

August 1999

- 05.08. Monatsversammlung
14./15.08. Siedlerfest in Voslapp
erstmalig Modellbahnvorführung in der
Voslapper Sporthalle mit Module der EFF
Friesland, MEC Stühr und FMC Leeuwarden,
Grillnachmittag vor unserem Vereinsheim

September 1999

- 02.09. Monatsversammlung

Oktober 1999

- 02./03.10. Aktivwochenende Nordseepassage
07.10. Monatsversammlung
16.- 20.10. Vereinsfahrt in den Harz nach Gernrode

November 1999

- 04.11. Monatsversammlung
19.-21.11. EURO-Modell in Bremen. Die N-Fahrdienstleiter-
anlage ist wieder im Einsatz

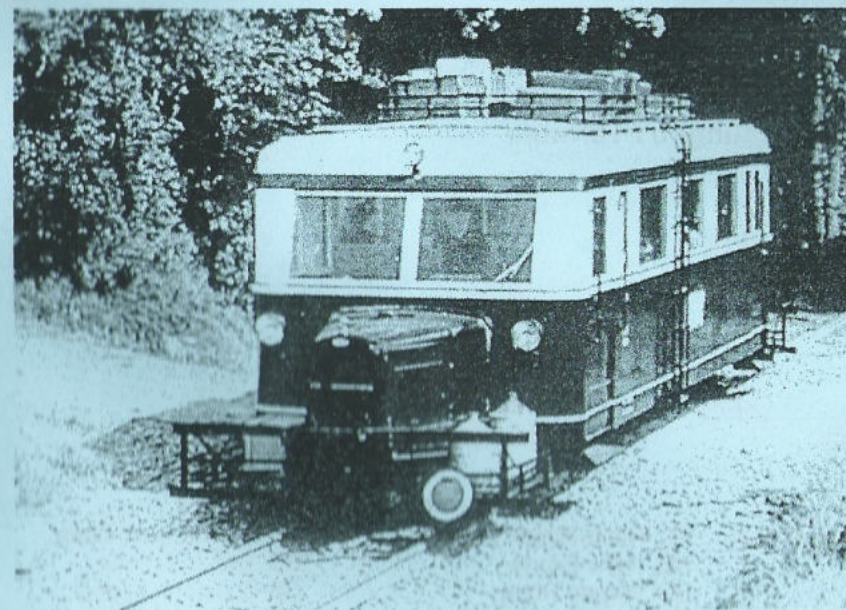
Dezember 1999

- 02.12. Monatsversammlung
11./12.12. Christkindlmarkt in Voslapp - Modellbahnvorführung
unserer Vereinsanlage im Vereinsheim.
Anschließend Jahresabschlußessen

Das Flügelrad



Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



**Jahrgang : 8
112. Gesamtausgabe**

Nr.: 2 / 99

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Inhaltsverzeichnis / Impressum	2
Vorwort	3
Vereinsnachrichten	4
Baufortschritt Vereinsanlage	5-6
FREMO-Treff - ein Bericht	7-10
Mitglieder Bautips	11
Vereinsfahrt Gernrode	12-15
Nachlese MOBA Dortmund	16-18
Mitglieder stellen sich vor	19-20
Erlebnis Haselünne	21-22
Sächsische Schmalspurbahnen	23-24
Die Bremer Straßenbahn	25
Die Bremer Straßenbahn / Ordnung muß sein	26
Vereinsdaten, Konto, Beiträge	27
Veranstaltungen / Termine	28

Impressum:

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

Layout & Grafik: Manfred Bänder

Druck: Jürgen Rode

Namenskürzel:	FR: Hans-Jürgen Forster	RB: Rainer Buchmann
	HE: Hans Eilerts	DS: Dieter Schulte
	RD: Jürgen Rode	CS: Christoph Seifert
	PS: Paul Schmalenbach	HM: Heinz Mischke

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

Sommerzeit gleich Urlaubszeit. Die Modellbahner treibt es in den Garten, die einen zu ihrer Gleisanlage, die anderen zu Schweiß treibendem Unkrautzupfen in diversen Blumenbeeten. Ich für meinen Teil sitze natürlich auch auf der sonnendurchfluteten Terrasse und überlege, was denn für die 2. Ausgabe 1999 des Flügelrads mitteilenswert ist. Dabei fallen mir die Interviews der Eisenbahnfreunde ein, die in diesem Heft abgedruckt sind. Was waren noch einige der Motive für die Arbeit in einem Verein? Gemeinsamkeit, Erfahrungsaustausch und Geselligkeit sind Begriffe, die mir durch den Kopf gehen und wie ist es damit in unserem Verein bestellt?

Geselligkeit, das ist eigentlich gar keine Frage, wird groß geschrieben und das ist gut so. Ob bei der Teilnahme an Veranstaltungen oder an Vereinsfahrten, es findet sich doch immer ein genügend großer Kreis von Interessenten. Natürlich wird auch diese Ausgabe der Vereinszeitung das berücksichtigen.

Auch Erfahrungsaustausch wird reichlich gepflegt. Die Verschiedenartigkeit unseres Hobbys kombiniert mit einem regen Mitteilungsbedürfnis der Hobbyisten dokumentiert sich regelmäßig bei den Bauenden Dienstag abends und bei jeder weiteren sich bietenden Gelegenheit. Auch das ist gut so, wo denn sonst gäbe es die Möglichkeit, Tips weiterzugeben, Kniffe und „Know How“ zu erlangen, Probleme zu lösen oder auch nur fröhlich, witzig, unkompliziert zu sein.

Aber wie sieht es denn mit der Gemeinsamkeit aus? Die, so scheint es beschränkt sich auf die Tatsache, daß alle im Verein ein gleiches Hobby betreiben, wenn auch mit unterschiedlichen Spurweiten. Dabei sollte eigentlich nicht vergessen werden, daß wir ein gemeinsames Ziel haben: den Bau einer Vereinsanlage! Leider beschränkt sich der Enthusiasmus zum Vorantreiben dieses Projekts zur Zeit nur auf eine Handvoll Aktivisten. Dabei wäre doch gerade hier die Chance, viel Wissen gemeinsam für ein Großprojekt einzubringen. Vielleicht sollte man darüber bei einem kühlen Drink auf der Terrasse mal nachdenken, so wie

Euer Eisenbahnfreund

FR

Liebe Eisenbahnfreunde !

Auch der Vorsitzende soll oder muß seinen Beitrag zum Flügelrad leisten - und wie meistens kommt dieser kurz und in der allerletzten Minute - aber so kann ich auch noch über unser letztes Vereinsergebnis berichten:

Teilnahme der EFF am Inselbahnfest auf Wangeroooge Samstag/Sonntag den 26. und 27. Juli 1999

Die Vorführung der N-Anlage im Lokschuppen auf Wangeroooge (diesmal frisch betonierte und gestrichene) wird immer mehr zu einer Vereinsfahrt mit Angehörigen. Am Samstag fuhren wir mit 12 und am Sonntag mit 9 Mann bzw. Frau nach Wangeroooge. Es waren zwar teilweise die gleichen, aber die Beteiligung war doch sehr gut und jeder hatte Gelegenheit, außer an der Vorführung im Lokschuppen teilzunehmen auch eine mehr oder weniger ausgedehnten Spaziergang zur Erkundung der Insel zu machen.

