

NOVEMBER 2006

- 02.11. Monatsversammlung
 23. – 26.11. H0- und N-Module in Leeuwarden
 Teilnahme an einer Veranstaltung des Partnervereins
 24. – 26.11. N-Module auf der Modellbau in Bremen

DEZEMBER 2006

- 03.12. 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp
 07.12. Monatsversammlung
 16./17.12. Christkindelmarkt
 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp
 22.12. Weihnachtsfahrt für Nachtschwärmer

Das Flügelrad



Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



Jahrgang: 14
 133. Gesamtausgabe

Nr.: 3/2006

November 2006

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Der Vorstand gibt bekannt	3
25 Jahre Friese Modellbaan Club – fast 20 Jahre Freundschaft	5
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH	8
Aktuelle Meldungen aus dem Großbetrieb!	13
Von einem, der dabei war	14
Herbstfahrttag	16
Eine friedliche Revolution	17
Vereinsdaten, Konto, Beiträge	19
Veranstaltungen, Termine	20

Impressum

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

schneider.whv@t-online.de

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

Der Vorstand gibt bekannt:

Verflixt - das Jahr ist ja schon wieder vorbei - oder: Plötzlich ist schon wieder Weihnachten!

So oder ähnlich geht es scheinbar allen, die irgendwo aktiv sind und nach der Urlaubszeit sich ihren Kalender ansehen. Auf einmal kommt der Dezember in das Blickfeld und man stellt fest, daß es bis zum Weihnachtsfest noch soooo... viel zu erledigen gibt - aber kaum noch freie Zeit dafür einplanbar ist. Nach der etwas ruhigeren "Jahresmitte", in der wir im August erfolgreich u.a. unsere "Oldtimer -Busfahrt" nach Leeuwarden anlässlich des 25jährigen Jubiläums des FMC unternommen und gleich im Anschluß unsere "Sommermodulveranstaltung" in der Voslapper Sporthalle durchgeführt haben, kommen nun doch die etwas "arbeitsreichen" Adventtage auf uns zu. Damit nun alle Mitglieder ihre "Zeitplanung" noch einmal überprüfen können (wir benötigen Euch!!!), hier noch einmal die wichtigsten Termine in der Übersicht: Beginnen wollen diesmal wir mit dem 3. Dezember (1. Advent - 11 bis 18 Uhr) um dann mit dem Wochenende 16. und 17. Dezember (3. Advent - 11 bis 18 Uhr - Voslapper Christkindlmarkt - hierzu werden auch wieder dringend Kuchenspenden benötigt !!!!!!!) weiterzumachen und mit der "Nachtschicht für Nachtschwärmer" am 22.12.2006 von 17 bis 22 Uhr den Dezember zu beenden. Es sieht nach sehr viel aus - doch wenn ALLE mithelfen und sich in die Liste (hängt im Vereinsheim aus) eintragen (oder sich zumindest bei mir melden, damit ich planen kann) - sollte es auch in diesem Jahr wieder machbar sein, daß wir die für uns wichtigen Adventtage ohne große "Verluste" erfolgreich bestehen. Also Leute meldet Euch bitte reichlich bei mir - auch für denn Kantinenbetrieb wird aktive Hilfe benötigt.

Zusätzlich zu dem ganzen "Arbeitsstreß" im Dezember kommt noch ein weiterer Termin, aber zum Glück von der "ruhigeren" Art: Für den 16. Dezember ist - es ist tatsächlich wieder soweit - unser Jahresabschlußessen geplant. Vorgesehener Ort diesmal: Das "Adria" (Balkan Steakhaus) an der Kniprodestrasse ab 19 Uhr. Die dafür angefertigte Liste zum Eintragen hängt zusammen mit der Speisekarte bis zum 12. Dezember am Brett im Vereinsheim - auch hier wäre eine rege Teilnahme wünschenswert.

Zu guter Letzt möchte ich Euch noch auf die "Große Vereinsfahrt" vom 23.06. bis 30.06.2007 in die Schweiz aufmerksam machen. Die "Grobplanung" (die "Feinplanung" erfolgt erst Anfang 07) ist nun abgeschlossen und das Ergebnis der doch interessanten Fahrt seht Ihr in der Heftmitte (incl.

Anmeldeabschnitt). Die Fahrt ist, damit die Kosten gehalten werden können, auf 35 Personen ausgelegt, Sodas eine schnelle Anmeldung wünschenswert wäre, um sicher gehen zu können, daß alle Interessierten (Mitglieder und Gäste) an dieser doch von den Kosten her günstigen Fahrt in die Schweiz mitkommen - der Eingang der Anmeldung zählt.

Verbunden mit einem ganz GROSSEN Dankeschön an alle die, die auch in diesem Jahr wieder ihre "Arbeitskraft" in den Dienst für den Verein gestellt haben, damit wir das Jahr 2006 erfolgreich bestehen konnten, möchte ich zum Abschluß des Vorwortes allen Mitgliedern nebst Familienangehörigen ein schönes und erholsames Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins Jahr 2007 sowie viel Spaß beim Lesen der neuen VM wünschen.

 Jürgen Rode

25 Jahre Friese Modelbaan Club

– fast 20 Jahre Freundschaft!

Ein Reisebericht

1987 sind wir „vereinsgerecht“ mit dem Zug zum ersten Besuch unserer niederländischen Freunde nach Leeuwarden gereist. Für 2006 mußten wir uns etwas anderes einfallen lassen.

