

NOVEMBER 2007

01.11. Monatsversammlung

DEZEMBER 2007

02. 12. (1. Advent) Vereinsanlage 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr

06.12. Monatsversammlung

15./16.12. Christkindelmarkt

11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

15.12. ab 19⁰⁰ Uhr Jahresabschlußessen im Adria

21.12. Adventfahren für "Nachtschwärmer" auf der Vereinsanlage
17⁰⁰ bis 22⁰⁰ Uhr

Das Flügelrad



Jahrgang: 15
135. Gesamtausgabe

Nr.: 2/2007
Oktober 2007

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Der Vorstand gibt bekannt	3
Eisenbahnfreunde Friesland auf Reisen	5
Voslapp – Modellbahnschau zu Hause	10
Opfer eines absurden Tarifstreits	13
Fahrstuhl in's Alpenglück	14
Ein ganz normaler Fahrtag – oder?...	17
Vereinsdaten, Konto, Beiträge	19
Veranstaltungen, Termine	20

Impressum

Redaktion: Horst Schneider
Layout: Horst Schneider

schneider.whv@t-online.de

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

Der Vorstand gibt bekannt:

„Wir haben es fast geschafft“

Liebe Vereinsmitglieder,

ein für uns genauso „durchwachstes“ Jahr – wie beim Wetter - geht für uns nun langsam zu Ende.

Im August haben wir zusammen mit den Mitgliedern vom FMC Leeuwarden erfolgreich den 20. „Deutsch - Niederländischen Geburtstag“ gefeiert, der nochmals richtig zeigte warum diese Verbindung so lange über alle Grenzen hinweg hielt bzw. hoffentlich auch noch lange halten wird – *die „Chemie“ stimmt einfach!*

Dieser gute Eindruck, der noch zusätzlich verstärkt wurde von den weiteren Gästen aus Groningen/ Drachten, Assen. Aurich/Leer (und Rhede/Ems) anlässlich unserer „Arbeitssitzung – Erstes internationales Friesentreffen 2008“, macht Hoffnung auf eine erfolgreiche Veranstaltung, die wir anlässlich unseres 30. *Vereinsgeburtstages 2008* durchführen möchten – näheres hierzu zu einem späteren Zeitpunkt. Es kommt auf **ALLE** auf jeden Fall einiges an Arbeit (und auch Spaß) zu – aber auf viele Schultern verteilt werden wir es schon schaffen!

Sponsoren werden für 2008 auch noch gesucht – wer jemanden kennt, bitte beim Vorstand melden.

Bevor wir uns nun aber damit intensiv beschäftigen können, müssen wir zum Ende 2007 nochmals richtig „Gas geben“! Der Dezember wird noch einmal anstrengend, doch ich hoffe, daß sich durch eine rege Beteiligung die Belastung für den Einzelnen sich in Grenzen hält. Wer seinen Fahrzeugen nochmals „Auslauf geben“ möchte, meldet sich bitte *umgehend* bei Horst Handschuh, damit er rechtzeitig den „Fahrablauf“ und somit auch den Fahrzeugeinsatz koordinieren kann.

Bitte meldet Euch zahlreich, damit es auch eine reichhaltige Abwechslung auf den Gleisen gibt!!!

Die Fahrtage sind am 2., 15. & 16. Dezember jeweils 11 bis 18 Uhr und am 21. Dezember von 17 bis 22 Uhr – bitte hierfür ordentlich Werbung machen – der Kassenwart wird es Euch danken!!

Am **15. Dezember** findet ab **19 Uhr** wieder unser alljährliches „**Jahresabschlusssessen**“ im **Adria** statt – die Anmeldeliste hängt zusammen mit einer Speisekarte am Infobrett im Vereinsheim. Über eine rege Teilnahme würde ich mich freuen.

Bis dahin wünsche ich Euch allen viel Spaß beim Lesen dieser neuen VM und wünsche allen, die ich nicht mehr 2007 sehe, schon jetzt schöne Feiertage und einen guten Rutsch ins 2008, auf daß wir uns dort gesund und munter wieder sehen.



J. Rode - Vorsitzender

Eisenbahnfreunde Friesland auf Reisen



Da in diesem Jahre unsere große Vereinsfahrt in die Schweiz wegen ungenügender Beteiligung abgesagt werden mußte, habe ich mich um eine Tagesfahrt bemüht.

Dabei fiel mir ein Artikel in die Hand, in dem über die Reaktivierung der Normalspurstrecke Bruchhausen-Vilsen nach Syke berichtet wurde, die seit Beginn dieses Jahres wieder befahren werden kann.