Der Auf- und Abbau der Anlage klappte hervorragend und die Anlage lief die 2 Tage nahezu störungsfrei und fand ein beachtliches Publikumsinteresse. Es machte auch richtig Spaß, unsere kleinen „Fahrdienstleiter“ einzuweisen und ihnen die Anlage zu erklären - bis man sich doch etwas heiser geredet hatte und eine Ablösung erforderlich wurde. Allen Beteiligten sei auch an dieser Stelle noch einmal für ihren Einsatz gedankt.

Die nächsten Einsätze der „Fahrdienstleitertestanlage“ sind für die EUROMODELL v. 19.-21.11.99 in Bremen und für die Modellwelt und Hobby am 29. u. 30.1.2000 in Bad Salzuflen vorgesehen - hier zusammen mit einer beachtlichen Modulanlage unseres Vereins.

Aus dem Vereinsleben ist noch zu berichten, daß sich unser Mitglied Hartmut Brückner die Mühe gemacht hatte, einen Vortrag über die Einführung in die Elektronik auszuarbeiten. Auf mehrere Monatsversammlungen verteilt hat er uns die Anfangsgründe der Elektronik in lockerer und verständlicher Form nahegebracht.

Wir danken ihm dafür - vielleicht läßt sich die Reihe in irgendeiner Form ja fortsetzen.

DS

Was tut sich an der Vereinsanlage ?

Gleis und Trassenbau

Unsere „Modulstrecke“, die mit zwei Stumpfgleisen im Hauptbahnhof enden sollte, ist ergänzt worden. Sie verläuft jetzt am hinteren Anlagenrand und fädelt sich über zwei eingesetzte Bogenweichen in der linken Bahnhofseinfahrt direkt in die Güterbahnhofsgleise ein. Etliche Weichenantriebe wurden eingebaut, dies geschieht oft unter schwierigen Voraussetzungen, da einige Antriebe nur schwer zugänglich sind. Diese Arbeiten hat wieder einmal unser „Heiner“ durchgeführt.

Die „Märklinstrecke“ hat große Fortschritte

gemacht. Der Schattenbahnhof ist installiert und verkabelt, so daß es langsam auf Strecke gehen kann.

Unser Eisenbahnfreund „Dietmar Schnabel“ hat all diese Arbeiten im



Alleingang bewerkstelligt. Bei den Verkabelungsarbeiten in angenehmer Rückenlage auf dem Rollwagen erlebte unser Dietmar unter der Platte wahre Glücksgefühle, wie anders sollte man sonst die zu vernehmende Geräuschkulisse, bestehend aus lauter positiven Äußerungen deuten?

Auf den Trassen selbst wurden Meter an Gleisen mit der beliebten „Einschotterung“ bedacht und bekamen danach einen rostbraunen Anstrich.

Bahnbetriebswerk

Die Drehscheibe ist eingesetzt und der größte Teil an Gebäuden und Ausgestaltungsteilen sind vorhanden. Die Durchgestaltung des Bahnbetriebswerkes kann jetzt beginnen.

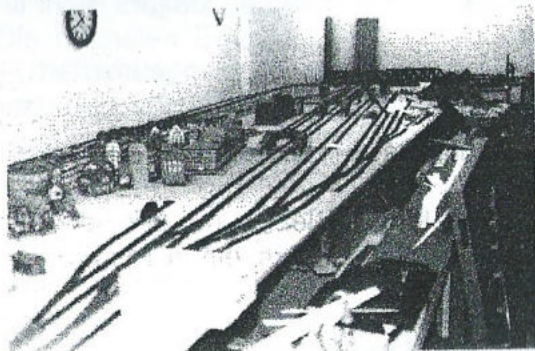
Brücken und Viaduktbau

Eine Betonbogenbrücke (Eigenkonstruktion) sowie eine lange Flußbrücke, bestehend aus 6 Pola-Bausätzen überspannen jetzt unseren Talausschnitt. Unser Eisenbahnfreund „Hans-Jürgen Forster“ hat das große Viadukt in Angriff genommen, dessen Wachstum an jedem Bastelabend zu sehen ist. Dieses „Masterstück“ mit einer Länge von über 4 Meter geht dem Ende des Rohbaus entgegen und wird demnächst mit Mauerplatten verkleidet.



Oberleitung

„Lutz Unger“ und „Paul Schmalenbach“ haben mit der Installation der Oberleitung begonnen. Etliche Masten haben schon ihren Standort eingenommen.



Unsere Anlage hat große Fortschritte zu verzeichnen und wird auch in den nächsten Monaten weiter wachsen.

Na, Lust bekommen?

Wenn ja, laßt Euch an den Bastelabenden sehen, um an dem Wachstum der Vereinsanlage teilzuhaben.

HM

Vom 8. bis zum 11.- April führte der FREMO (Feundeskreis Europäischer Modelleisenbahner) sein Jahrestreffen in CALW durch. Da der FREMO in den vergangenen Jahren häufig eine gewisse Vorreiterrolle gespielt hat und Dinge entwickelt hat, die später zur Normalität wurden, soll über das diesjährige Treffen kurz berichtet werden.

Der unmittelbare Grund meiner Teilnahme an dem Treffen war die Möglichkeit, mal wieder in 0m Betrieb machen zu können. Ich hatte meinen Bahnhof „Münster“ mitgebracht, der sich an dem gleichnamigen Bahnhof an der Furka-Oberalp-Bahn orientiert (zwischen Brig im Rhonetal und Gletsch am Fuße des Rhonegletschers - der klassischen Strecke des Glacier-Expresses). Die Änderungen sind zusätzliche Güterladestellen im Interesse eines umfangreicheren Güterverkehrs. Das landschaftliche Umfeld (das Original ist in einen leicht abfallenden Hang eingegraben) muß noch warten, bis der technische Teil meinen Vorstellungen entspricht. Erstmals auf einem Jahrestreffen haben wir auch in 0m digital gefahren: alle anwesenden Mitglieder hatten ihre Fahrzeuge schon seit längerer Zeit mit TRIX Selectrix ausgestattet. Die Abwesenheit eines einflußreichen Bremers nutzten wir so, um Fakten zu schaffen. Der Betrieb funktionierte auch fehlerfrei, wobei die schnelle Kurzschlußabschaltung mit anschließender automatischer Wiedereinschaltung der neuen Zentraleinheit begeisterte; früher führte ein kurzfristiger Kurzschluß z.B. am Herzstück zur Abschaltung der ganzen Anlage. Die Auswahl dieses Systems hat historische Gründe: Für den walk-around-Betrieb war es einst das einzige System; da es auch heute noch nichts Besseres gibt und inzwischen von Firma MÜT preiswerte Komponenten für dieses System geliefert werden, gibt es keinen Grund zum Wechsel. Neben meinen Modulen waren noch zwei weitere Bahnhöfe und einige Streckenmodule dabei, die allerdings nach den FREMO-Normen gebaut sind. Bei diesen werden die Schienenprofile bis an die Modulkannte geführt, während sie bei meinen Modulen nach FKSB-Norm 5 cm vorher aufhören. Damit müssen bei mir nach dem Aufbau der Anlage an den Modulenden 10 cm Stücke eingesetzt werden. Dem Zeitaufwand steht jedoch der Vorteil gegenüber, daß diese Stücke an den Übergängen etwaige Justierfehler und Bodenunebenheiten sehr schön ausgleichen.

