüber hinaus so manches technisches Problem elegant auf einfache Weise gelöst werden kann, Kosten gespart werden können und nicht jeder dafür das Studium eines „Vollblutelektronikers“ benötigt, ist beabsichtigt, ab Oktober 2001 bei den Monatsversammlungen eine Einführung in die Thematik anzubieten. Reges Interesse ist erwünscht.

Wer jetzt schon weiß, was er dazu wissen möchte, richte seine Fragen an:

Hans-Jürgen Forster



Na, denn bis bald !

„Große“ Vereinsfahrt vom 29.09. bis zum 04.10.2001

Die in diesem Jahr stattfindende „Große Vereinsfahrt“ hat eine solche gute Resonanz gefunden, daß wir diesmal auf einen größeren Bus zurückgreifen konnten. Zur Zeit sind wir incl. Busfahrer 35 Personen, die hoffentlich eine genauso schöne Vereinsfahrt haben werden wie im vergangenen Jahr. Der voraussichtliche Fahrtverlauf steht mittlerweile auch fest:

- Samstag, 29.09.** Anfahrt nach Hüfingen
Sonntag, 30.09. Geführte Tagesfahrt durch den Schwarzwald - Baar - Kreis
Montag, 01.10. 09:30 Uhr Werksbesichtigung bei Fa. Faller
 15:00-18:00 Uhr Stadtführung in Hüfingen mit Besuch beim Römerbad
Dienstag, 02.10. Besichtigung der Fürstenberg Brauerei in Donaueschingen (genaue Zeit vor Ort)
Mittwoch, 03.10. Fahrt mit der „Sauschwänzlebahn“ Abfahrt ist um 10:00 Uhr ab Zollhaus - Blumenberg
Donnerstag, 04.10. Rückfahrt nach Wilhelmshaven - mit einem Zwischenhalt im Märklinmuseum in Göppingen

Dies sind die Eckpunkte, die von mir für Euch vorgesehen sind. Es ist also noch etwas Zeit übriggeblieben für eventuelle Wünsche bzw. private Vorhaben. Wir können uns hier ganz nach dem Wetter richten und uns dann spontan entscheiden.

Sollte aber von den Mitfahrern schon jetzt eine/n Idee/Wunsch haben, der möge sich bei mir bitte melden.

Die genauen Abfahrtszeiten / -orte bekommen die Fahrtteilnehmer zu einem späteren Zeitpunkt noch gesondert mitgeteilt.

Vorschau für die „Große Vereinfahrt“ im Jahre 2002

Die für das nächste Jahr 2002 geplante Vereinsfahrt in den Raum Nürnberg wird in das Jahr 2004 verlegt. Anstelle dessen werden wir auf Einladung der Fa.ROCO eine Fahrt in Richtung Freilassing/Salzburg unternehmen. Die Unterlagen dafür sind schon auf Veranlassung von Herrn Wadislohner (Geschäftsführer von ROCO-Deutschland) bei mir eingetroffen. Wer also Interesse hat, möge sich schon mal den Zeitraum 09.10.-13.10.2002 vormerken oder freihalten.

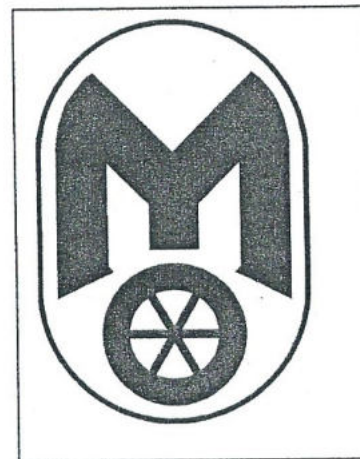
RD

Zeitungsbericht über die MITROPA in der Berliner Morgenpost am 13.05.2001. Autor: André Stahl

„2001 ist unser Schicksalsjahr“

Zukunft der 1916 gegründeten Bahnservice-Tochter Mitropa ungewiss wie noch nie

Berlin – Seit 85 Jahren müht sich die Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen AG – kurz Mitropa – um das Wohl Reisender. Ob Kaiserzeit, Zweiter Weltkrieg, DDR-Planwirtschaft oder die Wirren der ersten Wendejahre – die Bahn-Servicetochter blieb weitgehend in der Spur. Nach der Fusion mit der westdeutschen DSG Mitte der 90er Jahre sah sich das in Zügen, auf Bahnhöfen und an Autobahnen tätige Gastronomieunternehmen wieder einstigen Glanzzeiten entgegen-fahren – als grenzüberschreitender und führender europäischer Anbieter.



