

OKTOBER 2009

01.10. Monatsversammlung

NOVEMBER 2009

05.11. Monatsversammlung

DEZEMBER 2009

03.12. Monatsversammlung

12.12. ab 1900 Uhr Jahresabschlußessen

12.-13.12. Christkindlmarkt

11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

18.12. 18⁰⁰ bis 21⁰⁰ Uhr Nachtfahren auf der Vereinsanlage in Voslapp

Das Flügelrad



Jahrgang: 17
140. Gesamtausgabe

Nr.: 2/2009
September 2009

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
In eigener Sache	3
Der Vorstand gibt bekannt	4
Die große Welt des kleinen Mannes	5
Faszination Modellbau Sinsheim	7
Eisenbahnfreunde unterwegs	14
Nach der Messe – ist vor der Messe	19
Fahrttag im eigenen Hause	21

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.

In eigener Sache

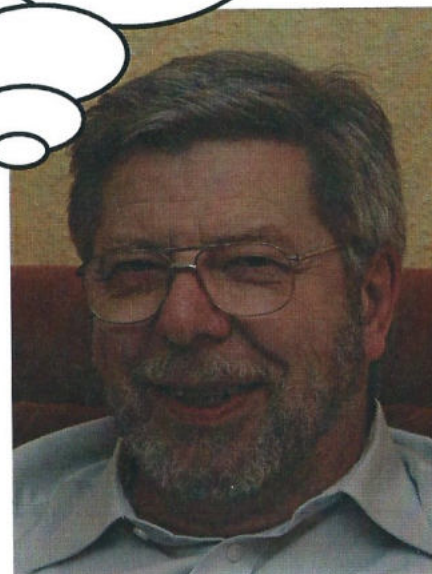
Dieses ist nun das 20. Flügelrad in 7 Jahren das ich für euch zusammengestellt habe.

Nachdem nun mein Aufruf, den ich euch durch Jürgen Rode habe zukommen lassen, mir doch ein paar Beiträge für das Vereinsblatt zu liefern scheinbar nicht bei euch angekommen ist, werde ich mit der Ausgabe aufhören.

Ich danke an dieser Stelle all denen, die dazu beigetragen haben diese 20 Ausgaben zu füllen.

Möge sich für die Zukunft ein anderer finden, der das Flügelrad weiterführt.

 Horst Schneider



Der Vorstand gibt bekannt:

Liebe Eisenbahnfreunde und – freundinnen, zuerst die schlechte Nachricht: Nun ist es leider passiert, die Fahrt nach Augsburg ist mangels Interesse (nur zehn Anmeldungen!) abgesagt. Auch die Fahrt mit dem „ammerländer“ Schienenbus hatte nur wenige Teilnehmer, schade. Da fragen sich doch die Organisatoren, ob sich der Aufwand noch lohnt. Ein herzliches Dankeschön für die geleistete (Vor-) Arbeit, aber was ist mit dem Verein los, eingeschlafen, weil in diesem Jahr so wenig Veranstaltungen gibt oder Geldmangel der Mitglieder? Es kommen hoffentlich bessere Zeiten!

Apropos Zeiten, ab sofort wird dienstags wieder mehr gebaut und gebastelt! Der Anlagenraum ist dann für „Klönrunden“ tabu. **Dienstags spätestens ab 20:00Uhr ist „Bauzeit für die „Großen“.** Die Zeiten für die Jugendlichen bleiben natürlich unverändert. Richtig klönen wollen wir wieder mehr an jedem **ersten Donnerstag im Monat** bei der **Mitgliederversammlung**, da kann dann auch über die „Unfähigkeit“ mancher Bastler in **ihrem Beisein** gemeckert werden! Themenvorschläge für zum Beispiel Kurzfilmvorträge, Anlagenvorführungen, Bauanleitungen sind erwünscht! Der Vorsitzende ist bereit den „offiziellen“ Teil der Versammlung kurz zu halten, er erwartet aber dafür viele feste Meldungen.

Zum Schluß zum „Flügelrad“ – es wird nicht sterben. Ich werde einen Teil meiner zukünftigen „Altersruhezeit“ (arbeite demnächst nur noch Halbtags) für die Vereinsmitteilung „opfern“. Die Einzelheiten müssen noch mit dem bisherigen Chefredakteur und dem Vorstand geklärt werden.

Ich hoffe schon jetzt auf Ihre/Eure Unterstützung und wünsche Ihnen/Euch viel Spaß beim Flügelrad lesen und immer

Freie Fahrt!



H.Rainer Klanke

Die große Welt des kleinen Mannes

Meine Beziehung zu ihr war nicht immer die beste, ich gebe es ja zu, sie hat mir zu oft die Männer ausgespannt, hat sich überall breitgemacht, viel Geld verschlungen und mir nie das Geheimnis ihrer Anziehungskraft verraten. Aber daß sie jetzt ein Opfer der Wirtschaftskrise ist, macht mich trotzdem traurig. Das habe ich der guten alten Märklin-Eisenbahn nun wirklich nicht gewünscht.

