

DEZEMBER 2005**08.12. Monatsversammlung**

- 10./11.12. Christkindelmarkt
11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp
- 18.12. 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

JANUAR 2006

- 05.01. Monatsversammlung
- 28./29.01 H0-Module in Bad Salzuflen

FEBRUAR 2006

- 02.02. Monatsversammlung

MÄRZ 2006

- 02.03. Monatsversammlung

APRIL 2006

- 06.04. Monatsversammlung

MAI 2006

- 04.05. Monatsversammlung

JUNI 2006

- 01.06. Monatsversammlung
- 05.06. Pfingstmontag
11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

JULI 2006

- 06.07. Monatsversammlung

AUGUST 2006

- 03.08. Monatsversammlung
- 19.08. 25 Jahre Friese Modellbahn Club Leeuwarden
- 26./27.08. 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Module in der Sporthalle in Voslapp

SEPTEMBER 2006

- 07.09. Monatsversammlung

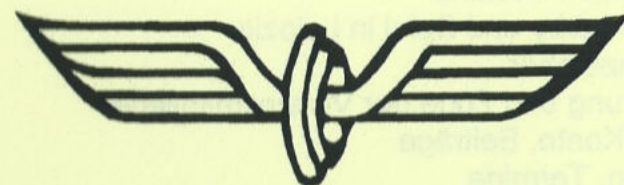
OKTOBER 2006

- 05.10. Monatsversammlung

NOVEMBER 2006

- 02.11. Monatsversammlung

Das Flügelrad



Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



Jahrgang: 13
130. Gesamtausgabe

Nr.: 3/2005

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
In eigener Sache	3
Der Vorstand gibt bekannt	4
Siedlerfest in Voslapp – Modellbahnschau zu Hause	6
Trauriger Abschied	10
Eisenbahnfreunde Friesland	
auf der Modell-Hobby und Spiel in Leipzig	10
Fahrtage im Dezember	20
Anlagenvorführung und Züge der Vereinsmitglieder	21
Vereinsdaten, Konto, Beiträge	23
Veranstaltungen, Termine	24

Impressum

Redaktion: Horst Schneider
 Layout: Horst Schneider
 Druck: Jürgen Rode

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

schneider.whv@t-online.de

Dieses ist nun das 10. Flügelrad, das ich in den letzten 3 Jahren zusammengestellt habe. Gerade in diesem Jahr mußte ich zu meinem Bedauern feststellen, daß die Zuarbeit aus dem Verein in Form von Artikeln/Beiträgen, gleichgültig zu welchem Thema, erheblich nachgelassen hat. Man könnte den Eindruck bekommen, daß in unserem Verein alle Uhren stillstehen und nichts erwähnenswertes stattfindet.

In eigener Sache!!!

Es kann nicht sein
 – und ich werde dieses in der Zukunft auch nicht mehr machen –
 daß ich um Beiträge „betteln“ muß, damit mal wieder ein Flügelrad erscheinen kann. Ich denke, wenn die Mitglieder nichts mitzuteilen haben, so traurig dieses auch ist, dann kann ich mir die Zeit und Arbeit und der Verein sich das Porto hierfür sparen.



Ansonsten wünsche ich allen Mitgliedern und deren Familien ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes Jahr 2006

 Horst Schneider

Der Vorstand gibt bekannt:

Liebe Mitglieder,

ein für uns ereignisreiches Jahr 2005 (Teilnahme in Leipzig und Neumünster für die N-Modulbahner – dadurch PR für den Verein in Zeitschriften und Fernsehen, die HO Moduler waren in Hamm und Oldenburg, die Vereinsanlage machte Baufortschritte und wurde an verschiedenen Tagen der Öffentlichkeit präsentiert – genauso wie der Voslapper Leuchtturm, der durch Martin Lambertz in 1:87 wieder „auferstanden“ ist) neigt sich dem Ende entgegen.

Für einige geht alles schneller als erwartet, denn plötzlich ist es wieder Weihnachten und es gibt wieder ein Jahresabschlußessen. So auch in diesem Jahr! Am **11.12.05** wollen wir uns diesmal im Siedlerkrug Voslapp ab **19⁰⁰ Uhr** treffen, um dann das arbeitsreiche aber auch erfolgreiche Jahr (siehe die Aufzählung weiter oben - sollte ich dort evtl. etwas vergessen haben z.B. unsere schöne „Große Vereinsfahrt“ in den Steigerwald incl. Werksbesichtigung bei Fleischmann und Preiser - bitte vergebt mir) doch auf schmackhafter Art zu verabschieden. Die Anmeldeliste und Speisekarte hängt im Vereinsheim bis zum 7.12.05 am „Schwarzen Brett“ aus.

Bevor wir aber zum „Gemütlichen Teil“ kommen, steht uns noch ein bißchen „Arbeit“ bevor, denn am **3. Adventwochenende** (in Voslapp ist wieder Christkindlmarkt) ist wieder „Fahrttag“ auf der Vereinsanlage – ebenso am **18.12. (4. Advent). „Vorführung“ ist an allen Tagen von 11 –bis 18 Uhr („Dienstbeginn“ ist min. eine ½ Stunde vorher – außerdem gibt es einen „Nachlauf“).** Näheres dazu bei der Monatsversammlung in Dezember, die diesmal am **8. Dezember** stattfinden wird, denn wir wollen diesen Tag zum „einfahren“ der Züge nutzen, die hoffentlich reichlich von Eurer Seite zur Verfügung gestellt werden. Das Wochenende steht unter dem Thema: Wir fahren „Erstklassig“ bzw. Züge aus der „Weser – Ems Region. Wer dazu Näheres wissen möchte, wende sich bitte an unser Mitglied Horst Handschuh (siehe auch den Beitrag „Fahrtage im Dezember“ in diesem Flügelrad). Am 18. Dezember dürfen dann die „Spezialitäten“ der Vereinsmitglieder „Auslauf“ erhalten – auch hierfür ist Horst Handschuh Euer Ansprechpartner.

Meldungen von Kuchenspenden für diese Wochenenden nimmt wieder Birgitt Eilerts direkt entgegen – die Anmeldelisten zu diesen Veranstaltungen hängen im Vereinsheim am „Schwarzen Brett“.