Außerdem werden die Profilenden bei Transporten nicht verbogen. Letztendlich bedeutet dieses, daß mehrachsige Fahrzeuge, die präzise Gleise benötigen, hier sicherer verkehren und die eingesetzten Stücke bei Gegenbogen bereits wie Übergangsbögen wirken. Eingesetzt habe ich selbst überwiegend modifizierte Roco-Alpine-Line Fahrzeuge, die auf dem ganzen Arrangement sicher verkehrten (abgedrehte Spurkränze).

Wo wir schon bei der Schmalspur sind, soll auch kurz berichtet werden, was sich in den anderen Baugrößen getan hat:

Wieder war ein größeres 0e-Arrangement aufgebaut. Es ist schon erstaunlich, wie sehr der Magic Train von Fleischmann diese Baugröße befruchtet hat! Insbesondere die Wagen waren in allen möglichen Varianten verschnitten und umgepinelt worden; mit dem neuen US-Zug von Bachmann ist neues preiswertes Rohmaterial verfügbar und ich bin gespannt, was es beim nächsten Mal gibt! Gefahren wurde sowohl analog als auch digital - allerdings mit NMRA-DCC.

In H0m gab es wieder ein sehr schön durchgestaltetes Arrangement der niederländischen Modellbahner, die sich auf die Schweizer Meterspur gestürzt haben; sie haben ein neues Modulendstück entwickelt, welches erlaubt, die Bahn an den steilen Hängen des Hochgebirges zu modellieren. Entsprechend der Norm zu der Zeit, als dieses Arrangement gebaut wurde, wird es noch analog betrieben.

In der Normalspur waren zwei Arrangements in Baugröße N aufgebaut. Eines war in der herkömmlichen N-Norm aufgebaut; das interessanter jedoch war mit dem richtungsweisenden Code 40 Profil aufgebaut. Die Profilhöhe beträgt nur 1mm - optisch wichtiger ist jedoch die sehr geringe Kopfbreite. Jedenfalls ist der optische Eindruck hervorragend. Natürlich müssen die Spurkränze auf 0.55mm abgedreht werden. Bei dem sorgfältigen Gleisbau und der Allradauflage der Räder ist jedoch ein völlig sicherer Betrieb möglich. Gekuppelt mit der sehr zierlichen Kupplung ist erstmals ein Modellbau in Größe N möglich, dem man auf Photos die Baugröße nicht mehr ansieht. Auf Sicht wird kein ernsthafter N-Bahner an dieser neuen Richtung vorbei kommen.

Erstmalig war auch ein kleines Arrangement in TT zu sehen. Diese Baugröße hat sicherlich eine Zukunft: Sie unterscheidet sich optisch doch deutlich von N und H0 und benötigt deutlich weniger Platz als H0.

In H0-Europa war wieder das größte Arrangement aufgebaut: 19 Bahnhöfe waren in einem unüberschaubaren Spinnennetz miteinander verbunden. Gefahren wurde ausschließlich mit NMRA-DCC - und das sehr sicher. Hier ist also innerhalb eines Jahres der komplette Umstieg von Analog auf Digital gelungen. Die neue Freiheit in der Anzahl der gleichzeitig betreibbaren Züge bzw. Lokomotiven für den zusätzlichen Rangierbetrieb haben für einen viel lockeren Ablauf gesorgt. So konnte der ziemlich komplexe Fahrplan von Anfang an recht problemlos durchgeführt werden.

H0-USA war dieses mal nicht vertreten; die Sparte leidet etwas unter Nachwuchsmangel - zumal die Aktivisten auch in anderen Baugrößen tätig sind.

Die Veranstaltung war von den üblichen weiteren Aktivitäten begleitet: Eine vollständige feinmechanische Ausrüstung stand für Reparaturen und Eigenbau zur Verfügung und wurde auch rege genutzt. Weitere Arbeitsplätze waren eingerichtet, um den Mitgliedern den Bau von Komponenten für die digitale Steuerung zu ermöglichen. Hier hat der FREMO in der Vergangenheit gute Entwicklungsarbeit geleistet und auch Bausätze aufgelegt.

Überhaupt waren bald ebenso viele Computer wie Module mitgebracht und in Betrieb - für alle möglichen und unmöglichen Anwendungen. Entscheidend ist, daß für die verschiedenen Computer-Anwendungen hier unglaublich viel Kompetenz versammelt ist, die auf Fragen auch den normalen Modellbahnern zur Verfügung steht. Ergänzt wurden diese Aktivitäten durch eine Anzahl von Workshops, die sich schwerpunktmäßig um Digitalsteuerung und Betriebssaspekte drehten.

Und dann waren da noch die verschiedenen Händler: Überwiegend boten sie Materialien für den Landschaftsbau an und machten auch bombige Umsätze - welch ein Kontrast zu Veranstaltungen, bei denen die Modellbahnfahrzeuge in erster Linie als Kapitalanlage

gekauft werden und Normal-Bemittelte leicht zu den „Under-dogs“ zählen...

Eine besondere Rolle spielte die Diskussion um die Wiederbelebung der Spur Null im FREMO: Seit vielen Jahren hat es da nichts gegeben und in diesem Jahr war nur ein Unentwegter mit zwei Mini-Bahnhöfen und einigen Metern Strecke sowie einigen Nebenbahnfahrzeugen dabei. Es wurde entschieden, für die Zukunft einen Versuch der Belebung zu machen. Vor einer Überarbeitung der Normen wollen sich die Interessenten an einem Wochenende an der Anlage in Sande in Sachen technischer Aspekte und betrieblicher Möglichkeiten schlau machen. Es wurde allerdings bereits entschieden, daß die Norm den digitalen Betrieb nach NMRA-DCC vorgeben wird. Wesentlicher Grund für diese Entscheidung war die Feststellung, daß nur NMRA-DCC frei von privaten Urheberrechten ist und damit in seiner Weiterentwicklung nicht von Firmeninteressen sondern allein von den Modellbahnern - vertreten durch die NMRA - bestimmt wird. Damit sind auch alle potentiellen derzeitigen Schwächen des Systems unbedeutend - wenn sie in der Praxis wichtig sind, wird solch ein Mangel durch die NMRA formuliert und die Industrie wird sich überschlagen, um dafür eine kompatible Lösung zu finden.

Nebenbei war es auch wieder eine schöne Veranstaltung im Sinne der Kameradschaftspflege. Es sei daran erinnert, daß nur wenig Werbung nach außen betrieben wird: Die FREMO-Treffen dienen nicht der Unterhaltung der Öffentlichkeit sondern dem eigenen Spaß und der Weiterentwicklung des Hobbies. Potentielle FREMO-Interessenten werden im Regelfall vorher „entdeckt“ und dann gezielt mitgebracht und informiert.