Doch es blieb bisher nur bei der Hoffnung, Der viertgrößte Systemgastronom Deutschlands kam in den vergangenen Jahren nie so recht in Fahrt. Richtig eng wurde es aber, seit dem die in Finanznöten steckende Deutsche Bahn AG als Mutter-gesellschaft einen scharfen Sanierungskurs fährt und dies auch die Mitropa zu spüren bekommt. Das Traditionsunternehmen kann nicht auf Dauer am Finantropf der Bahn AG hängen. Gelingt die Sanierung nicht bald, könnte die Mitropa vom

Bahnkonzern abgekoppelt werden. „2001 ist unser Schicksalsjahr,“ sagt ein Mitropa-Manager. Nicht erst nach den im vergangenen Jahr angefallenen Verlusten von 50 Millionen DM kursieren in der Bahn-Zentrale

Pläne, die Mitropa abzustoßen. Offiziell wird dies zwar bestritten. Hinter den Kulissen werden aber mögliche Übernahmekandidaten ausgelotet. Am häufigsten genannt wurden zuletzt die Lufthansa-Cateringtochter LSG und die international tätige Beteiligungsgesellschaft Apax. „Ein Verkauf der Mitropa steht nicht zur Diskussion“, hatte Bahn-Vorstand und Mitropa-Aufsichtsratschef Christoph Franz klar gestellt. Es gebe einen Sanierungsplan, der bis zum Jahr 2004 gelte.

Klar ist, dass die Bahn-Zahlungen an die Mitropa schneller reduziert werden müssen. Dabei handelt es sich um ein „Service-Entgelt“. Von Zuschüssen spricht Mitropa nicht und erklärt den Betrag wie folgt: Die Bahn fordere eine gastronomische Leistung vom Start der Zugfahrt bis zum Ziel. Diese Rundum-Betreuung werde bezahlt, auch wenn der Umsatz nur in einer Kernzeit erwirtschaftet wird. Diese Zahlung reduzierte sich zuletzt von 90 Millionen auf 70 Millionen DM. Als beispielsweise McDonald's zeitweise Gastronomie auch in Zügen anbot, dies aber nur zu bestimmten Öffnungszeiten, hagelte es Proteste. Die Fastfoodkette zog sich bald wieder zurück.

Unter dem seit einem Jahr amtierenden neuen Mitropa-Chef Oskar Mayr weht ein schärferer Wind. Zu den ersten Schritten gehörte die Verlagerung des Firmensitzes von Berlin nach Frankfurt/Main – praktisch außer Reichweite der Bahnzentrale. In Frankfurt, wo die Mitropa seit 1. Januar dieses Jahres residiert, saß einmal die DSG, die als frühere Bundesbahn-Tochter 1994 eigentlich in der Mitropa aufging. Die deutsch-deutsche Fusion wurde noch vor einiger Zeit als gelungen gefeiert. Ein Umzug hat natürlich den Nebeneffekt, dass aus der Verwaltung Stellen wegfallen. So werden im administrativen Bereich 200 Arbeitsplätze gestrichen. Das kostet zunächst, genauso wie die Schließung des Ausbesserungswerks in München. So entfällt von dem Verlust von 50 Millionen DM „nur“ etwa die Hälfte auf den operativen Bereich, wie das Mitropa-Management versichert. Der Sparkurs umfasst selbstverständlich das

Speisewagenkonzept. Die Problemsparte Service im Zug, auf die im Jahr 2000 mit rund 344 (1999: 358) Millionen DM mehr als die Hälfte des Umsatzes von rund 609 Millionen DM entfiel, schreibt seit Jahren Verluste. Es wird weiter Speisewagen geben, aber wir werden es wohl anders machen“, heißt es bei der Bahn. So wurde der Rotstift bei den Speisekarten angesetzt, die seit 1. Mai weniger üppig ausfallen. Auch sollen in Intercity- und Eurocity-Zügen etwa die Hälfte der alten Speisewagen durch Interregio-Bistrowagen ersetzt werden – mit eher geringem Angebot und reduzierter Mannschaft. Pläne, Speisewagen ganz zu streichen und durch Service am Platz zu ersetzen, sind wohl vom Tisch. Forciert werden soll auch der Verkauf in der 2. Klasse, Bauchläden sollen mehr Kundennähe schaffen. Denkbar sind auch Platzkarten für Speisewagen.