Dort hängt auch eine Liste für unsere Veranstaltung in der Stadthalle Wilhelmshaven, wo wir bei dem diesjährigen Weihnachtsmusical *der Duke Mad Company* von Hartmut Herzog wieder mit dabei sind. Wir werden dort unsere HO Module in einem Nebenraum aufbauen und neben dem Verkauf von unseren Vereinswagen Werbung für unsere eigenen Veranstaltungen machen. Sollten wir genug „Personal“ zusammenbekommen (jeder hat die Chance mitzumachen und gleichzeitig die Gelegenheit das Stück anzusehen), würden wir zusätzlich gerne noch die Fahrdienstleiter-testanlage aufbauen. **Die Termine sind Do. und Fr. (24. u. 25.11.) jeweils um 20 Uhr und am Sa. u. So. (26. u. 27.11.) um 15 und 20 Uhr – Dienstbeginn min. eine ½ Stunde vorher.** Über eine rege Mithilfe würden wir uns freuen – nähere Infos erhaltet Ihr bei Hans Eilerts.

Zum Schluß möchte ich Euch noch aus gegebenen Anlaß darauf hinweisen, daß Materialien, die sich im Vereinsheim befinden – auch Materialspenden (z.B. Ponal, Streumaterial, Bäume etc.) immer noch Eigentum des Vereins sind! Wer davon etwas für den eigenen Gebrauch benötigt, soll fragen und nicht einfach mitnehmen!

Dies gilt auch für die „Naschkiste“ der Jugendgruppe!

Ich wünsche Euch – in der Hoffnung auf einen für uns erfolgreichen Jahresabschluß - nun viel Spaß beim Lesen unseres „Flügelrades“, sowie schöne Weihnachtsfeiertage und einen „guten Rutsch“ ins Jahr 2006.

 Jürgen Rode

Sielerfest Voslapp

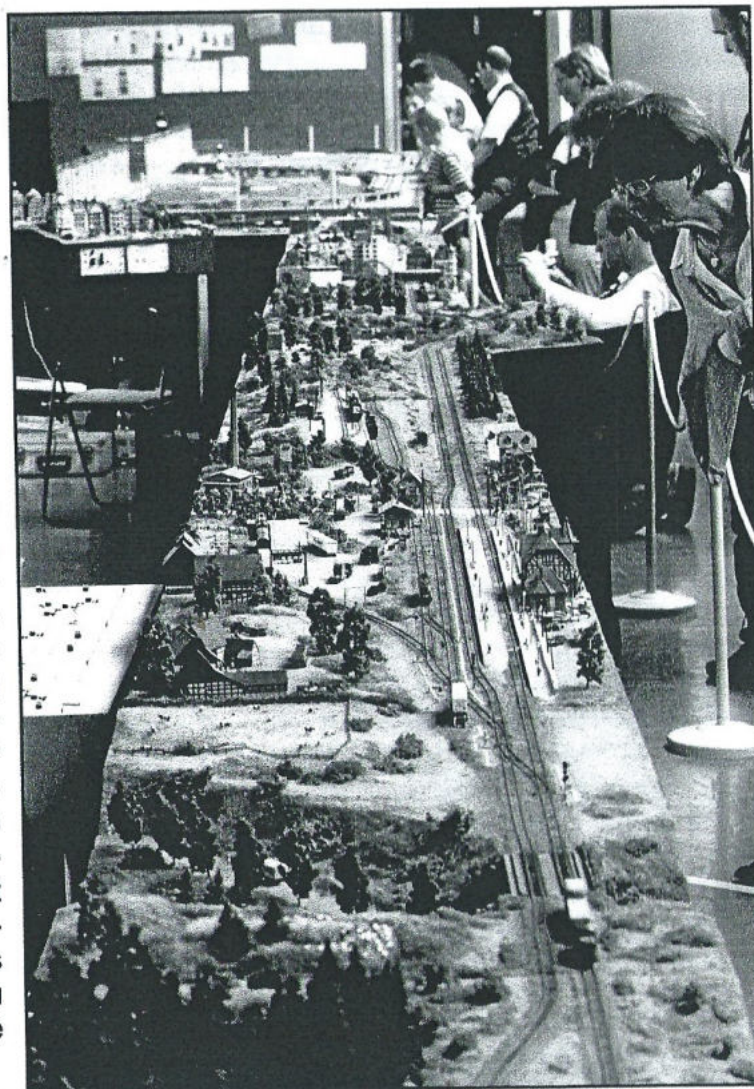
Modellbahnschau zu Hause

Alle Jahre wieder... so fangen viele Geschichten an und so will ich auch diesmal beginnen, natürlich aus Sicht eines N-Bahners. Die hauseigene Modellbahnschau in der Sporthalle der Grundschule Voslapp zur Zeit des Siedlerfestes hat inzwischen Tradition und wird gern gesehen, nicht nur weil die Halle tip top gereinigt hinterlassen wird (hoffentlich machen wir das nicht alleine), sondern auch, weil „Stammkunden“ wissen möchten, was es Neues gibt und wir, weil wir hier heimatnah unsere Module zusammenschrauben und Fahrbetrieb machen können und neben dem Spaß an der Sache auch dabei herausfinden, wie die neuen Module sich so machen, wirken und funktionieren.

Eine ganze Woche Vorbereitungen, um mit H0-Module, N-Module, der Fahrdienstleiteranlage und einer Autorennbahn die Halle zu füllen erschien reichlich lang und doch sollte sich zeigen, daß es gerade ausreichte. Horst Schneider hatte sich vorgenommen, die neuen Modulstücke – besonders den Baustellenengpaß – elektronisch und fahrtechnisch zu testen und ggf. fitzumachen, kleinere technische Änderungen durchzuführen und gemütlich mit den anderen die gesamte N-Anlage für den Betrieb zusammenzubauen. Auch der Rest der Truppe traf rechtzeitig stundenweise ein um die eigenen Module fahrfertig zu machen; für Thomas, Peter und Dieter wie üblich ohne große Probleme, für mich diesmal der „Supergau“. Ausgerechnet mein Wendemodul, bisher eine feste Bank in punkto Zuverlässigkeit bescherte mir am Donnerstag eine böse Überraschung. Beim Test meiner Straßenbahn, die plötzlich in keinsten Weise das tat, was sie sollte, stellte sich ein elektronisches Störsignal ein, das auch auf den Fernbahnbetrieb durchschlug. Sämtliche Erfahrung und auch Tricks von Horst sowie natürlich das Studium meiner relevanten Unterlagen halfen nicht, die Störung zu beseitigen. Was Dieter und Hartmut schon leidvoll in der Aufbauphase ihrer Module erfahren durften, passierte nun ausgerechnet mir mit einem Modul, das schon längere Zeit ohne Probleme im Einsatz war. Wo suchen, was war geschehen? Der Einsatz des Alternativmoduls (Wende mit Gartenbaubetrieb) wurde bereits erwogen, brachte mich jedoch zum betretenen Schwei-

gen und intensiven Nachdenken. Die Phase half, nach Rücksprache mit Horst konnte ein Fehler in einem meiner Netzteile lokalisiert werden, hervorgerufen durch meinen amateurhaften Aufbau. Mir wurde klar, daß gesundes Halbwissen nicht gut ist und darüber hinaus, daß ich wieder einmal unter meinem Anlagenteil liegen würde (fotografisch natürlich dokumentiert). Der Fehler wurde soweit behoben, daß Fahrbetrieb möglich war und Horst mir anbot, ein profihaft gemachtes Netzteil für mich zu erstellen. (Danke Horst!).