Jedenfalls war es mal wieder ein tolles Modellbahnfest mit erkennbaren Entwicklungstendenzen: Diese sind die Digitalsteuerung nach NMRA-DCC, mehr Betrieb nach Fahrplänen, die kurzfristig auf dem Computer geschrieben werden können, und neue Feinscale-Standards für Baugröße N.

Und nun freuen wir uns auf das FREMO-Herbsttreffen, welches im November im niederländischen Lichtenvoorde durchgeführt wird;
Auf ein Neues... PS

Hätten Sie's gewußt ??

Nicht nur Modellbahn-Vereine, auch private Anlagenbesitzer rätseln oft, wie man störende Zimmerelemente (etwa Säulen oder Kamine) tarnen kann.

Besonders bei Modulanlagen könnte man mit Farbpostern die kahlen Betonhintergründe verdecken oder verkleiden und so die Anlage stärker zur Geltung bringen.

Es gibt Fotos von Stadtbahnbögen und weiteren Motiven. Auch aufgenommene Stützmauern aus Natursteinbogen könnten mehrere Meter lange Lücken schließen.

Ebenso können Fabrikhallen mit flachen oder schrägen Dächern einem Modul oder Anlage eine Kulisse geben.

Fotoposter mit entsprechenden Motiven gibt es für alle Maßstäbe.

Interessenten können mehr Information bekommen bei

Rainer Buchmann hier im Verein oder über

Tel:04421-365184

Übrigens:

Gartenbahnfreunde aufgepaßt:

Zum Einschottern der Schienen mit Split im Garten benutzt man am besten PONTAL wetterfesten Kleber.

RB



„... ihr Vater ist Modellbahner.
Er nennt sie TT, H0 und O!“

Unsere diesjährige größere Vereinsfahrt wird uns diesmal wie bereits angekündigt vom 16.10. – 20.10.1999 in den Harz direkt nach Gernrode führen. Der Anlaß für die ca. 22 Fahrtteilnehmer – für zwei Ehepaare wäre noch Platz – für diese Fahrt war u.a. das 100-jährige Streckenjubiläum der Harzer Schmalspurbahn (HSB).

Die Fahrt selber führt uns am 16.10. über Lautenthal, wo wir uns Europas angeblich größte Modellbahnschau ansehen werden, direkt ins Selketal nach Gernrode. Das Hotel „Gasthof zum Bären“ liegt direkt in Gernrode – gleich um die Ecke von der „Harzer Kuckucksuhrenfabrik“ mit der weltgrößten Kuckucksuhr außerhalb des Schwarzwaldes vor der Tür, sowie einer riesigen Wetterstation.

Das Essen im Hotelrestaurant schmeckt gut und die Zimmer sind sauber. In den Betten kann man gut schlafen – diese Erkenntnis kam uns (meine Familie und mir) bei unserem Kuraufenthalt im Juli in Gernrode.

Für den Sonntag ist ein Besuch in Quedlinburg vorgesehen mit einer Stadt- und Schloßmuseumsführung. Wie wir dorthin fahren – ob mit Bus oder dem Zug – können wir vor Ort beschließen.

Am Montag, dem 18.10., ist eine Tagesfahrt mit der HSB durch das Selketal eingeplant, mit Zwischenhalte für eine Modellanlagenbesichtigung in Alexisbad, Bergwerksbesuch und kleine Wanderung inclusive. Aber auch Zeit für die Einnahme von Kaffee und Kuchen wird es wohl geben. Die genauen Planungen laufen noch, genauso auch wie die für Dienstag, den 19.10., wo u.a. eine Brockenfahrt mit Rückwanderung nach Schierke und anschließender Weiterfahrt nach Wernigerode geplant ist. In Wernigerode selber besteht je nach Zeit sicher noch eine Möglichkeit eines Stadtrundganges auf eigene Faust. Eventuell ist auch ein Besuch des Bw's oder des Schloßes möglich.

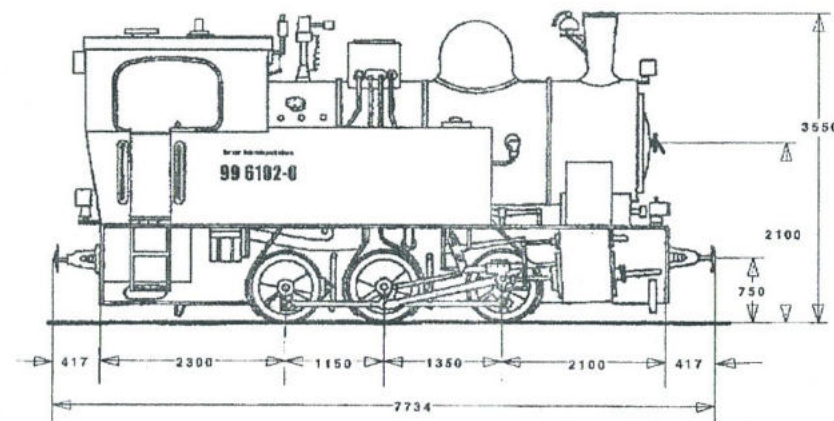
In der Zeit von 14 bis 17 uhr steht an diesem Tag noch die Besichtigung der Hasseröder Brauerei auf dem Programm.

Am Mittwoch, den 20.10. werden wir nach einem hoffentlich schönen Aufenthalt in Gernrode die Heimreise antreten, die uns über Salzgitter führen soll, wo wir bei LHB (Linke - Hoffmann – Busch) eine Werksbesichtigung mit Museum durchführen wollen. Dies ist eine ungefähre Planung unserer Vereinsfahrt und die genaueren

