

Dezember 1999

- 02.12. Monatsversammlung
- 11./12.12. Christkindlmarkt in Voslapp - Modellbahnvorführung unserer Vereinsanlage im Vereinsheim
Anschließend Jahresabschlüssen
- 19.12. Modellbahnvorführung im Vereinsheim (10.30-17.00)
- 25.12. Frühschoppen am 2. Weihnachtstag (10.30-12.30)

Januar 2000

- 06.01. Monatsversammlung
Dia-Vortrag von P.Löffler über ein Museumsbahntreffen in Sacramento
- 29.01./30.01. „Modellwelt und Hobby“ in Bad Salzuflen - Einsatz der H0-Module und der Fahrdienstleiteranlage „N“ mit Beteiligung des MEC Stühr

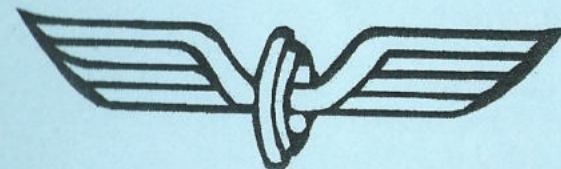
Februar 2000

- 03.02. Jahreshauptversammlung mit Vorstandswahlen

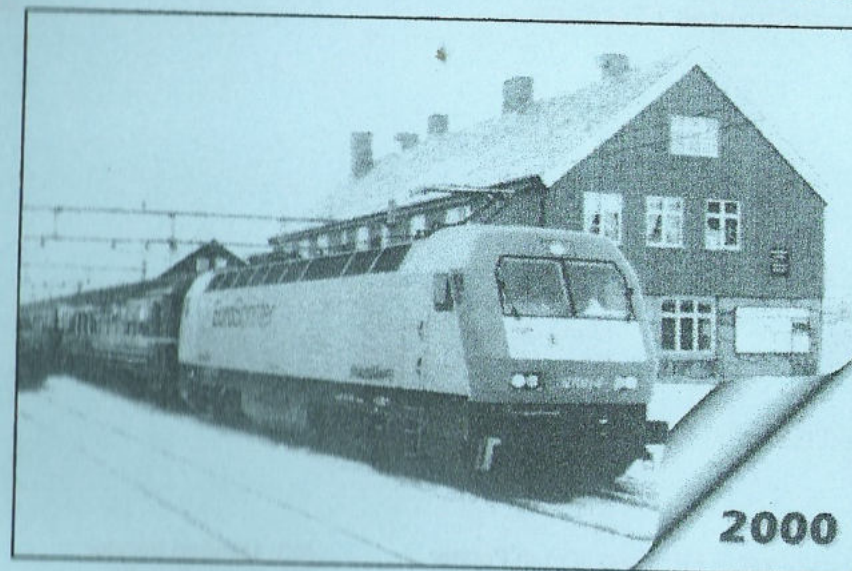
März 2000

- 02.03. Monatsversammlung

Das Flügelrad



Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



Jahrgang : 8
113. Gesamtausgabe

Nr.: 3 / 99

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Inhaltsverzeichnis / Impressum	2
Vorwort	3
Vereinsnachrichten	4-5
Anekdoten / Komisches	6
H0-Module unterwegs	7-8
Vereinsfahrt Güntersberg	9-14
Berliner Stadtbahn	15-18
Schalten und Walten	19-20
Aktionstage Nordseepassage	21-22
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 MB: Manfred Bänder
 HE: Hans Eilerts DS: Dieter Schulte
 RD: Jürgen Rode RK: Rainer Klanke

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

Es ist wie jedes Jahr: das alte geht zu Ende – ein neues beginnt. Anders als sonst ist, daß diesmal auch das Jahrtausend wechselt, für viele das Kriterium, mehr nachzudenken und ein Umstand, den nicht jeder erleben darf.

Grund genug, auch einmal Rück- und Vorschau im Verein zu halten. Die letzten zwei Jahre wurden geprägt mit dem Umzug von Jever in die Räumlichkeiten in Voslapp; einige Mitglieder trugen dies nicht mit, andere neue wurden hinzugewonnen.

In dieser Umzugsphase interessierte auch ich mich für den Verein und werde mich deshalb auch nur auf die jüngere Vergangenheit beschränken.

Ausprägendes Merkmal der Vereinsentwicklung ist für mich die Wandlung von einer übergroßen Rumpelkammer zu einer produktiven Baustelle einer neuen Vereinsanlage geworden und die besonders im letzten Quartal 99 erlebte, gesteigerte Mitarbeit bei der Gestaltung. Reges Interesse an fachlichem Klönen, bei Würstchen und Bier in unserer "Drehscheibe", der Spaß an der Sache, Engagement bei Veranstaltungen, Ausstellungen, Präsentationen und Reisen, besonders bei der Harzfahrt im Oktober spürbar, prägen das Treiben und Tun, wobei auch die kritischen Töne nicht überhört werden sollen. Auch das Flügelrad konnte wieder zum Drehen bewegt werden. Zweifellos, der Verein hat Profil gewonnen, einen Schritt nach vorn getan und ist bereit für das Jahr 2000. Dafür gebührt allen Beteiligten Dank. Die Planungen sind vielversprechend und knüpfen sowohl an traditionelle Beteiligungen als auch an neue Ideen und Herausforderungen an, die Expo 2000 wirft hier ihre Schatten und setzt die Maßstäbe.

Es kommt jetzt nicht nur darauf an, die neuen Herausforderungen zu meistern, sondern den herbstlich, winterlichen Elan der Aktivitäten für unser Hobby zu konservieren, besser noch zu intensivieren und dann ziehen wir noch mehr Schiffe in den Hafen ...!

Wetten daß...?

Euer Eisenbahnfreund

FR

Liebe Eisenbahnfreunde

In dieser Ausgabe des Flügelrades erscheinen schon diverse Berichte über die wichtigeren Unternehmungen und Veranstaltungen der EFF.