Aber auch an anderer Stelle gewannen wir wertvolle Erfahrungen, zum Beispiel an dem Baustellenengpass, wo die automatische Schaltung sich im Fahrbetrieb nicht als stabil herausstellte und manche Züge sich mit großem Fragezeichen im Gesicht gegenüberstanden und nicht wußten, wer nun eigentlich Fahrberechtigung hatte oder an unserer neuen Talbrücke, wo die Gleise sich beim Transport und während des Zusammenbaus so nach oben bogen, daß sie aus dem Schotterbett gehoben wurden. Tja, und wie ging es den anderen?



Was die H0-Module angeht, darüber werden sie schon selbst berichten und die N - Fahrdienstleiteranlage? – Reingeschleppt, aufgebaut, angeschlossen und – funktioniert dank Heinrichs solider Technik. Doch die Durchhaltetätigkeit hatte auch hier ihre Grenzen, denn am Sonntag mußte sie nach Ausfall wesentlicher Komponenten ganz abgeschaltet werden. Schade, denn diese Anlage besitzt für die Jugend immer noch einen Anreiz, besonders der einfache Betrieb, bei dem man leider nicht immer die erforderliche Sorgfalt walten ließ.

Der Sonntag nahte und damit auch wieder Abbau und Einpacken. Eine ganze Halle voller Modellbahn wieder in eine Sportstätte zu verwandeln kostet Zeit. Unsere Erfahrungen bei Auf- und Abbau gelten nicht uneingeschränkt für Voslapp. Thomas und der kleine VW Transporter hatten alle Hände voll zu tun, die Module in diversen Fahrten zum Vereinsheim zu schaffen. Dank einer besseren personellen Ausstattung dieses Jahr verlief der Abbau aller Module ohne Probleme, dauerte jedoch wegen begrenzter Transportkapazität recht lange. Hier müssen wir uns für die nächsten Male etwas Besseres einfallen lassen.

Insgesamt ein rundes Wochenende mit guter Stimmung und verbessertem Engagement, so können wir weitermachen.

Hans-Jürgen Forster

Trauriger Abschied

Einige von Ihnen werden es schon wissen: gern durchstöbere ich alte Archive, insbesondere dann, wenn sie die Eisenbahn betreffen. Folgende Abhandlung fiel mir dabei in die Hände:

Die in Kopenhagen erscheinende „Danmarks Handels- og Søfarts Tiden- de“ hat auf Grund einer Notiz, daß sie Deutsche Bundesbahn vor einiger Zeit die letzte Neubau-Dampflokomotive Nr. 23105 in Dienst gestellt hat, die nachstehende Glosse veröffentlicht, die wir unseren Freunden nicht vorenthalten möchten.

„Die Deutsche Bundesbahn teilt mit, daß sie ihre letzte Dampflokomotive in Dienst gestellt habe. Weitere Dampflokomotiven sollen nicht mehr gebaut werden.

Wie dort – so ist es überall. Wir werden wohl noch viele Jahre lang Dampflokomotiven – die herrlichen schwarzen Untiere aus unserer Kindheit – sehen und viele Jahre lang werden Sie noch durch schwarze Nächte und warme, sonnige Sommertage fahren. Eines Tages werden es weniger sein – und eines Tages werden sie ganz verschwunden sein.

Wir bleiben – und wir erinnern uns. Wie oft standen wir doch auf dem Lande hinter der Dornenhecke oder in der Stadt auf einer Brücke, legten die Hände auf sonnendurchglühte Mauern oder ein Eisengeländer, starrten auf die Gleise und drehten unsere kleinen Gesichter dorthin, woher es kommen sollte, was in unseren Fibeln Dampfproß genannt wurde. Ein hellgrauer Dampf flatterte aus dem Schonstein – über den ganzen Zug hin – für uns eine Fahne der Sehnsucht.

Oder wir standen auf dem Bahnhof und bewunderten den Mann, der in der Lage war, die gewaltige Maschinerie zu bedienen – sahen den Kolben der Luftpumpe auf- und abgleiten – oder wir verglichen die Größe der Treibräder mit der unsrigen – und waren erschrocken: sie waren größer als wir selbst.

Die Dampflokomotive hat etwas besonders Lebendiges an sich – sie liegt sozusagen immer auf dem Sprung. Ein amerikanischer Dichter hat die Dampflokomotiven ja auch einmal als die Riesenkatzen des Bahnhofs bezeichnet.

Es ist doch schön zu wissen, daß wir sie noch eine Zeitlang sehen können, bis wir eben eines Tages endgültig von ihnen Abschied nehmen müssen.“ Gefunden in „Almanach der Deutschen Eisenbahn 1961“, Pressearchiv der DBAG Hannover

Eisenbahnfreunde Friesland auf der Modell-Hobby und Spiel in Leipzig

Erfahrungen

Die Teilnahme an einer Großveranstaltung in einem der „Neuen Bundesländer“ fehlte unserem Verein noch aber dank einer Einladung des BDEF und einjähriger Wartezeit sollte sich das dieses Jahr ändern. Der Einladung folgten wir mit unserer umfangreichen N-Modulanlage und einem Team von 6 Mann.

So reisten wir nach Leipzig und wie üblich sorgten diese Herausforderung und Überraschungsmomente für neue Erfahrungen, die ich hier aus einer ganz persönlichen Sicht nachfolgend schildern möchte.

Mittwoch, 28.09.

Die Vorinformationen und -ahnungen hatten sich bestätigt: ein mit Hindernissen gespickter Verladetag erwartete uns. Zunächst versperrte ein Baugerüst unserem Lkw die Zufahrt zur Laderampe am Vereinsheim und damit das ungehinderte Verladen der N-Module.

