

Dezember 2001

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

Januar 2002

- 03.01. Monatsversammlung
06.01. Fahrt nach Leeuwarden (nach Absprache)
26.01.-27.01. Teilnahme mit den N-Modulen an der "Modellwelt und Hobby in Bad Salzufen

Februar 2002

- 07.02. Monatsversammlung

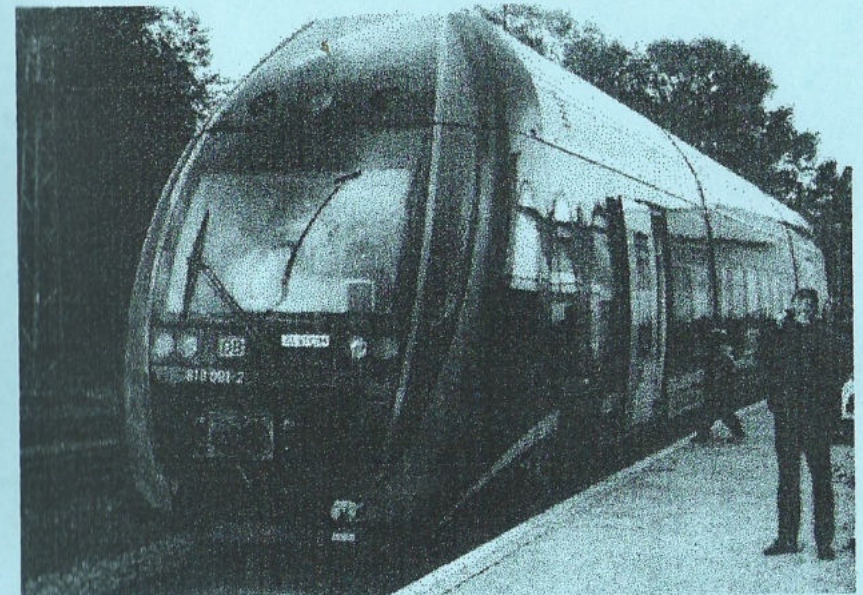
März 2002

- 07.03. Jahresmitgliederversammlung mit Wahl des Vorstandes und einiger Funktionäre
09.03.-10.03. Modulwochenende unseres Vereins in der Sporthalle des Käthe-Kollwitz-Gymnasiums

Das Flügelrad



Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



**Jahrgang : 9
119. Gesamtausgabe**

Nr.: 3 / 2001

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Inhaltsverzeichnis / Impressum	2
Vorwort	3
Jahresmitgliederversammlung	4-5
Erinnerung an Paul Schmalenbach	6
Module in Jever	7-11
Moorexpress	12-14
Tag der Bahn	15-18
Redakteursabschied	19
Euromodell in Bremen	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
 SL: Dietmar Schnabel

DS: Dieter Schulte
 JB: Hans-Jürgen Backer

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

Es weihnachtet wieder und unabhängig davon, daß der Wunschzettel wohl auch wieder Modellbahnaspekte beinhaltet, zeigt uns der Kalender, daß wir dem Ende des Jahres entgegengehen. Zeit also, einen Rückblick auf das vergangene Jahr zu werfen aber auch, sich Gedanken um die Zukunft zu machen.

Solange wir unsere Aktivitäten und Leistungen steigern können und uns weiterentwickeln sprechen wir von einem „erfolgreichen“ Jahr. Dies war 2001 wohl gegeben, obwohl deutlich zu spüren war, daß so mancher Gegenwind uns unbarmherzig ins Gesicht bließ.

Unsere Vereinsanlage ist dank unermüdlichen Einsatzes ein gutes Stück vorangekommen, deutliche Konturen bereits erkennbar und manche Ecken hervorragend gestaltet. Ärgerlich und unverständlich ist nur, warum dumme Unachtsamkeiten (hoffentlich nicht dummer Wille) diese Leistungen durch Beschädigungen mißachten und uns immer wieder ein Stück zurücksetzen.

Unser Vereinsheim ist ein Ort der Begegnung und bietet außer der hobbymäßigen Betätigung auch ein Forum zum Plausch, informieren und ausspannen in ungezwungener Atmosphäre. Aber warum ist es nicht allen Mitgliedern ein Bedürfnis, diese Harmonie auch zu erhalten, indem man Werkstatt, Anlagenraum, Toilette und Lagerraum auch wenigstens mit dem Minimum an Pflege bedenkt? Unser Hobby kostet Geld und dank einer bisher guten Finanzausstattung können wir uns nicht nur manch exquisiten Stück leisten, sondern auch den Bedarf an unumgänglichen Material decken. Jeder, der das ernst nimmt, sollte sich aber stets daran erinnern, daß auch sein Beitrag verschwendet wird, wenn wir das Material nicht sinnvoll und effektiv einsetzen, verbrauchen oder unbrauchbar machen.

Dennoch, wir können zufrieden sein mit unseren Aktivitäten; die Beteiligung der Mitglieder entwickelte sich positiv, die Vereinsfahrten fanden Anklang und Anerkennung, in der Öffentlichkeit und bei Veranstaltungen steigt unser Bekanntheitsgrad. Die Planungen für das kommende Jahr stimmen hoffnungsvoll und zeigen trotz angespannter Lage, daß wir mit kalkulierbarem Risiko unsere Ziele erreichen können, wenn jedermann mit gesundem Menschenverstand bereit ist, sich auch dafür einzusetzen. Packen wir's an, damit auch das nächste Jahr „erfolgreich“ wird.

FR

Einladung zur Mitgliederversammlung am 7. März 2002 im Vereinsraum in Wilhelmshaven - Voslapp um 19.30 Uhr.

Liebe Eisenbahnfreunde,
zur Jahres-Mitgliederversammlung am 7. März 2002 um 19.30 Uhr lade ich recht herzlich ein und bitte den Vorstand durch zahlreiches Erscheinen zu unterstützen. Wer verhindert ist, den bitte ich von seinem Recht auf Stimmübertragung Gebrauch zu machen (muß schriftlich bei der Versammlung vorliegen). Die offizielle Einladung wird dieses Jahr schon frühzeitig in der Vereinszeitschrift veröffentlicht, da die rechtzeitige Zustellung der Einladung mit allen Beilagen oft kaum zu schaffen war. Kassenbericht und sonstige Berichte schicke ich dann wie gewohnt kurz vor der Versammlung zu.