Ein weiterer Höhepunkt des Jahres war aber unser dreitägiger Ausflug nach Bremen zur EURO-MODELL (19.-21.November). Die Ausstellung bot einen bunten und interessanten Mix aus Verkäufern (neue und gebrauchte Ware) und sehenswerten Vereinsausstellungen, der insgesamt 32.000 (!) Besucher anzog.

Von uns sind ca. 15 Vereinsmitglieder als Standpersonal (N + H0 - Module) nach Bremen gefahren und einige noch als Besucher. Unsere N-Anlage tat wie gewohnt zuverlässig ihren Dienst und erfreute sich - soweit überhaupt vorhanden - bei den jüngeren Besuchern großer Beliebtheit. Ganz in der Nähe war auch unsere Modulgruppe aktiv, die zur Verstärkung der Modulgruppe des MEC Stühr nach Bremen gefahren waren. Nach einigen Anlaufschwierigkeiten lief es hier ebenso gut. Der gemeinsame Aufbau der Module fand bei den Besuchern große Beachtung. Die Unterstützung der Stührer durch uns hat den Vorteil, daß wir in Bad Salzuflen im Gegenzug auf sie rechnen können (siehe auch Terminvorschau). Die große Besucherzahl hatte für den Verein den erfreulichen Effekt, daß wir auch mit einem sehr zufriedenstellenden Verkauf unserer Poster, Hefte, Videos und Sonderwagen nach Hause fahren konnten.

Schon im Vorgriff auf den Jahresbericht möchte ich nun 5 neue Mitglieder im Verein recht herzlich begrüßen, die seit Anfang des Jahres zu uns gestoßen sind. Wir freuen uns über die neuen Mitglieder: Thomas Ahle - Tobias Brocksieper - Rainer Buchmann - Ralf Homuth und Peter Janßen und wünschen Euch und uns viel Freude an unserem Hobby im Verein (auch wenn es manchmal heiß hergeht).

Falls wir uns nicht mehr sehen, wünsche ich allen ein geruhsames Weihnachtsfest und einen guten Rutsch und einen guten Start in das neue Jahrtausend.

DS

Vereins T-Shirts

Es besteht auch weiterhin die Möglichkeit, das Vereins T-Shirt zu bestellen. Die Grundfarbe des Shirts ist noch immer „Lichtgrau“ und trägt auf der linken oberen Brustseite unser Emblem (wie unserer Aufkleber) in den Farben Schwarz-Rot-Blau.

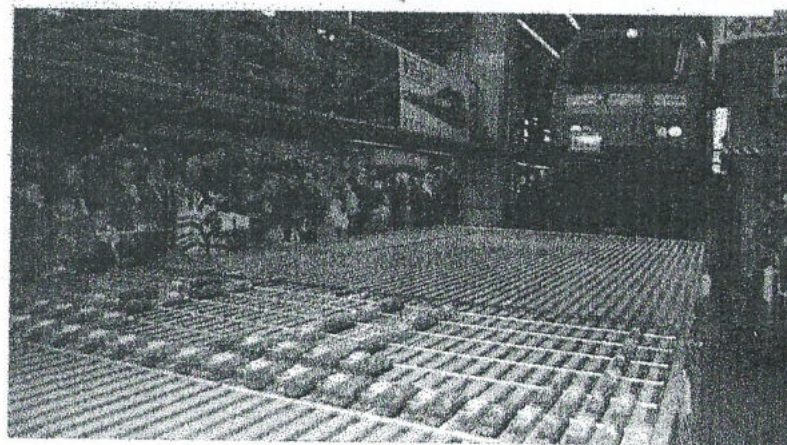
Die Qualität des T-Shirts ist gut und rechtfertigt den Preis von **26 DM**. Zusätzlich gibt es die neue Möglichkeit, ein Poloshirt ebenfalls mit Vereinsaufdruck zu beziehen. Der Preis beträgt hier **36 DM**.

Wer Interesse an solch einem Kleidungsstück hat, meldet sich bitte mit der gewünschten Größenangabe bei **Jürgen Rode**.

Die „Winterausführung“ in Form eines Sweat-Shirts ist ebenfalls in einer guten Qualität zu erwerben zum Preis von **42 DM**

RD

Weltrekord zur Expo in Wilhelmshaven ?!



86 Modell-Eloks ziehen den EuroSprinter: das bedeutet Weltrekord und natürlich den Eintrag ins Guinness Buch der Rekorde.

Wir wollen diesen Rekord toppen und ein Schiff (Boot) in den Hafen ziehen mit Modelllokomotiven der Firma ROCO.

Dafür brauchen wir noch viele Helfer mit Ideen und Arbeitswillen. Wer macht mit ?? Bitte melden bei Jürgen Rode !!

Etliche Zuschauer fanden am Sonntag nochmal den Weg in die Nordseepassage um zu sehen, wie weit die Arbeiten fortgeschritten waren. Fazit dieses Wochenendes, man sollte es noch einmal durchführen und dieses als Werbung für das 3. Nord-Modultreffen in Wilhelmshaven aufziehen.

Damit nicht nur Eisenbahn zu sehen war, haben wir den Schiffsmo-
dellbaclub Schlicktown eingeladen, ihre Schiffsmodelle zu zeigen.

Eine Teilnahme an der Euro-Modell vom 19.11 bis 21.11.99 in Bremen war eigentlich nicht mehr vorgesehen. Doch dadurch, daß der MEC STUHR die Anlage wie beim Siedlerfest anbot, konnten wir einmal den MECS unterstützen.

Am Freitag begannen wir mit drei Personen um 1 Uhr nachts mit dem Aufbau unserer Module und hatten diesen kurz vor Ausstellungsbeginn um 12 Uhr abgeschlossen. Bis 20 Uhr war dann Fahrbetrieb angesagt. Ein Bett war an diesem Tag das Wort des Tages. Trotz der vielen Stunden an der Anlage blieb immer noch genug Zeit, sich die anderen Modellbahnanlagen und Verkaufsstände anzusehen.