Der Einsatz des ganzen Vereins war gefordert, um alle Module zu verstauen. Das nächste Ereignis ließ auch nicht lange auf sich warten – eine unachtsame Bewegung beschädigte die von Thomas neu aufgesetzten Strommasten auf dem Wechselmodul – das Ergebnis: Freude pur.

Die Stimmung sackte merklich in den Keller und noch weiter, denn meine Ankunft aus Viborg (DK) und die Anlieferung eines meiner Module verzögerte sich bis ca. 20⁰⁰ Uhr, da ich mich mit diversen Autobahnbaustellen und Staus unterwegs herumschlagen mußte, während der Rest ungeduldig schon auf mein Erscheinen wartete.

Die Aussicht auf eine kurze Nacht hob die Stimmung auch nicht wesentlich, da wir am folgenden Tag frühzeitig losfahren wollten, um gegen Mittag in Leipzig zu sein.

Schlechter kann man eigentlich nicht starten, dachte ich, bleibt doch die Erkenntnis, daß es nur besser werden kann – ein Trugschluß wie sich noch herausstellen sollte.

Donnerstag, 29.09.

Der Tag begann mit Aufstehen um 03:45 Uhr, eine Zeit, wo andere sich noch einmal umdrehen aber die Treffpunktzeit mit Thomas und Peter, die beide auf dem Lkw fuhren, erforderte das. Zudem war vereinbart worden, in Kolonne mit dem Lkw und nur einem Pkw zu fahren, da in Leipzig eine gute Anbindung der Messe an das Nahverkehrsnetz bestehen und Kosten für den Verein eingespart werden sollten. Hartmut hatte sich bereit erklärt, mit seinem Auto zu fahren. Dank sei ihm gesagt für das große Auto und dem Gepäckraum, wo wir das reichhaltige Gepäck verstauen konnten.

Zusammen zuckelten wir über die Autobahn nach Leipzig und Hartmut überlegte sich schon, ob er bei so günstigem Spritverbrauch nicht einen Eimer an den Auspuff hängen müßte, um den „produzierten“ Sprit aufzufangen.

Alles ging gut, auch ein Stau auf der BAB bei Halle beeinträchtigte glücklicherweise unseren Zeitplan nur wenig – gegen Mittag waren wir in Leipzig angekommen.

In der Halle – wie immer – das übliche Durcheinander und fast aller Platz war mit Anlieferfahrzeugen belegt. Wir fanden unseren Platz und nach einiger Rangiererei konnten wir Entladen und Aufbauen. Der Platz war eng bemessen und die Aussteller der Nachbaranlage (LGB) fühlten sich „auf den Pelz gerückt“.

Die erste Testfahrt einer Einzellok ging noch normal, doch dann meldete Horst plötzlich „Land unter“ – auf dem eingleisigen Baustellenmodul ging gar nichts mehr. Die Elektronik entwickelte Eigenleben und schaltete unkontrolliert, zunächst nicht nachvollziehbar und erwischte uns damit an der „besten“ Stelle, dem Engpass im Hauptzweig. „Voslapp die 2. ...“, denke ich so, „aber Horst hat doch alles neu gemacht?“

Hektische Aktivitäten und Messungen schlossen sich an, Fragezeichen in den Augen der anderen und besorgte Mienen wurden um 20⁰⁰ Uhr mit dem Schließen der Halle beendet.

Inzwischen hatte uns auch die Nachricht von der Hotelausstattung erreicht: 2 Mann pro Zimmer in einem französischen (!) Bett. Begeisterung pur kam in uns hoch – na denn, das konnte kuschelig werden. Und es ging weiter. Wo die Haltestelle der Straßenbahn war wußte bis dahin auch noch keiner genau, von Fahrzeiten zum Hotel ganz zu schweigen und die Aussicht auf Schleppen des Gepäcks ließ wahre Euphorie aufkommen.

Hartmut beschloß, mit dem Auto zum Hotel zu fahren, auch zweimal, damit alle mitkommen könnten, Thomas wollte das mit der Straba aber genau wissen und machte sich allein auf den Weg.

Da war sie wieder, die absolute Harmonie und die Frage, was ist an Leipzig eigentlich Besonderes.

Spät erreichten wir das Hotel – ein (Alp)Traum – noch eine Klasse schlechter als die ETAP Kette, Schlafzimmer ohne Zusatzbett mit offenem „Kleiderschrank“, Bügeln, die nicht einmal ein Hemd halten konnten und Plastiknaßzelle, von mir als „Feuchtbiotop“ bezeichnet, erwarteten uns. Wenigstens eine 2. Decke, Kopfkissen und Handtuch waren vorhanden – der Bierautomat im Foyer verschaffte uns die nötige Bettschwere. Wie war das noch: ...schlechter kann man kaum starten ...??

Freitag, 30.09.

Der erste Ausstellungstag begann für uns mit Fehlersuche und peinlichen Erklärungen an die ersten Besucher. Mit unverständnissvollen Blicken im Nacken konnten Horst und ich schließlich das Modul zum Laufen bringen, allerdings wurde die ständige Kontrolle eines Bedieners erforderlich. Zu meinem Trost erfuhr ich, daß auch bei anderen Anlagen Ausfälle zu beklagen waren und das Sitzen mit Lötkolben in der Hand unter der Anlage wohl zum Standard eines Modellbahners gehört.

Die Halle füllte sich mit fachlich interessiertem Publikum und es fiel sehr schnell auf, daß man in Leipzig wohl mit den „Fingern guckt“.

Ob Erwachsene oder Kinder – ohne Ausnahme rückten uns die Finger gefährlich auf den Pelz und die Anlage. Einigen gelang es, sogar festzustellen, daß kein echtes Gras aufgeklebt ist und so fanden wir uns schnell in der Rolle von Aufsichtsen wieder, die einen „Sack Flöhe“ hüten. Einen Rohrstock oder mindestens eine Fliegenklatsche bräuchte man, dache ich so bei mir – vielleicht ein Verbesserungsvorschlag für nächste Mal ?? Dennoch, unsere Anlage war die größte in Spur N und wurde wie wir es schon gewohnt waren genauestens untersucht und fotografiert. Fragen nach der Machart des Badesees standen wieder im Vordergrund und auch die Schiebebühne wurde gebührend bestaunt.