Die Verkehrsgesellschaft Grafschaft Hoya (**VGH**) dachte sich einen Fahrplan aus, um die gesamte Strecke von Eystrup über Hoya, Bruchhausen-Vilsen, Heiligenfelde und Syke u.a. museal zu befahren. Sie setzt dafür den „**Kaffkieker**“ (übersetzt vielleicht Dorfgucker) ein.

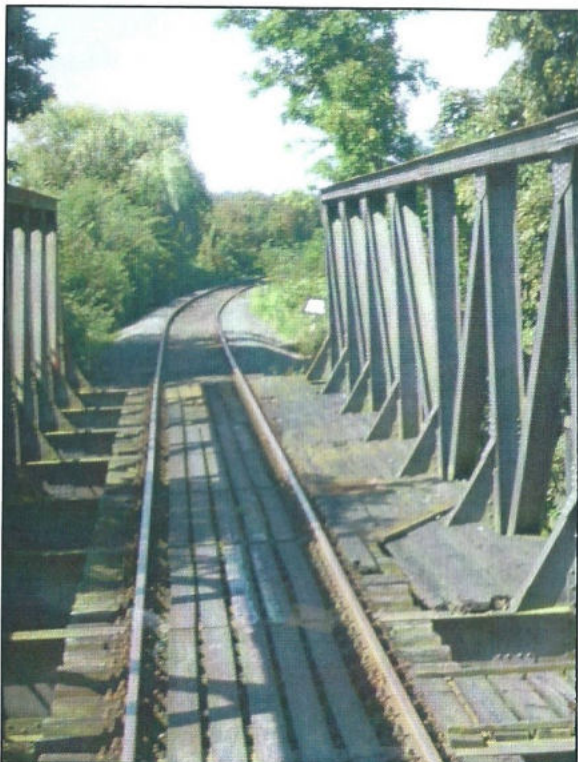
Von Mai bis September fährt nun ein Museumstriebwagen an jedem ersten und vierten Sonntag im Monat diese Strecke ab.

Mit der **Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen** wurde hier sehr eng kooperiert, so daß in Bruchhausen-Vilsen immer der Anschluß an die Schmalspurstrecke nach Asendorf gewährleistet ist.

Am Wochenende **4./5.August** veranstaltete die Museumseisenbahn in Bruchhausen-Vilsen die „**Tage des Eisenbahnfreundes**“ mit einem besonders attraktiven Angebot auf der Schiene.

Aus diesem Grunde fand ich es wieder einmal angebracht, der Museumseisenbahn einen Besuch abzustatten.

Nach Anmeldeschluß hatten sich **21 Personen** angemeldet, die sich dann am Morgen des **5.August** um **7⁴⁴** in Wilhelmshaven mit der **NWB** auf die



Reise gen Süden machten. In **Oldenburg** mußte dann leider umgestiegen werden, denn durchgehende Verbindungen von Wilhelmshaven „In den Rest der Welt“ gibt es ja leider (mit einer kleinen Ausnahme) nicht mehr.

In Oldenburg bestiegen wir den Regionalexpress von Norddeich-Mole nach Hannover, der uns in flotter Fahrt nach **Bremen** brachte.

Hier angekommen, wurde eine Pause von 1 Stunde eingelegt, die viele zu einem zweiten Frühstück nutzten, bis es dann um 10¹⁸ weiter Richtung Hannover bis **Eystrup** ging.

Hier hieß es nun wieder aussteigen, um einen kleinen Fußmarsch zum Bahnhofsvor-

platz zu absolvieren, wo der **MaK Museumstriebwagen der VGH** schon auf uns wartete. Leider hatte die Platzreservierung nicht geklappt, so daß sich jeder einen Platz suchen mußte. Dies war aber nicht sehr problematisch, weil wir die ersten Reisenden waren. Kurze Zeit später lief dann auch der Gegenzug aus Hannover ein, der weitere Fahrgäste für den Museumstriebwagen brachte.

Nun konnte es losgehen. Mit ziemlich lautem Motorgeräusch setzte sich unser Gefährt in Bewegung und brachte uns zunächst über die Weserbrücke bis **Hoya**, wo der Triebwagen auch zu Hause ist. Nach kurzem Aufenthalt brummte der Triebwagen dann durch eine schöne Landschaft bei herrlichem Sommerwetter weiter nach **Bruchhausen-Vilsen**, das wir pünktlich um 12⁰⁰ erreichten.

Hier konnten wir dann feststellen, daß sehr viele Menschen das schöne Wetter und das attraktive Angebot des **DEV** nutzen wollten.



Für Jeden war nun genügend Zeit, sich individuell umzusehen, denn die Weiterfahrt mit der Schmalspurbahn nach **Asendorf** sollte um 14⁰⁰ starten.