Nach Ausstellungsende ging am Sonntag der Abbau und das Verpacken der Module recht zügig von statten. Um 23 Uhr waren wir wieder in Wilhelmshaven. Das Entladen der Pkw-Anhänger und der PKW's dauerte nochmal 2,5 Stunden. Es war ein harter Trip, doch daß es keinen Spaß gemacht hat, kann man nicht sagen.

Zum Abschluß noch einige Bemerkungen am Rande. Die Termine von Modulveranstaltungen werden eigentlich immer weit im voraus geplant und auch mit den am Modulbau beteiligten Vereinsmitgliedern besprochen. Daher sollte es doch wohl möglich sein, sich das eine oder andere mal an der Bedienung oder beim Auf- und Abbau zu beteiligen. Bisher konnte ich auf eine Unterstützung von meinem Arbeitgeber und meinen Arbeitskollegen hoffen und zu Veranstaltungen frei bekommen.

HE

Reise der Eisenbahnfreunde Friesland e.V. nach Güntersberge /
Selketal/Harz vom 16.10. bis 20.10.1999

Erster Tag

Anreise nach Güntersberge

Wer ist nur auf diese unmögliche Idee gekommen schon um 7.00 Uhr an einem Samstag loszufahren? Ein kleines Grüppchen von verschlafenen Gestalten steht auf dem Busplatz der Firma Fass, als ich dort „abgeliefert“ werde. Koffer in den Bus und auf geht's ins Eisenbahn - Abenteuer! Schnell sind die weiteren Mitreisenden in Wilhelmshaven, Roffhausen, Sande und Varel eingesammelt und bei nebeligem, aber immer schöner werdenden Wetter fährt uns die „Gummibahn“ zu unserem ersten Ziel: Lautenthal im Harz.

Hier war die Besichtigung der angeblich größten Modellbahnschau in Norddeutschland (oder war es ganz Deutschland / Europa?) vorgesehen. Mir hat die Märklin - Digital - HO - Anlage sehr zugesagt: Überschaubare Abschnitte, einigermaßen realistischer Zugbetrieb und ich konnte Stück für Stück von der Küste (Hafen) bis zu den Alpen (!) wandern. Bei anschließenden Gesprächen ist dann der Gedanke aufgetaucht ein Stück Hafen, der von einer Schmalspurbahn bedient, in unsere Anlage einzubauen (Beispiel: Altonaer Industriebahn)!

Auch die TT - Anlage war für mich noch ganz interessant, während N und Z doch wenig ansprechend waren. Den Vogel schoss aber die Spur 1 - Anlage ab!

Märklin Maxi lässt sich bestimmt auch mit einem richtigen Gelände gestalten und muss nicht nur um Blumentöpfe (!) kreisen! Vielleicht sollte das Ganze ursprünglich eine Gartenbahn werden. Auf jeden Fall ist diese Anlage Spur I das Ansehen nicht wert.

Bedauerlich war eigentlich auch, daß der uns ursprünglich im Juni schriftlich zugesagte Eintrittspreis, erst nach zähen Verhandlungen unseres Reiseleiters, verstärkt um den Vorsitzenden, eingeräumt wurde. Trotzdem kann ich nur sagen, ein schöner Auftakt für die Fahrt.

Da noch ein bisschen Zeit bis zur Weiterfahrt nach Güntersberge blieb, bin ich ein wenig im Ort herum gelaufen. Auch das Bergwerksmuseum wäre einen Besuch wert gewesen, alleine schon wegen der Loks, die dort auf dem Gelände herumstanden. Nicht nur Bahnfahrzeuge für die Grube sondern bis hin zu Normalspurfahrzeugen allerhand „Blech“. Ich habe sogar noch ein Stück Gleis im Strassenpflaster gefunden von der Stecke, die früher Lautenthal mit der großen Welt verbunden hat.

Weiter ging es immer tiefer (oder höher?) in den Harz hinein und nach einer wunderschönen Fahrt durch das herbstliche Gebirge erreichten wir unser Hotel in Güntersberge.

Nachdem ich mit meinem „Zimmergenossen“ Hans - Jürgen B. die „Bude“ bezogen hatte, sind wir noch vor dem Abendessen durch den Ort gelaufen, um Bahnhof und Gleise der Selketalbahn auszukundschaften. Wie es sich für brave Eisenbahnfreunde gehört, haben wir alles gleich gefunden und das Glück gehabt, einen Sonderzug mit einer Malletlok und den Planzug mit der 996001 auf den Film zu bannen. Da schmeckte das Bier abends noch besser!

Zweiter Tag: Quedlinburg

Einen ganzen Tag die UNESCO - Weltkulturerbestadt ist angesagt! Schon die Fahrt durch den Ostharz hat ihre Reize nicht nur landschaftlich, nein auch strassenmäßig. Da noch immer in den neuen Bundesländern stark gebaut wird, erwischte uns natürlich auf der Anfahrt in einem Vorort von Gernrode eine Umleitung, die Hinfahrt ging ja noch, doch zur Rückfahrt später!

Die mindestens 1005 Jahre alte Stadt empfing uns in leichtem Hochnebel, der sich dann aber lichtete. An der Stadteinfahrt mussten wir vor einer Schranke halten, Dietmar wollte unbedingt aussteigen und fotografieren, fast hätten wir ihn da gelassen! Vom Marktplatz mit dem wunderschönen Rathaus mit kleinem Roland aus wurden wir anschließend durch die herrliche, fast unveränderte mittelalterliche Stadt geführt, hörten von Kriegen, aber besonders viel von verschiedenen Stilen des norddeutschen Fachwerkbauens und dem alten deutschen Kaiserreich. Die Führung endete dann auf einer Anhöhe über der Stadt in der ehemaligen Abtei und der Stiftskirche. Wer von uns wusste z.B. das Quedlinburg noch heute bekannt ist für seine traditionsreiche Samenzucht. Die Führung war sehr gut!