Als ich vor einiger Zeit von der Firmenpleite erfuhr, rief ich sofort meine Mutter an, um zu hören, wie es Papa geht. Der Niedergang von Märklin muß ihn getroffen haben wie ein Faustschlag. Mein Vater ist zwar über achtzig, aber er bekommt noch immer die leuchtenden Augen eines Achtjährigen, sobald er die Tür zum Dachboden öffnet, an der ein altes Emailleschild mit der Aufschrift ‚Bahnhofsvorsteher‘ hängt. Ich erinnere mich noch genau, daß der Spaß, den wir Kinder immer mit ihm hatten, genau an dieser Tür endete. Hier war sein Reich, hier hatten neugierige Kinder und klebrige Finger Hausverbot, hier surrte seine geliebte Märklin-Eisenbahn.

Nächtelang lag er unter dieser riesigen Sperrholzplatte und lötete Kabel aneinander, um irgendwann - unrasiert, übermüdet, aber glücklich - zu verkünden, er hätte endlich das Leuchtturmsignal mit den Abfahrtszeiten des Abendzuges gekoppelt. Ich lernte schnell, daß man dann besser schleunigst das Haus verließ. wollte man nicht stundenlang als Zuschauer von Papas naturgetreu nachgebauter Nordseeküstenlandschaft zwangsverpflichtet werden.

Aber seine Leidenschaft für die Züge im Maßstab 1: 87 hatte auch Vorteile. Im Gegensatz zu anderen Kindern, die nie wußten, was sie ihrem Vater schenken sollten, war die Sache für uns klar: Man fuhr mit dem Fahrrad drei Straßen weiter zum Laden von Herrn Rührkopf, Papas langjährigem Modellbau-Händler. Meine Geschwister und ich legten unser Taschengeld zusammen und bekamen immer etwas, worüber sich der Vater aufrichtig

Die Jungs
liebten nicht
etwa mich,
sondern nur
Papas große
Modellbahn

freute. Zum Beispiel zwei Mini-Ahornbäume für stattliche 11 Mark. Oder das 10er-Set „Sitzende Personen“ für satte 19 Mark. Manchmal reichte das Geld auch nur für zwei Säckchen Gleisschotter, die so bei fünf Mark lagen. Damals begriff ich, daß Männer einfach anders ticken als Frauen. Überhaupt ist die Firma Märklin nicht ganz unbeteiligt an meinen ersten Kontakten mit dem anderen Geschlecht. Es gab eine Zeit, da konnte ich mich vor Jungen kaum retten. Ich war begeistert, bis ich kapierte, was die Verehrer wirklich wollten: Zugang zu Papas Modelleisenbahn! Kein Wunder also, daß mir Männer mit Eisenbahn-Tick immer suspekt blieben. Mein Mann Oliver hatte nie eine eigene, was allerdings - wie ich erst später erfuhr - nur daran lag, daß er in einer 3-Zimmer-Wohnung aufgewachsen ist. Er hätte aber gern eine gehabt, und das reichte aus, um ihn in den Augen meines Vaters zu einem würdigen Schwiegersohn zu machen.

Folglich war es auch Oliver, den er anrief, um ihn angesichts der Pleite seines alten Spielgefährten Märklin zu einem Gedenknachmittag unters Dach einzuladen. Schön war's, erzählte mein Mann hinterher. Viele Züge, viele alte Geschichten und lauter kleine Fahnen auf Halbmast. Eben der ganz große Bahnhof.

Artikel aus der TINA Nr.10 vom 25. Feb.2009



Hans-Jürgen Forster

Sinsheim

Ist die riesig, die Kleine

Module der Eisenbahnfreunde Friesland gehen mittlerweile 10 Jahre schon auf Ausstellungstour und man sollte meinen, daß eine gewisse Routine und die Erfahrungen eigentlich nichts Neues mehr bringen können. Die Teilnahme an der „Faszination Modellbau“ in Sinsheim zeigte jedoch, daß jedes Unternehmen seine eigenen Gesetze und Überraschungen hat.

Schon im Vorfeld bei der Planung und Vorbereitung erreichte uns die erste Neuigkeit in der Form, daß Entladen des LKW vor der Halle nur maximal 2 Std ohne größere Kosten möglich sei, ansonsten 50 € (!?) Sicherheitseinlage abgeschrieben werden müßten. Also zügiges Arbeiten war angesagt. Außerdem sollte die Halle schon um 20⁰⁰ Uhr geschlossen werden, auch das forderte Beschleunigung, weil wir noch am Ankunftstag entladen wollten.

Einladen in Voslapp ist schon Routine aber unter ständigem heftigen Regen macht das nicht so die große Freude und den Modulen tut die Feuchtigkeit auch nicht gerade Gutes. Der Regen war so heftig, daß das Wasser auf dem Oberlicht des LKW eher an Arbeiten in einem Aquarium erinnerte und von dem Getrommel und der Geräuschkulisse konnte man schon entnervt werden. Dennoch, alles wurde gut verstaut und der LKW war diesmal komplett gefüllt. Ca. 60 Modulmeter brauchen halt ihren Platz, auch in gestapeltem Zustand. Dies war der bisher größte Umfang an Material, den wir transportieren mußten.