Mit freundlichen Grüßen
Dieter Schulte
- Vorsitzender -

Tagesordnung

- 1.1. Begrüßung, Feststellung der fristgerechten Benachrichtigung der Mitglieder und Feststellung der Beschlußfähigkeit.
- 1.2. Bericht des Vorsitzenden und Berichte der Spartenleiter mit Diskussion.
- 1.3. Bericht des Kassenwartes zum Kassenbericht 2001
- 1.4. Bericht der Kassenprüfer und Diskussion des Kassenberichtes.
- 1.5. Entlastung und anschließende Neuwahl/Wiederwahl des Vorstandes

Nach 2 Jahren müssen der Vorsitzende und die stellvertretenden Vorstandsmitglieder gewählt bzw. wiedergewählt werden. Ebenso sind der Schriftführer und der Kassenwart zu wählen bzw. ist festzulegen, wer aus dem Vorstand die entsprechenden Arbeiten übernimmt.

Bisher kandidieren und stellen sich zur Wiederwahl :

Vorsitzender	Dieter Schulte
stellv. Vorsitzender	Jürgen Rode
stellv. Vorsitzender	Hans-Jürgen Backer
Schriftführer	Hartmut Brückner
Kassenwart	s. Vorsitzender

Weitere Kandidaten können noch nominiert werden, spätestens bis zum Beginn der Wahl.

1.6. Wahl eines neuen Kassenprüfers für 2 Jahre

Die jetzigen Kassenprüfer sind H. Klanke und H. Mischke.

Herr Mischke wurde auf der Vorstandssitzung vom 30. Oktober 2001 gebeten Herrn Neelsen zu ersetzen, der zum 31.12.2001 aus unserem Verein ausscheidet.

1.7. Ergänzung und Genehmigung des Jahresbudgets 2001

1.8. Verschiedenes

Vorschau für die „Große Vereinsfahrt“ im Jahre 2002

Die für das nächste Jahr 2002 geplante Vereinsfahrt wird uns, wie angekündigt, in den Raum Freilassing/Salzburg führen. Die Einladung der Fa.ROCO und die Unterlagen dafür sind schon auf Veranlassung von Herrn Wadislohner (Geschäftsführer von ROCO-Deutschland) bei Jürgen Rode eingetroffen.

Wer also Interesse hat und seinen Urlaub entsprechend planen und einteilen will oder muß, der kann sich schon mal folgenden Zeitraum vormerken oder freihalten:

29.09.- 03.10.2002

Die Anreise wird in bewährter Form mit dem Bus erfolgen; aufgrund der doch langen Anfahrt und im Sinne möglichst verzugsarmer Reisedauer wird jedoch das Einsammeln an verschiedenen Haltestellen wie im Jahr 2001 nicht stattfinden können, sondern an vorher festgelegten Sammelpunkten die Mitfahrer aufgenommen werden. Die genauen Daten und Festlegungen folgen noch.

Erinnerung an Paul Schmalenbach

Unser langjähriges Mitglied Paul Schmalenbach ist am 3. Oktober plötzlich verstorben. Zahlreiche Vereinsmitglieder erlebten am 3. Oktober einen herrlichen, sonnigen Herbsttag am Rheinfluss von Schaffhausen - Paul nahm an einem Spur 0 - Schmalspurtreffen bei Hannover teil. Er hatte nach dem Treffen schon seinen Freund verabschiedet, der beim Packen geholfen hatte - die letzten Kartons könne er auch alleine einräumen. Ohne Vorwarnung erlitt er dann einen schweren Infarkt und kam auch nicht wieder zu Bewußtsein.

Von seiner Frau Barbara erfuhren wir, daß Paul in den Wochen vorher praktisch noch fast alle besuchen konnte, die ihm nahestanden und er in Berlin mit seiner Frau einige schöne Tage bei einem Familiengeburtstag erlebte.

Unserem Verein war Paul seit 1979 verbunden, seine ruhige besonnene Art war in vielen Situationen hilfreich. Er war stets bereit Aufgaben zu übernehmen, obwohl er beruflich doch mehr eingespannt war, als dies die meisten bei uns wußten.

In der Zeit als Vereinsvorsitzender war er maßgeblich an der Überarbeitung und Neufassung unserer Vereinssatzung beteiligt - die Voraussetzung für die Anerkennung unserer Gemeinnützigkeit war damit gegeben. Auf seine Initiative hin wurden schon 1987/88 die ersten Module in unserem Verein gebaut - allerdings in der Baugröße 0, zu der Paul eine größere Vorliebe entwickelte als zu den kleineren Spuren. Nach der Abtrennung der Sparte 0 - heute Verein für große Modellbahnen in Sande - blieb er aber unserem Verein weiter treu.

Bei unserem Auszug aus dem Bahnhof Jever half er entscheidend - die Rettung des Bahnhofs Jever geht auf seine Idee zurück, den ca. 7 m langen Anlagenschenkel Jever mit einer Kreissäge in 2 transportable Teile zu zerschneiden - Jever ist so der einzige Anlagenteil, den wir aus der Jeverischen Anlage wiederverwenden und retten konnten.

Auch bei unserer neuen Anlage in der Flutstr. half er mit - durch seine Beziehungen konnte er auch manches günstiger besorgen. Für unsere Vorführungen stellte er stets als eine Art Dauerleihgabe einige Züge zur Verfügung.

Wir werden Paul als Freund in Erinnerung behalten.

Einen sehr schönen Zug, den französischen Capitol, machte uns Pauls Frau Barbara zum Abschiedsgeschenk, für das wir uns herzlich bedanken.