Nach einer kurzen Stärkung im „Kaffee am Markt“ machten sich am Nachmittag noch ein paar Eisenbahner auf zum Bahnhof Dort fanden wir nicht nur ein interessantes Bahnhofsgebäude und ein Stellwerk in Fachwerkbauweise vor. Nein, neben einer BR 218 und einer 219, deren Regionalbahnen jeweils mit modernen Steuerwagen ausgestattet waren, auch einen Triebwagen der BR 772 in Rot („Blutblase“). Als dieser den Bahnhof verlassen hatte, blieb er schon nach wenigen hundert Metern stehen! Die Ursache war nicht, wie im Sommer bei unserer Fahrt mit den „Haselünnern“, Benzinmangel sondern ein Getriebeschaden. Nach einiger Zeit kam das Fahrzeug in den Bahnhof zurück geschlichen, er konnte nur noch rückwärts fahren! Dieser erlebnisreiche Tag wurde nun durch die Rückfahrt gekrönt: Da die Umleitung in Gernrode nicht richtig ausgedacht war, sind wir schließlich so in eine Sackgasse geraten, so dass der Busfahrer rückwärts bergab fahren musste (bei der Sonnebergfahrt mussten wir einmal rückwärts bergauf!).

Abends gab es noch einen interessanten Lichtbildervortrag über den Harz, der mich besonders durch einige sehr schöne Landschaftsaufnahmen beeindruckte. Leider wurden die Harzbahnen nur als Touristenattraktion dargestellt und nicht auch als gute Möglichkeit sich den Harz zu erschließen!

Dritter Tag: Der Selketal - /Selketalbahntag!

Morgens um 8.29 Uhr sollte es aus Gernrode mit der Selketalbahn losgehen, also früh aus den Federn. Um 7.15 Uhr Abfahrt am Hotel! Einige hatten zwar ihre liebe Not mit den rohen(!) Frühstückseiern, aber pünktlich waren alle im Bus. Der Morgen war sehr neblig und recht frisch, als wir in Gernrode am Kleinbahnbahnhof ankamen - heil durch die Umleitung gekommen - war alles anfangs noch in weiß gehüllt. Außer uns wollte noch eine größere Gruppe Schülerinnen und Schüler mit dem ersten Zug nach Alexisbad fahren. Trotzdem war im Zug genug Platz für alle und die hintere Plattform immer von einigen Eisenbahnfreunden belegt. Der Aufstieg mit einem von einer Mallet gezogenen Zug von Gernrode ins Selketal war schon ein Erlebnis nicht nur für die Augen (Nebel und Dampf) sondern auch für die Ohren. In Alexisbad mussten wir umsteigen und erreichten dann mit einem von einem „Harzkamel“ (Schmalspurdiesellok auf der Ba-

sis der V100) gezogenen Zug Straßberg. Hier war die Besichtigung eines Erzbergwerkes vorgesehen. Nach einer kurzen Wanderung erreichten wir das Bergwerksmuseum „Grube Glasebach“. Hier erfuhren wir nicht nur viel Theoretisches über den Bergbau im Harz seit dem späten Mittelalter (1600), sondern wir stiegen auch in zwei Stollen hinab. Interessant war dabei unter anderem die Technik mit Hilfe von Wasserkraft das Wasser aus den Stollen zu holen. Nach dieser Exkursion wurden wir von einem Mitglied des Verein der Freunde Selketalbahn noch auf dem Bergwerksgelände begrüßt und sind dann gemeinsam in den Ort Straßberg gelaufen, um dort in der „Bergmannsschenke“ Mittag zu essen.

Anschließend war die Fahrt mit einem Altbautriebwagen der Selketalbahn zurück nach Alexisbad geplant. Da die Zeit aber zu knapp wurde sind wir etwas später mit einem Linienbus (Ikarus) nach Harzgerode gefahren (der Fahrer war, glaube ich, mit Schummi verwandt!). Von dort aus ging es unter kundiger Führung des Eisenbahnfreundes zu Fuß ca. 3 km nach Alexisbad. Hier besuchten wir die Modellbahnausstellung des Vereins, die in den Kellerräumen eines großen Hotels untergebracht ist. Es gab nicht nur „Harzer Schmalspur“ (Bf. Alexisbad im Bau), sondern auch sehenswerte HO - Anlagen, N - Dioramen, und Z-Anlagen im Geigenkasten bzw. im Fernseher zu sehen. Am meisten Geräusche machte die LGB - Anlage mit Motiven aus dem Harz! So war für jeden Spurfan etwas zu bestaunen.

Nachdem die Eisenbahnerherzen so erfreut worden waren, sind wir vom Bf Alexisbad dann mit dem Dampfzug noch einmal fast ganz durch das Selketal bis hinauf nach Stiege gefahren (Hans - Jürgen sogar noch weiter bis nach Hasselfelde). Dort haben die meisten aus der Gruppe eine Kaffeepause gemacht, leider war das bekannte Eiskaffee geschlossen und wir mussten ein ganzes Stück laufen! Unbeirrbar, wie ich haben natürlich den modernen Triebwagen nach Nordhausen, der in Siege stand und die Ausfahrt des Zuges nach Hasselfelde in der Abendsonne fotografiert.

Zurück bis nach Güntersberge ging es dann eine Stunde später mit dem letzten Zug in den dunkler und kälter werdenden Abend hinein. Im Hotel mußte ich mir einige Rußflocken aus den Haaren und dem Gesicht waschen, so weit ich weiß, ist es nicht nur mir so gegangen!

Vierter Tag: Der Brockentag!