Es blieb leider nur wenig Zeit, sich mit den Besuchern zu unterhalten und eine Menge Hintergrundwissen besonders aus der alten „DDR Zeit“ von einigen Spezialisten in sich aufzunehmen, da die Kontrolle des Betrieb uns doch erheblich band. Uns wurde bewußt, daß diese Anlagegröße nicht mehr mit 6 Mann betrieben werden kann, wenn irgendwelche Störungen uns binden.

Thomas hatte die Abfahrtstelle der Straba und die Zeiten herausgefunden und so fuhren wir alle am Abend durch Leipzig's Randbezirke, die durch viel alte, teilweise baufällige Bausubstanz gekennzeichnet waren, an diversen Baustellen und dem Bahnhof vorbei zu unserem Hotel, um nach einem kur-



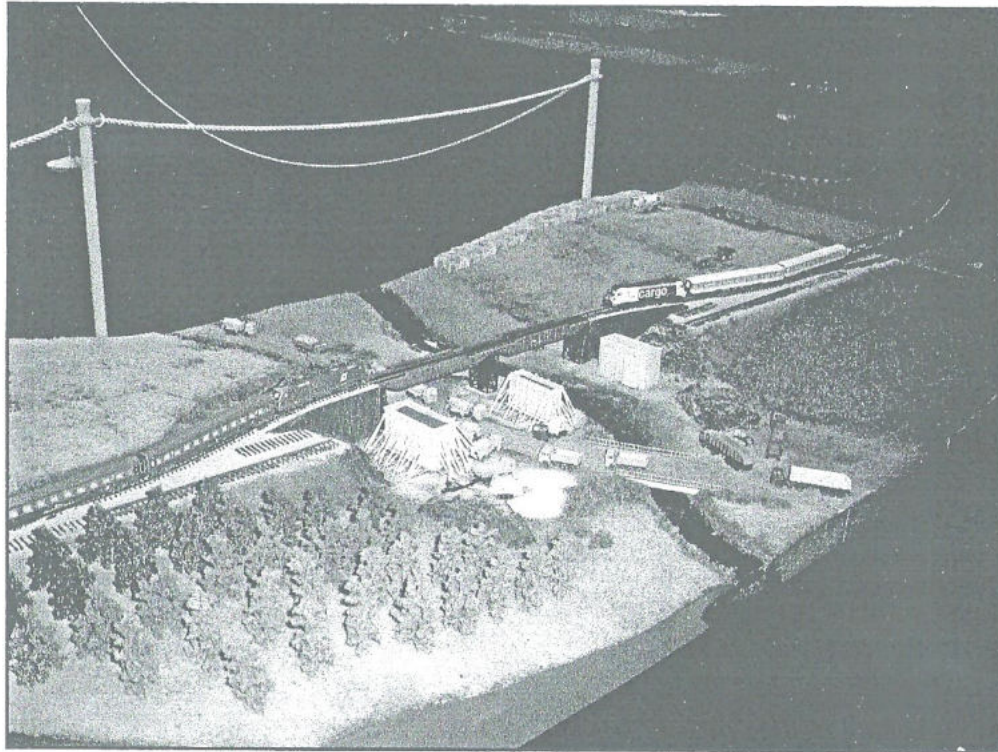
zen Zwischenstop der Stadt erneut entgegenzustreben. Der Abend wurde gerettet, durch Auffinden einer gemütlichen Restaurant- und Kneipengasse, wo dem leiblichen Wohl gefrönt werden konnte.

Samstag, 01.10.

Der Tag begann mit einer ca. 1 ¼ stündigen Fahrt mit Leipzigs Straba zur Messe. Durch die imposante Glashalle zu unserem Stand war es nur ein kurzer Weg. Der Kaffee, mit dem wir die ganzen Tage von Peter versorgt wurden, sorgte für das Wachwerden.

Wem das bis zur Öffnungszeit nicht gelang dem halfen jetzt die Zuschauer auf die Sprünge. Familientag war angesagt und damit auch der Besuch unzähliger Kinder, die neugierig und ungestüm den Zügen folgen wollten.

Geduldig konnten wir verhindern, dass die Klimmzüge der Kleinen auch Erfolg hatten. Die Anlage lief weitgehend störungsfrei, wenn man von Kleinigkeiten absah. Eine Unmenge von Menschen schob sich durch die Hallen, die Luft war zum Schneiden. Da erhellt es doch die Mienen, wenn Besuch vom heimatlichen Verein erscheint und endlich verständnisvolles Fachsimpeln die standardisierten Fragen des Publikums ersetzt. Karl Heinz, Martin,



Christoph und Rainer und es hätten auch mehr sein können, sie alle schafften für einen Moment Entspannung herbei.

Am Abend stand der große Ausstellerabend an. Es gab ein gutes, reichhaltiges Buffet und ein ansprechendes Unterhaltungs-programm mit nicht alltäglichen Künstlern. Leider konzentrierte sich das Geschehen zuviel auf das 10-jährige Bestehen der Messe und Möglichkeiten, mit anderen Ausstellern näheren Kontakt zu knüpfen blieben hinter den Erwartungen zurück. Zukünftig sollte man über weitere Teilnahmen nachdenken. Eine weitere Strabafahrt beendete den Tag.

Sonntag, 02.10.

Ausschlafen war nicht angesagt und so standen wir wieder pünktlich zur Öffnungszeit hinter unserer Anlage. Von der Menge und dem Verhalten her schon das gewohnte Bild: unglaublich viele Besucher, mehrheitlich Familien, ist auch verständlich, schließlich ist Wochenende. Heute mal ein Tag ohne Probleme ?? Weit gefehlt, das Wendemodul mit der Bergschänke zwang uns mehrfach zu Krabbeltouren unter den Vorhang, um entgleiste Züge herauszuholen. Der Grund dafür konnte nach längerem Suchen in ei-

ner Unebenheit der Gleisführung vor dem Tunneleingang ausgemacht werden. Temperatur und Luftfeuchte forderten langsam ihren Tribut.

Diesmal war Dieters Modul dran, den Supergau zu präsentieren: Technisch weder erklärbar noch messbar waren seine eigentlich getrennten Stromkreise für Fernbahn und übriger Bahn plötzlich zusammengekoppelt und nicht mehr getrennt regelbar.

Stirnrunzeln auch bei Horst, der sich das Phänomen nicht erklären konnte. Es wurde beschlossen, erst einmal eine Nacht darüber zu schlafen, da bis zur Schließungszeit des Tages keine Lösung zu erwarten war.

Den Abend verbrachten wir wieder in der gemütlichen Gasse in Leipzigs Innenstadt mit gutem Essen und einer langen Diskussion über persönliches Engagement und Mitarbeit.