Dieter Schulte

N-Module im Verein (4)

Bericht über den Tag der offenen Tür des Rot Kreuz Jever und den Einsatz der Module des EFF

Sie ist gelungen, die Generalprobe des ersten gemeinsamen Auftritts der beiden Modulgruppen in der Öffentlichkeit am Wochenende zum „Tag der offenen Tür“ beim Roten Kreuz in Jever. Es war ein lehrreiches, besonderes Wochenende, das so manche Überraschung bot. Aber immer schön der Reihe nach - es begann am Freitag, dem 07. September 2001....

Der eher triste Nachmittag (was das Wetter anging) bot den Aufbauwilligen und Aktiven zunächst zwei fast lehrgeräumte Fahrzeughallen des RK Jever, in denen sich zunächst bereits abgeladene Module in zwangloser Reihenfolge auf dem Boden tummelten. In je einer Halle sollten die H0-Module und die N-Module zu einer Anlage zusammengebaut werden.

Als Planer der N-Modulanlage mußte ich zu meinem Erstaunen feststellen, daß alles sorgfältige Planen nichts nützt, wenn man nicht alle Informationen hat. So stellte sich urplötzlich die Frage, ob wir die N-Module überhaupt so wie geplant aufbauen konnten, weil entlang des hinteren Hallenteils eine lange Informationstafel des RK Jever aufgebaut war, die die dahinterliegenden Werkbänke und Stell- und Lagerregale verdeckten sollte. Das Platzangebot war also eingeschränkt, erwies sich jedoch bei genauerer Betrachtung als ausreichend und die Anlage konnte trotzdem ohne Änderung entstehen.

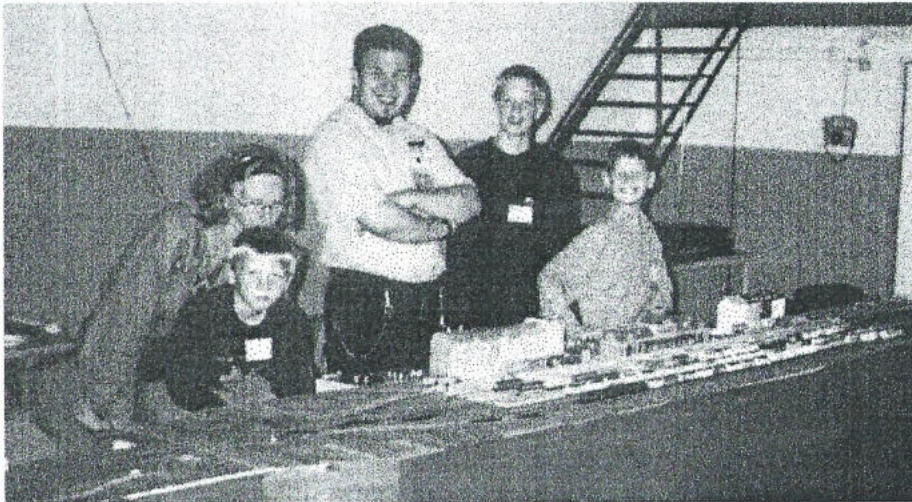
Bei meiner Ankunft lehnten die drei N-Vereinsmodule mehr oder minder lässig an der Wand, einige Aktive standen nach geleisteter Abladearbeit von den Transportfahrzeugen, die das RK Jever freundlicherweise zur Verfügung gestellt hatte, in der Halle und warteten auf den Aufbauplan. Soweit bot das Bild nichts Neues, was die erfahrenen Ausstellungsaktiven hätte beeindrucken können.

Eine kleine Ausnahme machte Manfred Bänder, der bereits heftig seine Modulkomponenten des „Berliner Anhalterbahnhofs“ sortierte und errahnen ließ, welche Größenordnung er so beizutragen gedachte, obwohl sein Anlagenteil diesmal noch nicht an den Rest angekoppelt werden sollte. Sein noch im Rohbau befindliches Werk

bot soviel verschiedene Teile, manchmal verbunden mit einem beachtlichen Kabelgewirr, daß man den Eindruck gewinnen mußte, er würde wohl vor Mitternacht nicht fertig aufgebaut haben - er schaffte es trotzdem in einer passablen Zeit.

Die nächste Überraschung war klein und fein. Peter Janssen hatte sein Durchfahrtsmodul (2-teilig) fast fertig durchgestaltet und es bot keineswegs „Langeweile“. In eine abwechslungsreiche Landschaft eingebettet hat er einen Bauernhof plaziert, der typisch für unsere Landschaft so richtig einsam und verlassen sein Dasein fristet. Dieses Modul läßt noch einiges erwarten und zeigt, wie man mit wenig recht viel darstellen kann.

Max Bernhard hatte seinen in mehreren Ausstellungen erprobten und bewährten Bahnhof mitgebracht und zu unseren Modulen anschlusskompatibel gemacht. Wenn auch an der Ausgestaltung noch gefeilt werden muß, zeigte sich doch die bereits gemachten Erfahrungen. Sein stabil gebautes Modul war betriebssicher und auch an den Übergängen den Vorstellungen entsprechend. Zudem sollte sich erneut erweisen, daß der Bahnhof eines der wichtigsten Teile einer Modulanlage ist, kann man doch nur hier Züge parken und die Menge der Garnituren unterwegs steuern.



Noch von der landschaftlichen Schönheit weit entfernt, jedoch betriebssicher nahm Thomas Ahle mit seinem Modul teil. Nach der nachträglichen Aktivierung einer Stoppstelle konnte die Arbeitslast von Dieter Kohlbach gesenkt werden, der mit den Möglichkeiten seines noch provisorisch verkabelten Moduls erste Erfahrungen sammelte und in der Reihenfolge hinter Thomas kam. Zudem zeigte die gestaltete Anlage zeitweise ihre Tücken - nicht jeder Zug wollte die Weichen ohne Probleme befahren, wobei die Hintergründe der Entgleisungen noch nicht ganz erforscht sind.

Hartmut Brückner hat sich mit seinem Modul Großes vorgenommen und eine Vielfalt von Möglichkeiten geplant. Zeitmangel in der Vorbereitung ließ jedoch nur eine begrenzte Umsetzung für die Nutzung zu. Seine Straßenbahn sowie auch S-Bahnstrecke konnten leider nicht in Betrieb genommen werden und auch die Fernstrecke zeigte Schwächen, die für einen störungsfreien Betrieb noch behoben werden müssen. Bis zur nächsten Inbetriebnahme ist noch ein langer Weg zurückzulegen und wird es sicherlich Verbesserungen geben, um auch dem Auge des Zuschauers etwas bieten zu können.