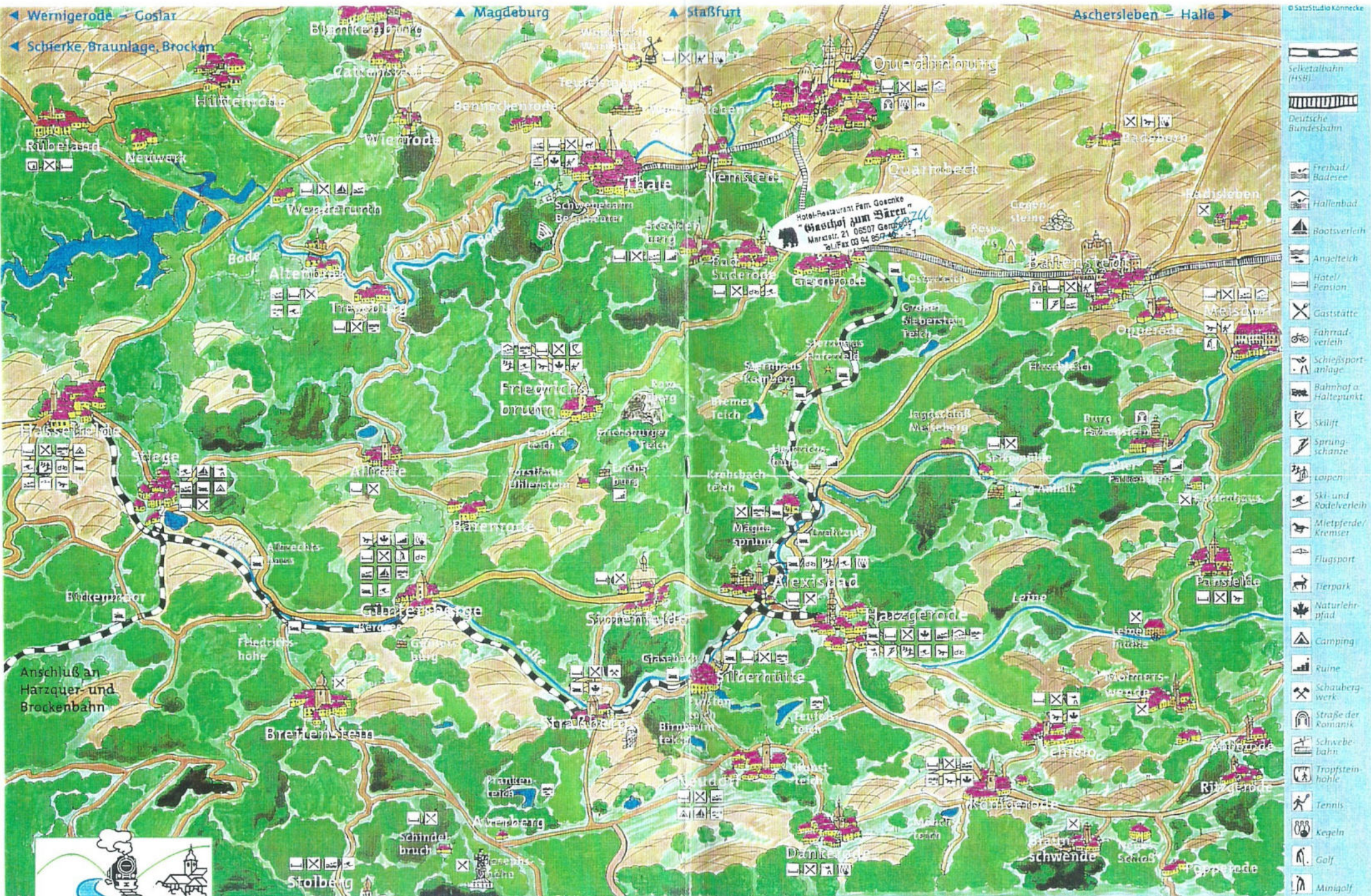
Zeitangaben – besonders die Abfahrzeiten und Orte – erhalten die angemeldeten Teilnehmer der Fahrt zu einem späteren Zeitpunkt. Für mich selber war bei meinem Kuraufenthalt im Selketal im Juli nicht die Fahrt mit einem Dampflok-bespannten Zug das Interessanteste, sondern die Rückfahrt nach Gernrode mit einem alten Langerooer Triebwagen, die noch bei der HSB eingesetzt werden. Eine solche Fahrt mit solch einem Triebwagen ermöglicht einen meines Erachtens viel besseren Blick auf die Landschaft. Ob dies stimmt, können die Fahrtteilnehmer ja selber bei unserem Besuch im Harz herausfinden bzw. jeder von Euch, der sich auf den Weg in den Harz macht.

Ich wünsche auf jeden Fall allen einen schönen Aufenthalt im Harz mit möglichst vielen neuen und guten Eindrücken.

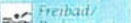
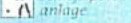
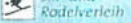
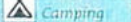
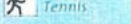
RD



ML = 26,8 t Lokomotive leer
MLd = 30,3 t Lokomotive dienstbereit (2/3 Vorräte)
Mid = 32,0 t Lokomotive mit vollen Vorräten
GLr = 32,0 t Gleislast
Achslast auf den Schienen (volle Vorräte)
10,7 Mp 10,7 Mp 10,6 Mp



© SatzStudio Körnecke

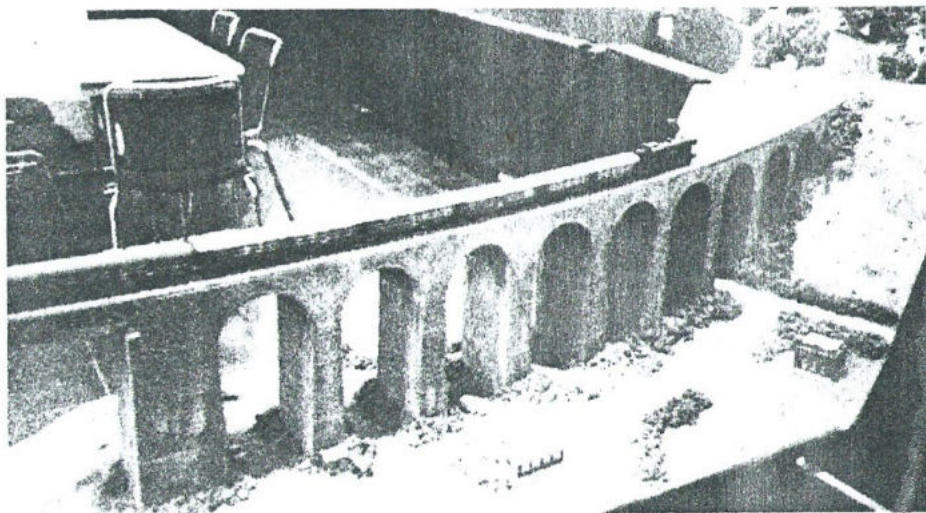
-  Selketalbahn (HSB)
-  Deutsche Bundesbahn
-  Freibad/Badesee
-  Hallenbad
-  Bootsverleih
-  Angelteich
-  Hotel/Pension
-  Gaststätte
-  Fahrradverleih
-  Schießsportanlage
-  Bahnhof a. Haltepunkt
-  Skilift
-  Sprungschanze
-  Ski- und Rodelverleih
-  Mietpferde/Kremser
-  Flugplatz
-  Tierpark
-  Naturlehrpfad
-  Camping
-  Ruine
-  Schaubergwerk
-  Straße der Romantik
-  Schwebelbahn
-  Tropfsteinhöhle
-  Tennis
-  Kegeln
-  Golf
- Minigolf

Das Selketal – immer eine Reise wert!

Das Mekka des Modellbaus hat, wie jedes Jahr, zur Schau geladen. Alles was dem Modellbau nur irgendwie nahe steht, hatte sich auf die Beine gemacht, um zu sehen, Schnäppchen zu schlagen, einzukaufen.