Die Fahrt nach Sinsheim fand in einer ca. 600 Km langen „Waschstraße“ statt und machte nicht so den richtigen Spaß, dafür war die Stimmung innerhalb der Fahrzeuge gut. Schon gegen 16³⁰ Uhr trafen sich alle nach einer erfolgreichen Sternfahrt von Neu-Wulmsdorf, Zetel und Wilhelmshaven vor der Halle in Sinsheim, wo nach kurzer Besichtigung der Örtlichkeiten zügig ausgeladen wurde. Der Aufbau war ohnehin am Folgetag, einem Mittwoch, geplant, es blieb reichlich Zeit dafür, da die Ausstellung erst am Donnerstag geöffnet werden sollte.

Daß 12 Std Aufbauzeit knapp werden könnten, hat zu diesem Zeitpunkt niemand geahnt, doch am nächsten Tag wurde das Realität.

Zunächst begann alles wie gewohnt, es regnete, zwar nicht mehr so heftig, dafür echt norddeutsch. Die ersten Probleme machte uns ein Pfeiler, der mitten in unserer Anlagenfläche stand – genau dort, wo das Wendemodul von Hartmut Brückner hin sollte. Es wurde nachgemessen – das müßte passen. Die Module wurden in der vorgesehenen Reihenfolge positioniert und die Montage begann. Mit dem Abzweiger begannen die Probleme. Der stand plötzlich ca. 50cm zu weit außerhalb unserer zugewiesenen Standfläche. Kann doch gar nicht sein. Eine Überprüfung mit dem Zollstock ergab, daß das Wendemodul von Hartmut 50cm länger war als in der Datenbank angegeben. Wieso ????? – Technische Gründe hatten Hartmut bewogen eine Änderung vorzunehmen. Also wurde die Reihenfolge der Module verändert und so die fehlenden 50cm ausgeglichen. Der weitere Aufbau verlief dann planmäßig, genau bis zu dem Zeitpunkt, als unser Abzweiger verkabelt werden sollte. Da kam dann die Frage auf, wo ist denn das Schaltpult ?????

Achselzucken war die Antwort.

Eh, sollten wir, wie es den anderen auch schon passiert war, etwa etwas vergessen haben? – Ja, genau es traf zu – das Pult glänzte durch Abwesenheit und lag nach sorgfältigem Nachdenken noch wohlbehalten in Wilhelmshaven im Vereinsheim. Guter Rat war teuer, denn ohne war der gesamte Innenschenkel mit Dieter's und Hartmut's Modulen nicht an den Rest angeschlossen und befahrbar.

Die Entscheidung fiel umgehend: es mußte eine Notverkabelung her. So setzten sich Horst Schneider und ich hin und begannen ein „Notpult“ zu bauen. Natürlich ging der andere Aufbau der Anlage parallel weiter und pünktlich um 20⁰⁰ Uhr war dann alles erledigt, bis auf den obligatorischen Fahrttest, der



am folgenden Tag nachgeholt werden mußte.

Damit waren die Probleme des Abzweigers jedoch nicht erledigt. Durch die Notverkabelung war auch nur ein Notbetrieb möglich geworden. Das bemerkten wir schnell, nachdem einige Male die wichtigste Weiche genau in der Mitte von einigen Zügen umschaltete und so eine Hälfte geradeaus und die andere eben abzweigend den hinteren Teil in eine andere Richtung lenkte. So etwas sieht zwar lustig aus, ist aber nicht so richtig betriebssicher. Hartmut erklärte sich bereit, ein stetiges Auge auf die Situation zu werfen, seine Eingriffsmöglichkeiten blieben aber begrenzt. So entschlossen wir uns, die Weiche für eine Richtung zu fixieren, leider blieb damit ein Teil des Betriebes auf dem Mittelschenkel ausgeschlossen zum Leidwesen der dortigen Modulbetreiber Dieter und Hartmut.

Es blieb auch nicht bei der einen Panne. Auch einige unserer Schaltboxen, „Black Box“ genannt, wollten nicht so wie wir und der Ausfall zweier Boxen gleichzeitig brachte uns an den Rand der Stressbelastung und der Redundanz. Aber auch das wurde bewältigt und es muß an dieser Stelle schon ein großes Lob an Horst Schneider ausgesprochen werden, weil er sich in der



Zwischenzeit hinsetzte und die Boxen reparierte. Hinnehmen dagegen mußten wir den Ausfall des „Fallturmes“ auf der Kirmes von Horst – er konnte kurzfristig nicht funktionsfähig gemacht werden.

Ein weiteres „Highlight“ er-wischte uns am „Freitag, den 13.03.“, der seinem Namen alle Ehre machte. Eine simple Fehlfunktion einer Blockrückmeldung entpuppte sich als äußerst schwieriger Fall. Nachdem wir feststellten, daß gleich 4 (!) Lichtschranken mit Rauchzeichen ausgefallen waren ergab die intensive Suche, daß ein Kurzschluß in dem fertig konfektionierten SUB-15 Kabel die Ursache war. So etwas war uns bisher noch nicht untergekommen und konnte während des laufenden Betriebes durch Austausch schnell geregelt werden.