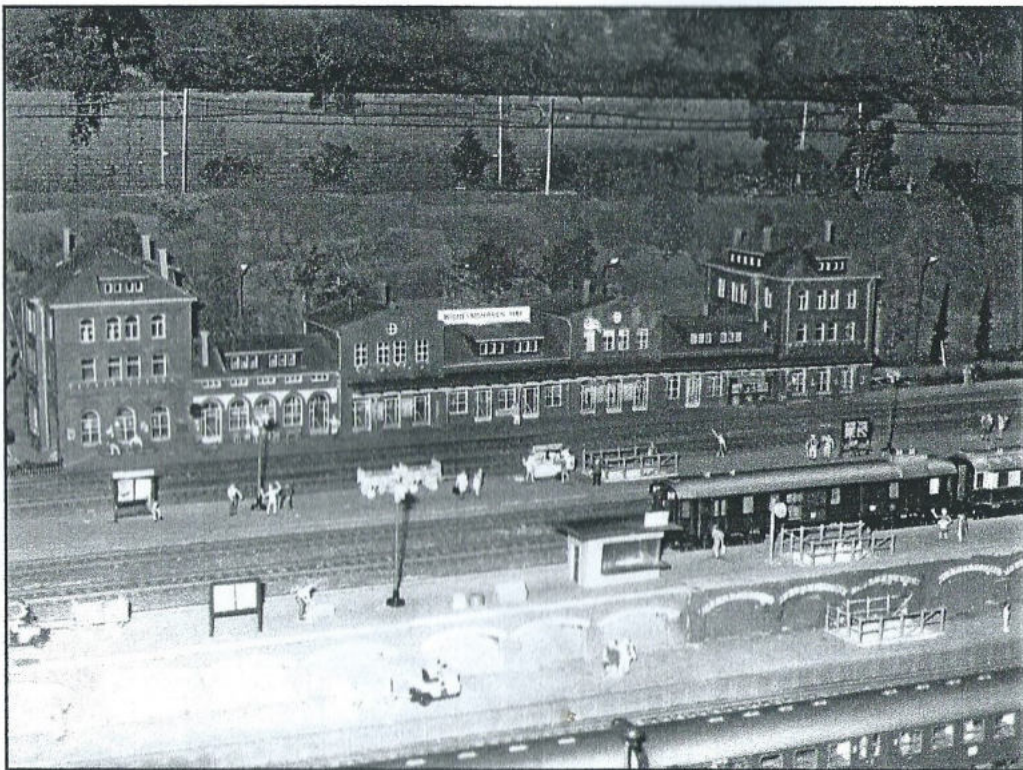
Immerhin sollten nicht nur fast 20 Jahre echt friesische Freundschaft sondern auch 25 Jahre Friese Modelbaan Club gefeiert werden.

So machten wir uns – 16 Vereinsmitglieder und Vereinsfreundinnen – am 19. August – bei gutem sonnigen Wetter (wie sollte es auch anders sein!) auf den Weg. 9.00 Uhr Abfahrt bei Firma Fass war verabredet – aber wie schon so oft, um 8.50 Uhr waren alle da. Als Fahrzeug hatte der Verein den Traditionsbus der Firma Fass, einen



Setra S6, Baujahr 1958, mit Panoramaverglasung angemietet und nachdem Herr Fass junior auf dem für ihn eigentlich etwas zu kleinen Fahrersitz Platz genommen hatte ging es los!

Weiche Sitze, das „Feeling und Outfit“ (damals sagte man noch Gefühl und Ausstattung) der späten 50ziger Jahre begleiteten uns nun auf der dreistündigen Fahrt durch Friesland/Ostfriesland und das niederländische Fryslan (Westfriesland). Der „Rundblick“ in dem Fahrzeug ist einfach großartig – dazu kam das sonnigen Wetter, das uns begleitete! Es stellte sich auch ein bisschen die Vorstellung ein, in einem VT 95 zu sitzen (typisch Eisenbahnfreund). Offen oder verstohlen folgten uns manch neidische Blicke von Pas-



santen und andern Verkehrsteilnehmern! Einem Ferrari hätten wir die Schau stehlen können! Zugegeben, eine lange Reise mit solch einem Bus muß schon sehr anstrengend sein und die damals neuen 26m Eil- und D-Zugwagen waren wohl doch auf langen Strecken bequemer. Mit heutigen Bussen kann man das Fahrzeug natürlich gar nicht vergleichen.

Mit flotten 80 Stundenkilometern (manchmal auch etwas mehr) und nur einer Unterbrechung durch ein Stück hochgeklappter Autobahn, sprich offene Kanalbrücke, erreichten wir, wider Erwarten schnell, um 12.30 Uhr Leeuwarden und das Vereinsheim des Friese Modelbaan Clubs. Es folgten ein großes Hallo und eine heftige, freudige Begrüßung.

Noch mehr Erstaunen lösten wir dann mit unserem original Weichenhebel von der Strecke Sande Esen (Burhave) aus, den einige Vereinsmitglieder mustergültig aufgearbeitet auf einer Holzplatte aufgebaut hatten. Immer wieder wird die Funktion getestet (er geht!) und am Besten kam natürlich an, daß unsere Widmung in Niederländisch auf der „Grundplatte“ angebracht war – für gute Freunde ist keine Mühe zu groß. Auch das offizielle Wappen der Stadt Wilhelmshaven erhielt sofort einen Ehrenplatz.

