

Dezember 2000

- 03.12. (1.Advent) Vorführung ARGE Spur 0 in Sande
07.12. Monatsversammlung
16.12.-17.12 (3.Advent) Vorführung der Vereinsanlage und Vorführung ARGE Spur 0 in Sande
14.12.-17.12. H0 Modulvorführung in der Stadthalle WHV als Beiprogramm zum Weihnachtsmärchen „Rudolf Ren II“

<u>Zeiten:</u>	14.12	17:00	-	21:30
	15.12.	17:00	-	21:30
	16.12.	13:30	-	21:30
	17.12.	13:30	-	21:30

Januar 2001

- 04.01. Monatsversammlung
25.01.-29.01. H0 - Module und N - Module bei der „MODELLWELT & HOBBY 2001“ in Bad Salzuflen

Februar 2001

- 01.02. Monatsversammlung
01.02.-04.02. Spielzeugmesse in Nürnberg

März 2001

- 01.03. **Jahreshauptversammlung**

April 2001

- 05.04. Monatsversammlung

Das Flügelrad



Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



**Jahrgang : 9
116. Gesamtausgabe**

Nr.: 3 / 2000

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Inhaltsverzeichnis / Impressum	2
Vorwort	3
BDEF Alarm um die Bahn	4-5
Bericht über die Vereinsanlage	6-7
N-Module im Verein	8-10
Die endliche Geschichte	11-15
Le Mastrou, ein Reisebericht	16-17
Glosse – Die Gleisbreite	18-19
Vereinsfahrt nach Marienberg Teil 3	20-22
Vereinsdaten, Konto, Beiträge	23
Veranstaltungen / Termine	24

Impressum:

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

Layout & Grafik: Hans-Jürgen Forster

Druck: Jürgen Rode

Namenskürzel: FR: Hans-Jürgen Forster
HM: Heinz Mischke
RD: Jürgen Rode

MB: Manfred Bänder
HA: Karl Heinz Assel
JB: Jürgen Bakker

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

Wir haben es geschafft ? ... Wir haben es geschafft !

Nun ist das Jahr 2000, über das sich soooooviele Leute soooooviele Gedanken gemacht haben, fast vorbei und ich muß sagen, es war für uns sehr anstrengend aber auch erfolgreich – auch wenn nicht alles so gelang, wie es sollte.

Ich möchte allen danken, die mitgeholfen haben, daß wir die Vorhaben – angefangen mit Bad salzuflen bis hin zu der Ausstellung in der Sporthalle Südstadt und unserem „Rekordschleppversuch“ mit der „Knechtsand“ – überhaupt durchführen konnten.

Von den Arbeiten, die noch „nebenbei“ (hier muß u.a. das langsame aber beständige Wachsen der Landschaft auf unserer Vereinsanlage erwähnt werden, welches unter den wachsamen Augen von Heinz, Thomas und Martin – man möchte fast sagen: *sehr gut* ausgeführt wird) erledigt wurden, ganz zu schweigen.

Wir sind auf dem richtigen Weg und sollten nun darauf bedacht sein, das erreichte im Jahr 2001 erst einmal zu verfestigen, bevor wir uns wieder an „Großprojekte“ wagen. Das soll aber nicht heißen, daß keine Ideen vorhanden sind bzw. nicht mehr angenommen werden.

Ein Projekt für das neue Jahr ist u.a. unsere „Große Vereinsfahrt 2001“, die eigentlich erst ausfallen sollte nach den Anlaufproblemen zu unserer diesjährigen Fahrt nach Marienberg. Nachdem aber die Fahrt super verlaufen ist und alle, die mitgefahren sind, begeistert waren, findet nun doch eine Fahrt im Jahre 2001 statt. Sie soll vom 29.09. – 04.10.2001 stattfinden und uns diesmal in den Schwarzwald führen u.a. mit einer Werksbesichtigung bei Fa. Faller.

Wer also mitfahren möchte, sollte sich diesen Zeitraum schon mal vormerken, bzw. sich jetzt schon mal anmelden.

Ansonsten lassen wir uns einfach überraschen, was das Jahr 2001 für uns bringen wird. Wir fangen auf jeden Fall wieder mit Bad Salzuflen an...!?

Somit bleibt mir hier nur noch für's Erste allen Mitgliedern und ihren Familienangehörigen ein froher Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins Jahr 2001 zu wünschen.

Bleibt gesund und macht weiter so.

RD

ALARM UM DIE BAHN

Eckhard Ostertag, langjähriges und besonders erfahrenes Mitglied des BDEF-Arbeitskreises Verkehrspolitik macht sich – mit Recht – Sorgen um die Bahn. Seine Sorgen hat er im folgenden Artikel dargestellt und das Ganze mit „Alarm um die Bahn“ überschrieben. Wir alle hoffen, dass dieser „Alarm“ all diejenigen wachrüttelt, die gemeint sind.

Wilhelmshaven (EO). Alarmzeichen gibt es bei der Bahn schon seit längerem, inzwischen ist jedoch eine fast unerträgliche Situation entstanden, in der nur noch die Notbremse gezogen werden kann. Was jetzt in und mit großen Teilen der Deutschen Bahn geschieht oder geplant ist, ist ein Skandal. Statt Ausbau und Angebotsverbesserung soll es für die Mehrheit der Bahnkunden wieder einmal nur Verschlechterungen, Kürzungen und Einschränkungen geben. Die Menschen in diesem Lande wollen aber nicht den Rückzug der Bahn aus der Fläche, sie wollen für sich und die Wirtschaft ihren kräftigen Einsatz bei der Lösung der Mobilitäts- und Transportprobleme! Ein paar Schnellstrecken als Konkurrenz zum Luftverkehr reichen nicht aus, um die drängenden Verkehrsprobleme zu lösen.

Leider zeigt sich mittlerweile, dass die mit viel Vorschubloren eingeführte Bahnreform im Kern gescheitert ist, denn sie hat eigentlich keines der selbstgesteckten Ziele erreicht. Vor allem ist es nicht gelungen, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu holen. Das Gegenteil ist eingetreten: Der Anteil der Schiene am Beförderungsmarkt stagniert oder geht weiter zurück. Die Manager der Bahn vertrauen anscheinend ihrem eigenen Unternehmen und dessen guten Produkten nicht und sehen ihr Heil überwiegend nur im Abbau von Strecken, Leistungen und Personal.