Bei ihrer Expansionsstrategie tritt die Mitropa nicht auf die Bremse. Zusätzliche Umsätze sind nötig, nachdem Schiffscatering mit einem Umsatz von fast 100 Millionen DM Ende 1999 abgestoßen wurde. So soll das Geschäft außerhalb von Bahnhöfen, wo zuletzt 208 (210) Millionen DM umgesetzt wurden, deutlich ausgebaut werden. Mitropa hat beispielsweise Segafredo-Cafés in Einkaufszentren eröffnet. Wie für Segafredo ist die Bahn-Gastronomietochter für die Fastfood-Kette Burger King Franchise-Nehmer und sucht geeignete Standorte. Auch das Raststättengeschäft mit einem Umsatz von 57 (58) Millionen DM soll ausgebaut werden. Mitropa ist an etwa 30 Autobahnen und Fernstraßen vertreten.

Im Ausland will die Mitropa trotz Sparkurs nicht kürzer treten und sich um weitere Strecken bemühen, auch wenn diese Bestrebungen in der Bahnzentrale eher skeptisch gesehen werden. Zwar hat die Bahntochter bei der Ausschreibung für die Strecke Amsterdam-Köln zunächst den Kürzeren gezogen. Nach dem Rückzug von KLM will sie aber wieder mitmischen. „Wo es sich anbietet, werden wir uns bewerben“, gibt sich das neue Mitropa-Management selbstbewußt. Gegenwärtig operiert die Mitropa auch in der Schweiz und im TGV-Verkehr

zwischen Paris und der Schweiz. Der Einstieg ins Lufthansa-Catering ist indes kein Thema.



In einem Berliner Logistikzentrum der Bahnservicetochter wird ein ICE-Bordrestaurant mit Lebensmitteln beladen

Ein externer Retter mit Branchenkenntnissen, so scheint es, käme dem Bahn-Vorstand gelegen. Denn eine Sanierung der Mitropa aus eigener Kraft mit vorzeigbaren Ergebnissen schon in diesem Jahr dürfte schwer zu schaffen sein. Die Erwartungen der Mitropa selbst sind hoch: 2001 soll auch im operativen Geschäft endlich eine „schwarze Null“ geschrieben werden.

MB

Rund um Ostfriesland - Die kleine Vereinsfahrt

Als es darum ging, die diesjährige Tagestour der EFF zu organisieren, hatte ich zunächst die Absicht, das ICE - Bw in Hamburg Eidelstedt zu besichtigen. Einige erinnern sich vielleicht daran, daß wir vor vielen Jahren mit Herrn Hofmeister schon einmal dort waren, als das Bw im Bau war.

Dieser Plan konnte allerdings nicht verwirklicht werden, weil in Hamburg Besichtigungen und Führungen nur innerhalb der Woche möglich sind und ich dafür wohl kaum jemanden gewinnen konnte.

Also, was nun?

Durch Zufall bekam ich den Fahrplan der „Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland“ (MKO) aus Norden in die Hände und so reifte bei mir der Entschluß, eine Rundfahrt „um Ostfriesland herum“ zu organisieren. Es sollte mit der Nordwestbahn von Wilhelmshaven nach Oldenburg, mit der DB AG von Oldenburg bis Norden und dann mit der Museumseisenbahn weiter gehen. In Esens hatte ich dann beabsichtigt, in der Waldschänke bei Hannelore Hinrichs Kaffeepause zu machen, um dann von Esens mit der NWB zurück nach Wilhelmshaven zu fahren. Doch hier war nun das Problem: Wie von Dornum, dem Ende der Museumsbahn nach Esens gelangen, weil hier ja bekanntlich keine Schienen mehr liegen?

Nach Rücksprache mit der Weser-Ems-Bus Gesellschaft in Jever wurde schnell klar, daß die Fahrt mit einem Linienbus nicht möglich war. Also blieb nur ein extra bestellter Bus übrig. Hier wurde ich schnell bei dem Taxiunternehmen „Eilts“ in Esens fündig.