Montag, 03.10.

Der letzte Tag begann erst einmal mit Fehlersuche bei Dieter, wo er selbst und Horst intensiv durch jedes Kabel „gekrochen“ sind. Alle anderen waren bemüht, die Anlage in Betrieb zu halten. Ich setzte ein Diskussionsergebnis des Vorabends um, auch Hartmut mal in Anlagenteile einzuweisen, die er nur selten bedient wie z.B. die Schiebebühne oder die Klappbrücken auf dem Modul Mariensiel.

Aber keinen Tag ohne Supergau – so auch heute. Der stellte sich beim eigenen Fotoshooting ein. Während ich versuchte, eine neue Lok zu fotografieren verlor ich die Ballance und fiel rücklings in die geöffneten Materialkoffer von Thomas. Da saß ich nun, ziemlich verdattert und betroffen, sofort realisierend, daß das wohl nicht ohne Schaden abgegangen sein konnte. Und so war es auch. Den überwiegenden Teil einer seiner Tankwagenzüge hatte es erwischt, mehrere Waggonen aus dem Koffer waren herausgefallen, Drehgestelle, Kupplungen und Rückstellfedern beschädigt oder verloren gegangen. So hatte ich mir fotografieren eigentlich nicht vorgestellt. Glück war lediglich dabei zu konstatieren, daß ich nicht auch noch in ein Modul hineingekracht war. Meine Stimmung war diesmal auf dem Tiefpunkt aber Dank sei allen anderen ausgesprochen, die mich wieder aufgerichtet haben. Der Rest des Tages verlief danach routiniert und selbst der Abbau am Abend gelang diesmal in einer koordinierten Gesamtktion. Nach 4 Stunden (!) war alles auf dem Lkw verladen und wir konnten uns einem wohlverdienten „Feierabendbier“ zuwenden, das gerade noch in ausreichender Menge von dem Hotelautomaten ausgespuckt wurde.

Zur Rückfahrt am Dienstag ist nicht viel anzumerken, außer daß besagtes Baugerüst immer noch in Voslapp stand und für das Ausladen wieder der ganze Verein herhalten mußte.

Fazit

Ein außergewöhnliches Unternehmen, das nicht uneingeschränkt unter einem guten Stern stand und einige „Lessons learned“ für uns bereit hielt, meine möchte ich hier darstellen:

- Nicht jede Veranstaltung verläuft harmonisch, jeder hat auch mal schlechte Tage. Die friedliche Bewältigung dieser Kriterien macht ein gutes Team aus und das hatten wir.
- Unsere N-Modulanlage ist in der vorhandenen Größe mit 6 Mann nur zu handhaben, wenn kein Bediener oder Teile der Technik ausfallen. Dies muß bei zukünftiger Ausstellungsplanung berücksichtigt werden.
- Zu einer Ausstellung sollten nur auf Durchhaltefähigkeit getestete Module mitgenommen werden. Dies setzt eine Testmöglichkeit im Verein voraus.
- Jeder Teilnehmer unserer Gruppe sollte sich verpflichtet fühlen, auch und besonders die Vereinsmodule zu betreuen in den Auf- und Abbauphasen sowie im Betrieb.
- Ein großes Zuschauerinteresse mit viel Lob für Gestaltung und Technik ehrt uns, verlangt bei der Baugröße N aber eine Absicherung gegen alle „Nahbetrachter und Fingerzeiger“ durch Aufsicht und Absperrung. Dies bindet im Betrieb erheblich Personal.

Zugegeben, wir waren diesmal am Rand unserer Kapazitäten und der Streßfaktor war nicht unerheblich. Dennoch hat der Spaß an der Sache und letztendlich Zufriedenheit kompensierend gewirkt und wir können sagen: die *Eisenbahnfreunde Friesland* haben auch im Osten neue Freunde dazugewonnen, wie Anfragen und Kommentare belegen und wer weiß, vielleicht reisen wir noch eines Tages nach Berlin.....

Hans-Jürgen Forster

Erinnerungen eines Eisenbahnfans

Es ist schon 40 Jahre her – 40 ereignisreiche lange kurze Jahre. Ich hatte gerade erfolgreich mein Abitur hinter mich gebracht, und bis zum Beginn meines Studiums sollten noch einige Wochen vergehen. Ich selbst besaß noch Ersparnis – und auch zum bestandenen Abitur hatte es einige Zuwendungen finanzieller Art gegeben.

So konnte ich mir einen Traum erfüllen: eine Bahnfahrt durch ganz Deutschland (BRD) bis Basel. Die Rückfahrt von Basel sollte dabei auf einem Schleppkahn stattfinden. Der Zug, der mich dabei in den Süden der BRD bringen sollte, war der bekannte D183/184, der zum damaligen Zeitpunkt nur noch wenige Tage ab Wilhelmshaven dampfbespannt fahren sollte: Der Traktionswechsel stand unmittelbar bevor, die V 160 044 war bereits in Wilhelmshaven, um das Bedienpersonal darauf zu schulen.

Also setzte ich alle Hebel in Bewegung und nutzte alle Verbindungen, die mir helfen sollten: ich wollte den Beginn der Fahrt auf dem Führerstand der ziehenden Dampflokomotive mitmachen. Leider erfüllte sich meine Hoffnung, daß es sich dabei um eine Lokomotive der Baureihe 01 handeln sollte, nicht. Mein Reisetag war ein Sonntag – und am vorhergehenden Freitag um 22²² Uhr hatte die letzte „01“ planmäßig mit dem Schnellzug nach Frankfurt Wilhelmshaven verlassen.

So war es dann eine Maschine der Baureihe 23, die „meinen“ Zug nach Bremen bringen sollte. Planmäßige Abfahrt ab Wilhelmshaven war 06⁰¹ Uhr, da ich die Vorbereitungsarbeiten an der Lokomotive miterleben wollte, hatte ich mich mit dem Heizer um 04⁰⁰ Uhr am BW verabredet: Das bedeutete, daß ich mein Gepäck und Fahrrad schon um 03⁰⁰ Uhr nachts zum Gepäckwagen auf dem Gleis 1 des dort wie üblich angestellten Zuges brachte. Da um diese Zeit auf dem Wilhelmshavener Bahnhof Betriebsruhe herrschte, hatte ich mit einem Mann des Reinigungspersonals einen „Deal“ geschlossen, der fast noch durch einen aufmerksamen Beamten der Bahnpolizei geplatzt wäre. Jedenfalls mußte ich meine ganze Überzeugungskraft und Überredungskunst aufwenden, um mein Vorhaben durchführen zu können.