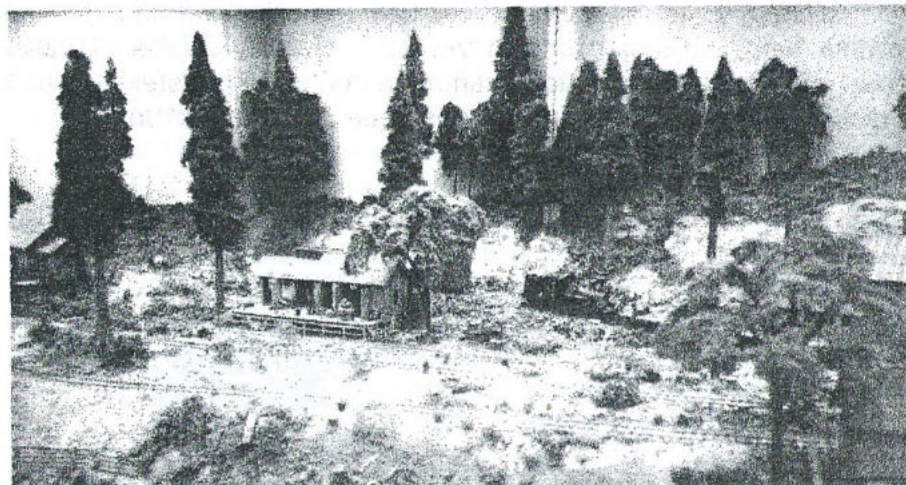
Auch Modellbahner blieben davon nicht verschont; so trat ich dann auch an, mich in dem Getümmel zu behaupten und zu sehen, was in immerhin zwei großen Hallen die Modellbahn Neues zu bieten hat.

In Halle 8 prägten die Modellbahnanlagen das Bild, großflächig mit großen Abständen entstand eher der Eindruck, daß mangels Masse das Gebotene in die Breite gezogen wurde. Den Modulbauern mag das gefallen haben, zeigten doch die Bonner Modellbahner eine großzügige, in Teilen gut gestaltete Modulanlage, die zwar die Vielfalt des Modulbaus widerspiegelte, jedoch echte „Highlights„ nicht bot. Immerhin konnte ich schon mal Maß nehmen für unser im Bau befindliches Viadukt, das hier schon verwirklicht war.



Beeindruckender waren da schon ein umfangreich gestaltetes Lok-Bw auf der kompakten Anlage der ostdeutschen Modellbaugruppe aus Perleberg oder der Bahnbetrieb rund um den Berliner Hauptbahnhof, einschließlich Berliner S-Bahn, Straßenbahn und Faller Car-System, was den „Epochenfreak“ wohl entzücken mochte.

Herausragend, weil mit viel Liebe zum Detail und sehr realistisch umgesetzt, war wohl eher die Anlage „Camp 4 on three chop Ridge“, wo, beginnend mit dem Betrieb zeitgemäßer Dampflok, natürlich mit Geräusch, bis hin zum funktionstüchtigen Holzverladekran und verbundener Seilbahn alles stimmte und Atmosphäre zu vermitteln mochte.- Herz, was willst Du mehr ? Perfekter kann man wohl kaum eine Anlage gestalten.



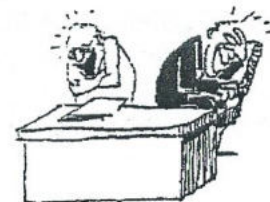
Eher kläglich bis langweilig war der Maßstab 1:160 vertreten, es erhebt sich die Frage: Keine Interessenten ?, Kein Know how ? kein Markt ? Die Antworten sind sicherlich vielfältig, dennoch - schade drum.

Das Augenmerk richtete ich danach auf die Halle 6, dem Technik- und Zubehörmarkt. Da dieses Feld unergründlich groß ist, habe ich mich auf Modellbahnsteuerungen konzentriert. Um es vorweg zu nehmen: Der Computer macht auch vor unserem Hobby nicht halt; und wer mit modernen Entwicklungen Schritt halten will, kommt an dem Thema „DIGITAL“ nicht vorbei.

Planung einer Anlage im Computer ist das eine Thema, Steuerung ein anderes. Mit entsprechenden Decodern, eingerüstet in das fahrende Material als auch in alle anderen Artikel, wie Weichen und Signale, zeigte Firma MÄRKLIN mit ihren Neuentwicklungen wo der Weg hingehen soll: Fahren, Schalten, Geräusche und Licht, alles gleichzeitig, unabhängig, digital.

Wie beruhigend, daß es daneben auch noch Hersteller gibt, wie z.B. GAHLERT + RINGSTMEIER, die gezeigt haben, daß es auch ohne Eingriffe in den Fuhrpark geht und trotzdem mit Computerunterstützung ein ansehnlicher Fahrkomfort und Betrieb erreichbar ist. Natürlich kostet das Geld und verlangt von den Interessenten einen tiefen Griff in die Geldbörse. Für den Bastler jedoch dürften die angebotenen Lösungen eher ein Anreiz sein, selbst und kostengünstig den eigenen Kopf zu bemühen und im Selbstbau die Anregungen zu verwirklichen. Dies im Verbund mit der geballten Erfahrung eines Vereins -vielleicht sogar für den Verein - zu realisieren, ja das wäre etwas und könnte Dortmund bestimmt in den Schatten stellen. In diesem Sinne, warten wir, was das neue Jahrtausend bringt.

FR



Name: Ralf Homuth

Alter: 46 Jahre

Im Verein seit: 01.04.1999

Mit TRIX EXPRESS (Dreileiter H0) auf Pappschiene, lose verlegt auf dem Teppich, fing alles an, der Traum vieler Jugendlicher. Durch Mitbringsel von Teilen der Fa. PIKO und GÜTZOLD aus der damaligen DDR wuchs der Umfang des Materials.

Ausbildung, Beruf, Umzug und Familie bewirkten eine Modellbahnpause. Nach ca. 20-jähriger Abstinenz wurde ein Neuanfang gestartet mit Sammelobjekten Spurweite H0, diesmal 2-Leiter Gleichstromsystem, um flexibel zu sein und offen für jedes Angebot, dennoch mit Schwerpunkt für Länderbahnen und Epoche II.

Daraus entwickelte sich das Interesse für die Schmalspur H0e, Bau der ersten Module mit norddeutschen Motiven.

Hafenszenen, wie etwa GRETSIEL und dazugehöriger Schiffbau sind das derzeitige Betätigungsfeld.

Warum Modellbahnclub? – Um gemeinsam etwas gestalten zu können, Erfahrungen auszutauschen, Geselligkeit zu erleben.

Zukunftsplanung: Module in 0e

(1. Diesellok steht schon im Regal ...)

Große Bahn ???

Ein Betrunkener kommt aus der U-Bahn Station.

Fragt ihn sein Freund:

„Wo hast Du denn die ganze Zeit gesteckt?“

Antwortet der Betrunkene:

„Keinen Schimmer, in irgendeinem Keller - aber deren Eisenbahn hättest Du mal sehen müssen!“

Name: Peter Janßen
 Alter: 56 Jahre
 Im Verein seit: 01.01.1999

Das Interesse für Modelleisenbahn bestand, wie bei vielen Jugendlichen schon frühzeitig, eine Handvoll Einzelteile war vorhanden; zu einer Anlage jedoch hat es nicht gereicht.

Dies änderte sich grundlegend mit einer geschenkten Anfangspackung von MINITRIX vor ca. 10 Jahren, auf dessen kleinem einfachen Oval die erste Zuggarnitur ihre Runden drehte. Zufällig gab in Wilhelmshaven „Spielwaren Finke“ seine Modellbahnabteilung auf, was den günstigen Einkauf von Artikeln ermöglichte, ganz besonders Häuser und Zubehör bereicherten nun die Minianlage. Und in diesem Sinne wurde sie weiter ausgebaut. Technisch keine Besonderheit, dafür wird aber mit viel Lust und Liebe zur Natur die Weitergestaltung vorangetrieben.