Um 14.00 Uhr dann die feierliche Einweihung des neuen Bahnhofs „Wilhelmshaven“ auf der großen HO – Anlage des Modelbaan Clubs. Nach langen Reden zum Teil sogar in Deutsch drückte der königliche Kommissär von Friesland (Landrat) auf einen großen roten Knopf und unter feierlicher Musik (Aida) und mit sehr effektvoller Beleuchtung (der Rest der Anlage war abgedunkelt) hob sich der Vorhang, der vor das neue Anlagenstück gehängt worden war. Nicht nur, dass das das Anlagen Teilstück sehr gelungen ist, auch die Show war einfach Klasse!

Nach netten Gesprächen und dem einen oder anderen Bier und/oder Genever mussten wir um 16.00 Uhr die Heimreise mit dem Oldtimer antreten. Zum Abschied haben wir den Bus noch mal vor dem Vereinsheim „präsentiert“, damit alle Interessierten auch von ihm Abschied nehmen konnten. Große (tränenreiche) Trennung in Leeuwarden und schließlich um 19.00 Uhr Ankunft beim FASS – Bahnhof in Altengroden. Nicht nur ein schöner Tag mit einer Fülle von Begegnungen und Erlebnissen war zu Ende, sondern auch der nächste Schritt zur weiteren Vertiefung der Freundschaft „Friese to Friese“ war getan.



Hans-Rainer Klanke



KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH

Dieser Artikel soll einmal die Geschichte und die aktuellen Geschehnisse der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein behandeln. Da es den Rahmen des Artikels sprängen würde, behandelt er in erster Linie nur die Eisenbahnverkehrs der KSW (Straßenbahn und Obus wird ggf. nachgereicht).

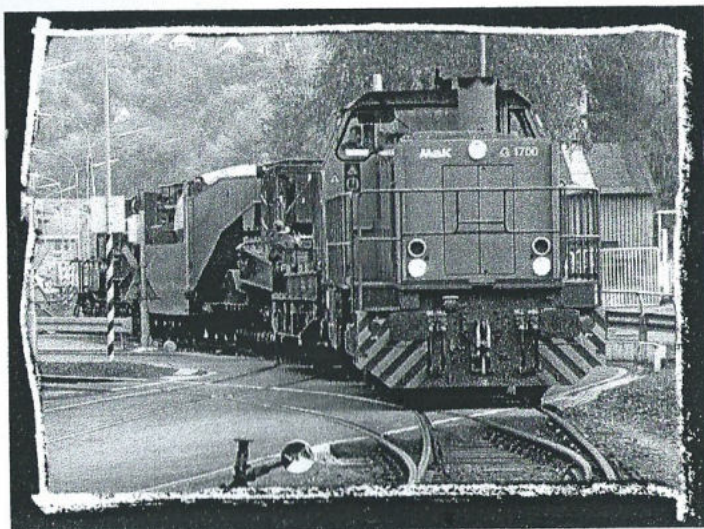
Die Geschichte der KSW beginnt bereits vor über 100 Jahren. Damals am 6. März 1903 wurde sie als Siegener Kreisbahn gegründet. Sie betrieb ein großes Straßenbahn- und O-Bus-Netz im Siegerland (wie gesagt wird nachgereicht). Am 31. Januar 1925 wurde sie umgewandelt in Siegener Kreisbahn GmbH (SK) und befand sich seither zu 60% im Besitz des Kreis Siegen-Wittgenstein und zu 40% im Besitz der Stadt Siegen. Die Betriebsführung wurde bis 1927 durch die SK, von da an durch die RWE wahrgenommen. Eng mit der Geschichte der SK ist auch die von mehreren Kleinbahnen im Siegerland verbunden, die hier einmal näher betrachtet werden soll.

Eisern-Siegener Eisenbahn AG (ESE)

Die Eisern-Siegener Eisenbahn AG wurde 1880 unter Beteiligung des Königreichs Preußen, der Provinz Westfalen und des Kreises Siegen gegründet, die auch das Kapital einbrachten.

Die Strecke führte vom Staatsbahnbahnhof Siegen über den Bahnhof Eintracht, Eisfeld, wo ebenfalls ein Anschluss zur Staatsbahn bestand, weiter über Eisfeld Ort bis Eisern. Die Streckenlänge betrug insgesamt ca. 10 km. Am Bahnhof Eintracht befand sich zudem eine Stich-

