

Vereinsmitteilung Nr. 7/83

Jever, den 23.06.1983

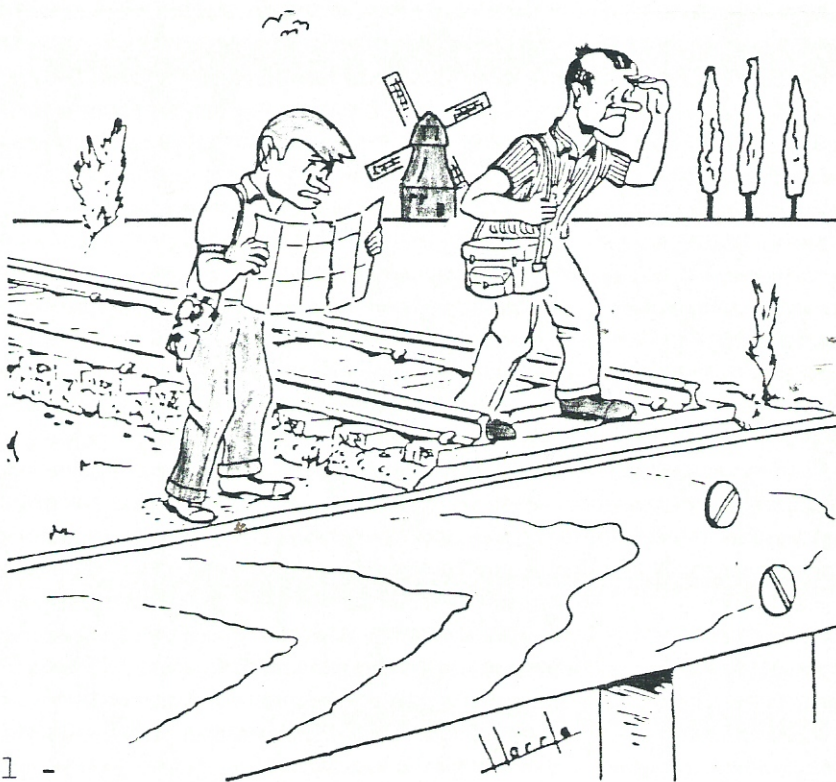
Liebe Eisenbahnfreunde!

Obwohl jetzt für viele von uns die Urlaubszeit begonnen hat, ein paar kurze Hinweise für die nächste Zeit:

1. Herr Schmalenbach wird am 30. Juni 1983 während des nächsten Vereinsabends in Sande über die Modulbauweise von Modellbahnanlagen referieren. Für Interessierte ist eine schriftliche Ausarbeitung Herrn Schmalenbachs über das Thema angeheftet.
2. Ein Hinweis zum Fotowettbewerb:
Senden Sie bitte die Bilder an Herrn Paul Trinkaus, Grenzstr. 15, 2940 Wilhelmshaven. Teilnahmebedingungen und Modalitäten siehe Vereinsmitteilung 5/83.
3. Was halten Sie von einer Besichtigung des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Sande im Spätsommer?

Mit freundlichem Gruß

Schnabel
Dietmar Schnabel



"Es besteht kein Zweifel -
nach der Karte war hier einmal die Bahnstrecke Esens-Norden !"

EISENBAHNFREUNDE FRIESLAND E. V.

Mitglied im BDEF e. V.



Paul Schmalenbach

=====

BERICHT ÜBER UND ANMERKUNGEN ZUM TREFFEN DER NORTHWEST-CLUBS, NIENBURG, 7.5.83

Vertretene Vereinigungen: MEC Norden, MEC Wunstorf, MEC Emden, MEC Nienburg, MEC Osnabrück, EF Diepholz, EF Friesland

Tagesordnung:

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Kurzreferat: Situation und Perspektive des Modellbahnhobbys (MEC Nienburg)
3. Modellbahnmodule
4. Jugendarbeit
5. Verschiedenes

Ergebnisse

Anmerkung: Soweit sich im Rahmen der einzelnen Tagesordnungspunkte Diskussionen entwickelten, sind hier inhaltlich auch die von mir abgegebenen Beiträge sowie Erläuterungen enthalten.