So kam ich denn kurz nach 04⁰⁰ Uhr am BW an – leicht außer Atem, versteht sich. Die netten Begrüßungssprüche des Heizers überhörte ich geflissentlich und versuchte auch nicht, mich langwierig zu entschuldigen. Zum ersten Mal erlebte ich nun, wieviel Arbeit notwendig war, um eine „schlafende“ kohlengefeuerte Dampflokomotive betriebsfertig zu machen, welche Kontrollen durchzuführen waren und was alles geölt werden mußte. Gegen fünf Uhr kam dann auch der Lokführer, er gab mir eine alte, överschmierte Heizer-

kluft, die ich anziehen sollte. Zum einen würde es keine „blöden Fragen“ geben, was ein dritter Mann auf dem Führerstand zu suchen hatte, zweitens sei die Kleidung zum Schutz gegen die Temperaturunterschiede auf einer Dampflok, Nässe würde abgehalten und meine eigene Kleidung schließlich geschont. Und dann mußte es flott vorangehen, denn laut Betriebsfahrplan mußte die Lok um 05³² Uhr vor den Zug gebracht werden, und auch der Lokführer hatte noch einiger zu tun, auch wenn der Heizer gut vorgearbeitet hatte. Wir rückten über die Drehscheibe auf das Wartegleis vor, da hörten wir auch schon, wie sich die Schranken am „Metzer Weg“ senkten. „SH 1“ zeigte das Lichtsperr-Zwergsignal, und knarrend rollte die 23 077 über die Entgleisungsweiche zwischen Stellwerk und Lokschuppen. Auf dem Bahnübergang sprang der ganz in orange gekleidete Rangiermeister auf den Rangiertritt des Loktenders, ein weiterer Rangierer hing plötzlich am Aufstieg zum Führerhaus der Lok, ohne daß die Lok deswegen angehalten hätte – Routine. Eine Minute später stießen die Pufferteller des Tenders mit sattem Klang gegen die des Gepäckwagens, ankuppeln, Bremsprobe – plötzlich ging alles ganz schnell.

Ich lief noch schnell zum Schaffner des Gepäckwagens, klärte ihn über mein Fahrrad und das Gepäck, das ich nachts gebracht hatte auf und zeigte meine Fahrkarten – alles in Ordnung. Dann stand ich wieder der „23“. Der Heizer drückte mir die Schaufel in die Hand – jetzt war es gleichgültig wie die Kohle ins Feuerloch gebracht wurde, es mußte nur genügend Vorrat in der Feuerbüchse sein, der notwendige Dampf zum Anfahren war schon vorhanden, eventuelle Löcher würde der Heizer ausgleichen und gegebenenfalls auch „um die Ecke“ schaufeln, wie er sagte.

Dann war es soweit: Hp 2, Pfiff des Aufsichtsbeamten, und langsam tanzend und zischend setzte sich die „23“ mit 11 Wagen auf dem Haken in Bewegung, acht Wagen des D 184 nach Basel, und am Zugschluß hingen noch 3 Kurswagen über Oldenburg nach Essen.

Ich könnte noch einige Seiten über die Begebenheiten und Erlebnisse dieser Reise schreiben, denn während ich Wort um Wort zu Papier bringe, fallen mir so viele Einzelheiten von damals ein; die Sätze fließen mir geradezu aus dem Kugelschreiber.

Nur eine Begebenheit will ich noch zum Schluß aufschreiben.

Die Rückreise hatte ich abweichend von meinem ursprünglichen Plan von Konstanz aus angetreten, wohin ich von Basel aus hingefahren war. So konnte ich eine herrliche Bahnfahrt über die Schwarzwaldbahn (39 Tunnel) erleben und fuhr über Offenburg nach Heidelberg, von dort mit der OEG (Oberrheinische Eisenbahngesellschaft) nach Mannheim. Von Mannheim bis Köln fuhr ich dann als „Hilfsschiffjunge“ auf einem Schleppkahn rhein-

abwärts. Und in Köln kam dann das „Highlight“ meiner Reise: eine Fahrt mit dem lokbespannten TEE „Rheingold“. Es sollte zwar nur eine kurze Strecke sein: von Köln bis Duisburg, aber immerhin mit dem Rheingold. Seit seiner Einführung 1928 war der Rheingold bis zu seiner Außerdienststellung 1987 das absolute Flaggschiff aller deutschen Züge, nur das jeweils beste Wagenmaterial kam in ihm zum Einsatz, der Komfort war unübertroffen, in ganz Europa gab es nur 3 weitere Züge, die dem Rheingold zwar Paroli bieten, ihn aber nicht überbieten konnten. Der legendäre Orient-Express als 2. Internationaler Zug sowie der französische „Le Mistral“ und in England der „Flying Scotchman“. Eine Fahrt mit dem Rheingold vermittelte dem Eisenbahnenthusiasten quasi das Gefühl eines Sechlers im Lotto!!! So stand ich dann 14 Tage nach meinem Start aus Wilhelmshaven an der Bahnsteigspitze vor der Halle des Kölner Hauptbahnhofs im Regen, eingehüllt in einen verwaschenen Parka aus Beständen der amerikanischen Streitkräfte, ergänzt von einer ausgebleichten, geflickten Jeans, alten Knobelbechern in einer undefinierten Farbe, die hochgezogene Kapuze ließ die nach dem 14-tägigen Deutschlandtrip doch ungepflegten Haare erkenne, die längst einen Haarschnitt verdient hätten, und ein grinsendes, bebrilltes unrasiertes Gesicht. Neben mir stand mein bis an die Grenzen der Belastbarkeit gepacktes Fahrrad, in der rechten Hand hielt ich meinen Fotoapparat, mit der linken umklammerte ich eisern meine Fahrkarte 1. Klasse + TEE Zuschlag und Gepäckbeförderung inklusive Fahrrad. So wartete ich auf den Rheingold. Schade, mit einem Foto des einlaufenden Rheingold würde es bei dem Regen wohl nichts werden. Da kam schon die Bahnsteigansage. Da riß mit einem Mal die Wolkendecke ein Stück auf, die Sonne kam durch und der Rheingold ins Bild. Ich riß den Fotoapparat hoch und drückte den Auslöser: Die Lok und jeden der 10 Wage fotografierte ich einzeln, dann war der Zug an mir vorüber und hielt erstaunlich leise – keine quietschenden Bremsen?? – am Bahnsteig. Nun hatte ich Zeit, denn in Köln war für den Rheingold Lokwechsel, außerdem mußten die Kurswagen nach Dortmund umgesetzt werden, nur 5 Wagen des Zuges würde eine V 200 nach „Hoek van Holland“ bringen, aber eben den Rheingold. Dann stand ich vor dem Gepäckabteil des Aussichtswagens, vor mir einen völlig fassungslosen Gepäckwagenschaffner, der nun schon zum dritten oder vierten Mal mit ungläubigem Staunen abwechselnd mich, mein Gepäck und mein Fahrrad und dann die gültigen Fahrausweise, die ich ihm entgegenhielt, betrachtete. „So, so, bis Duisburg“, mehr brachte er nicht heraus. Mir war das egal, ich würde Rheingold fahren.