An allen Schwierigkeiten, mit denen die Bahn zu kämpfen hat, sind aber natürlich nicht allein die Bahnanlagen schuld. Sie sind wohl eher überfordert, weil sie nicht nur das notwendige Fachwissen besitzen, vor allem aber, weil sie zu wenig Unterstützung durch die Politiker erfahren. Diese haben bislang die Chancen und Risiken der Bahn nicht erkannt, falsch eingeschätzt und den Führungskräften der Bahn widersprüchliche oder unerfüllbare Vorgaben gemacht. Darüber hinaus dreht sich das Personal-Karussell zu oft und zu schnell, so dass das erforderliche Know-how für die komplizierten Zusammenhänge und Stimmungslagen innerhalb des Großunternehmens DB nicht recht entstehen kann.

Richtig wäre es gewesen, die unbestreitbaren Vorteile der Bahn für ein verlässliches ausgewogenes Verkehrssystem, das aus Straße und Schiene besteht, offensiv zu nutzen und damit Schäden von den Menschen, der Gesellschaft, der Umwelt, aber auch der Wirtschaft abzuwenden. Es sollte im Eisenbahnverkehr eigentlich nicht um die Optimierung der Gewinnchancen einer Privatfirma gehen, sondern um die Erhaltung und Pflege eines hohen volkswirtschaftlichen Gutes für alle Menschen aus allen Schichten der Bevölkerung. Stattdessen lässt man das deutsche Eisenbahnsystem, das zu den besten der Welt zählt, in weiten Teilen vergammeln und rächt ihm letztlich damit die Zukunft.

Muss denn erst der Staat oder der Verkehrsinfarkt allgegenwärtig sein, müssen Mensch und Natur weiterhin in unverantwortlicher Weise geschädigt und zerstört werden, müssen die unhaltbaren Zustände auf Deutschlands Straßen, insbesondere den Autobahnen – aber nicht nur da – stumm ertragen werden? Jeder, der im Auto unterwegs ist, erlebt tagtäglich das Chaos auf den Straßen und den verbissenen Kampf um Parkplätze sowie die zunehmend brutaleren Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmern, die durch die negativen Rahmenbedingungen des Straßenverkehrs gefördert oder ermöglicht wird. Von Rücksichtnahme und Mitmenschlichkeit und Fairness kaum noch eine Spur. Da helfen auch wei-

ter Straßen, zusätzliche Fahrspuren und Lärmschutzwände nichts, die für viel Geld des Steuerzahlers noch den letzten Rest von Schönheit und Reiskultur in unserem Lande zerstören. Müll, Lärm und Abgase, Raserei und Nötigung, Staus, Unfälle und Nervosität werden zunehmen, obwohl es zu einem geregelten Miteinander der verschiedenen Verkehrssysteme bei etwas gutem Willen durchaus kommen könnte!



„Umweltschutz“ oder Preisgabe zum Verfall?

Unverantwortlich ist es, immer mehr Bahnstrecken stillzulegen und abzubauen, Fahrpläne auszudünnen und attraktive Zugverbindungen (z.B. die InterRegio) abzuschaffen, unverantwortlich ist es, auf Kosten der Sicherheit, Pünktlichkeit und des Service auf immer mehr Mitarbeiter zu verzichten. Jeder Kilometer Schienenstrecke, der unbrauchbar gemacht oder abgebaut wird, jede Angebotsverschlechterung der Bahn erhöht zwangsläufig die Zahl der PKW und LKW und deren schadenstiftenden Einsatz auf unseren Straßen.

Modernisierungen sind für das Straßennetz laufend und mit hohem Kostenaufwand vorgenommen worden, im Bereich der Bahn jedoch jahrzehntelang unterblieben. Dann hat man versucht, mit einigen wenigen Prestigeobjekten die Bahn ins moderne Zeitalter zu hieven. Dabei ist aber vergessen worden, dass sie mit ein paar Schnellstrecken zwischen Ballungsgebieten nicht lebensfähig ist, sondern dass sie von den vielen Verstärkungen und Zweigstrecken im Gesamtnetz lebt, das nicht laufend vernachlässigt und weiter verstärkt werden darf.

Die Eisenbahn muss wieder ein attraktives modernes Verkehrssystem werden, das überall im Lande verfügbar ist und dadurch eine echte Alternative zum Straßenverkehr mit all seinen negativen Begleiterscheinungen sein kann. Sie darf

nicht zu einer zu vernachlässigenden Restgröße im Verkehrswesen werden. Sie muss endlich anerkannt und ideell und materiell gefördert werden, wo es nur geht. Die Bahn muss als der Hoffnungsträger für Mensch und Umwelt wieder den Stellenwert erlangen, der sie zu den Leistungen befähigt, die viele Kreise der Bevölkerung von ihr erwarten, sie eignet sich nicht als Spekulationsobjekt an der Börse, weil sie im Rahmen der Daseinsvorsorge der Wohlfahrt des Landes dienen soll!

In der Gesellschaft muss jetzt eine neue Aufbruchstimmung entstehen. Sie muss erkennen, dass sie selber und die nachfolgende Generation massiver Schäden nimmt, wenn es nicht rasch zu einer wirklichen Verkehrswende kommt. Not, Leid und Tod auf deutschen Straßen werden solange schon stillschweigend hingenommen, die Vergewaltigung der Natur akzeptiert, ohne die katastrophalen Folgen zu bedenken.

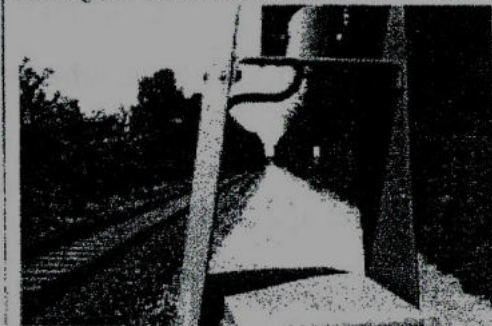
Eigentlich ist alles ganz einfach: der Wunsch der Bevölkerung nach vernünftigen Verkehrsverhältnissen muss ernst genommen werden und es müssen praktikable Wege zum Ziel aufgezeigt werden, die kurz- und mittelfristig in befriedigende Lösungen umgesetzt werden. Einige zarte Pflänzchen, insbesondere im Privatbahnbereich, sind bereits entstanden. Diese gilt es auszubauen und zu vervielfachen, auch durch die DB. Dann können alle nur davon profitieren. Einzige Voraussetzung ist der eindeutige Wille, endlich das zu tun, was die Vernunft gebietet.