Der **DEV** hatte an diesem Tag fast alle betriebsbereiten Lokomotiven und Waggons im Einsatz und bot ein abwechslungsreiches Programm mit Mehrzugbetrieb.

Unser Zug wurde von der Dampflok „**Hoya**“ gezogen, die einen sehr langen Zug zu schleppen hatte, denn der Zug war ausgebucht. An der Haltestelle „**Vilsen-Ort**“ wurde der Zug stilgerecht von einem betagten Aufsichtsbeamten in historischer Uniform abgefertigt. In **Heiligenberg** wartete schon ein Gegenzug auf uns, der von der Diesellok V 29 gezogen wurde. Weiter ging dann unsere Reise entlang der B6 nach **Asendorf**.

Hier hatten wir Aufenthalt, denn um die Rückfahrt antreten zu können, mußte die Lok um-



gesetzt werden. Doch als dies geschehen war, ging es immer noch nicht los. Nach einiger Zeit kam des Rätsels Lösung: Wir mußten einen Gegenzug aus Heiligenberg abwarten, bevor wir





wieder loslegen konnten. In diesem Fall war es der Triebwagen, der uns den Rückweg versperrte. Doch dann ging es in gemütlicher Fahrt mit vielen Pfiffen an den vielen Bahnübergängen zurück. Doch zunächst wieder nur bis **Heiligenberg**, denn auch hier galt es, einen Gegenzug abzuwarten. Diesmal

war es ein **GmP** von einer Diesellok gezogen. Auf einem Waggon lagerten wunderschöne alte Reisekoffer, wie sie früher gang und gebe waren, wenn man auf Reisen ging.

In **Bruchhausen-Vilsen** wieder angekommen, konnte der zweite Teil der eigenen Erkundungen durchgeführt werden. Viele Gäste verweilten an der Rollbockgrube, an der gerade der Rollbockverkehr früherer Zeiten demonstriert wurde. Es wurden sowohl ein Rollwagen, als auch Rollböcke im Einsatz gezeigt. In der Werkstatt war auch allerhand zu entdecken, so z.B. noch viele alte Waggon, die auf eine Wiederaufarbeitung warteten. Im kleinen BW konnte man auch den fleißigen Museumsbahnern zuschauen, wie sie der Lokomotive wieder „Nahrung“ gaben, will sagen: Kohle und Wasser mußte gefaßt werden, damit der weitere Einsatz nicht gefährdet war.

Die Zeit verging wie im Fluge und Alle waren überrascht als es um 17⁰⁰ hieß:

Bitte Einsteigen zum Museumstriebwagen der **VGH**! Er sollte uns nun auf dem seit Beginn des Jahres wieder befahrbaren Abschnitt der Normalspurbahn über **Heiligenfelde** und **Barrien** nach **Syke** bringen. Bis Heiligenfelde war die Strecke ja immer schon von der Museumsbahn bedient worden, doch nun konnte es weiter gehen. Der Oberbau war sehr gut wiederhergestellt worden, so daß es in ruhiger Fahrt in den Abend ging.

Im Bahnhof **Syke** wird das Gleis der **VGH** über einen P+R Parkplatz direkt zum Bahnhofsgebäude der **DB AG** geführt und endet am Prellbock des ehemaligen Ladegleises des früheren Güterschuppens.

Hier hieß es nun Abschied zu nehmen von dem gut restaurierten MaK Triebwagen der VGH, der den Schriftzug „**Kaffkieker**“ trägt.

Am selben Bahnsteig auf der anderen Seite stiegen wir dann etwas später in eine **RB** ein, die uns zunächst wieder nach Bremen brachte. Hier mußte dann wieder in einen RE umgestiegen werden, der von **Hannover** kommend uns nach **Oldenburg** bringen sollte. Wie schon befürchtet, war dieser Zug überbelegt und es gab große Schwierigkeiten, alle Fahrgäste unterzubringen. Das viele, zum Teil sehr große Gepäck der Reisenden blockierte viele Plätze. **Wenn die DB AG in ihren Waggon endlich ein besseres Verhältnis von Sitzplatzfläche und Gepäcktransportfläche anbieten würde, wäre vielen Reisenden geholfen!**

Nach einer Fahrt für Viele im Stehen, erreichten wir dann **Oldenburg Hbf**, von wo es dann mit der **NWB** in die Heimat nach Wilhelmshaven ging.

Damit ging eine schöne Fahrt bei herrlichem Sommerwetter und gutgelaunten Fahrgästen zu Ende.