Der nächste Schock ließ auch nicht lange auf sich warten: Hans-Jürgen Backer meldete den kompletten Ausfall der Schiebebühne, das wichtigste Instrument für unsere Zugwechsel. Die Stimmung sank nach dieser Meldung auf den Tiefpunkt. Eine erste Untersuchung zeigte jedoch, daß der Fehler leicht behebbar war: ein Kabel hatte sich gelöst und wurde mittels Kroko-Klemmen- Kabel wieder zur regelgerechten Funktion erweckt.



Zum Glück haben die Zuschauer nur wenig von unseren Problemen mitbekommen. Das Interesse war eindeutig groß und die einhellige Meinung war: ist das eine riesige Anlage und stimmig aufgebaut!

Dieser Kommentar und diese Wertung sind wohl eher daher entstanden, das privat kaum einer in der Lage ist, größere Anlagen für sich zu realisieren, haben unser Stimmungsbild aber wesentlich aufgehellt.

Schiebebühnentechnik, Klappbrücken Mariensiel und Baustellenautomatik waren gefragte Objekte in technischer Hinsicht, Kirmes und auch Hartmuts Schwebbahn obwohl sehr filigran und empfindlich, diesmal sogar kurzzeitig in Betrieb waren wohl optische Reizpunkte.

Auch in der Fachpresse ist man auf uns aufmerksam geworden. Die „MIBA“ hatte einen Fotografen geschickt, Szenen unserer Anlage einzufangen. Immerhin kam dieser Fotograf an 3 (!) aufeinander folgenden Tagen, um unsere Anlage fotografisch millimetergenau zu vermessen. Das Ergebnis werden wird hoffentlich bald in der MIBA wiederfinden.

Der gesamte Betrieb auf der Modulanlage lief ansonsten relativ störungsfrei - Dank auch der Einstellung aller Mitglieder, ein ständiges Auge auf die Bewegung der Züge zu haben.

Sorgen bereiten eigentlich nur die Hallen selbst

mit ihren teilweise schlechten klimatischen Bedingungen besonders, wenn große Mengen Menschen für Staub und Feuchtigkeit sorgen, denn das mögen kleine Modellbahnen gar nicht so recht.

Sonntag dann hatte die Messeleitung ihren letzten Falschauftritt. Erst hieß es noch, die Halle würde um 20⁰⁰ Uhr geschlossen. Für uns bedeutete dies: zügig abbauen und das Verladen für den Montag Morgen unserem Reisetag vorzusehen. Tatsächlich war aber bis 22⁰⁰ Uhr geöffnet und nie-



mand hätte je etwas anderes gesagt. Uns half das nicht mehr, wir haben am Montag verladen und den Rückzug angetreten, diesmal im Trockenen.

Fazit:

Sinsheim war etwas Besonderes und wir können stolz sein, daran einmal mitgewirkt zu haben. Die Messe wird zukünftig zunächst nach Karlsruhe weiterziehen. Den Vergleich mit anderen erfahrenen Clubs brauchen wir nicht zu scheuen, diesmal waren wir die „Größten“ (was die Fläche im Verhältnis angeht).

Ausstellungen weit weg von zu Hause bedeuten Streß und viel Mühe. Das fordert von jedem Einzelnen ein hohes Maß an Selbstdisziplin und Durchstehvermögen. Bei den meisten von uns ist das vorhanden, auch wenn das fortgeschrittene Alter einiger Mitglieder dem manchmal entgegenwirkt. Dieser Erkenntnis folgend sollten wir verstärkt in Zukunft den Veranstaltern eine höhere Bedienerzahl für die Anlagengröße nahe legen und unser Augenmerk auf die Gewinnung von jüngeren Leute richten, die Spaß an solchen Veranstaltungen haben und etwas belastbarer agieren können. Die Alternative kann sonst nur heißen: mit einer Teilanlage der Zahl der Mitreisenden angepaßt auf Tour zu gehen. Dies ermöglicht zwar mehr Variation nimmt aber u.U. einen Teil der Attraktivität. Darüber sollte in Ruhe noch mal nachgedacht werden.



Hans-Jürgen Forster – Horst Schneider

i
r
gefunden
e
n
d
w
o

Der Bahnbeamte fragt den Reisenden, der atemlos dem Zug nachschaut: „Haben Sie ihn verpaßt?“ – „Nein, ich habe ihn verjagt, was sonst?“

„Ständig haben die Züge Verspätung. Ich möchte nur wissen, wozu es Fahrpläne gibt“ – „Das kann ich dir sagen: Damit man weiß, wie viel Verspätung der Zug hat!“

Eisenbahnfreunde unterwegs

Unsere diesjährige Tagestour führte uns in die Region Süd-Oldenburg. Genauer gesagt nach Cloppenburg. Wir wollten die dort in Friesoythe ansässige Museumseisenbahn Friesoythe – Cloppenburg besuchen.