Als letzte Einheit vor dem Wendemodul der EFF war mein Stadtmodul mit Straßenbahn montiert, das sowohl auf der Fernstrecke

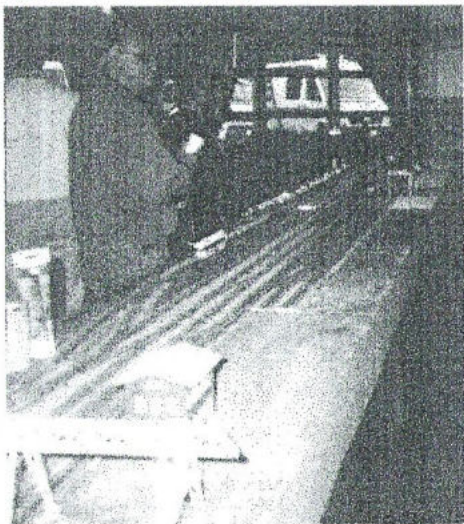
als auch im Straßenbahnbereich zuverlässig funktionierte. Verbesserungen sind aber auch hier schon geplant. Zukünftig werden die 2 Signale inklusive Signalstopps aktiviert, die besonders in Verbindung mit dem Wendemodul die Zugfolge auf der Strecke automatisch steuern sollen.

Als Endstücke und Wendemodule waren erstmalig Verinsmodule im Einsatz, vorerst noch im Rohbau aber zuverlässig in der Funktion und auch das auf der Strecke eingesetzte Ausgleichsstück brachte keine Probleme.

Der Betrieb lief mit ca 12 Zuggarnituren abwechslungsreich und weitestgehend störungsfrei, wenn man von einigen Unzulänglichkeiten auf den noch nicht fertigen Modulen absieht. Alle haben sich an die Bauvereinbarung gehalten was den mechanischen und elektrischen Anschluß angeht, das Aufbauen und elektrische Verbinden konnte in ca. 2,5 Stunden abgeschlossen werden.

Der Samstag mit seinem sehr feuchten Wetter sorgte unmißverständlich dafür, zu zeigen, daß eine Modellbahn in der Baugröße N nicht wetterfest ist. Es gab doch einige Verwerfungen und Spannungen im Material (1 mm Versatz ist für diese Größe schon erheblich), die immer wieder ausgeglichen werden mußten. Mit Einschalten der Heizanlage am Sonntag jedoch verbesserte sich das Klima schlagartig und auch die Anlage quitierte diesen Umstand mit besserer Funktionsfähigkeit. Das Klima der beteiligten Truppe war gleichbleibend aufgelockert, nicht zuletzt auch durch die hervorragende Betreuung durch das RK Jever, das überaus zuvorkommend und fürsorglich war und uns jeden Wunsch bereitwillig erfüllte, solange es im Bereich ihrer Möglichkeiten lag.

Für die N-Modulgruppe war dieser erste gemeinsame Auftritt ein guter Auftakt für gemeinsame weitere Aktionen und ein enormer Erfahrungsgewinn, der auch in unsere Bauvereinbarung einfließen wird, verbunden mit einer Menge Spaß - den hatten allerdings auch die H0-Moduler, von denen jetzt noch berichtet werden soll.



Als mehrfach erfahren bei Ausstellungen und Veranstaltungen kann sich die H0-Modulgruppe bezeichnen, jedoch bot Jever erneut Besonderes. Dies zeigte sich schon beim Aufbau. Nach dem ersten Hinstellen der Module zeigte sich, daß die zur Verfügung gestellte Halle ihre Tücken hatte. Bis zu 10-15 cm Höhenunterschied bot der Hallenboden und zwang uns in ungewohnter Weise zur Montage einen Ausgleich vorzunehmen: Dies war mit den angebauten Beinen weder vorgesehen noch möglich. Doch mit Hilfe einiger Pflastersteine konnte das Problem behoben werden. Danach ließ das schlechte, regnerische Wetter alle Akteure frieren und die Module feucht werden. Eine Heizanlage, wie nebenan bei den N-Modulern war leider nicht vorhanden. Aber es gab ja das RK Jever, das mit einer mobilen Heizanlage etwas Temperatur erzeugen konnte, so daß ein reibungsloser Betrieb ermöglicht wurde. Den Zuschauern, die sich bei einem solchen „Sauwetter“ weder zur Kommunalwahl noch zum RK Jever trauten und damit etwas spärlich und vereinzelt auftauchten, kam die Wärme in den Hallen gerade recht, um wieder etwas zu trocknen und bei der Gelegenheit den Modellbahnern zuzuschauen. Der Fahrbetrieb wurde auch nach Schließung der Tore bis in die späten Abendstunden fortgesetzt, um zu zeigen, daß auch Modelleisenbahnen eine Beleuchtung haben und einige hartgesottene Mitglieder sowie Holger, Hans und Jürgen „bewachten“ die Anlagen über Nacht.



Insgesamt ist festzustellen: das große Bemühen des RK Jever wurde durch eine sehr geringe Besucherzahl und sehr schlechtem

Wetter nicht gewürdigt. Übrig blieb nur eine gute Stimmung unter allen Akteuren und wir sind um eine Erfahrung reicher.

FR

Eine Reise mit dem Moorexpress

Im Zusammenhang mit der EXPO 2000 hatten die Eisenbahn und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) von Stade über Bremervörde bis nach Osterholz-Scharmbeck (OHZ) wieder einen regelmäßigen Zugverkehr angeboten. Weil diese Fahrten sehr gut angenommen wurden, hatte man sich entschlossen, diese Reisemöglichkeiten auch nach der EXPO 2000 weiter zu führen, wenn auch nur an Wochenenden. So kam es, daß auch in diesem Jahr der sogenannte „Moorexpress“ verkehrte. Im Rahmen des „Autofreien Wochenendes“ habe ich dieses Angebot genutzt, um einmal wieder das Elbe-Weser Dreieck mit der Bahn zu „erfahren“.