Nachdem alle notwendigen Absprachen und Fahrpläne eingeholt waren, konnten die Einladungen zu dieser Fahrt verschickt werden. Bis zum Anmeldeschluß hatten sich 26 Erwachsenen und 2 Kinder angemeldet. - Eine erfreuliche Anzahl !! -

So kam es dazu, daß sich am 24. Juni 2001 eine ansehnliche Gruppe Eisenbahnfreunde von Wilhelmshaven aus auf die Reise machten. Pünktlich um 09:30 Uhr setzte sich der LINT 41 der NWB in Bewegung. In Sande stiegen noch weitere Gruppenmitglieder zu, so daß wir jetzt vollständig waren. In Oldenburg um 10:25 Uhr angekommen, hieß es, auf die DB AG umzusteigen, um in die Regionalbahn nach Norddeich-Mole zu gelangen. Hier gab es eine

Überraschung: Es rollte ein Wendezug mit Steuerwagen voraus und sieben neu renovierten Waggonen in die Bahnhofshalle ein. Außer uns stiegen auch viele Fahrgäste mit Fahrrädern ein.

Um 10:35 Uhr verließ der Zug den Oldenburger Hbf und brachte uns schnell über Leer und Emden nach Norden, wo wir den Zug wieder verließen. Bis zur Weiterfahrt mit der Museumsbahn um 14 Uhr war Zeit genug, ein bißchen spazieren zu gehen oder einen Mittagsimbiss zu sich zu nehmen. Die bestellten Fahrkarten für die MKO lagen für uns bereit, so daß es ohne Schwierigkeiten weitergehen konnte. Der Museumszug wurde von einer Diesellok V 20 gezogen und bestand aus Umbauwagen und einem hervorragend wieder aufgearbeiteten Güterwagen.

Nachdem die Bundesbahn 1983 auf der Strecke Norden - Hage - Dornum - Esens den Personenverkehr einstellte und 1986 das Teilstück von Dornum nach Esens abgebaut hatte, kam es 1987 zur Gründung des „Museums - Eisenbahnvereins Küstenbahn Ostfriesland e.V.“. Diese Vereinigung von aktiven Eisenbahnfreunden hat es sich zur Aufgabe gemacht, die historische Bedeutung dieser Eisenbahnstrecke, die stets ein wichtiges Bindeglied zwischen den ostfriesischen Städten und den Umlandgemeinden gewesen ist, wieder in das Bewußtsein zu rücken und an zahlreichen Wochenenden mit Sonderfahrten der Bevölkerung und den vielen Feriengästen ein Stückchen Eisenbahnromantik zurückzugeben.

Um 14 Uhr begann dann die 17 Km lange beschauliche Fahrt durch eine abwechslungsreiche Landschaft: Im Bummeltempo ging es aus dem Bahnhof Norden heraus entlang des südöstlichen Stadtrands vorbei am ehemaligen Haltepunkt im Lütetsburger Wald. Bald erreichten wir den Marktflecken Hage, von wo es nach kurzem Aufenthalt durch den Berumer Wald hinaus in die weite Marschenlandschaft ging. Nach einem kurzen Halt am Haltepunkt Westerende wurde pünktlich die alte „Herrlichkeit“ Dornum erreicht. Hier am ehemaligen Bahnhof erwartete uns schon der Taxibus, der uns zur Waldschänke nach Esens brachte. Bei herrlichem Sommerwetter war hier jetzt Gelegenheit zu einer ausgedehnten Kaffee -(Tee-) pause. Viel nutzten die Gelegenheit, sich ins Freie zu setzen und Hannelore Hinrichs hatte genügend Kuchen, Kaffee und

Tee bereit, so daß keine Wünsche offen blieben. Nach dieser erholsamen Pause wurde dann ein Fußmarsch nötig, um zum Bahnhof Esens zu gelangen, wo uns die NWB mit von Thälesbahn ausgeliehenen „Regio-Sprintern“ empfing und nach Wilhelmshaven zurückbrachte, wo um 17:52 Uhr unsere Reise ihren Abschluß fand.

JB

Besuch in Wunstorf

Der Modelleisenbahnclub Wunstorf e.V. feierte am 30. Juni 2001 sein 35-jähriges Vereinsjubiläum in Steinhude. Aus diesem Anlaß war auch eine Einladung an die Eisenbahnfreunde Friesland ergangen. Dieter Schulte und ich haben daraufhin unseren Verein dort vertreten.

Im Steinhuder Schulzentrum fand der offizielle Empfang statt. Der MEC Wunstorf hatte in der Turnhalle eine Modulanlage aufgebaut, die die Steinhuder - Meer - Bahn zum Thema hatte, eine überaus interessante Anlage, die zu größten Teil mit Drei-Schienen-Gleisen ausgestattet war, galt es doch, neben der Normalspur auch die Schmalspur der Steinhuder - Meer - Bahn nachzubauen. So entstand eine sehenswerte H0 / H0e Modulanlage.