Bahnkunden wissen eigentlich ziemlich gut, welches Angebot sie von der Bahn erwarten: pünktliche, saubere und bequeme Züge, die sie an allen Tagen der Woche zu akzeptablen Zeiten möglichst rasch vom Ausgangs- zum Zielpunkt ihrer Reise bringen, freundliches Personal, das hilfsbereit und auskunftswillig ist. Tarife, die übersichtlich, ansehnend und angemessen sind. Kunden des Güterverkehrs wünschen sich hingegen die sichere und zuverlässige Beförderung ihres Frachtgutes in überschaubarer Zeit. Dabei sind nicht einige wenige gigantische und kostenintensive Vorzeigeprojekte gefragt, sondern die Wiederbelebung der Flächenbahn, die zum jetzigen Zeitpunkt noch zu vergleichsweise geringen Kosten saniert und reaktiviert werden kann und dann eine enorme positive Wirkung entfalten wird, nicht zuletzt für die Erhaltung und Entstehung von Arbeitsplätzen. Und je mehr die Bahn genutzt wird, umso wirtschaftlicher wird sie sein!

Als wichtige Grundlage einer Wiederbelebung des Schienenverkehrs ist die umfassende Information in allen Bevölkerungsschichten zu sehen. Insbesondere die Jugend muss über die guten und besonders umweltfreundlichen Möglichkeiten der Bahn aufgeklärt werden. Bereits in allen Schulen muss diesem Thema eine größere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Kinder und Jugendliche müssen bewusst an die Bahn herangeführt werden, im Unterricht, auf Schulfahrten, durch Besichtigung von Bahnanlagen. Hierfür werden dringend motivierte Pädagogen und engagierte Eisenbahner und Eisenbahnfreunde gebraucht. Aber auch die übrige Bevölkerung, sei sie nun eher dem Autofahren oder der Bahnreise zugeneigt, muss durch kompetente Journalisten und andere Multiplikatoren dazu gewonnen werden, in dieser entscheidenden Frage Signale wahrzunehmen und Zeichen zu setzen. Heimvereine und Verbände, Medien, Parteien, Gewerkschaften, Kirchen und andere relevante Organisationen müssen sich neben den Verkehrsclubs (einschließlich des ADAC) ihrer Verantwortung für eine lebenswerte Umwelt und eine menschenwürdige Verkehrsabwicklung stellen und sich für

die Bahn als der einzigen Alternative zum bedrohlichen und ausufernden motorisierten Individualverkehr einsetzen. Sie müssen Forderungen erheben und positive Beispiele geben, wie Züge wieder voller werden, Bahnhöfe und Schienennetze reaktiviert werden können und insgesamt eine Bewusstseinsänderung zugunsten der Bahn eintritt.

Nahverkehr und Fernverkehr, Personenbeförderung und Gütertransporte müssen zwar nicht von einem einzigen Unternehmen betrieben, aber doch wie aus einer Hand gesteuert und harmonisiert werden. Das Schienennetz muss ebenso wie das Straßennetz vom Staat kostenlos zur Verfügung gestellt und ausgebaut werden. Der seit Jahrzehnten entstandene



„Rückbau“ der Zweigleisigkeit zwischen Bremen und Uelzen (Amerika-Linie)

Nachholbedarf der Bahn muss endlich angepackt werden. An den Kosten darf dies Projekt nicht scheitern, dazu ist es zu wichtig. Über die vielen Milliarden, die in den Straßenverkehr gesteckt wurden und immer noch werden, redet kein Mensch. Nur, wenn zur Rettung einer Bahnlinie ein paar Hunderttausend Mark für die Sanierung einer Brücke ausgegeben werden soll, fängt man kleinlich an zu rechnen. Wenn die Gesellschaft einigermmaßen menschenwürdig überleben will, muss sie in die Schiene investieren und dazu neue und kreative Finanzierungsmodelle entwickeln. Umfragen haben bewiesen, dass die Bevölkerung dazu in weit größerem Maße bereit ist, als sich viele unserer Politiker das träumen lassen.

Initiative „Gläsernen Zug“

München (TH). Der 1935 gebaute Aussichtstriebwagen „Gläserner Zug“, zuletzt 491 001, war das am meisten bei DGE-Studienfahrten eingesetzte Fahrzeug. Von 1970 bis 1995 wurden damit 139 ein- und mehrtägige Exkursionen mit einer Laufleistung von rd. 95.000 km im In- und Ausland durchgeführt. Am 12. Dezember 1995 stieß der Triebwagen in der nördlichen Ausfahrt des Bf. Garmisch-Partenkirchen mit dem von der ÖBB-Elokom 1044.235 geführten RE 3612 Innsbruck-München infolge menschlichen Versagens und ungenügender technischer Sicherung frontal zusammen. Ein Toter und über 50 z.T. Schwerverletzte waren die traurige Bilanz dieses Unfalls und auch das (vorläufige) Ende des beliebten Fahrzeuges. Aber bereits zwei Tage nach dem Unglück kündete der damalige Bahnhöf Dörr vollmundig an, die DB AG werde in Kürze in eigenen Werkstätten mit der

Anlagenbau - Unsere Vereinsanlage

Lange nichts mehr von unserer Vereinsanlage gehört, oder ?

Die Vermutung liegt nahe, daß sich an der Anlage nicht viel getan hat - aber genau das Gegenteil ist der Fall. Beim Anlagenbau geht zur Zeit richtig die Post ab und das Dank eines kleinen aber feinen Teams, das ich heute einmal vorstellen möchte:

- Heinrich Potinius
Anlagenbau, Elektronik, Arbeiten aller Art, eben ein Mann für alle Fälle
- Paul Schmalenbach und Lutz Unger
Oberleitungsbau
- Martin Lambertz, Manfred Schulze und Ralf Homuth
Überarbeitung des Anlagenteils „Bahnhof Jever“
- Hans-Jürgen und Marco Forster
großes Viadukt („...langsam Land in Sicht !...“)
- Thomas Ahle
Landschaftsgestalter im Bereich Bahnbetriebswerk und große Talbrücke
- Karl-Heinz Assel
springt überall dort ein, wo Not am Mann ist

Nun eine kleine Übersicht von der Schaffenskraft dieses kleinen „Teams“.

Alle Aktivitäten, Kleinigkeiten und Basteleien, die bewerkstelligt wurden und der Anlage erst die Würze geben, hier zu beschreiben, würde den Rahmen der Vereinszeitung sprengen. Deshalb beschränke ich mich nur auf eine Auswahl der Aktionen, die ich hier nennen möchte:

- Das Bahnbetriebswerk ist durchgestaltet und betriebsbereit
- Die Oberleitung wächst Meter um Meter
- Im Anlagenteil Bahnhof Jever wird grundlegend renoviert. Es entstehen neue Szenarien wie z.B. eine Windkraftanlage, ein Schrebergarten und eine große Villa mit Lustgarten. Darüber hinaus wurde die Neugestaltung der Straßen in Angriff genommen.
- Das riesige Viadukt ist verkleidet und bekommt jetzt den letzten Schliff
- Der Landschaftsbau konzentriert sich z.Zt. auf den Talbrückenabschnitt und gibt schon ein ganz passables Bild ab.
- Einige Trassenteile für den großen Anlagenschenkel sind vorbereitet und warten nur darauf, daß sie weiterverarbeitet und verlegt werden können (Die Fertigstellung des Viaduktes hindert sie noch daran)

Ich glaube, dieser kurze Bericht spiegelt ganz gut den Fortschritt an der Vereinsanlage wieder.