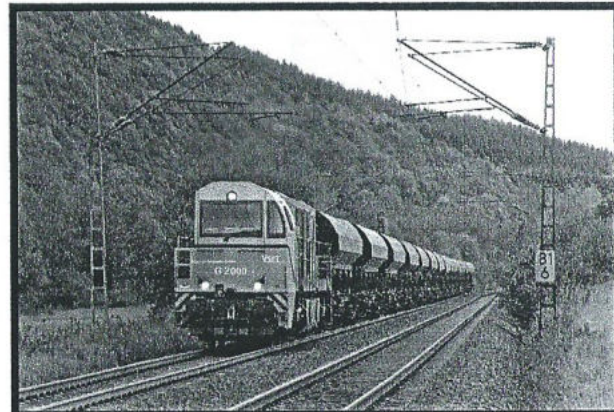
KSW KREISBAHN
SIEGEN-WITTGENSTEIN



bahn bis Hain, die am 2. Dezember 1901 bis Kaan-Marienborn verlängert wurde. Die Gründung der Bahn stand im Zusammenhang damit, daß die Hütten und Gruben im südlichen Siegen einen Anschluß an das Schienennetz erhalten sollten. Der Güterverkehr auf der gesamten Strecke wurde ab 1883 aufgenommen, der Personenverkehr, der die gesamte Laufzeit nur wenig Bedeutung hatte wurde 1890 aufgenommen. Am 1. Januar 1947 übernahm die Siegener Kreisbahn die Betriebsführung der ESE, 1953 übernahm sie das Kapital und die Eisern-Siegener Eisenbahn AG wurde aufgelöst. Seither werden die Strecken als Niederlassung durch die SK (später KSW) weiter betrieben. Von 1969 bis 1979 wurde der Güterverkehr weitgehend eingestellt, ein Grund dafür war der zunehmende Straßenverkehr. Heute besteht von den früheren Strecken lediglich der Bahnhof Eintracht mit Anschluß in den Bahnhof Siegen und der Bahnhof Kaan-Marienborn mit Anschluß in den Bahnhof Siegen Ost.

Freien Grunder Eisenbahn AG (FGE)

Die Freien Grunder Eisenbahn AG wurde am 7. Dezember 1904 durch die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft und der AG für Bahn- Bau und -Betrieb gegründet. Die Strecke führt von Herdorf (Anschluß an die Staatsbahn) über Neunkirchen und Salchendorf bis Unterwilden, sie hatte somit eine Länge von 8,2 km. In Unterwilden führte eine 2 km lange Anschlußbahn mit Spitzkehre zur Grube Bautenberg und ab Salchendorf eine 3,6 km lange Anschlußbahn ebenfalls mit Spitzkehre zur Grube Pfannenberger Freiheit. Hintergrund bei dieser Strecke, wie auch bei der ESE, war es die Gruben an das Schienennetz anzubinden. Ab 29. November 1907 wurde der Güterverkehr auf der gesamten Strecke aufgenommen, der Personenverkehr ab 1. Mai 1908, der aber auch hier nur wenig Bedeutung hatte. Am 9. Juni 1949 übernahm die Siegener Kreisbahn die Betriebsführung der Freien Grunder Eisenbahn, die im Herbst 1965 in eine GmbH umgeändert wurde. Der Personenverkehr auf dieser Strecke wurde bereits zum 31. Oktober 1950 eingestellt, der Streckenabschnitt von Salchendorf nach Unterwilden wurde zum 31. Oktober 1963 stillgelegt (die Anschlußbahn zur Grube Bautenberg

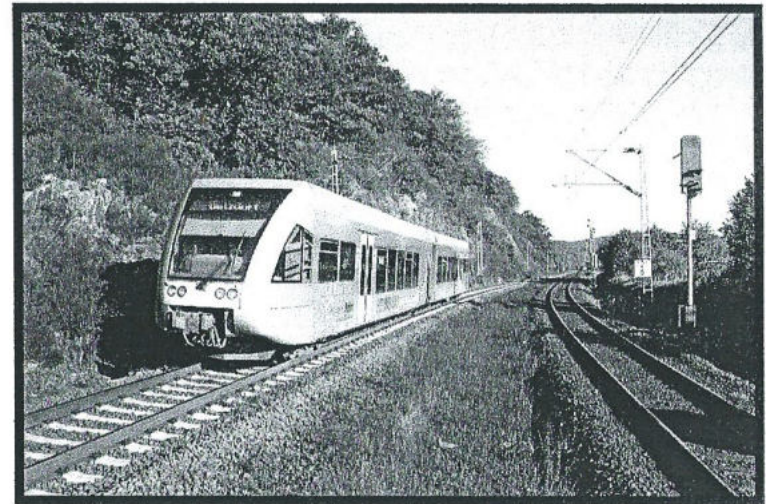




wurde bereits seit 1942 nicht mehr befahren). Die restlichen Streckenabschnitte (inklusive Pfannenberg) werden auch heute noch durch die KSW befahren. Am 1. Januar 1970 wurde die Freien Grunder Eisenbahn GmbH in die SK eingegliedert und wird seither als Niederlassung weitergeführt. Die Strecke könnte im Personenverkehr wieder Bedeutung erlangen, da überlegt wird die Triebwagen der HellertalBahn GmbH von Herdorf nach Neunkirchen Nord über die FGE fahren zu lassen (Der DB-Bahnhof in Neunkirchen liegt ungünstig).

Kleinbahn Weidenau-Deuz GmbH (KWD)

Die Kleinbahn Weidenau-Deuz GmbH wurde am 4. Juni 1904 gegründet. Am Kapital waren zu gleichen Teilen das Königreich Preußen, die Provinz Westfalen und der Kreis Siegen beteiligt. Anders als die anderen beiden Kleinbahnen hatte die KWD den hauptsächlichen Zweck das Amt Netphen an den Personenverkehr anzubinden (ein Versuch mit Omnibussen ist fehlgeschlagen), aber auch der Güterverkehr spielte hier eine große Rolle. Die Strecke führte von Weidenau über Dreis-Tiefenbach und Netphen nach Deuz (11,5 km), sowie ein Industriegleis von Dreis-Tiefenbach nach Weidenau-Herrenwiese, wo der Personen- und Güterverkehr am 1. Dezember 1906 aufgenommen wurde. Zehn Jahre später wurde der Personenverkehr auf dem Abschnitt Deuz nach Irmgarteichen-Werthenbach (5 km) aufgenommen, der Güterverkehr folgte hier zum 21. Mai 1917. Bereits zum 1. April 1955 übernahm die Siegener Kreisbahn die Betriebsführung der Kleinbahn Weidenau-Deuz GmbH. Über Jahrzehnte entwickelte sich die Verkehrsleistung auf der Strecke positiv, auch als am 25. Mai 1968 der Personenverkehr eingestellt wurde nahm der Güterverkehr weiter zu. Zum 1. Januar 1970 übernahm die SK die KWD