Hans-Jürgen Backer

Vosslapp - Modellbahnschau zu Hause

Jedes Jahr einmal richtig in der heimischen Region „Modellbahnschau“ machen, das ist inzwischen Tradition und doch weicht jedes Jahr von dem vorhergehenden ab. Man nimmt sich vor, alte Fehler nicht mehr zu machen und natürlich muß auch ein neues Motto her. Dieses Jahr stand alles im Zeichen der 20-jährigen Freundschaft zwischen dem Modellbahn Club Leeuwarden und den Eisenbahnfreunden Friesland und dank einer guten Pressearbeit wurde die dies-

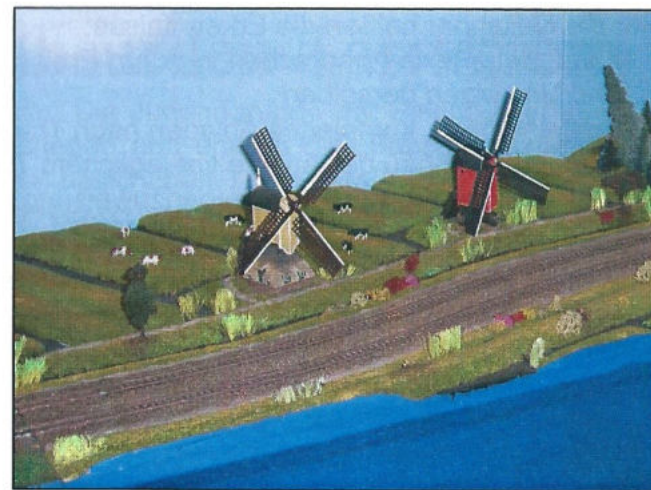


jährige Ausstellung sogar von unserem Oberbürgermeister eröffnet. Für die N-Moduler gab es eigentlich nichts gravierend Neues, außer daß wir durch ein kleines Team aus Holland mit einigen exquisiten Modulen unterstützt wurden. Und dennoch – so jede Ausstellung hat ihre eigenen Gesetze und Eigenheiten.

Die Sporthalle der Grundschule in Vosslapp ist uns ja schon wohl bekannt und da wir schon am Dienstag mit dem Aufbauen und Testen anfangen durften, ist diese Zeit eine der wenigen – teilweise sogar die einzige Möglichkeit, in aller Ruhe Fehlersuche oder Testzyklen zu betreiben. Horst Schneider und Dieter Kohlbach nutzten diese Phase ausführlich. Mit dem gemächlichen Aufbau am Mittwoch und Donnerstag wurde die N-Anlage komplettiert, allerdings nicht wie in geplanter Form sondern abgewandelt, was bei einer Modulanlage eigentlich selbstverständlich und ohne Probleme zu machen ist. Hintergrund waren die Kameraden der H0-Modulanlage, die doch etwas mehr Platz benötigten als vorhergeplant.

Unsere niederländischen Freunde brachten einige Module mit, die jedoch nicht an uns angekoppelt oder integriert werden konnten, da sie sowohl von der Größe und Gestaltung als auch von der Elektrik her nicht kompatibel waren. Dennoch einen kleinen Zugbetrieb mit Impulsbreitensteuerung zeigten sie uns, der eindrucksvoll belegte, daß auch in Baugröße N die Züge sich manierlich langsam bis hin zu ganz langsam bewegen können,

eine Qualität die in dieser Größe nicht unbedingt selbstverständlich ist. Darüber hinaus komplettierte die typisch niederländische Landschaft das Thema der deutsch – niederländischen Freundschaft, insgesamt ein sehr schöner und anerkennenswerter Beitrag. Das gute Verhältnis zu den Bedienern brauchte man nicht extra betonen und



wurde eindrucksvoll am Abend bei Spanferkel und Bier noch vertieft. Was unsere eigene Gruppe angeht – die Anlage lief weitgehend störungsfrei, abgesehen von den üblichen kleinen Dingen und Funktionen, die das Leben erschweren können. Nicht so ganz sorgenfrei und unbeschwert war dagegen das Miteinander in unserer Gruppe aber auch

das soll vorkommen und nicht überbewertet werden. Dies betraf ganz besonders den Abbau am Sonntag, wo sich mangelhafte Absprachen mit Nichteinhalten der Vorgehensweise so auswirkten, daß doch mit gewissem Unfrieden der Tag beendet wurde.

An dieser Stelle sei gesagt, daß es inzwischen Aussprachen gegeben hat und wir alle die Erfahrung gesammelt haben:

Wenn die Generalprobe mißlingt, dann wird die Premiere ein Erfolg.