Liebe Eisenbahnfreunde: beim nächsten Besuch im Vereinsheim (Gäste sind stets willkommen!) können all diese Dinge in Augenschein genommen werden und sollte einer sich angesprochen fühlen und Lust bekommen haben, die Anlage mitzugestalten, wird er von unserem „Team“ mit offenen Armen empfangen.

PS. Im Übrigen darf ich darauf hinweisen, daß am 3. Advent auch wieder Fahrbetrieb stattfindet !

HM

N-Module im Verein

Der Vereinsbeschuß vom Januar 2000 war eindeutig: Interessenten der Modulbaugröße N sollten zeigen, wie ernst es ihnen mit der Verwirklichung ist. Persönliche Initiative war gefragt und heute, knapp 11 Monate später möchte ich versuchen, eine Standortbestimmung vorzunehmen.

Nach dem anfänglichen, enthusiastischem Ideensammeln, doch auch in Baugröße N es den H0-Modulern nachzumachen und ebenfalls Module zu bauen, die der Öffentlichkeit präsentiert werden können, ist der Alltag mit all seinen Unwägbarkeiten gefolgt.

Was tut sich also auf dem Sektor und wo stehen wir heute? Zunächst galt es, ein Konzept zu entwickeln, das einer „Norm“ einigermaßen gleich kam, wo festgeschrieben steht, nach welchen Größenordnungen wir N-Module bauen wollen. Bestehenden Normen wollten wir bewußt nicht folgen, weil die bisher gewählten Größenordnungen nicht genug Raum für Bahn und Landschaft ohne Erweiterungsbauten lassen. Unsere festgelegte Breite von 60 cm trägt diesen Kriterien besser Rechnung. Zum weiteren ist es unser Ziel, eine möglichst variable Streckenführung mit viel Abwechslung zu realisieren in einem genormten Rastermaß für Gleisabstände, um handelsübliches Material verwenden zu können. Sicherlich werden wir damit nicht dem „modellmaßstäblichen“ Charakter in vollem Umfange gerecht, es ist jedoch ein Kompromiß zwischen Kosten und Machbaren. Ein Entwurf einer „Bauvereinbarung“ ist bereits geschrieben und wird zum neuen Jahr Interessenten zur Verfügung stehen.

Zur Zeit haben 4-5 Mitglieder unseres Vereins die Umsetzung der Idee in Angriff genommen. Max Bernhard hat dabei das größte Potential vorzuweisen. Er hat schon frühzeitig aus diversen Gründen damit begonnen, seine Modellbahn in Modulen zu realisieren und kann damit am meisten zu einer Anlage beitragen, auch wenn es an der landschaftlichen Durchgestaltung noch an einigen Ecken fehlt. Mein Modul ist bereits soweit fertiggestellt, daß ich den ersten Einsatz vornehmen konnte, Hartmut Brückner, Dieter Kohlbach und Holger Müller basteln bereits an mehrteiligen Moduleinheiten und auch Thomas Ahle konzipiert N-Moduleinheiten.

Ein reger Austausch und Diskussion über mancherlei Fragen zeigen, daß wir zwar noch in den Anfängen stecken, jedoch bekundet es auch den Willen, etwas auf die Beine zu stellen.

Unsere erste Bewährungsprobe hat auch nicht lange auf sich warten lassen: auf der „EUROMODELL“ in Bremen haben Max und ich erstmalig gemeinsam ohne Vereinslogo auf einer Ausstellung die „Feuerprobe“ gemacht und N-Module nach unserer „Bauvereinbarung“ dem Publikum präsentiert. Das Ergebnis war weit besser als erwartet.

Wir haben zwar keine „superdetaillierte“ Modulanlage vorstellen können, die schon Bestpreise einfährt, jedoch hat sich gezeigt, daß wir konzeptionell auf dem richtigen Weg sind.

Wenn es beim Zusammenbau der Einheiten auch mechanisch noch Probleme zu lösen gab, so konnte das noch einfache Konzept der Elektrik so überzeugen, daß ohne Störung ein Betrieb über 3 Tage abgewickelt werden konnte. Bei mäßig eingestellten Geschwindigkeiten und Zügen bis zu Längen von 1,75 m (10 D-Zugwagen) waren nur wenige „Abhänger“ zu verzeichnen und die kleinen Maschinen nicht überfordert. Das interessierte Publikum stellte nicht nur anerkennend fest, daß die kleine Spur ja räumliche Weite auf wenig Fläche vermitteln kann, sondern hat auch die Funktionseinheiten genauestens wahrgenommen, wobei die einzige Straßenbahn in N-Baugröße auf dieser Veranstaltung zum Teil unglaubliches Staunen hervorbrachte. (... guck mal, da fährt sogar 'ne Straßenbahn...)

Bei soviel positiver Resonanz gerät man leicht in die Verlegenheit, sich mit Stolz geschwellter Brust zurückzulehnen aber es gibt noch viel zu tun - landschaftlich sowie technisch. Das Fazit der „EUROMODELL“ : Zufriedenheit für den ersten Schritt. Eine Steigerung und weitere Probe wird uns dann im Januar 2001 auf einer gemeinsamen Präsentation des Vereins zusammen mit den H0-Modulen in Bad Salzuflen bevorstehen, an der sich dann auch Hartmut und Dieter beteiligen werden.

Diese Präsentation wird eine andere Qualität haben und vielleicht schon ein Zukunftsprojekt darstellen. Immerhin werden wir mit über 30 laufenden Modulmetern schon auftreten und auf die gewonnenen Erfahrungen der letzten Veranstaltung aufbauen können.

Besonderes Augenmerk werden wir auf die weitere Ausgestaltung der Anlagenmodule legen, um auch optisch etwas bieten zu können.

Wie soll es weitergehen ? Was stellen wir uns vor ?

Der hoffnungsvolle Anfang ist gemacht, das Interesse hat sich bei einigen soweit gefestigt, daß mit privater Initiative die ersten N-Module vorzuweisen sind. Darüber hinaus ist jetzt schon festzustellen, daß der Spaß an der Sache und unkompliziertes Miteinander nicht nur förderlich ist, sondern auch fortgesetzt werden soll. Das Interesse steigt und verstetigt sich, Dank umfangreicher Vorarbeit von Max kann jetzt schon dem Publikum etwas geboten werden. Dies wollen wir weiter ausbauen.