und führt sie seitdem als Niederlassung weiter. Ab 1990 nahm der Güterverkehr stetig ab und zog somit erhebliche Streckenstilllegungen nach sich. 1982 wurde das Gleis vom Anschluss Firma Gräbener bis Irmgarteichen-Werthenbach abgebaut und 2004 wurde die gesamte Strecke von Dreis-Tiefenbach (mit Ausnahme eines Inselbetriebs in Deuz für die Firma Walzen Irle) bis Irmgarteichen-Werthenbach stillgelegt. Aktuell werden von dieser Niederlassung nur noch die Strecken Weidenau - Dreis-Tiefenbach und nach Weidenau-Herrenwiese betrieben. Hier entwickelt sich der vorhandene Verkehr jedoch wieder sehr gut.

Schweizfahrt 2007

Grosse Vereinsfahrt vom 23.06. bis 30.06.2007 in die Schweiz nach Luzern.

Der Reisepreis beträgt: pro Person im Doppelzimmer € 898,-- im Einzelzimmer € 1.043,--

Im Preis enthalten ist: 7x Hotel Übernachtung im **Hotel Monopol (liegt zentral i.d. Stadt)
7x Frühstücksbuffet
7x Abendessen
Fahrt mit der Furka - Dampfbahn Realp-Gletsch-Realp
Ausflug Rigi "Königin der Berge"
Ausflug Pilatus - ein Höhepunkt der Zentralschweiz
Eintritt St. Gotthard Museum**

Ausserdem in Arbeit: Werksbesichtigung der Stadler Winterthur AG (Bahnbauer) in Winterthur sowie bei der Firma HAG (Modellbahn) in Mörschwil.

Für Rückfragen bzw. Anregungen stehe ich gerne unter 04421_569652 oder Dienstagabend persönlich zur Verfügung.

Ich werde mich wieder bemühen, dass die Fahrt wieder eine "runde" Sache wird und bleibende Erinnerungen der positiven Art hinterlassen wird.

Die Reiseleitung Jürger: Rode

Auf Grund des Reisepreises ist eine Anzahlung von 50,- € pro Person erforderlich, damit die Anmeldung gültig wird.

Das Geld bitte auf das Konto 100687434, Blz. 40060560 bei der Sparda Bank Münster überweisen. Stichwort: Schweiz 2007

Es ist auch möglich den Reisepreis in Raten vorab anzuzahlen - bei Interesse bitte mich ansprechen.

Anschrift: J. Rode, Glettkauer Weg 8, 26388 Wilhelmshaven

Anschrift: J. Rode, Glettkauer Weg 8, 26388 Wilhelmshaven

Anmeldung:

Hiermit melde ich mich / uns verbindlich mit
vom 23.06. bis 30.06. an.

Person/en für die Reise 2007

Ich / wir benötige/n ein Doppelzimmer / Einzelzimmer.

Das Geld überweise ich auf das Konto 100687434 bei der Sparda Bank Münster Blz. 40060560

Name/n:

Anschrift:

Datum: _____

Unterschrift: _____

Aufgrund einer neuen Aufteilung der Anteile der KSW auf den Kreis Siegen-Wittgenstein (96,8 %) und der Stadt Siegen (3,2%), war eine umbenennung der Siegener Kreisbahn GmbH in KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH in 2005 konsequent. Heute betreibt die KSW vier Niederlassungen, die nur über das Netz der DB zu erreichen sind.

- Kleinbahn Weidenau-Deuz
- Eisern Siegener Eisenbahn
- Freien Grunder Eisenbahn und
- Stammstrecke Kreuztal - Buschhütten.

Die KSW ist heute regionaler Marktführer im Güterverkehr in Siegen-Wittgenstein und starker Partner der Railion DB Logistics. Zudem ist sie mit einem Drittel an der HellertalBahn GmbH beteiligt, die den Personenverkehr von Betzdorf über Haiger nach Dillenburg betreibt.

Im derzeitigen Fahrzeugbestand der KSW sind folgende Loktypen anzutreffen:

- Lok 31 - G 763 C - MaK - 1989
- Lok 32 - G 763 C - MaK - 1991
- Lok 33 - G 763 C - MaK - 1993
- Lok 41 - DE 1002 - MaK - 1988
- Lok 42 - G 1700 BB - VSFT - 2001
- Lok 43 - G 2000 BB - VSFT - 2003
- Lok 44 - G 1000 BB - VSFT - 2003

Außerdem noch 30 WAS-Wagen der Gattung Lgns.