Unsere Premiere heißt in 2008 „1. Internationales Friesentreffen“ in der Halle der Nogatschule und da können wir uns dann richtig beweisen.

Für die N-Bahner heißen die Erkenntnisse:

- klare, detaillierte Absprachen vor dem Ereignis mit den anderen Gruppen und Umsetzen derselben
- gemeinsames, komplettes Abladen nach Transport vor dem Aufbau
- kompletter Abbau der Anlage vor jeglichem Transport
- Einzelbesprechung und Aufgabenzuweisung vor dem Auf- und Abbau

Als Gesamtfazit aus unserer Sicht ist folgendes zu sagen:

- Ein lehrreiches Wochenende, das jeder noch einmal durchdenken sollte
- Als positiv und angenehm haben sich die geänderten Öffnungszeiten, besonders am Sonntag erwiesen. Es konnte zeitgerecht abgebaut werden.
- Die Einhaltung getroffener Absprachen ist sehr wichtig für einen reibungslosen Ablauf
- Die Kommunikation untereinander ist verbesserungswürdig.

Das „Internationale Friesentreffen 2008“ wird uns noch erheblich fordern aber es wird gelingen, wenn alle an einem Strang ziehen.



Hans-Jürgen Forster

Opfer eines absurden Tarifstreits

Bei uns war eigentlich alles klar: Die Jugendgruppe der Eisenbahnfreunde-Friesland wollte in den Herbstferien nun endlich die „Fahrzeuginstandhaltung der DB-AG, Werk Bremen“ besichtigen. Doch daraus wird nichts! Denn zwischen der DB-AG und der Gewerkschaft der Lokführer tobt ein Tarifstreit, und einem ersten Streik folgte ein zweiter, und das Ende dieses Unfalls ist nicht abzusehen. Dieser Streik hat Auswirkungen auf nahezu alle Bereiche der DB-AG, und so kann auch die „DB-Fahrzeuginstandhaltung“ nicht mehr nach Plan arbeiten. Zumindest für das nächste halbe Jahr können keine Führungen dort durchgeführt werden. Personalnot und Lokmangel sind die Ursache. Die Personalnot hat ihre Ursache in einem ungewöhnlich hohen Krankenstand: Mehr als 20 Lokführer, die der die „DB-Fahrzeuginstandhaltung Bremen“ unterstehen, haben sich plötzlich krank gemeldet! Und Loks, die dem Werk eigentlich zugeführt werden sollten, stehen infolge des letzten Streiks überall über das Bundesgebiet verstreut herum und können nicht überführt werden, da die Umlaufpläne durcheinandergeraten sind. Andere Loks mit vertretbar geringen Schäden mußte das Werk wieder an den Plandienst zurückgeben, da diese dringend gebraucht werden. Gleiches gilt für den Wagenpark. Wann das Werk wieder normal arbeiten kann, ist nicht abzusehen, und wenn bei der DB-AG wieder alles „normal“ läuft, dann wird im Werk Bremen jede verfügbare Hand mit Überstunden gebraucht, um den Rückstand an schadfälligem oder zur Revision anstehenden Fahrzeugen abzarbeiten.

Üben wir uns in Geduld

Horst D. Handschuh

Fahrstuhl in's Alpenglück

Nachdem der Schweizer Bundesrat nun beschlossen hat, wie im ersten Teil meines Berichts über den Gotthard – Basistunnel für das Jahr 2015, die große, neue Eisenbahn – Alpentransversale (NEAT) in Betrieb zu nehmen, ist in diesem Zusammenhang jetzt davon die Rede einen Fahrstuhl in's Alpenglück zu verwirklichen. Davon soll Euch nun der 2. Teil dieser Reportage berichten:

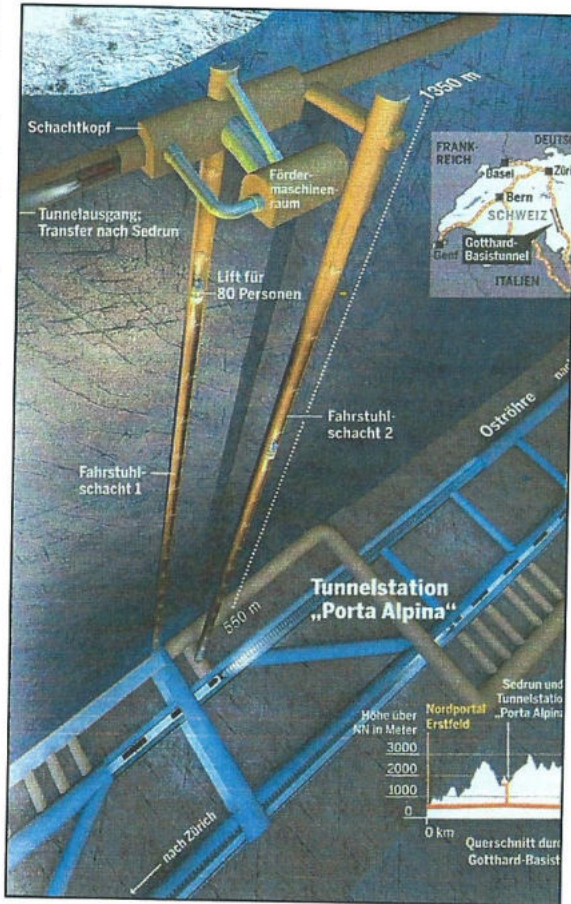
Der Bau des Gotthard – Basistunnels schreitet planmäßig voran. Doch die Schweizer Ingenieure wollen mehr:

Ein Super – Lift soll Touristen direkt in die Skigebiete befördern.

Manchmal bringen Abfallprodukte Ingenieure und Politiker auf fantastische Ideen. Vor allem die für Ihre Tüchtigkeit berühmten Schweizer: Die Erbauer des Gotthard – Eisenbahntunnels wollen nämlich den bereits mitten ins Bergmassiv gehauenen 800 Meter langen Fahrstuhlschacht am liebsten ganz groß rausbringen:

Gedacht eigentlich nur als Lastenaufzug, der Tag für Tag Baumaterial nach unten in die Tunnelröhren oder Schutt nach oben bringt, soll er in spätestens 15 Jahren – dann wird der Supertunnel voraussichtlich schon fünf Jahre in Betrieb sein – zum zentralen Angelpunkt für die "Porta Alpina" werden.

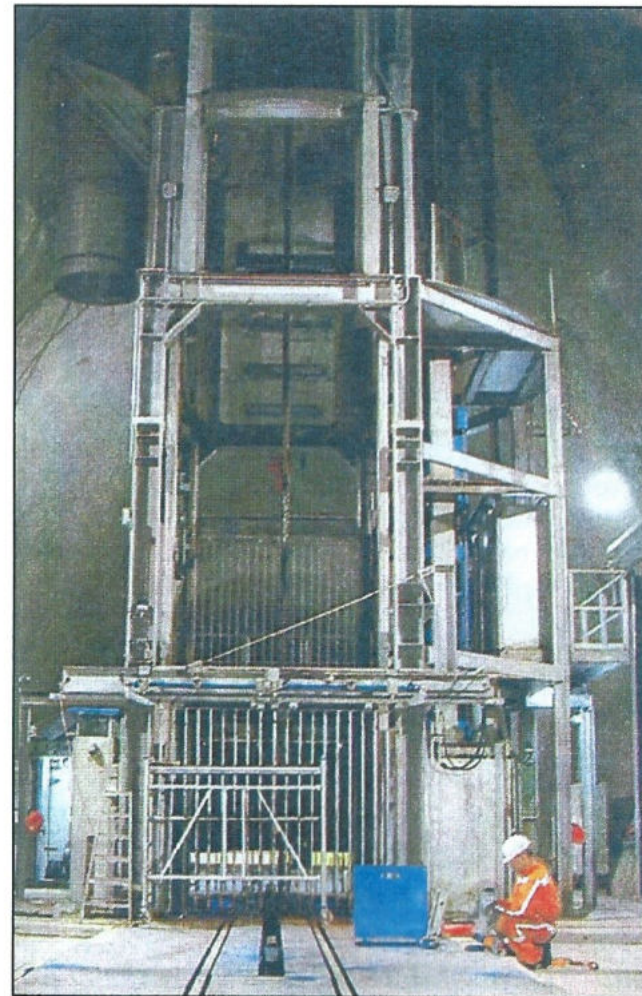
Hinter dem wohlklingenden lateinischen Namen verbirgt sich



die Planung für eine weltweit einzigartige Touristenattraktion, mit der die bislang abgelegene Ski- und Wanderregion um den kleinen Ort Sedrun und das Gotthard – Gebiet zu neuem Leben mit ergiebigen Einnahmequellen erwachen könnte.

Die Idee für das "Tor zu den Alpen" ist einfach: Unten an der Eisenbahnstrecke wird ein Bahnhof gebaut, mit dem Fahrstuhl geht's ab nach oben, dann noch einmal rund einen Kilometer horizontal durch den Berg – und schon steht der Sportsmann auf der Piste oder der Wanderer inmitten von blühenden Alpenwiesen.