Herrliches, relativ klares Wetter gleich am Morgen. Da wir mit dem zweiten Zug auf den Brocken wollten (ca. 10.00 Uhr ab Drei Annen Hohne) wieder früh aufstehen. Die Eier waren auch an diesem Morgen noch etwas roh (ob es wirklich am Eierkocher lag?). Wunderbares Wetter auch auf der Fahrt quer durch den Harz an Stauseen und der H.B.E./Halberstadt Blankenburger Eisenbahn (Bf Rübeland) vorbei bis zum Fuß des Brockens.

Immer wieder ein Erlebnis für Eisenbahnfans ist es, die schwer arbeitenden Neubaudampfloks der BR 99²³⁻²⁴ selbst zu sehen und zu hören. So verging die Fahrt zum Brocken hinauf wie im Fluge und die gute Sicht über den Harz tat ein Übriges keine Langeweile aufkommen zu lassen. Oben empfingen uns die Hexen des Brockens mit einem eisigen Wind (+4 °C), aber einer relativ guten Sicht. Einige wenige von unserer Truppe maschierten sofort zu Fuß wieder den Berg runter, während ich mit einigen anderen den nächsten Zug „zu Tale“ nahm. Es soll noch ganz harte Leute gegeben haben, die erst den übernächsten Zug wieder zurück nach Drei Annen Hohne bestiegen. Während ich mit H.J. in der Bahnhofsgaststätte von Drei Annen Hohne mittag gegessen habe, sind ein paar von uns mit dem Bus direkt nach Wernigerode gefahren. Ich fand es schöner und interessanter mit dem nächsten Zug in die „bunte Stadt am Harz“ zu fahren und so noch die Fahrt durch den Tunnel, am Thumkuhlental und dem Bf Steinerne Renne entlang, als „Strassenbahn“ durch Hasserode bis zum Bf. Wernigerode - Westerntor zu genießen! Einen Blick auf das volle BW mit den vielen grünen Traditionswagen und dann auf in die schöne Harzstadt!

Nach dem Besuch der Touristenzentrale der HSB mitten in der Stadt, habe ich noch einen Blick in den Modellbahnladen geworfen, beim kleinsten Haus vorbeigeschaut und auch sonst die Schönheiten der Stadt genossen (u. a. Schloss und Rathaus). Zum Abschluss habe ich noch dem Bahnhof der HSB (dort einen HSB - Schlips gekauft!) und dem DB - Bahnhof einen Besuch abgestattet und ein paar Schmalspurdampfloks in der Abendsonne fotografiert.

Zurück nach Güntersberge ging es dann wieder mit der „Fassgummibahn“ durch den abendlichen nebeligen Harz. Dennoch

meinte ich bei Stiege noch die Rauchfahne des Abendzuges Richtung Gernode gesehen zu haben. Wiedersehen Selketalbahn!

Fünfter Tag: LHB und Rückfahrt:

Schon wieder so verdammt früh aufstehen, da wir ja um 10.00 Uhr bei LHB (Linke - Hoffmann - Busch, jetzt Alstom) in Salzgitter seien wollten. Bei wieder wunderbaren Wetter (Jürgen ist wohl katholisch bei den guten Beziehungen zu Petrus!) noch einmal eine schöne Harzfahrt mit Abschied vom Brocken. Leider ließ sich bei Elend, wo wir die Harzquerbahn „kreuzten“, kein Zug sehen.

Ankunft in Salzgitter bei Alstom schon um 9.30 Uhr. Da noch eine andere Gruppe bei der Firma tagte (Franzosen vom Mutterkonzern) wurde der Ablauf der Besichtigung etwas anders als üblich. Erstmal ca. eine halbe Stunde beim Pförtner warten, dann die Eröffnung, das es sein kann, dass wir nicht ins Firmenmuseum können, weil die andere Gruppe im Eingangsbereich tagt. Macht nichts, als Ausgleich stand uns als Führer ein echter Profi, der Leiter der Drehgestellkonstruktion zur Verfügung. Er hat uns in über 5 Stunden (!) wirklich alles Interessante von der Fertigung moderner Schienentriebfahrzeuge und der dazugehörigen Forschung erläutert und gezeigt. Wir haben u.a. die Straßenbahnen für Magdeburg und Hannover, die neuen Leichttriebwagen (LINT 27), wie sie u.a. für die Strecke Wilhelmshaven - Osnabrück zum Einsatz kommen sollen, Elektrotriebzüge für die DB und als besonderen „Leckerbissen“ die neue S-Bahn für Kopenhagen, eine Entwicklung von Alstom mit jeweils nur einer Achse pro Wagen, ausgenommen die Triebköpfe, gesehen. Auch wenn es schade war, nicht ins Museum u.a. zum „Fliegenden Hamburger“ zu können, so war die Führung für Eisenbahnfreunde doch eine wahre Freude! Von der Rückfahrt per Gummibahn nach Wilhelmshaven gibt es nichts mehr Aufregendes zu berichten, wir haben nicht einmal im Stau gestanden!

Die Fahrt war eine tolle Sache, gut vorbereitet und durchgeführt (beim letzten Frühstück waren sogar die Eier o.K.!) Für die Mühe herzlichen Dank an Jürgen Rode. Schade, dass nicht mehr Vereinsmitglieder unsere Fahrten mitmachen!