So stieg ich also in Hude in den Stadtexpress nach Bremen. Doch hier gab es schon die erste Überraschung: Wegen der Verspätung des Interregio aus Norddeich fuhren wir zunächst auf dem „falschen“ Gleis bis Bookholzberg, wo uns der IR „fliegend überholte“, in Bookholzberg dann auf richtige Gleis und weiter gen Bremen. Dort angekommen hatten wir aber soviel Verspätung, daß mein Anschlußzug in Richtung Bremerhaven schon weg war. Was tun, denn der „Moorexpress“ sollte um 10:00 Uhr OHZ verlassen? Also versuchte ich mein Glück beim „Service Point“ im Bremer Hbf. Obwohl der Bahnhof in OHZ nicht mehr besetzt ist - er wird von Bremen - Burg ferngesteuert - wollte man versuchen, den Sonderzug zu informieren. So benutzte ich nun die nächste Möglichkeit und kam mit der Regionalbahn gegen 10:08 in OHZ an. Siehe da, der Sonderzug wartete, weil man ihn per Bahnfunk informiert hatte, daß auf Grund der Verspätung des Oldenburger Zuges einige Fahrgäste zu spät kommen würden.

Der „Moorexpress“ bestand aus einem VT 96 (Einmannbetrieb eines VT 98) und dem dazugehörenden VS. Zwischen beide war ein gedeckter Güterwagen für den Fahrradtransport eingestellt.

Bei zum Glück trockenem Wetter ging die Fahrt nun los. Von OHZ zunächst als Rangierfahrt signalisiert, weil es keinen signalabhängigen offiziellen Übergang zur EVB gibt.

Mit ca. 80 Fahrgästen ging es nun über Wopswede, Gnarrenburg nach Bremervörde, dem Sitz des Fahrdienstleiters der EVB, der per Funk den gesamten Verkehr leitet. Nach kurzem Aufenthalt führte

uns die Reise jetzt über Hesedorf auf die ehemalige Strecke der DB über Deinste nach Stade. Als die DB noch die Betriebsführung hatte, fuhren die Züge auf dieser Strecke von Bremerhaven über Bremervörde nach Stade. Erst nach der Übernahme der Strecke durch die EVB wurde ab Bremervörde die Strecke über Buxtehude nach Hamburg-Neugraben gewählt, weil dort u.a. direkter Zugang zur S-Bahn besteht. Wir fuhren aber, wie schon gesagt, auf der alten Streckenführung.

In Deinste ist das „Deutsche Feld- und Kleinbahnmuseum“ zu Hause, die mit ihren Fahrzeugen an bestimmten Verkehrstagen ihre ca. 1 Km lange Strecke befahren. Pünktlich um 12:20 Uhr lief unser Moorexpress in den Bahnhof Stade ein. Hier stiegen viele Fahrgäste aus, um sich die schöne alte Stadt Stade anzusehen. Ich blieb allerdings an Bord und fuhr mit ca. 30 anderen Fahrgästen zurück nach Bremervörde. Der Streckenabschnitt Stade - BRV wird fahrplanmäßig nicht mehr von Zügen befahren. Nur sporadisch kann man hier Güterzüge und eben den „Moorexpress“ erleben. An diesem Tag hatte am frühen Morgen ein Schotterzug die Strecke benutzt, um in BRV einen großen Baustoffhändler zu beliefern. Gezogen wurde dieser Zug von einer „Taigatrommel“ (V 200) der Prignitzer Eisenbahn. Die Bedienung vor Ort erfolgte von der EVB mit einer V 100.

Doch zurück zum „Moorexpress“. Im Zuge fuhren 2 Studenten der Universität Osnabrück mit, die im Auftrage der Fremdenverkehrsverbandes Elbe - Weser eine Fahrgastbefragung durchführten, um dadurch Daten für eine Verbesserung der Fremdenverkehrsleistungen zu erhalten. Gegen 13:10 Uhr erreichten wir wieder Bremervörde, wo jetzt Gelegenheit war, im Ort Mittag zu essen oder spazieren zu gehen. Die Bahnhofsgaststätte existiert leider nicht mehr; die Weiterfahrt sollte um 14:25 Uhr sein.

Der „Moorexpress“ wird mit zwei Fahrzeuggarnituren gefahren und zwar, wie schon geschildert, mit einer VT / VS 96 und einem neuen VT 628 der EVB. Mit dieser hatten wir auf der Herfahrt bereits in Gnarrenburg eine Zugkreuzung erlebt. Als wir dann um 14:25 Uhr Richtung Wopswede - OHZ aufbrachen, waren wieder ca. 30 Fahrgäste an Bord. In Wopswede gesellte sich dann noch eine weitere Reisegruppe von ca. 30 Personen dazu, so daß eine

muntere Fahrgastschar in OHZ ankam. Der „Moorexpress“ kann nur nach vorheriger Anmeldung von einer Rufsäule in den Bahnhof OHZ einfahren, weil wie schon vorher erwähnt, er von Bremen - Burg ferngesteuert wird.

Da ich noch Zeit hatte, bin ich mit dem VT 96 wieder zurückgefahren, um bei der Zugkreuzung in Gnarrenburg auf den VT 628 zu wechseln für die endgültige Rückfahrt nach OHZ. Mit dem alten Schienenbus VT 96 war die Fahrt aber interessanter, weil dem Fahrgast jederzeit ein toller Rundblick gewährt wird. Von Gnarrenburg fuhr ich dann also mit dem VT 628 nach OHZ und von dort mit der DB weiter nach Bremen.