Viele Fragen sind noch offen



Die Voraussetzungen, daß diese "Vision", wie die Schweizer es nennen, Wirklichkeit wird, sind günstig: Zwei Nothaltestellen ziemlich genau in der Mitte des Gotthard – Tunnels sind ohnehin zwingend vorgesehen. Sie müßten zu einem richtigen Bahnhof ausgebaut werden, an dem Extra – Züge mit Touristen aus Nord und Süd halten können, ohne den übrigen Fernreiseverkehr zu behindern. Im Bahnhof selbst sind vier Warteräume geplant, die mit Kommunikations- und Sanitärräumen ausgestattet sind und jeweils Platz für 240 Personen bieten. Die Ausbrucharbeiten für diese Hallen haben gerade begonnen. Der jetzige Bauaufzug müßte ebenfalls erheblich "geliftet" werden, damit einmal 80 Menschen

hineinpassen. Sie sollen in einer zweigeschossigen Kabine in 100 Sekunden von den 550 Metern über dem Meeresspiegel, wo im Berginneren die Eisenbahntrassen verlaufen, zum Schachtkopf in 1350 Meter Höhe sausen.

„Aber es hat noch viele offene Fragen“, wie ein Sprecher der Alp Transit Gotthard AG sagt, die den Eisenbahntunnel baut.

Eine der wichtigsten lautet: „Wie kommen wir oben am Fahrstuhlende noch einmal horizontal einen Kilometer aus dem Berg, was für ein Transportsystem taugt dafür am besten?“ In einer Machbarkeitsstudie – von der Gemeinde, dem Kanton Graubünden und dem Züricher Bundesamt für Verkehr durchweg positiv aufgenommen – wird ein Elektrobus als Beispiel genannt. Auch manche Sicherheitsaspekte sind bislang noch nicht geklärt. Was tun etwa, wenn der Lift bei Stromausfall stecken bleibt?

Taugt hydraulische Technik ohne Elektrizität als Rettungsvariante bei einer solchen Länge?

Gleichfalls unbeantwortet: Auf wessen Schultern werden die Kosten von 35 Millionen Euro für die „Visiun“ (=Vision) verteilt? Und wer betreibt das Projekt am Ende?

Der Sprecher der Alp Transit Gotthard AG ist sich sicher, daß für alle technischen Herausforderungen Lösungen gefunden werden.

Die dazu nötige politische Weichenstellung steht jedoch noch aus. Im ersten Quartal 2007 will die Schweizer Regierung endgültig entscheiden, ob sie für die Porta Alpina grünes Licht gibt.

Bauarbeiter ziehen mit Spezialmaschinen in der Tunnelröhre unterhalb von Sedrun Stahlbögen ein. Sie werden danach mit Spritzbeton ausgefüllt, damit der Berg nicht nachrutschen kann!

Das Milliardenprojekt

Tief unten im Schweizer Gotthard – Massiv Entsteht der mit 57 Kilometern längste Eisenbahntunnel der Welt. Die ersten Bohrer rückten 1993 an. Am 1. November 2006 waren vom Tunnel, den Schächten und Stollen bereits 66 % herausgebrochen. Insgesamt müssen nach den Berechnungen der Bauingenieure 13 Millionen Kubikmeter Gestein aus dem Berg geschafft werden. In zehn Jahren soll es dann so weit sein, daß Hochgeschwindigkeitszüge (bis zu 250 km/h) in zwei Röhren die Fahrzeit etwa von Stuttgart bis nach Mailand um eine gute Stunde verkürzen. Kostenpunkt: 5,5 Milliarden Euro.



Stefan Riechmann

Ein ganz normaler Fahrtag oder?...

Fahrtage in der Voslapper Turnhalle am letzten Wochenende der Sommerferien sind zwar immer gekennzeichnet von besonderen Aktivitäten (nicht selten bereits 5 nach 12), aber das ist eigentlich ganz normal!! Auch kleine Mißverständnisse beim Abbau, Wolken über den Köpfen am Rande oder Sätze wie „nach dieser Schei..... hör' ich aud“ – man ist danach sowieso wieder dabei – gehören zur Normalität. Warum dann „oder“?

Deshalb: Dieser Fahrtag stand ganz im Zeichen der deutsch-niederländischen (bzw. niederländisch-deutschen) Freundschaft, die nun schon über zwei Jahrzehnte hinweg besteht und an der auch im dritten Jahrzehnt wohl nicht zu rütteln ist. Und so hatten die Niederländer eigene Modulanlagen mitgebracht und vorgeführt, ergänzend zu den Anlagen der Eisenbahnfreunde-Friesland. Schirmherr des Ganzen war unser „OB“ (Danke schön), dem darüber hinaus auch noch Zusagen hinsichtlich unseres 30sten Geburtstages 2008 zu entlocken waren.