Die Strecke von Cloppenburg über Friesoythe nach Ocholt, und dann weiter über Wes-

terstede, Bockhorn nach Ellenserdamm wurde gebaut, um u.a. den Arbeitskräften der kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven die Anfahrt zu gewährleisten. Der Küstenkanal wurde mit einer kombinierten Straßen/Eisenbahnbrücke überquert. Im Zuge der allgemein zurückgehenden Verkehrsleistungen wurde nach und nach die Strecke für den Personenverkehr stillgelegt und die Strecke zwischen Friesoythe und Sedelsberg abgebaut. Man hätte sonst im Zusammenhang mit dem Ausbau des Küstenkanals eine neue Eisenbahnbrücke bauen müssen. Auf den Reststücken, also Cloppenburg-Friesoythe und Sedelsberg-Ocholt wurde nur noch Güterverkehr abgewickelt. Doch dieser wurde später auf dem Abschnitt CLP-FRY auch eingestellt.

Der Streckenast von Sedelsberg nach Ocholt wurde von den Emsländischen Eisenbahnen von der DB gekauft und jetzt in eigener Regie betrieben. Hier werden noch umfangreiche Güterleistungen erbracht, vor allem Torftransporte von Sedelsberg vorrangig nach Italien.

Auf dem Südabschnitt tat sich nun fast gar nichts mehr.

Am **24.9.2003** beschloß der Rat der Stadt Friesoythe, gemeinsam mit der privaten Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg (e.g.o.o.) eine Ei-



senbahninfrastrukturgesellschaft zu gründen und die von Stilllegung und Rückbau bedrohte Bahnstrecke Friesoythe – Cloppenburg zu kaufen, zu erhalten und zu betreiben.

So entstand die F.R.G.mbH, also die **Friesoyther Eisenbahninfrastruktur-Gesellschaft mbH.**

Am **12. Mai 2004** war es dann so weit. Für

einen symbolischen Kaufpreis von **1 €** wurde die Strecke Cloppenburg – Friesoythe von der DB gekauft. Die Strecke wurde mit vielen Aktivitäten seitens privater Vereine und Institutionen, sowie der Anliegergemeinden wieder auf Vordermann gebracht.

Am **10. Oktober 2004** fuhr der erste Güterzug auf der Strecke Cloppenburg – Garrel. Hier wurde Holz verladen. Bis zum **31.08.2007** wurden insgesamt **39 Züge** abgefertigt, die ca. 80.000 t transportiert haben.

Die nun wieder vorhandene Infrastruktur hat dann der bereits am **12. November 2003** gegründete Museumseisenbahnverein nutzen können und am **28. April 2006** die ersten Fahrten unternommen.

Für die Zukunft dieser Strecke stehen einige interessante Optionen an. Die Betreiber des C-Ports (das ist ein Hafen am Küstenkanal in der Nähe von



Friesoythe) haben ihr Interesse bekundet, u.a. ihre Container und Massengüter mit der Bahn zu transportieren. Deshalb ist z.Zt. eine Machbarkeitsstudie in Arbeit, wie man den Hafen an das Schienennetz anbinden kann. Hier werden die beiden Varianten untersucht, von Sedelsberg herkommend, oder von Friesoythe dieses Vorhaben zu realisieren.

Weiter sind Verhandlungen in Gange, Mineralgemische für ein Industriegebiet mit jährlich ca. 100.000 t zu transportieren. Das wären bei einer Transportmenge von 2.000 t je Ganzzug immerhin 50 Züge jährlich.

Außerdem werden auch weiter umfangreiche Holztransporte getätigt, die das Zellstoffwerk in Stendal mit Holz aus der Region versorgen, das in Garrel verladen wird. Ein Ganzzug besteht aus 22 doppelachsigen Waggons und hat eine Länge von 520 bis 550 m.

Diese interessante Strecke wollten wir nun bereisen.

So trafen sich am **16. Mai** unternehmungslustige Eisenbahnfreunde zu einer Tagesfahrt in den Süden. Pünktlich um **11:44 Uhr** setzte sich der Triebwagen der NWB in Bewegung. Nachdem in Sande noch einige Fahrgäste eingestiegen waren, konnte die Fahrt weiter gen Süden gehen. Über Oldenburg erreichten wir dann

um **13:06 Uhr** nach flotter Fahrt den Bahnhof Cloppenburg, wo auf Gleis 1 schon unser Sonderzug der Museumseisenbahn Friesoythe-Cloppenburg auf uns wartete.

Der Zug bestand aus einer kleinen Diesellok und zwei Waggons. Einer war ein umgebauter Steuerwagen (VS 111) und der andere ein Umbauwagen (Bi 37). Im Zug waren



außer uns ein Kegelklub und eine Geburtstagsgesellschaft unterwegs. Wir hatten einen halben Waggon für uns alleine, der auch bewirtschaftet war. Wir wurden vom ersten Vorsitzenden, Herrn Karl-Heinz Scholz recht herzlich willkommen geheißen. Nach Abfahrt des Zuges gesellte sich dann Herr Jonas Kobarg zu uns, der im Verein u.a. für den Fahrplan zuständig ist. Er erzählte uns dann viel über den Verein und die aktuellen Entwicklungen auf der Strecke.