Wochenendbesuch in Berlin am 16.10.1999

Berlin ist eine Reise wert, oder ick hab' noch'n Koffer in Bärnin; so oder ähnlich ist es, wenn man Berlin sieht. Gerade nach der Wende 1989 fing es an, Berlin von vorne bis hinten umzukrempeln. Verkehrsmäßig sind enorme Veränderungen zu verzeichnen, entweder durch einen Bild-Vorher-Nachher-Vergleich oder direkt als Autofahrer / Bahnfahrer in und durch Berlin. Meine Standardstrecke in Berlin ist die zwischen Bahnhof Zoo und Ostbahnhof - U-Bahn und S-Bahn. Alle anderen Strecken ergeben sich zwangsläufig, weil diese entweder über Bahnhof Zoo oder Ostbahnhof führen. 1998 statete ich den ersten Pflichtbesuch zum neuen Lehrter Bahnhof ab. Es verschlug mir schon den Atem, welche Veränderungen sich seit 1994 auftraten. Am ehemaligen Grenzübergang Invalidenstraße ist das Provisorium einer Straßenbrücke durch eine neue - Sandbrückengewichen. Von da aus Richtung Westenweisend am Hamburger und Lehrter Container-terminal an der Heidestraße vorbei wurde in der gesamten Länge eine riesige Erdbewegung durchgeführt. Kein Stein blieb für die zukünftige Trasse des neuen Lehrter Bahnhofes auf dem Anderen. So weit das Auge blickte - nur eine Baustelle.

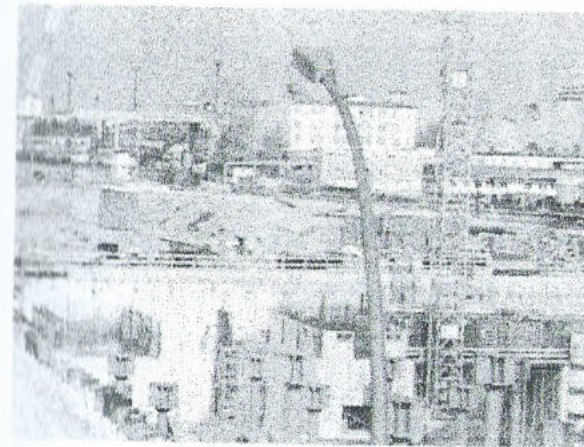


*Bild01:
Blick 1998 vom Lehr-
ter Stadtbahnhof in
Richtung der Einfahrt-
gleise des zukünftigen
Berliner Lehrter Bahn-
hofes*

Wo man vorher ohne Probleme am Humboldthafen (d.h. direkt unter der Bahnbrücke der S-Bahn und Fernbahn) "Lustwandeln" konnte, störte nun ein hoher und in die Breite gehender Bauzaun die Bewegungsfreiheit.

Bild02:
Blick 1998 vom Lehrter in Richtung Washingtonplatz, wo der neue Lehrter quasi wie der Alte enden soll; hier fehlen noch die zukünftigen Gleisbrücken, denn der S-Bahnhof und die Fernbahn werden in diesem Zustand nicht mehr bleiben.

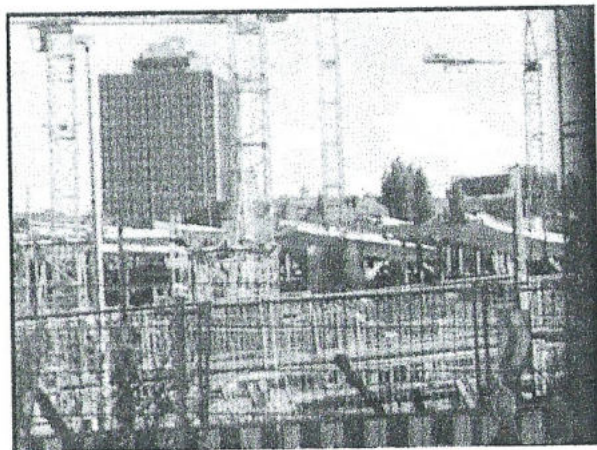


Bild03:

Charité

Brückentrasse der Fern- und S-Bahn

In die Großbaustelle ist der Lehrter Stadtbahnhof einbezogen. Vom Bahnsteig aus kann man nicht mehr nach links und nach rechts blicken, weil die zusammenwachsenden Brückentrassen nur noch den Blick geradeaus bis zum Washingtonplatz freigeben. Also muß man nach neuen Einblickmöglichkeiten suchen. Weil die B-96 provisorisch mittendurch die Baustelle bis zum Washingtonplatz führt, habe ich diese Chance auch genutzt. Somit konnte ich mir im Gegensatz zum Jahr 1998 auch die Hinterseite des Lehrter Stadtbahnhofes betrachten.

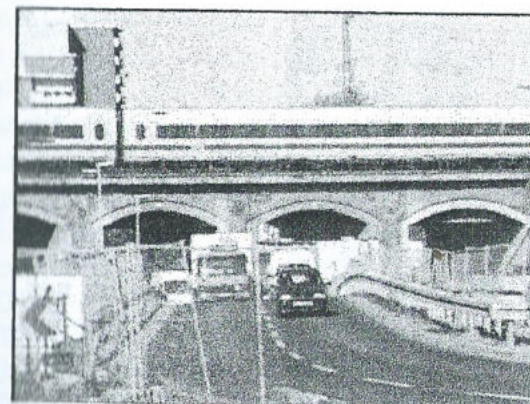


Bild04:
Hier verläuft die provisorische B-96, solange der Bahnhof noch nicht fertiggestellt

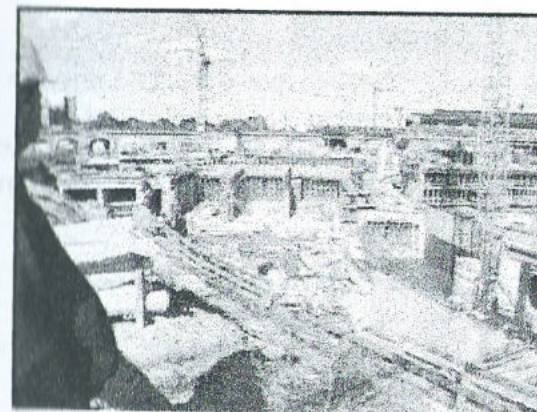


Bild05:
Das sind die Tunnelröhren der B-96, die 1999 als Provisorium ein paar Meter weiter links liegen. Etwas rechts davon werden die Parkdecks schon sichtbar.