Auf dem Hbf angekommen wurden wir mit einer eigenartigen Lautsprecherdurchsage konfrontiert:

„Verehrte Fahrgäste. Die Sicherheit unserer Fahrgäste nehmen wir sehr ernst. Auf Grund von aktuellen Informationen bitten wir alle Fahrgäste, umgehend das Bahnhofsgebäude auf dem kürzesten Weg zu verlassen.“

Also hatte ich es jetzt mit einer Bombendrohung zu tun. Automatisch fielen mir die schrecklichen Bilder vom 11. September ein. Ein ziemlich mulmiges Gefühl machte sich in mir breit. Der Bahnhof wurde verhältnismäßig schnell evakuiert und der Vorplatz wurde ebenfalls geräumt und abgesperrt. Ich bin derweil zu Bekannten gegangen.

Was war passiert? Jemand hatte beobachtet, wie in einem Gepäckschließfach ein ominöser Karton hinterlegt wurde und hat daraufhin die Polizei verständigt. Diese hat den Karton auch gesichtet und die Räumung des Bahnhofs veranlaßt und Spezialkräfte angefordert. Diese gaben nach 2 Stunden Entwarnung, weil es sich nicht um Sprengstoff gehandelt hatte. Ich bin dann wieder gegen 21:30 Uhr zum Hbf gegangen. Insgesamt hatte der Zugverkehr volle 2 Stunden (!) geruht. Bis alle Züge nach der Entwarnung wieder planmäßig liefen ging einige Zeit ins Land. So kam es, daß der von mir ins Auge gefaßte Zug statt um 21:38 Uhr etwa gegen 22:20 das Bahnhofsgebäude verließ und ich entsprechend spät wieder zu Hause war.

Quintessenz: Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen !

JB

BahnTag 2001

Jedes Jahr wird an bedeutenden Standorten der Deutschen Bahn ein „BahnTag“ durchgeführt, an dem sich die DB der Öffentlichkeit präsentiert.

In unserer näheren Umgebung waren dies Bremen, Hamburg und Minden/Westfalen.

Einige Vereinsmitglieder besuchten am 8. September 2001 das anlässlich dieses BahnTages geöffnete

DB Forschungs- und Technologie Zentrum in Minden/Westfalen.

Das DB Forschungs- und Technologiezentrum ist aus dem Bundesbahn-Zentralamt hervorgegangen und in dem Gelände der ehemaligen Beseler Kaserne untergebracht.

Heute werden hier u.a.

- Festigkeitsprüfungen
- Vermessungen
- Reibungsprüfungen, bremstechnische Versuche
- pneumatische Prüfungen und viele andere Tests und Versuche an und mit

Radsätzen, Drehgestellen, Wagen und Lokomotiven durchgeführt.

Alle Messstände, an denen Versuche durchgeführt wurden, konnten besichtigt werden, wie

- die Messstelle zur Detektion unrunder Räder
- die Messradsatz-Fertigung
- die Wirbelstrom-Schienenprüfung
- die Festigkeitsprüfungsstände für Drehgestellrahmen, Fenster etc
- der Reibungs-Prüfstand
- die Gleitschutzsimulation

Versuchsaufbauten zur Verwindungsprüfung usw.

Alle Stellen waren mit kompetentem Personal besetzt, das bereitwillig alle gestellten Fragen beantwortete.

Auch an die Kinder war gedacht worden, es gab Gelegenheiten zum Malen, Basteln, Schminken und jede Menge Andenken für Kinder, die aber auch gerne von Erwachsenen ergattert wurden.

Betrat man das Gelände, kam man bald an Ständen mit Musik und Andenkenverkauf vorbei zu einem zentralen Platz, um den die Gebäude mit den einzelnen Mess- und Versuchsräumen angeordnet sind. Auf dem Platz selbst steht ein zweiteiliger ICE-V.

Der Besuch der einzelnen Mess- und Versuchsstationen war sehr interessant, aber irgendwann wurde es dann doch anstrengend.

So war zum Entspannen ein Spaziergang zwischen den ausgestellten Fahrzeugen auf dem Gleisfeld des Institutes genau das Richtige.

Den Schwerpunkt bildeten natürlich moderne Fahrzeuge. Die Firma Alstom stellte zum Beispiel ihren nagelneuen Lirex vor.

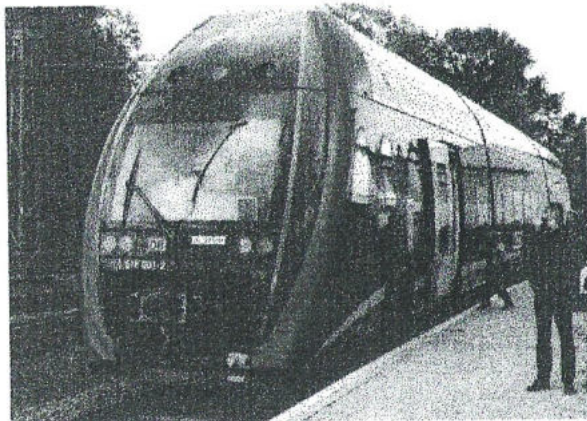


Abb. 1: Der Lirex, „... die Innovation des Personenverkehrs für Morgen ...“ (Zitat Alstom)

Die Baureihen 101 und 152 waren ebenso vorhanden wie der ICE und ICE-T. Verschiedenste Meßwagen sowie Teile des ICE-S (-Sinus) ergänzten das große Angebot an zu besichtigenden Fahrzeugen.

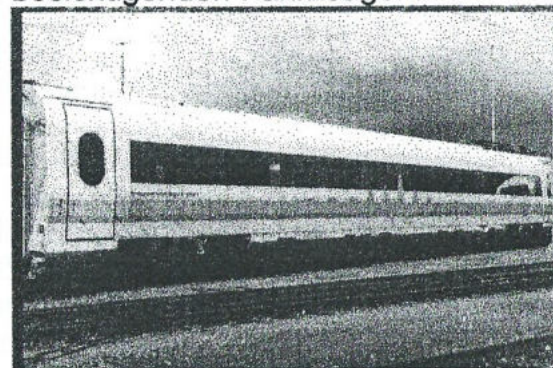
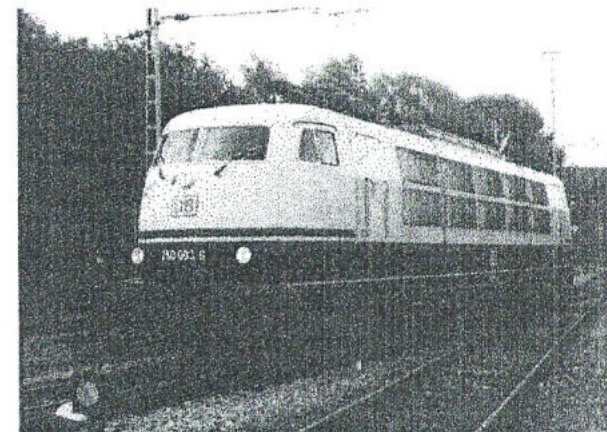