Die Fahrt ging dann im gemächlichen Tempo über Bethen (einem Wallfahrtsort), Staatsforsten, Garrel, Bösel nach Friesoythe. In Garrel verließ uns bereits eine Gruppe, die dort ihr „Moorabitur“ ablegen wollte. In Friesoythe mußten dann alle den Zug verlassen, weil er zurücksetzen mußte, um in einem Industrieanschlußgleis den Lokumlauf zu bewerkstelligen.

Nach ca. einer halben Stunde war unser Zug dann wieder abfahrtsbereit für die Rückreise nach Garrel. Hier hatten wir nun ca. 2 ½ Stunden Zeit uns den Ort anzuschauen und auch den Magen zu seinem Recht kommen zu lassen. In einem kleinen Bistro haben wir uns dann erst einmal mit Kaffee versorgt. Der überraschte Kellner konnte den Bedarf kaum decken. Gleichzeitig lief im Lokal auch noch eine Konferenzschaltung im Fernsehen der anstehenden Fußballbundesligaspiele. Aber wir wurden gut mit frischgebrühten Kaffee versorgt. Danach ging jeder eigene Wege, um den Ort zu erkunden.

Pünktlich gegen **17:45 Uhr** setzte sich unser Zug - eine Viertelstunde früher als ursprünglich geplant - wieder in Bewegung, damit unserem Wunsche entsprechend der Anschlußzug in Cloppenburg in Richtung Wilhelmshaven erreicht werden konnte.

Die NWB hat uns dann wieder aufgenommen und alle nach einem interessanten Tag in einer den meisten unbekannten Umgebung wieder nach Hause gebracht.



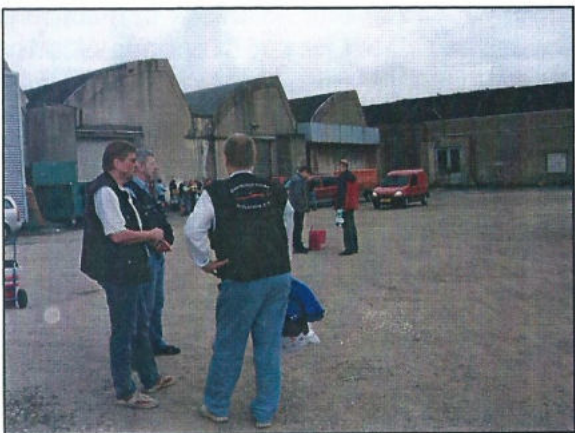
Hans-Jürgen Backer

Nach der Messe - ist vor der Messe

Wir waren noch nicht ganz der Messe „Faszination Modellbau“ in Sinsheim entkommen, da lag schon die nächste Anfrage eines Veranstalters vor. Wir könnten wählen zwischen der „German-Rail 2009“ in Rheinberg oder Neumünster. Die Umfrage bei den Mitgliedern der N-Truppe führte zu dem Ergebnis, am 20./21. Juni in Rheinberg teilzunehmen. Es war dann auch das erste Mal, daß wir wegen Urlaub und sonstiger Termine in etwas kleinerer Besetzung mit nur 5 Mann und einer abgespeckten Anlage eine Messe besucht haben.

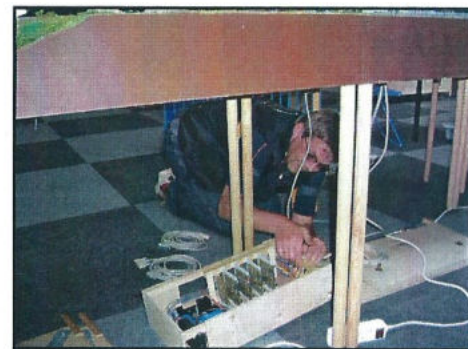
Das Einladen am Donnerstag war schnell erledigt dank einer guten Vorbereitung und Bereitstellung der Module im Vereinsheim. Am Freitag ging es dann los. Wir brauchten nicht allzu früh losfahren, da wir uns auf Ankommen um 11⁰⁰ Uhr an den Messehallen in Rheinberg geeinigt hatten. So tuckelten wir über die A 1 lang und freuten uns, wenn wir Biker (Triker) mit (!) Wohnwagen überholten. Selbstredend, daß noch eine obligatorische Kaffeepause auf einem Autobahnrastplatz eingelegt wurde. Die Ankunft in Rheinberg erfolgte rechtzeitig und es blieb an diesem Tag genügend Zeit, das Oval von immerhin 7x17 Meter aufzubauen. Der Abzweiger und die N-Moduler aus Zetel waren diesmal nicht dabei.

Die Halle in Rheinberg erzeugte eher den Eindruck eines Werksgeländes aus der Zeit der 40-er Jahre und etwas Skepsis war schon angebracht, zumal im Inneren an den Decken teilweise Eimer hingen, warum wohl? – doch nicht etwa um Wasser des Daches auffangen zu können? Zumindest konnten wir mit unserem Lkw bis auf wenige Meter an unsere Standfläche heranfahren und das erleichterte das Ausladen erheblich. Für unser langjähriges Mitglied Marco war es wohl das letzte Mal, er wird wegen



seiner Berufsausbildung für längere Zeit nicht an Ausstellungen teilnehmen können – für Manfred Niendiek als Neuling das erste Mal.