Außerdem wurde von einem anderen Modellbauverein eine LGB Anlage gezeigt.

Beim offiziellen Empfang konnte der Vorsitzende, Herr Oppermann, viele Gäste begrüßen, so auch unter anderem Vertreter aus der Politik der Region, sowie Vertreter befreundeter Eisenbahnvereine.

JB

Letzte Meldung Letzte Meldung Letzte Meldung Letzte Meldung

Auf der Monatsversammlung am 06.09.2001 wird Hans-Jürgen Backer Dias von der Strecke NORDEN - DORNUM - ESENS zeigen, als dort noch die Eisenbahn fuhr. Das paßt auch noch ganz gut als Nachklang zu der "Kleinen Vereinsfahrt" am 24. Juni 2001.

Tag der offenen Tür des ROTEN KREUZ in Jever

Am 08. Und 09. September kommen unsere H0 - und N-Module zum Einsatz und damit zum erstenmal in Kombination zu einer Generalprobe für weitere Veranstaltungen.

Die Ortsgruppe des Roten Kreuzes in Jever hat uns eingeladen, an ihrem Tag der offenen Tür teilzunehmen.

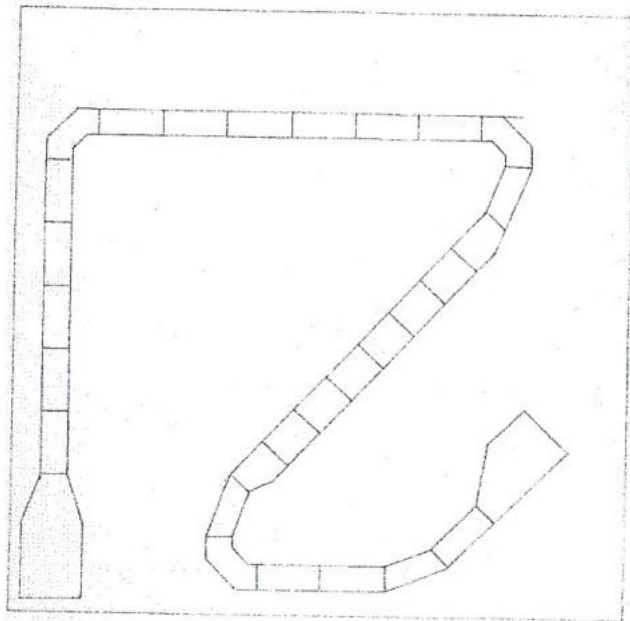
In den beiden Fahrzeughallen der Ortsgruppe stehen für die H0-Module ein Raum von 12 x 12m zur Verfügung und für die N-Module eine Fläche von ca. 80 m².

Die H0-Module werden so aufgebaut wie es der folgende Plan zeigt und umfassen ca. 30 Teile und auch die N-Moduler bringen es schon auf eine Länge von ca. 24 m, was ca. 23 Teilen entspricht. Damit sind schon ansehnliche Zuggarnituren zu bewegen.

Schön wäre es, wenn sich nicht nur möglichst viele Vereinsmitglieder aktiv bei Auf- und Abbau sowie Betrieb beteiligen, sondern auch als "Sehleute" das Publikum verstärken würden.

Eigene Fahrzeuge können selbstverständlich mitgebracht und zum Einsatz gebracht werden.

HE



Ansprechpartner:

Dieter Schulte
Stargarder Weg 9
26388 Wilhelmshaven

Tel.: 04421- 54146

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

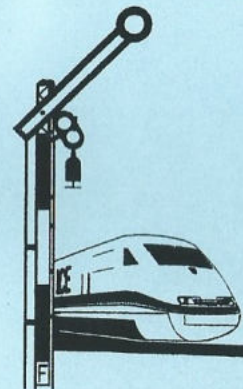
Tel.: 04421- 294234 (7-15 Uhr)
04421- 569652 (ab 17 Uhr)

Fax: 04421- 56502

Konto: Landessparkasse zu Oldenburg (LzO)

Kto-Nr.: 050-175058

BLZ: 280 501 00



Zur Zeit gelten folgende Beiträge:

Erwachsene :	20,- Euro pro Quartal (39,- DM)
Jugendliche :	7,50 Euro pro Quartal (15,- DM)
Aufnahmegebühr :	15,- Euro / 5,- Euro (30,- DM / 10,- DM)

26388 Wilhelmshaven, Flutstraße 206