Das Hauptgeschäft der KSW befindet sich schon lange nicht mehr auf den eigenen Strecken, sondern in Verkehren auf den Strecken der Deutschen Bahn AG. Der Verkehr gestaltet sich derzeit wie folgt:

Für Railion werden die Übergabezüge von

- Kreuztal nach Siegen
- Kreuztal nach Erndtebrück
- Kreuztal nach Geisweid
- Kreuztal nach Siegen Ost und
- Kreuztal nach Betzdorf (Scheuerfeld), sowie
- Der gesamte Verkehr von Betzdorf bis Holzhausen gefahren

Für LTH wird ein Holzzug von Siegen nach Kreuztal gefahren, dann durch LTH weiter nach Niedergörne und Für SBB Cargo werden Züge von Siegen nach Finnentrop und Ferndorf gefahren.

Hinzu kommen noch zahlreiche Bauzüge und unregelmäßige Verkehre.

Aktuelle Meldungen aus dem Großbetrieb!

Die Bundesregierung ändert Teile ihres Koalitionsvertrages. Er schreibt vor, bis 2009 zusätzlich 4,3 Mrd. Euro in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren. Die jetzt beschlossenen mittelfristige Finanzplanung weist nur ein Plus von 3,4 Mrd. Euro aus. Weiterhin bekommt die Straße mehr Geld als die Verkehrsträger Bahn und Schiff zusammen. Dieses Jahr fließen 4,87 Mrd Euro in den Bundesfernstraßenbau. Für die Schiene stehen 3,45 Mrd. Euro zur Verfügung, für die Wasserstraßen 685 Mio. Euro.

Quelle: Züge, Ausgabe 2/2006

Der Schienenbuszug „Ulmer Spatz“ (VT98⁹, VM98⁹, VS98⁹) in Regionalbahnfarben „minttürkis/grau“ ist inzwischen in den Bestand der DBN Zug Bus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) übergegangen und wie-

der im Planeinsatz auf der Donautalbahn und im regionalen Schülerverkehr. Weitere Einsätze an Feiertagen sind vorgesehen.

Quelle: Züge, Ausgabe 2/2006

Aus für Inter Regio:

Wer noch einmal einen Inter Regio fotografieren möchte, sollte sich an die Strecke Berlin – Riesa – Chemnitz begeben. Mit dem „Kleinen Fahrplanwechsel“ am 28. Mai stellt die Deutsche Bahn die letzte Inter Regio – Verbindung ein.

Quelle: Züge, Ausgabe 2/2006

Fußball-Züge:

Jeder zweite Fußballfan reist zu den Spielen der Weltmeisterschaft auf der Schiene an. Damit rechnet die Deutsche Bundesbahn. Um den Andrang bewältigen zu können, plant das Unternehmen, allein im Fernverkehr 250 Zusatzzüge einzusetzen. Daneben will die DB Planzüge verstärken. Insgesamt rechnet sie mit 100 bis 150 Millionen zusätzliche Fahrten.

Quelle: Züge, Ausgabe 2/2006

Von Einem, der dabei war

Aus der Entfernung betrachtet.

Jedes Jahr, wenn die großen Ferien beginnen, lehnen sich viele Menschen – und das sind nicht nur Heerscharen von Schülern und Lehrern – mit einem erleichterten „Geschafft“ genüsslich zurück und haben nichts anderes vor, als die nächsten Wochen so richtig zu genießen, jedenfalls ist das die Regel. Aber halt: keine Regel ohne Ausnahme!!! Da gibt es noch ein kleines Grüppchen emsiger Menschlein unmittelbar hinter dem Deich an Mutter Naturs geschwungenem Busen – hier Jadebusen – bei denen von Tag zu Tag der Adrenalinpiegel steigt. Man oder Frau kann diese Menschen auch unter dem Oberbegriff „Eisenbahnfreunde Friesland e.V.“ zusammenfassen; und was den Adrenalinpiegel steigen läßt, das ist eines der Großereignisse des Vereins am letzten Wochenende der großen Ferien in der Voslapper Turnhalle: die Vorführung der Module in den Baugrößen „N“ und „H0“, garniert mit allerlei Beiwerk. Und dazu zieht der Verein quasi mit Sack und Pack vom Vereinsheim in die Turnhalle und nach einer Woche wieder zurück. Am Rande bemerkt: ein solcher Umzug gibt eigentlich alljährlich die Gelegenheit, die Lagerkapazitäten des Vereinsheimes einer gründlichen Revision zu unterziehen, leider fehlt aber die nötige Zeit, und hinterher ist trotz Aufräumen sowieso wieder alles beim Alten, das Chaos hat bestand.

Der Einzug in die Turnhalle verlief dieses Mal eigentlich ohne nennenswerte Schwierigkeiten routinemäßig. Dann begann der Aufbau, die N-Bahner hatten dieses Mal offensichtlich alle Zeit der Welt, jedenfalls konnte dieser Eindruck entstehen, und die H-Nuller zeigten sich mal wieder als Meister des Improvisierens. Sollte ein Aufbauplan existiert haben, so muß der wohl beim Transport verloren gegangen sein. So wurden Module hin- und hergetragen, geschoben, zusammengeschraubt, auseinandergezogen, es wurde getuschelt, geschrien, verzweifelt gestöhnt, aber „O“ Wunder, am Ende gab es doch eine befahrbare Strecke – jedenfalls bei den H-Nullern – und bei den N-Bahnern war es wie bei Peter Frankenfelds fleißigen Handwerker: „aber gleich fange mer an“. Allerdings, was die im Endspurt schafften, beachtlich, überholten die doch glatt die H-Nuller. Zwischenzeitlich erschien dann ein Teil des Beiwerks, die Fa. Breiter (Modellbahn Folkens) trug Teile ihrer Carrera-Bahn herein. Sollte eigentlich am Freitag Mittag alles stehen und betriebsbereit sein, schließlich erwartete man den Friesischen Rundfunk, so erwartete die H-Nuller am Freitag morgen eine herbe Überra-