Nach einer kurzen Mittagspause begannen wir mit dem Aufbau, der diesmal fast stressfrei, ruhig und reibungslos vonstatten ging; wohl auch deshalb, daß jeder sich automatisch einer Aufgabe annahm und keine Unstimmigkeiten aufkamen. Unser Neuling machte dabei eine ruhige ausgeglichene Figur und vermochte sich schnell in die Systematik einzuarbeiten. Neugierige „Zuschauer“ anderer Vereine stellten sogleich fest – da fehlt doch was, wo ist denn der Abzweiger? – Richtig, den hatten wir ja zu Hause gelassen aber diesmal mit Absicht. Um ca. 17⁰⁰ Uhr konnte die Anlage dann schrittweise in Betrieb genommen werden. Es mußten noch ein paar Transportschäden gerichtet werden, Autos und andere Kleinteile aufstellen - fertig. Gegen 18⁰⁰ Uhr machten wir uns schließlich auf den Weg in unsere Unterkunft.



Untergebracht waren wir auf dem Land auf einem Resthof ca. 8 Km entfernt von der Ausstellungshalle mit viel Gegend rundherum. Das Gästehaus mit Fremdenzimmer fand seine Fortsetzung im gleichen Trakt mit dem Pferdestall. Schon ganz amüsant, wenn aus einem Fenster Menschen blicken und gleich nebenan Pferdeköpfe neugierig „Guten Morgen“ wiehern. Die Unterkunft war angemessen und der kleine Spaziergang zur nächsten „Kneipe“ mit Essmöglichkeit ca. 1 Km entfernt sorgte für frischen Sauerstoff und gab Gelegenheit zum Durchatmen.

Die beiden Messetage dauerten üblicherweise jeweils von 10⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr. Unsere Anlage war als einzige in der Halle der Händler untergebracht, ein Vorteil wie sich herausstellte, denn nicht nur der Teppichboden sondern auch die schwarzen Tücher an den Wänden sorgten für eine angenehme

ruhige Atmosphäre in der man es den Tag über gut aushalten konnte. Die Halle nebenan, in der nur Anlagen aufgebaut waren, hatte dagegen einen enormen Geräuschpegel, so wie wir es schon öfter erlebt hatten.

Im Übrigen verliefen die beiden Messetage ziemlich ruhig, größere Probleme traten nicht auf und auch unsere Züge drehten unermüdlich ohne Störung und Entgleisung ihre Runden. Die Resonanz der Zuschauer war äußerst positiv und ließ unsere Brust wieder etwas schwellen. Überhaupt zeigten sich viele sehr interessiert und fragten häufig nach technischen Details. Besonders wurde die Großzügigkeit unserer Gestaltung hervorgehoben. Dies in Konkurrenz zu alterfahrenen Ausstellern wie Eisenbahnfreunde Worms mit Digitalsteuerung oder dem Club aus Kaarst mit vielen Funktionsdetails erzeugte bei uns schon eine gewisse Zufriedenheit. Diese Messe verlief für uns äußerst harmonisch und problemlos.

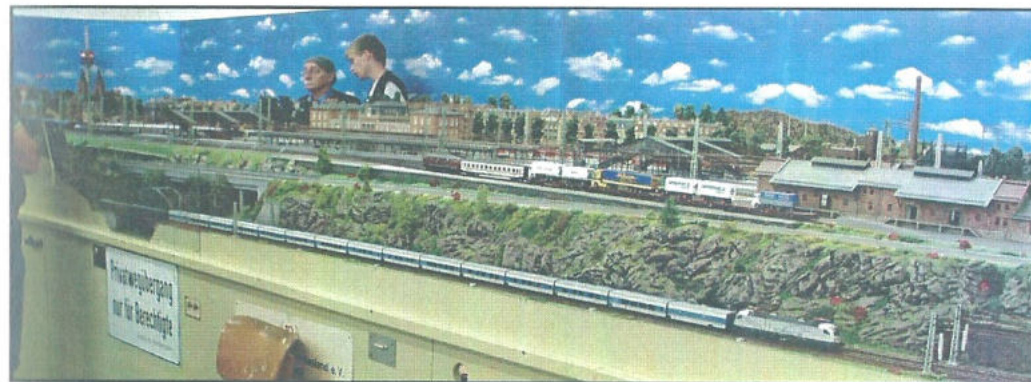


Der Abbau nach Messeschluß verlief ebenfalls reibungslos. Um 21⁰⁰ Uhr nach **nur** 3 Stunden war alles auf dem Lkw verladen und das ohne besondere Hektik, ein neuer Rekord auch wenn das nicht unser Primärziel ist. Zur Heimfahrt und dem Ausladen am Folgetag braucht nichts mehr hinzugefügt werden; alles in allem: diesmal eine runde Sache, so machen Ausstellungen Spaß.