Wir sind alle Vereinsmitglieder, die nicht nur Erfahrungsaustausch und Klönschnack pflegen, sondern auch dem Spaß am Modellbahnhobby in der gewählten Baugröße gerecht werden wollen. Unser Verein unterstützt die Vielfalt, die das Hobby zu bieten hat. Es wäre an der Zeit, sich Gedanken über die Integration einer N-Modulgruppe zu machen.

Module leben davon, daß viele Interessierte zu einem Ganzen beitragen, wobei dem Einzelnen oft Grenzen in finanzieller Hinsicht und bezüglich der Größemöglichkeiten gesetzt sind. Erfahrungen hierzu sind im Verein durch die Aktivitäten der H0-Modulbaugruppe ja bereits vorhanden.

Dies bedeutet, daß für eine werbewirksame Vertretung des Vereins nach außen unter einem Namen die Privatinitiativen durch eine noch festzulegende Anzahl von N-Modulen (z.B. Wendemodul, Abzweigungen etc.) ergänzt werden müßte.

Es wäre schön und sinnvoll, wenn das Interesse am N-Modulbau im Verein weiter gestützt würde und könnte langfristig unsere nicht mehr sehr attraktive Fahrdienstleiterstanlage ablösen.

FR

Die Angst eines Modellbahners vor der Elektrik

Eine endliche Geschichte

Ob das Klirren der offenen Zahnräder des Bekohlungskranes beim Absenken der leeren Hunte im nahen Bw Merseburg und das Zischen der Loks im zarten Kindesalter ein Flämmchen zündeten, weiß ich nicht mehr zu sagen. Jedenfalls stand ich oft am Zaun des väterlichen Stahlbaubetriebes, der an besagtes Bw grenzte. Unser Wohnhaus, von dem aus die Geräusche und Gerüche bei Westwind besonders deutlich wahrnehmbar waren, lag in einem Neubaugebiet nur etwa 300m (heute nicht mehr denkbar!) davon entfernt. Die beiden dazwischen liegenden Häuserreihen, überwiegend von Bahnbediensteten bewohnt, boten einen gewissen Lärmschutz.

Den Höhepunkt zu diesem Thema bildete ein Besuch im Bw an der Hand meines Vaters, dem später über Schleichwege eine ganze Reihe weiterer folgten, allerdings lediglich in die Periferie. Ich kann mich aber nicht entsinnen, daß mich diese Erlebnisse für den Beruf des Lokführers begeisterten. Vielleicht war mir diese Materie zu rußig und schmierig, obwohl mir diese Männer, wenn sie mit ihrer berufstypischen Mütze vom Führerstand aus auf unsereinen herabschauten und eine gewisse Selbstsicherheit ob ihrer Macht über eine gewaltige Maschine ausstrahlten, imponierten.

Der aufkommende Wunsch nach einer eigenen Modellbahn konnte wegen des ausgebrochenen Krieges nur über eine gute Geschäftsverbindung des Vaters in Form einer uhrwerksgetriebenen Anfangspackung erfüllt werden. Sie löste bei meinem Bruder und mir eine unvergeßliche Freude aus. Dadurch hatte sich auch der psychologische Abstand zu zwei Vettern im nahe gelegenen Leuna verringert, die stolze Besitzer eines D-Zuges, allerdings mit elektrischer Lokomotive in Spur 1 waren. Über die Feiertage aufgebaut, führte diese "Anlage" durch zwei nur bei besonderen Anlässen benutzte Räume, nämlich das Eßzimmer und das "Herrenzimmer". Ja, so lebte man damals.

Den Bombenkrieg überstand unsere Bahn nicht ganz vollständig, auch war sie durch Mörtel von der Zimmerdecke beschädigt. Sie wich in dieser Zeit mehr und mehr anderen Interessen.

Eigentlich wollte ich ja keine Chronologie vom Werden eines Modellbahners schreiben, noch dazu in dieser Ausführlichkeit. Aber wenn man so ans Schreiben kommt, dann....., und eine gewisse Systematik läßt sich ein Techniker nun mal nicht nehmen.

Irgendwie muß sich der Bazillus eingenistet oder muß unterschwellig der Funke weiter geglüht haben, denn etwa 20 Jahre später begann ich, mich gezielt in einschlägigen Spielwarengeschäften und an Hand von Prospekten über Technik und Angebot zu informieren. Dieses Tun konnte ich nach außen begründen mit dem Familienzuwachs in Form eines Sohnes, zu dem sich in der Zeit dieses Suchens noch ein zweiter gesellte. Wenn die Lästerei über das Spielen mit der Eisenbahn zu hartnäckig wurde, gestand ich schon ein, daß dieses Hobby zur Verwirklichung **meines** Kindheitstraumes umdeklariert werden könne, falls die Söhne daran kein Interesse zeigten (worauf ich im Stillen ja hoffte).

Während des Studiums des Bauingenieurwesens hatte ich mich ja um die Elektrotechnik, die für mich zumindest noch zu der Zeit ein Buch mit sieben Siegeln war, erfolgreich drücken können (neben der familiären Vorbelastung ein weiterer Grund für die Wahl des Studienfaches). Und dann beruflich mußte sich ein Stahlbauer im Kranbau nicht zu intensiv mit schaltungstechnischen Fragen befassen. Daß sie ausgerechnet in dem Bereich, den ich mir damals als Hobby auserkoren hatte, eine ganz wesentliche Rolle spielen, ließ mich über meine Entscheidung intensiv nachdenken.

Möglicherweise durch einen fachkundigen Verkäufer auf diese Spur gebracht, war mir das Zweileiter-Gleichstromsystem sympathisch geworden, schien es doch einfacher zu begreifen, bessere Regelungsmöglichkeiten zu bieten, und vor allem bedurfte es nicht des lästigen Stromstoßes bei der Fahrtrichtungsumkehr. Statt der häßlichen Metallschienen gab es solche mit Schwellen. Die Märklinisten mögen mir damaligem Anfänger verzeihen. Eifrig studierte ich den Sammelordner "tips" und das Gleisplanbuch von Fleischmann, das auch die jeweiligen Verdrahtungspläne enthielt.

(Schüler zu Mephisto: ... denn was man schwarz auf weiß besitzt, kann man getrost nach Hause tragen...), aber ich wollte doch nicht sklavisch nachbauen, sondern verstehen, um es anzuwenden (Faust zu Wagner: ...wenn Ihrs nicht fühlt, Ihr werdet's nicht erjagen, ...). Bald entstand dann auf dem Zeichenbrett in Abwandlung einer Vorlage ein eigener Entwurf einer L-Anlage, die den zur Mietwohnung gehörenden Keller voll ausnutzte

Vor elektrotechnischen Überlegungen bewahrte mich der Umzug infolge Stellenwechsels.