Der Aufbau zumindest der H0-Modulanlage war Dank der Jugendgruppe schnell und problemlos von statten gegangen, so daß der Betrieb dann auch rollen konnte. Alle Fahrpulte – auch das im Abschnitt „Jens Bönning“ waren von Jugendlichen besetzt – und die Sache klappte, und so konnten sich die „Alten“, sofern sie nicht die Oberaufsicht hatten, „Small talk“ widmen oder „repräsentieren“. Auch der Friesische Rundfunk war zu Gast und so von der Anlage begeistert, das man fast einen Termin verpaßt hätte. Und auch der Abbau klappte dieses Mal großartig, wenn auch ein Mißverständnis am Anfang stand. Immerhin standen die letzten Module bereits um 21⁰⁰ Uhr im Vereinsheim, was sicherlich nicht nur daran lag, daß wir im Vergleich zu den Vorjahren eine Stunde eher den Abbau begonnen hatten, sondern daß zwei kleinere Fahrzeuge zwischen den Aktionsorten pendelten und daß die Entgegennahme der Module im Vereinsheim dieses Mal organisiert war! Jürgen brauchte also nicht die Halle im Dunklen fegen.

Bis dahin konnte man also mehr als zufrieden sein, aber das „Aber“ folgt: Nur etwa die Hälfte der sonst üblichen Besucher war gekommen – und das

tat nicht nur dem Dieter weh. Zwar hatten wir die Eintrittspreise von 2€ auf 3€ erhöht (was übrigens nicht Grund für den Besucherrückgang war), so daß das Minus nicht so herb ausfiel, und auch die Optik in der Sporthalle stimmte, da die Niederländer zahlreich vertreten waren. Auch auf das Wetter, andere Veranstaltungen oder gebeutelte Geldbörsen läßt sich dieser Trend nicht schieben. Nein! Die Fehler müssen wir bei uns selbst suchen! Wir müssen in Zukunft einfach mehr bieten!!! Das heißt nicht, das wir finanziell mehr aufbringen müßten, aber wir müssen uns selbst viel mehr einbringen. Wir müssen vielmehr (und das gilt auch für Vorführungen unserer Festanlage) mit den Gästen reden, erklären, was da gerade abläuft. Auch „Hinkucker“ (bzw. „Hingucker“) müssen erst einmal gefunden werden – wir wissen wo diese sind, der Besucher nicht. Bestimmte Züge (z.B. D183/184) müssen zumindest beim Einfahren in den Bahnhof angekündigt und ggf. über die Anlage begleitet werden. Die Besonderheit solcher Züge (Bespannung, Wagenpark, Erscheinungsbild im Wandel der Zeit, Lage im Tagesverlauf, Zuglauf) muß erläutert werden.

Schaukästen mit Raritäten am Rande sorgen für zusätzliches Interesse – allerdings, auch hier muß ein Fachkundiger dabeistehen und das Dargestellte ggf. erläutern. An dieser Stelle könnte man zeigen, wie ein Häuschen zusammengebaut wird, wie ein Modul entsteht, und, ... und, ... und.

Möglichkeiten gibt es viele, nur von nichts kommt nichts. Außerdem sind wir ein Verein. Wenn dieser Verein auch in verschiedene Sparten gegliedert ist, so kann man nicht sagen „ich gehöre zur Festanlage, was geht mich der andere Kram an“ (wenn nämlich alle so denken würden, würde z.B. auf der Festanlage wahrscheinlich kein Fahrtag mehr stattfinden H. Schneider) oder ähnlich.

Keine Sparte ist für sich lebensfähig, nur der Verein als Ganzes hat Bestand.



Horst D. Handschuh

Ansprechpartner:

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 569652 (ab 17⁰⁰ Uhr)

Fax.: 04421 - 56502

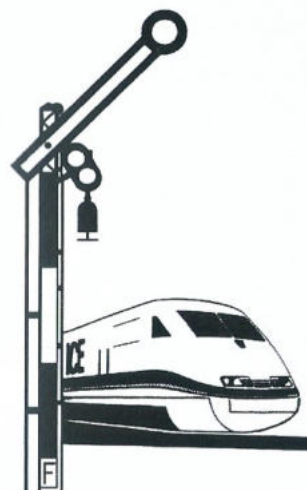
Thomas Ahle
Fritz-Reuterstr. 8
28386 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 64439

Konto: **Sparda Bank**

Kto-Nr.: 0001650190

BLZ: 400 605 60



Zur Zeit gelten folgende Beiträge

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

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

Flutstraße 206, 26388 Wilhelmshaven