schung, die Spätschicht des Vortags hatte den Aufbau nicht abschließen können, zu viele Probleme. Aber im Hau-Ruckverfahren kam doch (s.o.) eine Strecke zusammen. Bis aber Wirklich ein Zug fuhr: „mein Gott, Walter“. Da war sie wieder, diese Achillesferse der H-Nuller: die Elektrik. Zur Seite schauen durfte man nicht, war da doch das hämische Grinsen der N-Bahner. Wie viele nicht jugendfreie und druckreife Wörter während der „Notstrippenziehung“ gefallen sind, läßt sich nicht sagen, auch wäre der Duden überfordert gewesen, aber eine Einsicht reifte: nach der Vorführung würde man die komplette Elektrik aus den H0-Modulen herausreißen und durch eine neue ersetzen – und tatsächlich, wie man heute weiß, blieb es nicht nur bei diesem Entschluß.

Als dann nach vielen Bächen Schweiß und allen damit verbundenen Begleiterscheinungen doch eine fast betriebsfähige und fertige Anlage stand, fehlte immer noch das Wendemodul aus Rhede/Ems. Das kam dann buchstäblich in der letzten Minute: ein heimtückisches Bier soll den Weg von Rhede/Ems nach Wilhelmshaven blockiert haben, hieß es dem Vernehmen nach.

Die Veranstaltung selbst war wieder ein großer Erfolg und entschuldigte Schweiß, Wutausbrüche, blank liegende Nerven und beinahe Tränen. Nicht nur die N-Bahner, sondern auch die H-Nuller ernteten viel Lob, besondere Beachtung fand das Modul mit dem Modell des „Voslapper Leuchtturms“, obwohl dieses nur behelfsmäßig vorgestellt werden konnte.

Reichlich bestaunt wurden auch die Arbeiten der Jugendgruppe, stammte von der doch fast ein ganzer Schenkel der H0-Anlage. Und gleichzeitig ergeht noch ein besonderer Dank an die „Jungs“, den ohne deren tatkräftige Hilfe sind derartige Veranstaltungen kaum noch zu bewältigen.

Über den Abbau gibt es nicht viel zu sagen, verglichen mit dem Vorjahr verlief er aber etwas schleppend und bescherte zudem noch ein Mißgeschick, zu dem ich hier als Gründer der Fairneß nichts näheres ausführen möchte und das jedem hätte passieren können – im Gegenteil, dem Betroffenen gilt uneingeschränkt unser aller Dank für seinen unermüdlichen Einsatz im Vereinsleben.

 Horst-D. Handschuh

Wenn die Tage kühler und kürzer werden, die Sonne immer öfter „in Strömen“ scheint und das Freibad immer leerer wird, wenn sich das Laub der Bäume bunt färbt und die „Lümmels“ bei „Nachbars Äpfel klauen“ gehen, dann ist Herbst angesagt. Für uns Eisenbahnfreunde bedeutet das mal wieder: aktiv werden Das heißt, der

Herbstfahrttag

steht an. Bisher war dieser Fahrtag am Ende der Herbstferien – also Ende Oktober – platziert. Nun habe aber die Nordrhein-Vandalen Anfang Oktober ihre Herbstferien, - und Versuch macht klug – verlegten wir den Herbstfahrttag dieses Mal auf den 8. Oktober. Nun sind Friesen naturgegeben schwer umzuerziehen, was auf alle, die überwiegend mit ihnen zusammenleben (müssen), abfärbt. So war dieser Termin plötzlich da, plötzlicher als Weihnachten, und das will was heißen. Da war es gar nicht so einfach, die Festanlage termingerecht herauszuputzen, aber vorweg: Der Spagat gelang.

Als Thema hatten wir dieses Mal einen Leckerbissen der Königsklasse gewählt, die sogenannte Epoche II, d.h. die Blütezeit der Dampflokomotive, die Reichsbahnzeit zwischen den beiden Weltkriegen.

Leider stellte dieses Mal nur ein Vereinsmitglied seine Fahrzeuge zur Verfügung, die aber so reichlich, das abgesehen von Thomas Ahles Leihgabe, die auch bei anderen Vorführungen bereit steht, ausschließlich Fahrzeuge von Ralf Homuth über die Anlage rollten. Und der hatte wirklich erste Sahne zu bieten. „Orientexpress“, Rheingold von 1928“, „Fliegender Hamburger“, die 01¹⁰ in schwarzglänzender Stromschale mit dem Reichsregierungszug einschließlich Flakwagen, die schwere Kriegsgüterzuglokomotive der Baureihe 42, Berliner S-Bahnen sowohl mit creme-roten Triebwagen als auch lokbespannte Züge mit BR74 und preußischen, kurzgekuppelten 3-achsigen Abteilfarben noch in Läderbahnfarben, typischer Kurzgüterzug mit BR56, Eilzug mit den Wagen der Bauart ES30-33 und Scherengitterübergängen, D-Zug mit Hechten, Kurswagen aus Baden und Württemberg, und ... und ... und.