Meine Hoffnung auf Uninteressiertheit meiner Knaben an meiner Hardware erfüllte sich: sie hatten ihre helle Freude an einer Legobahn, die sie ständig umbauten und elektrisch einschließlich Weichen und Signalen (und das im zarten Alter von 5 und 6 Jahren!) schnell beherrschten.

Besagte, aus 2 Platten bestehende L-Anlage hatte in der Folge insgesamt 4 Umzüge zu überstehen, wobei sie dank des stabilen Unterbaus (kein Wunder, sie war ja von einem Stahlbauer gebaut) keinen Schaden nahm. Die elektrische Installation des Fragments (berufliche Anspannung mit vielen auch längeren Auslandsreisen, Firmen- und Wohnsitzwechsel hatten immer wieder den Baufortschritt behindert) war immerhin so weit gediehen, daß im Schattenbahnhof mittels Reedkontakten automatisch ein- und ausgefahren werden konnte. Von Fahrstraßen und deren Verriegelung träumte ich noch, und mit einem Brawa-Stellpult wollte ich die ersten Schritte wagen. Voller Bewunderung schaute ich Anlagenunterseiten auf Fotos in der MIBA oder wo möglich in natura auf Ausstellungen u.ä. an.

Mit dem letzten Umzug bezogen wir wieder ein eigenes, und zwar unter bestimmten (na, welchen wohl?) Gesichtspunkten ausgesuchtes Haus. Anlagenform und -größe waren schnell festgelegt, d. h. maximal (natürlich!) an die räumlichen Gegebenheiten angepaßt. Es sollte eine U-förmige Anlage mit äußeren Schenkellängen 9/3,5/8 m werden.

Damit stellte sich aber in ihrer ganzen Tragweite die Frage: will ich weiter wie bisher mit meiner beschränkten Auffassungsgabe für diese Materie das Steuerungsproblem dilettantisch anfassen, worunter natürlich der Wert und die Wirkung der gesamten Anlage

leiden würden? Oder sollte ich einen Fachmann engagieren, wenn die Installation ansteht? Oder sollte ich in die Digitaltechnik einsteigen, die damals gerade aufkam? Das schien mir für mich der am ehesten geeignete Weg, weil all die Verknüpfungen und Überwachungen durch Programmierung lösbar schienen. Der Haken war, daß ich in ca. 35 Loks nachträglich einen Dekoder hätte einbauen müssen. Oder was gab es sonst noch?

Die Erlösung von den Qualen der Entscheidung zeichnete sich auf der Ausstellung in Dortmund 1989 und dann endgültig am gleichen Ort

1 Jahr später ab. Mein erster Besuch am Stand der Herren Gahler und Ringstmeier rief in mir ob des ungemein aufschlußreichen Gespräches und der verbindlichen Art beider Gesprächspartner eine Begeisterung hervor, die bis heute anhält. Mit der MPC hatte ich das System gefunden, nach dem ich lange gesucht hatte. Dieser Besuch führte zum spontanen Kauf des Betriebshandbuches, das sich durch Systematik und Vollkommenheit auszeichnet, und das ich sofort zu meiner Lieblingslektüre machte, sowie der Demo-Diskette. Ich verstand zwar nicht gleich alles, war auch zunächst verwirrt und überwältigt von den Möglichkeiten, aber ich bekam das Gefühl, daß ich mit einer äußerst umfassenden Bauanleitung eine Steuerung sozusagen im Baukastensystem aufbauen konnte, ohne eine Ahnung von Elektrik bzw. Elektronik zu haben. Vom Zusammenbau der Grundrahmen über die Bestückung der Platinen bis zur Verdrahtung untereinander war alles ausführlich beschrieben. Und sogar mein ganz großer Traum, ein Drucktastenstellpult, konnte damit Wirklichkeit werden!

Alle Möglichkeiten der MPC von Gahler und Ringstmeier hier aufzuzählen, ginge am Thema vorbei. Die beiden haben mir die Angst vor der Elektrik/Elektronik genommen, weil ich diese Materie gar nicht verstehen muß, um sie einzusetzen. Sie befindet sich komplett in einem Schrank, nicht ein Schaltelement auf der Anlage, keine Kontakte in den Gleisen, nicht ein Dekoder irgendwo, alles funktioniert wunderbar. Sicher wäre das nicht so, wenn ich als der Laie, der ich immer noch bin, nicht die stets geduldige, über jedes aufgetretene Problem erhabene und immer erreichbare persönliche Betreuung mal durch den einen, mal durch den anderen der beiden Männer in Anspruch hätte nehmen können.

Mit dem Ende der Angst vor der Elektrik/Elektronik endet auch meine "endliche" Geschichte.

Eine Besichtigung kostet nichts. Also bitte meldet Euch

HA

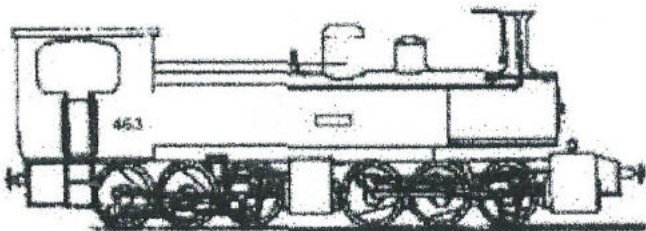


Ich hoffe, Sie sind nicht so kleinlich wie Ihr Vermieter!

Eine Fahrt mit dem Zug „Le Mastrou“ in Frankreich

Was ist der „Le Mastrou“? Das ist der Zug, der die Ardèche mit der Haute Loire verbindet. Die Strecke liegt im südlich von Lyon und zieht sich von Tournon an der Rhône bis Lamastre (Dieser Ort gabe dem Zug den Namen) am Fluß Le Doux entlang. Die Strecke hat eine Länge von insgesamt 33 km. Die Eisenbahn fährt auf einem Meter-Schmalspurgleis, welches 1891 in dieses zentrale Bergmassiv gelegt wurde. 1968 wurde die Strecke geschlossen. 1969 hatte sich eine Gruppe Eisenbahnenthusiasten um diese Bahn geschart und diese dann für touristische Zwecke reaktiviert. Die Fahrt führt durch mehrere Schluchten, Täler und malerische Brücken in einer lieblichen und auch schroffen Landschaft am Doux entlang. Die Fahrzeit des Zuges dauert ca. zwei Stunden. Die Lokomotive, die regelmäßig den Zug zieht, ist eine sechssachsige Mallet-Typ. Die Lokomotive faßt ca. zwei Tonnen Kohle und 6 m³ Wasser.