Das „Gärtnern im Kleinen“ liegt ihm, was letztlich auch bei der Mitarbeit im Verein schon festzustellen war.

Erfahrung sammeln, Neues lernen, praktisch arbeiten, nicht nur allein zu Hause, ist genauso ihm wichtig ist, wie beim Bier klönen.

Die Prüfung

Der Prüfer fragt den Lokführer:

Was machen Sie, wenn Sie losfahren wollen ?

Ich lege Kohlen auf.

Gut, und wenn Sie schneller fahren wollen...

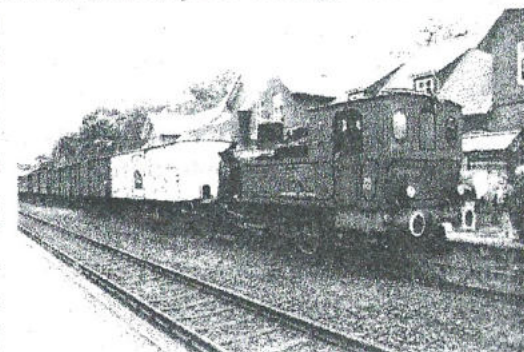
Ich lege noch mehr Kohlen auf.

Gut - und wenn Sie rückwärts fahren wollen...?

Dann drehe ich die Kohlen einfach um !!??

Ausflug nach Haselünne

Eine Seefahrt, die ist lustig, eine Eisenbahnfahrt mit der Museumsbahn auch. Petrus hatte sich alle Mühe gegeben, uns das Vorhaben auszureden, indem er in Wilhelmshaven jede Menge Wasser vom Himmel schickte, jedoch regnet es ja meistens nicht durch das Dach eines Zuges und in Essen, wo wir den Museumszug nach Meppen über Haselünne enterten, hörte es auf zu regnen. Der guten Stimmung der Reise-lustigen tat das sowieso keinen Abbruch. Fast pünktlich erschien fauchend und schwarz qualmend der Museumszug, gezogen von der Dampflok „Niedersachsen“. Am Ende des gemischten Zuges aus Güterwagen und Personenwagen – natürlich fehlte auch der „Berentzen“ Wagen nicht – bestiegen wir den letzten Wagen der komfortablen 2. Klasse, ausgerüstet mit gepolsterten Sitzen, kleinen Tischen und einem Ofen, der zu dieser Jahreszeit nicht gebraucht wurde.



Zunächst stellte sich heraus, daß Überbuchung auch ohne Computersystem vorkommen kann, der verstärkte Einsatz des Schaffners erbrachte aber den notwendigen Sitzplatz. Dies war auch erforderlich, denn die „horrende“ Beschleunigung von 0 auf ca. 30 km/h und der Übergang in ein gemütliches Rat-

tern und Schütteln stellten hohe Anforderungen an die persönliche Fitness. Es blieb viel Zeit, die vorbeiziehende Landschaft oder die Einrichtungen des Zuges zu bewundern.

In Haselünne, dem Heimatort der Museumsbahn, wurde erst einmal Pause gemacht und das eine oder andere Geheimnis gelüftet. So ist z.B. der „Berentzen“- Güterwagen zweckentfremdet zum Teil als Wassertankwagen (!) (kein Schnaps) ausgerüstet, damit der Lok unkompliziert über eine Schlauchverbindung genug Wasser bereitgestellt werden kann und für den Betrieb des Salonwagens stellt ein eingebauter Generator im 2.Güterwagen den Strom zur Verfügung. Die Pause wurde selbstredend auch für diverse Fotomöglichkeiten genutzt, gutes Wetter, der renovierte Bahnhof Haselünne und der Rangierbetrieb der Lok luden gerade dazu ein.

In Meppen schließlich endete die beschauliche Fahrt und wir stiegen wieder in die Züge der DB um zur Fahrt über Leer und Oldenburg zurück nach Wilhelmshaven. Abenteuerlich

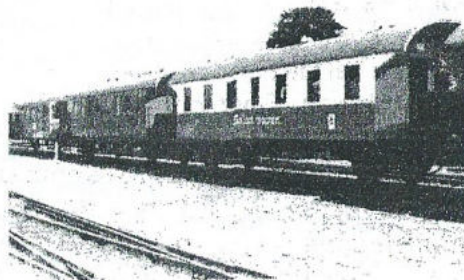
wurde es noch einmal, als der gute alte 624-er zwischen Oldenburg und W'haven vor Rastede auf freier Strecke einen unfreiwilligen Zwischenhalt einlegte, aus Spritmangel (!) und keine Tankstelle vor

Ort war. Nach nur ca.01:20 Std wurde das Problem gelöst - wir wurden von einer 218 aufgepickt und gen Heimat gezogen. Es wäre auch unvollständig gewesen, ohne jegliche Panne einen solchen Tag zu verbringen.

Vielleicht hätte eine etwas bessere Bewirtung im Salonwagen bißchen näher an den Versprechungen des Prospekts (leider wurden nur Getränke angeboten) und die Gelegenheit zu einer kleinen Besichtigung oder einem Spaziergang das Ereignis besser abgerundet.

Trotzdem vielen Dank an den Organisator und es gibt ja noch viele Chancen...

FR



Sächsisches Schmalspurbahn – Museum Rittersgrün

Seit dem 1. Juli 1889 fuhr eine Schmalspurbahn durch das Pöhlwassertal am westlichen Fuß des Fichtelberges von Grünstädtel, an der normalspurigen Nebenbahn Schwarzenberg – Annaberg, nach Oberittersgrün. 82 Jahre war die 9,3 km lange Schmalspurbahn mit der Spurweite 750 mm in Betrieb. Dieser endete am 25. September 1971 zum Fahrplanwechsel.

In Rittersgrün beschäftigte man sich seit Juni des selben Jahres damit, ein Denkmal für die „Bimmelbahn“ in die Gestaltung der Gemeinde mit einzubeziehen. Auf dem Gelände des Endbahnhofes Oberittersgrün sollte eine technische Schauanlage entstehen. Gespräche mit der Reichsbahndirektion Dresden um Überlassung von Fahrzeugen und der Bahnhofsanlagen verliefen positiv.

Am 15. Januar 1972 stand in Grünstädtel die 99 579, eine Lok der Gattung IV K und 8 Personen- und Güterwagen für ihre letzte Fahrt bereit. Das war der letzte Zug auf dieser Strecke, denn am nächsten Tag begann der Rückbau.

Mit den Erhaltungsarbeiten im Endbahnhof Oberittersgrün begann man im März 1972. In den folgenden 5 Jahren wurden weitere Schmalspurwagen beschafft. Historische Fotos, betriebliche Unterlagen, Fahrkartenautomaten, Geräte von der Fernmelde – und Signaltechnik, Geräte die zum Verladen und Transportieren eingesetzt wurden, sind im Empfangsgebäude, auf dem Güterboden oder im Lokschuppen untergebracht.