Abb. 2: Ein Meßwagen aus dem ICE-S der Arbeitsgemeinschaft Siemens-Adtranz

Für ältere Eisenbahnfreunde war sicher die ehemalige E 03 003, jetzt als Bahndienstfahrzeug laufende 750 003-6, eines der schöneren Fahrzeuge der Ausstellung

Abb.3: Die ehemalige 103 003 als Bahndienstfahrzeug 750 003-6



Als Kontrastprogramm steuerte die Mindener Museumsbahn (MEM) eines ihrer Kleinodien bei, einen Museumspersonenzug,

gebildet aus vorbildlich restaurieren preußischen Personenwagen und einer T 11.

Auf einem ca. 1km langen Anschlussgleis des Geländes wurde die Gelegenheit geboten, auf dem Führerstand der 294 392 mitzufahren.

Vorwiegend herrschte an diesem Tag schönes Wetter. Nur einmal während des Nachmittags zog doch ein gewaltiger Sturm, verbunden mit einem kräftigen Regenguß über das Gelände.

Glücklich schätzen konnte sich diejenigen, welche zu jenem Zeitpunkt gerade die Modelleisenbahnanlage besichtigten:

Wunderschöne alte Märklin-I Lokomotiven wie das Krokodil (Tin-Plate) zogen ihre Wagen vorbei an Blechbahnhöfen und über Blechbrücken, während draußen vor den Fenstern das Unwetter vorbeizog und einen kompletten Verkaufsstand mit Regenschirm vor sich hertrieb.

Der Besuch des Forschungs- und Technologiezentrum hatte sich gelohnt, es wurde sehr viel an Informationen geboten, aber auch Gelegenheit gegeben, interessante Fahrzeuge zu besichtigen und zu fotografieren. Die Anreise und Rückreise erfolgte natürlich mit der Bahn, so daß wir sagen konnten, es war ein Tag, ausgefüllt mit Eisenbahn, eben ein BahnTag!

SL

??

"Papa was ist ein Vakuum ?"

"Ach, Gott, ich hab's im Kopf, bloß ich komm da jetzt nicht drauf !"

!!

Liebe Eisenbahnfreunde !

Es ist soweit, große und einschneidende Dinge werfen ihren Schatten voraus.

Als ich 1999 feststellte, daß unsere Vereinszeitung, das „Flügelrad“ etwas lahme Flügel hatte und ein Dasein im Schlummer führte, wurde ich aufgefordert, wieder neues Leben in das Blatt einzuhauchen. Ich habe das gern übernommen, weil ich in Übereinstimmung mit den meisten Vereinsmitgliedern der Meinung war, eine Vereinszeitung gehört zu unserem Verein. Es haben sich auch Freiwillige gefunden, die mit mir zusammen das neue „Flügelrad“ gestalten wollten. Diese Zusammenarbeit hat bis heute im Prinzip geklappt, auch wenn es zunehmend schwieriger wurde, dem einen oder anderen einen Beitrag zu entlocken. Wichtig war es, das Ohr am Geschehen zu haben.

Seit kurzer Zeit weiß ich nun, daß mein Arbeitgeber, die Bundeswehr, mich ab dem Monat April 2002 an einen neuen Dienstort schicken wird. Der neue Dienstort wird Münster heißen und nach einem weiteren Jahr werde ich erneut „wandern“ und eine Tätigkeit in einem NATO-Stab in Dänemark aufnehmen. Damit wird es mir nicht mehr möglich sein, aktuelles Geschehen für eine Zeitung zu sammeln und für eine Ausgabe in einem Heft aufzubereiten.

Damit das „Flügelrad“ sich nicht die Flügel bricht oder unter die Räder kommt, wäre es schön, wenn ich einem Nachfolger die redaktionellen Aufgaben übergeben könnte. Viele Mitglieder im Verein, die ein Recht auf Information haben, werden auch weiterhin am Erscheinen unserer Zeitung interessiert und dankbar dafür sein, nicht das Gefühl zu haben, abgekoppelt zu sein.

Ich würde mich freuen und es wäre auch im Sinne einer guten Gemeinschaft, wenn sich ein Mitglied im Verein für den Erhalt der Informationsquelle verantwortlich fühlt und die Zeitung fortführt. Sollte dies nicht möglich sein, wird das „Flügelrad“ im März 2002 zur endgültigen Landung ansetzen und nicht wieder starten.

Mir bleibt noch übrig, mich bei allen, die mich tatkräftig unterstützt, kritisch begleitet, aufgemuntert und ermutigt haben herzlich zu bedanken. Ich habe die Mitarbeit immer sehr geschätzt und kann nur an alle appellieren: Haltet das „Flügelrad“ am Leben.