Am 04.08.1998 unternahm ich im Rahmen der Flußkreuzfahrt auf der „Princess de Provence“ die Fahrt durch diese Landschaft mit diesem Zug.



Das
besondere

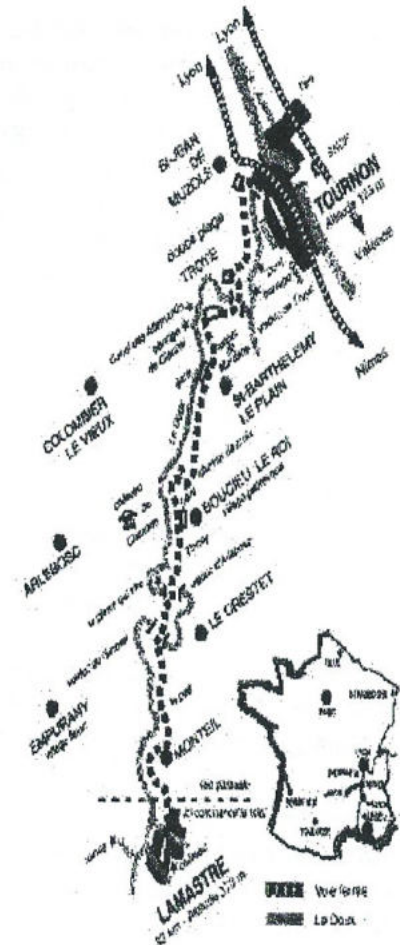
an der Strecke ist die Mehrspurigkeit des Bahnhofs Tournon. Die Gleise besitzen bis zur Ausfädelung in die verschiedenen Richtungen die Normalspur und Schmalspur.

Von der Ausfahrt bis zur Ausfädelung fährt der Zug durch einen Tunnel, der die Stadt Tournon unterquert und dann später den Fluß Doux über eine Brücke quert.

Die Strecke ist sehr kurvenreich und deshalb kann kurz vor dem Tunnel die Lokomotive und das Zugende in einer langgezogenen Kurve sehr gut aufgenommen werden.

Die Geschwindigkeit ist nicht sehr hoch. Diese beträgt zwischen 30 und 40 Km/h. Der nächste Höhepunkt ist das Wasserfassen für ca. zwanzig Minuten bei Colombier le vieux. Hier werden die Touristen zum Kauf irgendwelcher Dinge angeregt. Das Ende der Fahrt für mich war überraschend bei Boucieu le roi ca. auf der Hälfte der Strecke, denn hier wartete der Bus auf die Reisegruppe, um diese wieder zum Schiff zu bringen.

Es lohnt sich die ganze Strecke zu befahren, denn auch nur ca. die Hälfte der Strecke ist überwältigend schön.



Das US - Standard Eisenbahn Gleis ist 4 Fuß, 8,5 Zoll breit (Abstand zwischen den Schienen). Das ist eine außerordentlich ungerade Zahl.

Warum wurde dieses Maß benutzt ?

Weil dieses die Bauart war, mit denen die Engländer Geleise bauten, und die US-Eisenbahnen wurden von Englischen Experten aufgebaut.

Wieso haben die Engländer auf diese Art Geleise gebaut ?

Weil die ersten Eisenbahngeleise von den Leuten entworfen wurden welche schon die mit Pferde bespannten Straßenbahnen (Vorgänger der Eisenbahn) gebaut haben, und 4 Fuß, 8,5 Zoll war das Maß das sie nutzten.

Warum verwendeten sie dieses Maß ?

Weil die Leute welche die Straßenbahnen bauten die gleichen Spannvorrichtungen und Hilfsmittel benutzten welche auch für bespannte Lastkarren benutzt wurden, die diesen Radabstand verwendeten.

Also gut !!

Wieso verwendeten die Lastkarren diesen ungeraden Radabstand ? Hätten sie irgendeinen anderen Abstand versucht, hätten diese Karren auf einigen alten ausgefahrenen Langstreckenstraßen ständig Gebrechen gehabt, denn der Abstand der alten Radfurchen hatte diese Breite.

Wer baute diese alten kaputten Straßen ?

Die ersten Langstreckenstraßen in Europa wurden vom imperialen Rom für ihre Legionen aufgebaut. Die Straßen sind seitdem benutzt worden.

Und die Furchen?

Die ursprünglichen Furchen, die jeder in seine Konstruktionen mit einbeziehen mußte da er sonst mit Schäden an seinen Wagen zu rechnen gehabt hätte, wurden von den römischen Streitwagen gebildet.

Diese Streitwagen waren im Bezug auf den Radabstand alle ganz gleich, sie waren alle für das imperiale Rom gebaut worden.

Jetzt haben wir die Antwort zur ursprünglich aufgeworfenen Frage: Das US - Standard Eisenbahn Gleis von 4 Fuß, 8,5 Zoll berechnet sich aus den ursprünglichen Spezifikationen für einen imperialen römischen Streitwagen.

Spezifikationen und Bürokratie lebt für immer. Das nächste Mal wenn ihnen irgendeine Spezifikation übergeben wird und sie sich wundern, welchem Pferdearsch das eingefallen ist, dann können Sie genau Recht haben.

Die imperialen römischen Streitwagen wurden gerade breit genug gebaut um hinter zwei Hinterteile von römischen Kriegspferden zu passen !!!

Und jetzt zum Überhammer dieser interessanten Geschichte.....

Haben sie je das Space Shuttle an seiner Abschußrampe stehen gesehen?

Sind Sie bereit die unendlichen Weiten des Universums zu erforschen ?

Beachten sie die beiden großen Feststoff - Raketen zu beiden Seiten des großen Kraftstofftanks!

Das sind die Booster ohne die das Space Shuttle niemals abheben könnte.

Die Booster werden in einer Fabrik in Utah gebaut.

Die Ingenieure, welche die Booster entwarfen, hätten es vorgezogen diese ein bißchen dicker zu bauen.

Aber das durften sie nicht denn die fertigen Booster müssen mit der Eisenbahn bis zur Startrampe gebracht werden.

Die Eisenbahnlinie verläuft durch Tunnel in den Bergen und die Booster müssen eben auch durch diese Tunnel hindurch.

Der Tunnel ist etwas breiter als ein Eisenbahngleis, und das Eisenbahngleis so breit wie zwei Pferdehinterteile.