Wo der alte Lehrter Bahnhof als Sackbahnhof einst in direkter Anbindung an das S-Bahnnetz als alter Lehrter Stadtbahnhof des alten Berlin stand, entsteht an fast gleicher Stelle ein neues Bahnhofsgebäude mit neuer Infrastruktur. Der neue Bahnhof nimmt in mehreren Ebenen die Fern- und S-Bahngleise auf. Damit hat der alte Lehrter Stadtbahnhof ausgedient und wird abgetragen. Durch die rege Bautätigkeit habe ich nicht erkennen können, wo die eigentliche Eisenbahn fahren würde, deshalb erhielt ich von einem Arbeiter auf der Baustelle die benötigten Informationen. Siehe Bild 06

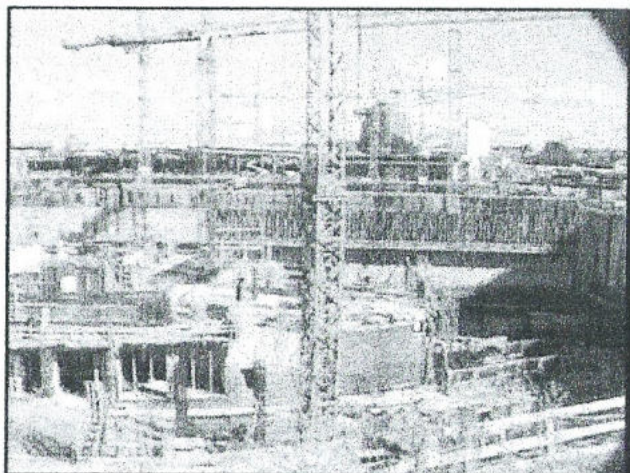


*Bild06:
Hier entsteht der
Bahnhofsteil,
die B-96-
Tunnelfahrt
unter der Spree
und das zukünftige
Parkdeck*

Hoffentlich ist der Bahnhof im Jahr 2005 fertig, dann ist die Lage aller Dinge dann auch selbsterklärend. Nachdem ich die Bilder des Jahres 1999 im Kasten hatte, machte ich mich auf den Heimweg und freue mich auf das nächste Jahr, wie es weitergegangen ist. Bis zum nächsten Besuch in Berlin.

MB.

Leuchtdioden auf der Modellbahn

Eine Modellbahn ohne Beleuchtung - da fehlt doch etwas. Der bisherige gebräuchliche Einsatz von Miniglühlampen findet schnell seine Grenzen in technischer (Stromverbrauch) oder finanzieller Hinsicht. Eine preiswerte, vielfältige, jedoch nicht alles ersetzende Alternative stellen LED = Licht emittierende Dioden dar. Mit ihnen ist die Lichterpracht auf einer Anlage in erheblichem Maße erweiterbar. Wie und unter welchen Bedingungen soll dieser Beitrag zeigen.

LEDs gibt es in verschiedenen Bauformen, Farben, und Fabrikaten. Angefangen bei einer Größe von ca. 1 mm bis hin zu großformatigen Leuchtkörpern von 10 mm und mehr, sowie als Einzeldiode oder Preislage vom Pfennigsartikel bis zu mehreren DM und manch einer steht ratlos vor der großen Auswahl. Aber gerade diese Bandbreite ist es, die dem Anwender die Möglichkeit gibt, diese Bauelemente genau auf seinen Anwendungsfall anzupassen.

Elektrisch ist eine LED einer normalen Halbleiterdiode gleichzusetzen, da auch hier nur ein Strom in einer Richtung fließen kann. Die Durchlaßspannung beträgt je nach Typ 1,6 - 3,2 Volt und es fließt ein typischer Strom von ca. 10 - 20 mA. Diese Werte zeigen den Vorteil gegenüber der Glühlampe: ein erheblich geringerer Stromverbrauch. LEDs müssen dafür an die Bedingungen angepaßt werden, d.h. ihr Betrieb ist nur über einen Vorwiderstand möglich.

Wichtig ist, daß eine LED niemals ohne Vorwiderstand betrieben werden darf! (Wobei es egal ist, ob der Widerstand an die Anode oder Kathode angeschlossen wird.)



Die abgeflachte Seite bzw. der kurze Anschluß kennzeichnen die Kathode.

Der Stromfluß findet grundsätzlich von der Anode zur Kathode statt. Die Kathode ist bei den Bauformen gekennzeichnet, häufig ist es der kürzere Anschlußdraht.

Der Vorwiderstand wird in folgender Weise berechnet:



Schaltzeichen



Dieser Widerstand begrenzt den Strom durch die Leuchtdiode. Der Widerstand richtet sich nach der vorhandenen Betriebsspannung und errechnet sich aus:

$$R_V = \frac{U_B - U_{LED}}{I_F}$$

R_V = gesuchter Vorwiderstand
 U_B = vorhandene Betriebsspannung
 U_{LED} = Durchlaßspannung der LED (je nach Farbe)
 I_F = Durchlaßstrom max. 20 mA (eher weniger)

Beispiel: Gesucht wird R_V zum Betrieb an 12 V. Die Durchlaßspannung soll 1,6 V betragen.

Berechnung

$$R_V = \frac{12 - 1,6}{0,02} = 520 \, \Omega \approx 560 \, \Omega \text{ (nächsthöherer Wert)}$$

Ergebnis: Gebraucht wird ein 560 Ohm Widerstand.

Sollte dieser Wert nicht vorrätig sein, kann auch ein höherer Wert eingesetzt werden, die LED leuchtet dann etwas dunkler, bei zu großem Widerstand schließlich gar nicht mehr.

Natürlich kann man eine LED auch an Wechselspannung betreiben. Die Berechnung des Vorwiderstands erfolgt nach gleicher Formel, nur sollte man zum Schutz der Sperrschicht der LED eine Diode antiparallel schalten.