Am 18 Juni 1977 wurde das Museum eröffnet. Jeder Besucher, ob einzeln oder in Gruppen, wird durch den Warteraum, das Dienstzimmer des Bahnhofsvorstehers und dem Güterschuppen geführt. Dabei erhält der Besucher von einem Mitarbeiter des Museums Informationen über die Ortsgeschichte Rittersgrün, die industriellen- und der verkehrstechnischen Entwicklung des Pöhlwassertales.

In einem Ausstellungszug vor dem Empfangsgebäude ist die Entwicklung des sächsischen Eisenbahnnetzes, Regel- und Schmalspurbahnen zu sehen.

Im Lokschuppen fand die 99 579 nach 58 Betriebsjahren neben Personenwagen und Drasienen einen wohlverdienten Ruheplatz. Wie in jedem Endbahnhof ist auch dieser Lokschuppen mit einer Schmiede und einer Werkstatt ausgestattet.

Im ehemaligen Aufenthaltsraum des Lokpersonals ist eine Modellbahnanlage und eine Sammlung über die Entwicklung der Spielzeugeisenbahn zu sehen.

In den Aufbau des Schmalspurmuseums wurde viel Arbeit investiert, der mit einem Eintrittspreis von 2 DM meiner Meinung nach unterbezahlt ist.

Sollte jetzt ein Besucher Appetit auf Fahrbetrieb mit Dampfloks bekommen haben, so kann dieser ein paar Kilometer weiter in Oberwiesenthal gestillt werden. Dort wird noch der Personenverkehr nach Cranzahl mit Dampf durchgeführt.

WEGBESCHREIBUNG

Mit der Eisenbahn

Bis Bahnhof Schwarzenberg auf der Strecke 450 und dann weiter mit dem Bus (Linie t-330), der fast stündlich verkehrt. Die Abfahrtsstelle ist gleich am Bahnhof. Aussteigen an der Haltestelle Rittersgrün, Schule.

Mit dem PKW

Fahren auf der F 101 bis Raschau, dann über Pöhla 9 KM Landstraße bis zum Museum. Von Chemnitz kommend auf der F 95 bis Oberwiesenthal und dann über Tellerhäuser.

HE

Entwicklungstendenzen bei der Bremer Straßenbahn AG

Der nächstgelegene Straßenbahnbetrieb unserer Region ist der der Bremer Straßenbahn AG. Aber nicht deshalb sollte man ab und zu dorthin fahren und z.B. das „Bremer Kärtchen“ nutzen.

Es ermöglicht sogar an Werktagen das Fahren auf dem Bremer Straßenbahnnetz von zwei Erwachsenen und vier Kindern bis einschließlich sechzehn Jahre. Wer bis zum Roland-Center fährt (Abfahrt Huchting), ist in etwa fünfzehn Minuten am Brill (Ausgangspunkt Obernstraße /Dom/Rathaus).

Die Bremer Straßenbahn ist auch deshalb interessant, weil sie durch Streckenneubauten in der letzten Zeit auf sich aufmerksam gemacht hat.

Der wichtigste Neubau war die Strecke der Linie 4 nach Horn-Lehe mit der Eröffnung am 23.05.1998. Dazu sollte man wissen, daß es schon einmal eine Linie 4 nach Horn gab. Letzte Fahrt war am 29.04.1972. Fortan wurden nur Busse eingesetzt.

Doch beim Neubau der Linie 4 wurden die Planungen gleich richtungsweisend aufgestellt: Die Linie wird sogar in das niedersächsische Umland fahren: bis nach Lilienthal.

Im selben Jahr (1998) wurde die Universität an das Bremer Straßenbahnnetz angebunden.

Da der Wagenpark fast ausschließlich aus neuen Niederflurbahnen besteht, sind fast alle alten Hansawagen überflüssig geworden. Sie fanden eine neue Heimat in Rumänien. Weitere Planungen betreffen die Verlängerung nach Arsten-West und über Huchting hinaus in das niedersächsische Umland (auch auf DB-Gleisen!). Dazu sollte man wissen, daß einer der Direktoren der BSAG, G. Drechsler, von den Karlsruher Verkehrsbetrieben kommt.

Zur Entwicklung der Triebwagen ist folgendes anzumerken: 1959 konstruierte die Firma Hansawaggon (Bremen) vierachsige Gelenkwagen. Daraus entwickelte man den „Stadtbahnwagen Bremen“, der ab 1973 bei Wegmann in Kassel gebaut wurde.

Die neueste Konstruktion entstand 1990 bei MAN; die erste hundertprozentige Niederflurbahn. Es wurden bis heute 78 vierteilige Einheiten geliefert. Auch andere Straßenbahnbetriebe übernahmen diese Konstruktion (z.B. München).

CS

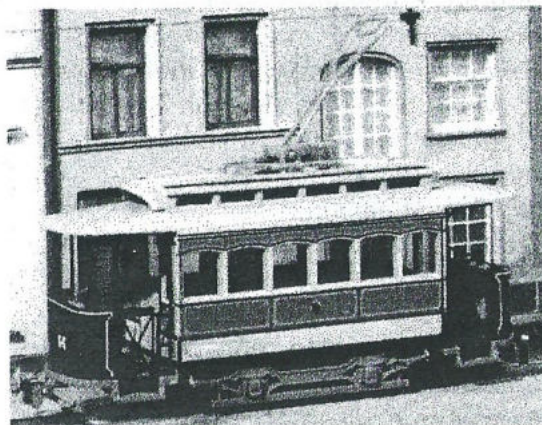


Bild: Oldtimer Straßenbahn

Wer hat denn... ? Wo ist denn...?

Suchet und ihr werdet fündig - oder lasset liegen, der andere wird schon darüber stolpern...!

Nach diesem Motto wird leider von einigen Mitgliedern in unserem Vereinsheim verfahren, denn es ist scheinbar für diese unmöglich, die Werkzeuge bzw. Materialien dort wieder hinzuräumen, wo sie hingehören.

Ist das denn so schwer ??

Ich glaube nicht !

Also Leute - räumt bitte nach getaner Arbeit auf oder bringt wenigstens denjenigen (diejenige ?) mit, die bei euch zu Hause diese Aufgabe übernommen hat- es sei denn, daß es bei euch genauso aussieht wie zeitweise im Vereinsheim ?!

PS.: Auch die Besen stehen weiterhin zur kostenlosen Benutzung im Vereinsheim zur Verfügung. Also ran ... - aber nicht drängeln !

RD

Ansprechpartner:

Dieter Schulte
Stargarder Weg 9
26388 Wilhelmshaven

Tel.: 04421- 54146

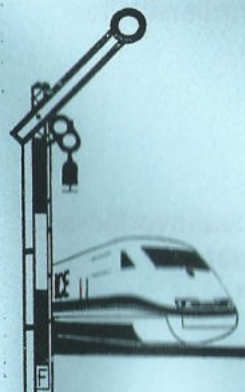
Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

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

Fax: 04421- 56502

Konto:

Landessparkasse zu Oldenburg (LzO)
c/o Dieter Schulte
Kto-Nr.: 050-175058
BLZ: 280 501 00



Zur Zeit gelten folgende Beiträge:

Erwachsene : 39,- DM pro Quartal

Jugendliche : 15,- DM pro Quartal

Aufnahmegebühr : 30,- DM / 10,- DM

26388 Wilhelmshaven, Flutstraße 206