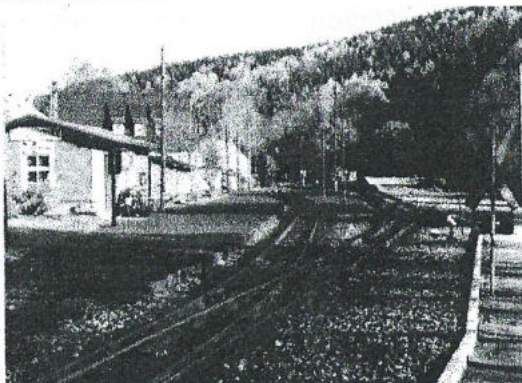
Und somit wurde eine Hauptspezifikation des höchstentwickelten Transportsystems der Welt durch die Breite eines römischen Pferdearsches festgelegt.

Unbekannter Autor (FR)

Vereinsfahrt ins Erzgebirge vom 21.10. – 26.10.2000

Die diesjährige Vereinsfahrt hatte Jürgen Rode ins Erzgebirge geplant, weil dort die Firma Auhagen ansässig ist, die u.a. Zubehör für Modellbahnen herstellt.

Am Morgen des 21.10. traf sich eine muntere Schar unternehmungslustiger Reisende auf dem Gelände der Firma Fass in Wilhelmshaven, um gemeinsam zu starten. Auf verschiedenen Unterwegsstationen wurden weitere Mitreisende aufgenommen, bis wir in Oldenburg dann komplett waren. 21 Reisende fuhren mit Herrn Carstens als Busfahrer gen Südosten. Bei gutem Reisewetter und den entsprechenden Pausen kamen wir gutgelaunt abendes in Marienberg bei unserem Hotel „Drei Brüder Höhe“ an. Nach der Begrüßung durch den Herrn des Hauses, Herrn Knabe und einem reichhaltigen Abendessen verschwanden dann nach und nach alle müden Geister in ihren Zimmern.



Am nächsten Tag (22.10.) starteten wir dann alle gut ausgeschlafen zu einer Tagestour durch das Erzgebirge unter der Leitung eines sehr engagierten Reiseleiters, der uns „sein“ Erzgebirge intensiv nahe brachte. So wurde u.a. die neu errichtete Schmalspurbahn

Jöhstadt – Steinbach in Augenschein genommen, sowie die imposante Kirche in Annaberg – Buchholz besucht. Dabei wurde auch die Zerstörung eines Tales bei Poberschau durch ein Hochwasser des letzten Jahres entdeckt, sowie größere und kleinere Ortschaften der Region durchfahren. Der Tag wurde abends mit einem Diavortrag über das Erzgebirge abgeschlossen.

Der dritte Tag begann mit der schon angesprochenen Werksbesichtigung der Firma Auhagen, die im letzten Sommer auch unter dem Hochwasser gelitten hatte. Doch von den erheblichen Schäden zeugten nur noch Fotos, denn das Werk erschien frisch renoviert

Nachdem die Chefin persönlich uns durch das Werk geführt hatte, konnte im Werksladen günstig eingekauft werden.

Am frühen Nachmittag stand dann eine 1,5 stündige Stadtführung durch Marienberg auf dem Programm, einer Stadt, die sehr dem Silbererzbergbau verbunden ist. Am Abend waren wir dann Gäste des dortigen Eisenbahnfreundevereins. Der Vereinsvorsitzende konnte interessante Details der Vereinsgeschichte, vor allem aus der „DDR-Zeit“ berichten. Es war ein gemütlicher, freundschaftlicher Tagesausklang.



Der 24.10. stand ganz im Zeichen der Schmalspurbahn Cranzahl-Oberwiesenthal. Der planmäßige, mit Dampflok bespannte Zug verließ pünktlich um 10:10 Uhr den Bf Cranzahl, der seit einiger Zeit nicht mehr mit der Normalspurbahn erreicht werden kann und brachte uns zur höchstgelegenen Stadt Deutschlands, nach Oberwiesenthal. Dabei haben wir dann den mitgeführten Buffettwagen komplett mit Beschlag belegt und sicherlich für gute Umsätze gesorgt. In Oberwiesenthal angekommen hatten wir gut 3 Stunden Zeit, um auf eigene Faust das Umfeld zu

erkunden. Der eine ging zu Fuß über die Grenze nach Tschechien, um sich dort umzusehen, andere unternahmen einen Spaziergang zur Fichtelberg Seilbahn. Um 14:20 Uhr ging es dann wieder zurück nach Cranzahl und dann mit unserem Bus zurück, wobei in Annaberg-Buchholz noch eine ausgedehnte Pause eingelegt wurde. Der vorletzte Tag unserer Reise führte uns am 25.10. in das Zentrum der Volkskunst des Erzgebirges nach Seiffen. Der Ort mit seinen vielfältigen Geschäften und Werkstätten für Räuchermännchen, Weihnachtspyramiden und vielen anderen Dingen der Schnitzkunst hat wohl alle fasziniert. Einige Mitreisende haben der dortigen Modelleisenbahn noch einen längeren Besuch abgestattet oder sich

auf die Sommerrodelbahn getraut. Nach einem schönen Tag, der für viele sicherlich viel zu schnell vorbei war, ging es zurück zu Hotel nach Marienberg, wo der Abend in der Bowlingbahn beendet wurde. Am 26.10. hieß es wieder Abschied nehmen vom Erzgebirge. Nachdem alle zunächst unserem Dieter Schulte zum Geburtstag gratuliert hatten, wurden die Koffer und Reisetaschen im Bus verstaut und Punkt 8 Uhr setzte sich der Bus in Richtung Heimat in Bewegung. Über Chemnitz, Weimar, Göttingen und Hannover war am Abend jeder wieder rasch zu Hause.

Es war eine schöne und interessante Reise, für deren Organisation und Planung unserem Jürgen Rode großer Dank gebührt. Er hatte offenbar auch einen guten Draht zu Petrus, der uns mit herrlichem Herbstwetter verwöhnte.

JB

**Ansprechpartner:**

Dieter Schulte
Stargarder Weg 9
26388 Wilhelmshaven

Tel.: 04421- 54146

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

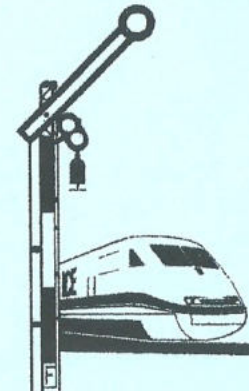
Tel.: 04421- 294234 (7-15 Uhr)
04421- 569652 (ab 17 Uhr)

Fax: 04421- 56502

Konto: Landessparkasse zu Oldenburg (LzO)

Kto-Nr.: 050-175058

BLZ: 280 501 00



Zur Zeit gelten folgende Beiträge:

Erwachsene : 39,- DM pro Quartal

Jugendliche : 15,- DM pro Quartal

Aufnahmegebühr : 30,- DM / 10,- DM

26388 Wilhelmshaven, Flutstraße 206