Wird die Antiparallel-Diode weggelassen, funktioniert die LED trotzdem, sie läßt dann jede Halbwelle durch, was sich u.U. mit leichtem Flackern bemerkbar macht. Die Wirkung ist praktisch die eines Halbwellengleichrichters.

Zum Löten sollten die Anschlußdrähte wegen des Kühleffektes lang bleiben und die Lötzeit möglichst kurz sein.

Weitere technische Hinweise können folgender Literatur entnommen werden:

Alfred Härtl: Optoelektronik in der Praxis

ISBN 3-9800 725-0-9

4. Auflage 1990

Nordseepassage, wir kommen!

Ausstellungen und Veranstaltungen vor Publikum haben ihren Reiz und sind nicht nur für die Selbstdarstellung, sondern besonders für die Werbung wichtig. Unter diesem Gesichtspunkt hatten die Aktionstage unseres Clubs zusammen mit der Schiffmodellbaugruppe „Schlicktown“ am 02. und 03. Oktober 1999 in der Nordseepassage in Wilhelmshaven einen hohen Stellenwert.

Wo sich sonst kleine Buden mit Kunstgegenständen profimäßig darbieten, Geschäfte ihre Sonderausstellungen durchführen, bekamen wir die Möglichkeit, eine große Fläche zu nutzen.

Mitten im Zentrum der Stadt, hautnah am Publikum - manchmal zu nah - konnten wir werbewirksam ein Querschnitt unseres Modellbahnhobbies präsentieren.

Max Bernhard mit seiner N-Modul-Anlage belegte die ersten Meter im Zentrum der Passage zwischen den „Hauptlustwandelstrecken“ der Besucher, die sich zwischen den Fensterauslagen der Geschäfte und der Modellbahn entscheiden mußten. Er wurde nicht müde, möglichst viel rollendes Material über die Strecke zu schicken und manch eine Garnitur mußte im großen Bahnhof geparkt werden, da die Technik teilweise einfach ihren Dienst versagte.

Zusammen mit meinem Sohn Marco hatte ich mich mit unserem Stadtdiorama mit Straßenbahn an die Anlage von Max angehängt, so daß beide Teile eine Einheit bildeten.

Komplettiert zu einem U-förmigen Gebilde wurden die Anlagen mit Manfred Bänders Rohbau des Berliner Anhalterbahnhofs und obwohl kein Fahrbetrieb von ihm auf seinem Modul stattfand, so vermochten doch die Dimensionen und die Bauzeit die Besucher in Erstaunen zu versetzen.

Dieses kleine Zentrum in Baugröße „N“ fand neben regem Interesse auch das eine oder andere anerkennende Wort und so manch einer (überraschend viele eigentlich) erinnerten sich mit nachdenklichem Blick daran, daß in ihren Haushalten irgendwo in der Ecke noch viel Material aus der Jugendzeit schlummerte, das man doch vielleicht wieder aktivieren könnte.

Ein paar Meter weiter, zwischen Blumenladen und dem „Gedankenflieger“ stellte sich die Modellwelt in gänzlich anderem

zum Glück auch junge Leute sein können, ist nur zu begrüßen (Gruß an Tobias!) Lichte dar. Hier führte Hans Eilerts Regie und zeigte mit Modulen in Baugröße H0, was der Modellbahnbau außerhalb des Schienenverlegens noch zu bieten hat. Mit Leim, Farbe und Pinsel, Holz, Mauerplatten und diversen Geländematerialien zeigte er mit weiteren Vereinskameraden an einem Modul, wie man die Natur in klein gestaltet. Grasflocken, Bäume und Gießharz wurden phantasievoll plazierte, ein kleiner Wettbewerb zu einem Gestaltungsvorschlag für ein Modul ergänzten die Aktivitäten.

Der Werbeeffekt blieb auch nicht aus - mit glänzenden Blicken und angelockt von dem Eisenbahnbazillus folgte die Bekundung: „Das mach ich auch ..(wieder).. und inzwischen konnten wir schon Interessierte im Vereinsheim begrüßen. Daß unter den Fans der Modellbahn

Gleich nebenan, in der freien Lücke hin zum Stand der Schiffmodellbauer hat sich Wolfgang Forsch in hervorragender Weise und mit Engelsgeduld dem Modellbahnnachwuchs gewidmet - er beaufsichtigte die Baustelle auf einem Tisch, die Bastelecke für die Kids und leitete den einen oder anderen an, die bereitgestellten Hausbausätze auch so zusammen zu kleben, daß das Objekt auch nach Haus aussah. Früh übt sich, wer ein Meister werden will und einige glückliche Kinderaugen betrachteten stolz ihr Werk. Vielleicht werden sich später einige daran erinnern, daß es mit Hilfe unseres Vereins gelang, dieses Erfolgserlebnis zu erlangen und bleiben der Modellbahn treu.

Alles in allem war es ein erfolgreiches, langes Wochenende, das auch in der lokalen Presse seine positive Würdigung fand. Unabhängig davon, daß eine Forstsetzung im Jahr 2000 geplant ist, sollten wir Aktionen dieser Art, besonders mit Ansprache an die Jugend, fördern und intensivieren - wir können dabei nur gewinnen.

An die Modellbahnfreunde möchte ich zum Schluß aufgrund eigener Erfahrung appellieren: Wer etwas Sehenswertes gebaut hat, ein Diorama, ein Modul o.ä., der sollte sich ruhig trauen, es der Öffentlichkeit zu zeigen, se macht Spaß und bringt Anerkennung ... und dem Verein hoffentlich paar Mitglieder.

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 : 39,- DM pro Quartal

Jugendliche : 15,- DM pro Quartal

Aufnahmegebühr : 30,- DM / 10,- DM

26388 Wilhelmshaven, Flutstraße 206