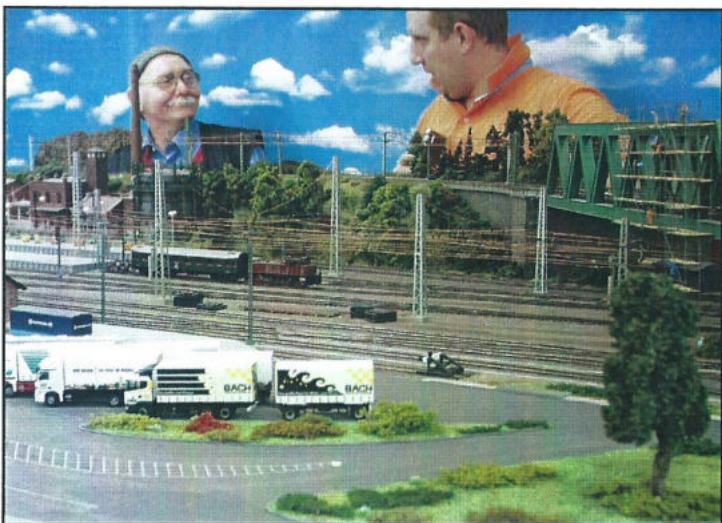


Horst Schneider – Hans-Jürgen Forster

Fahrttag im eigenen Hause



Am 2. Osterfeiertag hat unser Verein die Vorführung der Vereinsanlage im Programm. Mein Sohn und ich hatten ein paar neue Fahrzeuge und wollten diesen einmal einen kleinen Auslauf gewähren. Auch stand die Kontaktpflege bei uns ganz vorne an. Also los ging's und wir waren dann für ein paar Stunden im Kreis der Freunde. Der Intercity-Night von Märklin mit 2 angehängten Autotransportern von Roco und dem "Porsche"-Taurus von TRIx erfüllte voll unsere Erwartungen. Der Zug besteht aus 15 Talgo-Wagen. Die Lok hat bei TRIx die Bestellnummer 22911 und trägt die Betriebsnummer 182 004-2. Als 2. Zug hatten wir einen Doppelstock-Wagenzug mitgebracht. Der Doppelstock-Wagenzug mit einer 146 von TRIx mit der Betriebsnummer 146 107-0 und mit 9 "ideallängen" Wagen von Fleischmann hat uns sehr gefallen. Daß 8 Wagen nur mit der "alten" und 1 Wagen mit der verkehrsroten Lackierung mit jeweils verschiedenen Werbeaufschriften im Zugverband waren, macht den Reiz des Zuges erst aus. Die Fahrziele sind teilweise unterschiedlich, aber das stört den Gesamteindruck des Zuges nicht. Dieser Zug war zufällig in einer Schachtel entdeckt worden und mußte nun unbedingt einmal auf die Schienen. Dazu hatten wir für die Pendelstrecke einen S-Bahnzug aus München in der aktuellen Farbgebung dabei. Die Betriebsnummern lauten: 420 377-4, 421 377-3 und 420 877-3. Der Zug nimmt auf fast allen Achsen Strom ab, was zu Problemen in den Haltestellenabschnitten führte. Wie wir dieses Problem lösen, wissen wir noch nicht. Eine Anfrage bei Märklin/TRIX hat noch keine Antwort erbracht. Als 4. Zug hatten wir einen Vt 601 von Roco dabei (Bestell-Nr. 43013, 43016, 43016). Bekanntlich nimmt dieser Zug konstruktionsbedingt an allen Achsen Strom



ab. Die einzelnen Wagen sind an der Kupplung nicht elektrisch mit einander gekuppelt, aber da in jedem Wagen alle Achsen elektrisch miteinander verbunden sind, bedeutet das, der Zug überfährt leicht jeden Halteabschnitt. Wenn der erste Wagen hinter dem angetriebenen Triebkopf die Stromab-

nehmer getrennt bekommt, ist das Problem gelöst. Mein Zug trat daher auch erst eine Testfahrt mit einem Triebkopf und einem präparierten Wagen seine Runden auf der Anlage an. Er hat an allen Halteabschnitten gehalten. Nur daß er dann in voller Länge nicht fahren konnte, lag an einem Kurzschluß im 2. nicht angetriebenen Triebkopf. Der Zug ist als "Max Liebermann" der DR beschriftet und creme/weiß lackiert. Er besteht aus 8 Zwischenwagen und 2 Triebköpfen. Auch die Kontaktpflege kam nicht zu kurz und wir haben viele interessante Gespräche geführt. Der Modulbau und die nächsten Einsätze führten die Gesprächsliste an. Wie das letzte Bild deutlich zeigt, voll zufrieden!



Jens Bönning

Ansprechpartner:

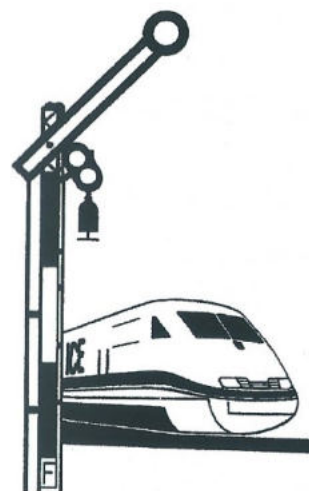
Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

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