Schade nur, daß Ralf selbst nicht dabei sein konnte! Schade nur, daß auch die Zahl der anwesenden Vereinsmitglieder gering war und schade nur, das auch weit weniger Gäste als erwartet gekommen waren. Allerdings war die Zahl der Gäste dennoch zufriedenstellend. Und alle, die anwesend waren, wurden mit eine hervorragenden Vorführung belohnt.

 Horst-D. Handschuh

Eine friedliche Revolution

Nachrichten, Menschen und Güter, in der Neuzeit auch Energie zu befördern ist eine Aufgabe, die man schon seit dem Altertum in unterschiedlichsten Formen den Verkehrsmitteln übertrug: Boten und Träger, Tragen, Sänften Schließlich Karren und Schlitten sowie die erforderlichen Zugtiere, Tiere zum Tragen von Lasten und davon abgeleitet die Reittiere; dann auf Wasserwegen zunächst einfache Baumstämme, in der Folgezeit Floß, Kahn und Schiff bis hin zum Ozeanriesen, und auch Wasser selbst wurde und wird befördert: in Rinnen, Leitungen und Aquädukten. Sofern man wie beim Wasser nicht die Kraft eines Gefälles ausnutzen konnte, mußte zur Fortbewegung in der Regel menschliche oder tierische Muskelkraft eingesetzt werden – und das galt sogar für das Wasser, wenn dieses auf eine höhere Ebene gebracht werden sollte. Naturkräfte waren dagegen nur in sehr geringem Umfang nutzbar und brauchbar: der Wind – aber nur solange er wehte, und dann noch möglichst in der richtigen Richtung, und die Schwerkraft, aber nur abwärts, d.h. nur in einer Richtung. Verkehrsbedürfnisse sind aber im allgemeinen in alle Richtungen, vorwärts wie rückwärts, nach oben und unten ausgerichtet.

Betrachtet man nun die Verkehrswege, die diesen Verkehrsmitteln der alten Zeit zur Verfügung standen, so muß man sich wundern, daß ungeachtet eines erheblichen Zeitaufwandes überhaupt etwas Vernünftiges zu Stande kam. Da gab es wilde Wasserläufe, Seen und das Meer; auf dem festen Grund kannte man aber kaum Straßen im heutigen Sinn, statt dessen gab es Trampelpfade, Reit- und Fahrwege entsprechend den heutigen Feldwegen, die insbesondere von Postkutschen genutzten Wege wurden nach und nach straßenähnlich befestigt, Knüppeldämme entstanden, und in den mittelalterlichen Städten, aber auch schon im Altertum, kannte man Pflasterungen. Und aus der Römerzeit zeugen noch heute die bekannten Aquädukte (s.o.).

Auch wenn sich zur Römerzeit erstmals Straßenwesen und Nachrichtenübermittlung in einem beachtlichen Maß entwickelten, Reisegeschwindigkeit

und Beförderungskapazität blieben gering, größere Lasten konnten nur auf dem Wasserweg befördert werden. Daher entwickelten sich größere Ansiedlungen auch nur da, wo ein entsprechendes Beförderungswesen möglich war: Am Meer oder an Wasserläufen.

Erst mit der Erfindung der Dampfmaschine in der Neuzeit konnte eine durchgreifende und umfassende Änderung eintreten, denn die Dampfmaschine war die erste von den bisher nutzbaren Naturkräften örtlich und zeitlich unabhängige Kraftquelle – und in Verbindung mit dem Schienenweg erwuchs nun die Möglichkeit, auch über Land bisher unbekannte Massen an Menschen und Gütern zu befördern, und das schnell, sicher und bezahlbar. Die Beförderungszeiten schrumpften plötzlich von Monaten auf wenige Tage, ja sogar nur auf wenige Stunden zusammen, weit weniger Waren verdarben auf langen Transportwegen, und das Risiko, Waren durch Überfälle zu verlieren, wurde nahezu ausgeschaltet. Die Beförderungskosten sanken in der Folge auf fast ein Zehntel der bisherigen Kosten.

Und mit der Entwicklung der **Eisenbahn** – an dieser Stelle tritt dieser neue Begriff erstmals auf – entwickelte sich auch im Landesinneren insbesondere an Kreuzungspunkten und Knotenpunkten große Städte.

... wir fortgesetzt

 Horst Handschuh

Ansprechpartner:

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 569652 (ab 17⁰⁰ Uhr)

Fax.: 04421 - 56502

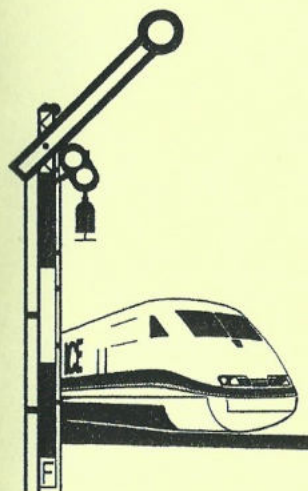
Thomas Ahle
Fritz-Reuterstr. 8
28386 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 64439

Konto: Sparda Bank

Kto-Nr.: 0001650190

BLZ: 400 605 60



Zur Zeit gelten folgende Beiträge

Erwachsene: 20,00 € pro Quartal

Jugendliche: 7,50 € pro Quartal

Aufnahmegebühr: 15,00 € / 5,00 €

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

Flutstraße 206, 26388 Wilhelmshaven