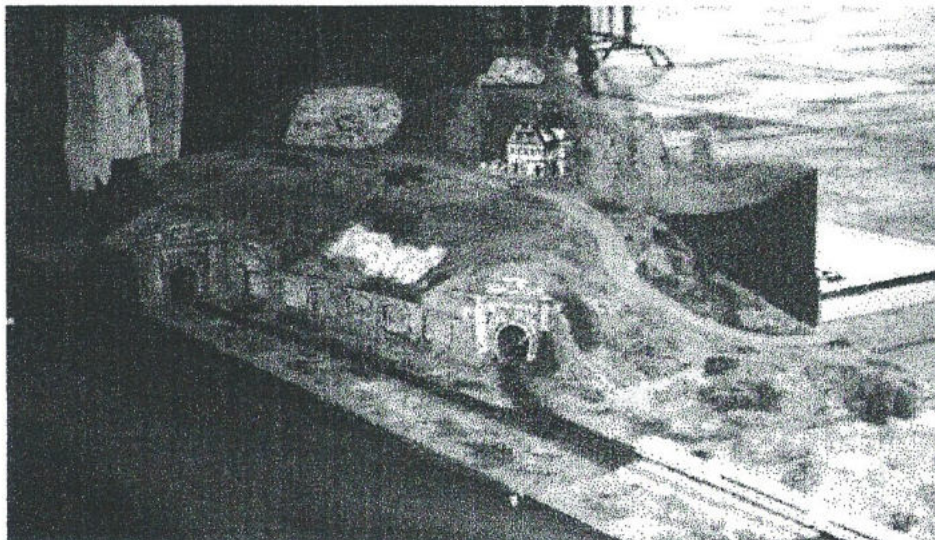
Danke Euer Hans-Jürgen Forster, alias FR

N-Module im Verein (5)

Bericht über den Einsatz der Module auf der „EUROMODELL“ in Bremen

Man bekommt nicht oft die Chance, vor einem recht großem Publikum Modellbahnwelt zu zeigen, Bremen bot gut plazierte vor Weihnachten ein solches Forum. Wir Eisenbahnfreunde waren gleich mit zwei Modulanlagen auf einer gemeinsamen Fläche vertreten, die H0-Moduler mit ihren schon bekannten Modulen und erstmalig die N-Modulgruppe mit ihren Modulen.

Eine Fläche von 30 x 15 m zu füllen, ist gar nicht so leicht, erst recht nicht, wenn der Ausfall einzelner Komponenten einen Umbau erzwingt. So mußte die H0-Modulgruppe mehrfach die Streckenführung ändern, was zu ungeplanten Leerflächen führte. Durch den glücklichen Umstand, daß auch die Formation der N-Moduler geändert werden mußte (schließlich soll die schönere Seite den Zuschauern gezeigt werden), konnten die Lücken verkleinert und ein ziemlich geschlossenes Rechteck formiert werden.



Was am Mittwoch Abend beim Vereinsheim mit doch recht ansehnlicher Beteiligung auf einen LKw verladen wurde, stand am Donnerstag Morgen zum Abladen und Aufbau in der Halle 5 der Bremer Stadthallen. Thomas Ahle hatte schon früh seine Beine aus

aus dem Bett schwingen müssen, um dem LKw noch rechtzeitig einen annehmbaren Platz in der Halle zum Abladen zu verschaffen. Das gemischte Abladeteam ging auch recht zügig zur Sache und konnte schon bald die Vorzüge eines „Servicewagens“ in Anspruch nehmen. Mit der Bereitstellung eines Stromanschlusses stand der erste Kaffee zur Verfügung, der über alle Ausstellungstage von Heidi Neumann zubereitet und von allen dankbar als Pausenstärkung angenommen wurde.



Dann ging es ans Aufbauen und Zusammenschrauben der Module. Manch Tücke war zu überwinden, wie zum Beispiel das Wechseln eines Schrauberbits, das partou nicht so gelingen wollte, wie der Bediener es vorsah. Mit Hilfe „fachkundiger“ Kommentare war das aber in den Griff zu bekommen. Auch so einige Gleisübergänge, die in der Baugröße N besonders genau sein müssen, mußten nachgebessert werden und bei Probefahrten zeigten die Zuggarnituren, daß auch sie ein Eigenleben besitzen und nicht jede Weiche oder Kreuzung akzeptierten und einfach stehenblieben, obwohl äußerlich kein Defekt feststellbar war. Hartmut Brückner und Dieter Kohlbach machten zudem die Erfahrung, daß ein schlecht abgedichteter Fahrzeughänger bei Regen einzelne Module auch wässern kann, was diese selbst mit „verzogenem“ Gesicht quittierten.

Nachdem spät abends die letzte elektrische Verbindung gesteckt wurde, war alles für den Ausstellungsbetrieb bereit. Drei Tage nicht nur pures Vergnügen sondern auch stressige Arbeit wurden bewältigt und neben dem Spaß an der Sache hörte man auch kritische und mißvergnügliche Töne.

An dieser Stelle will ich keine „schmutzige Wäsche“ waschen aber dennoch als einer der Teamleiter ein klares Wort zu zukünftigen Veranstaltungen sagen:

Wir treten als ein Team auf und jedes Team ist nur so gut wie sein schwächstes Glied. Es ist nicht hinzunehmen, Mißstände nur einem zuzuschieben, sondern dafür ist das gesamte Team verantwortlich, auch wenn es einen Teamleiter gibt. Besonders auf Veranstaltungen befinden wir uns im öffentlichen Raum und unser Auftreten prägt das Bild. Im Sinne des Erhalts unseres guten Rufes sollten Diskrepanzen zu Hause in unseren Vereinsräumlichkeiten diskutiert und geregelt werden. Alles andere schadet uns nur.



Die EUROMODELL Bremen hat uns zum Teil unsere Grenzen aufgezeigt und lehrreiche Stunden beschert. Der Betrieb auf der N-Modulanlage bedarf genauso wie auf den H0-

Modulen noch Verbesserungen, die wir in naher Zukunft angehen sollten. Das Publikum hat viel Interesse gezeigt, was auch gute Verkaufsbilanzen unserer Sonderwagen und sonstiger Artikel zeigen. Nach 3 Tagen und einer koordinierten Gemeinschaftsaktion war am Sonntag nach 3 Stunden wieder alles verpackt auf dem Lastwagen und es ging wieder gen Heimat; alles in allem ist zu sagen:

Es gibt viel zu tun - packen wir's an !

FR

Ansprechpartner:

Dieter Schulte
Stargarder Weg 9
26388 Wilhelmshaven

Tel.: 04421- 54146

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

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

Fax: 04421- 56502

Konto: Landessparkasse zu Oldenburg (LzO)

Kto-Nr.: 050-175058
BLZ: 280 501 00



Zur Zeit gelten folgende Beiträge:

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

26388 Wilhelmshaven, Flutstraße 206