Fahrtage im Dezember

Am 10. und 11. Dezember 2005 (Christkindelmarkt in Voslapp/3. Advent)
jeweils von 11⁰⁰ – 18⁰⁰ Uhr

1. Wir fahren erstklassig: d.h. herausragende Züge des nationalen wie auch internationalen Reisezugverkehrs aller Epochen, insbesondere solche, die nur die 1. Klasse führen oder vor Abschaffung der 3. Wagenklasse nur die 1. Und 2. Klasse geführt haben (z.B. TEE, Intercity bis 1978, Rheingold, Orientexpress usw.)
2. Züge zwischen Weser und Ems im Wandel der Zeit (besonders wünschenswert: VT 246, dieser Triebwagen Zug war immerhin 4 Jahrzehnte in unserer Region zu Hause. Außerdem Züge der NordWestBahn. Schließlich andere nennenswerte Züge unserer Region (D183 / 184)).

Am 18. Dezember 2005 (4. Advent) von 11⁰⁰ – 18⁰⁰ Uhr
Mitglieder stellen ihre Spezialitäten vor!

Alle Fahrzeuge (Loks und Wagen) nur für das 2-Leiter Gleichstrom-System und „Roco-Line“-fähig in einem einwandfreiem Zustand!!!
d.h. bei Triebfahrzeugen „gereinigt, abgeschmiert und mit sauberen Radreifen, Haftreifen o.k.“.

Außerdem gilt für alle Fahrzeuge – einwandfreie Kupplungen.

 Horst D. Handschuh

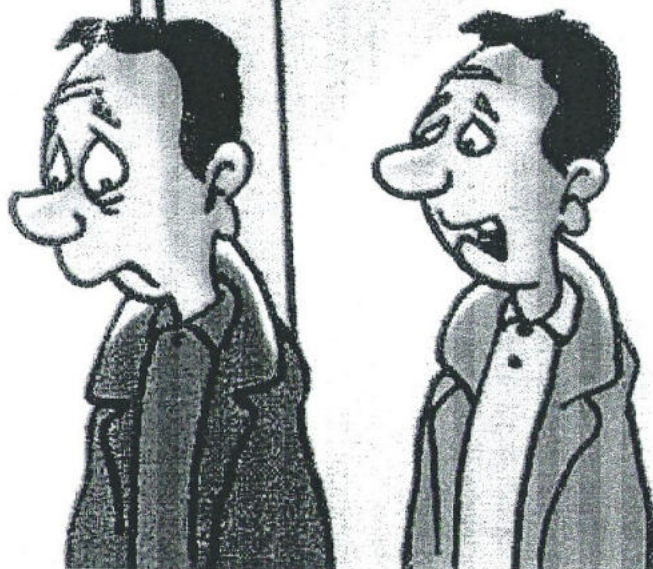
Anlagenvorführung Und Züge der Vereinsmitglieder.

Immer mal wieder treffe ich auf Vereinsmitglieder, die meinen ihre Züge könnten nicht auf der Vereinsanlage laufen. Großer Irrtum! Die Anlage ist von Mitgliedern für Mitglieder, auch wer nicht ständig mit Hand an legt kann selbstverständlich seine "Garnituren" auf den "heiligen" Gleisen in Voslapp laufen lassen. Um bestimmte Epochen oder dergleichen in Zukunft vorführen zu können sind wir gerade zu angewiesen auf Fahrzeuge der Mitglieder. Wichtigste Voraussetzung: Spur H0, Zweileitergleichstrom und technisch einwandfrei! Wer z.B. zu einem Vorführtag einen Beitrag mit seinem Bayern - Zug (Nicht FC - Bayern!) -- Epoche 1 ca. 1890 - leisten möchte, trifft eine Absprache mit unserem Wagenmeister Horst Handschuh (so gut wie jeden Dienstagabend und auch zur Mitgliederversammlung im Vereinsheim anzu treffen) und macht einen Termin zum Probelaufen etc. aus. - Spätestens eine Woche vor dem Fahrtag muß der Zug auf den Gleisen in Voslapp stehen zum Probelauf. Sollte es dann doch Probleme geben, können sie noch behoben werden und bringen nicht die ganze Vorführung durcheinander. - Sonst trifft den armen Tropf, der den Zug mitgebracht hat, der furchtbare Zorn des leitenden "Ingenörs" Heiner P.!

Also nur Mut - Züge auf die Anlage!

 Rainer Klanke

ROULETTE



Das erinnert mich an die Politik:
Du kannst auf Rot setzen oder auf Schwarz –
am Ende ist immer die Kohle weg!

Ansprechpartner:

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 294234 (07⁰⁰ - 14⁰⁰ Uhr)

04421 - 569652 (ab 17⁰⁰ Uhr)

Fax.: 04421 - 56502

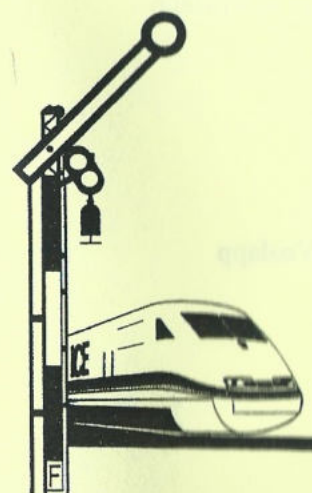
Thomas Ahle
Fritz-Reuterstr. 8
28386 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 64439

Konto: Sparda Bank

Kto-Nr.: 0001650190

BLZ: 400 605 60



Zur Zeit gelten folgende Beiträge

Erwachsene: 20,00 € pro Quartal

Jugendliche: 7,50 € pro Quartal

Aufnahmegebühr: 15,00 € / 5,00 €

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

Flutstraße 206, 26388 Wilhelmshaven