Zu 2.

In einem Kurzreferat stellte Herr Kurbjuweit die Wandlungen im Modellbahn hobby dar. Kern seiner Aussagen war, daß sich unser Hobby bisher im Wesentlichen Marken- und Quantitäts-orientiert entwickelt hat. Die Markenorientierung ist dabei zumindest im Bereich Zweileiter-Gleichstrom etwas zurückgetreten - dafür ist die Quantitätsorientierung noch stärker geworden. Dieses gilt nicht nur für die auf Verkaufsförderung ausgelegten Anlagen der Industrie bzw. der Händler sondern auch für viele Klubanlagen und sogar Anlagen einzelner Modellbahnern.

Bei den Modellbahnern selbst ist nun ein gewisser Trendwandel hin zur Qualitätsorientierung erkennbar. Er wurde eingeleitet durch Artikel wie "Runter von der hohen Schiene" (Eisenbahnmagazin). Sie hatten als Denkanstoß eine wichtige Funktion, konnten jedoch in der Praxis nicht viel bewirken, da die Modellbahnindustrie nicht mitgezogen hat. Auf dem Gleissektor kann das BEMO-Profil zusammen mit dem Pilz-Schwellenband die Lücke füllen, da auf diesem 1,8 mm Profil dann sogar NEM- Spurkränze ohne an den Schwellen anzustoßen betrieben werden können. Bei den Radsätzen ist inzwischen erwiesen, daß mit RP-25 auch auf normalen Roco Gleisen und Weichen völlig sicher gefahren werden kann. Dieses gilt auch bei nicht ganz optimaler Gleisverlegung, wenn das jeweilige Fahrzeug ein hinreichend flexibles Fahrgestell hat. Dieses ist bei längeren Zweiachsern und bei den meisten Triebfahrzeugen für sicheren Lauf und einwandfreie Stromabnahme auch auf Weichen unerlässlich. Hier hapert es bei Industriefahrzeugen nach wie vor erheblich bzw. ist noch schlechter geworden. (Beispiel: Verzicht auf die Schwungmasse bei Roco 216 zugunsten es neuen Elektronik-Fahrpultes. Letztere funktioniert aber nur als elektronische Schwungmasse, solange die elektrische Verbindung zum Triebfahrzeug auch nicht kurzzeitig unterbrochen ist).

Die Qualitätsorientierung zeigt sich auch in den Gebäudemodellen, wo die Stockwerkhöhen bzw. die äußeren Maße mehr an den richtigen Maßstab herankommen. Das auf kleineren Anlagen immer noch wünschenswerte kleine Gebäude wird zunehmend durch maßstablich richtige Modelle kleinerer Vorbilder realisiert.

Am wichtigsten scheint jedoch ein erster zaghafter Ansatz zu neuen Betriebskonzepten, wie sie beispielsweise in den USA schon seit längerem praktiziert werden. Auch hier hatte es einen richtungsweisenden Artikel gegeben (Ivo Cordes, Eisenbahnmagazin 4/80, "Güterwagen in Umlauf gebracht"). Wegen seiner Kompaktheit ist er möglicherweise zu schwer verdaulich gewesen und hat deshalb seine Breitenwirkung verfehlt. Kern dieses Konzeptes ist die Erkenntnis, daß sich jeglicher Eisenbahnverkehr aus der Lösung einzelner Transportaufgaben zwischen jeweils zwei genau definierbaren Punkten entwickelt. Güterverkehr beginnt und endet also stets in einem Industrieanschluß, Güterschuppen, Freiladegleis usw. Die Zusammenfassung von Transporten mit gleicher Zielrichtung zu etwa gleichen Zeitpunkten bedingt dann zwangsläufig die Zugbildung bzw. später die Zerlegung von Zügen und Verteilung zu den Industrieanschlüssen.

Der Verzicht auf Gleisanschlüsse, zwischen denen sich die Transportaufgaben entwickeln können, entzieht der Zugbildung damit die Basis und verhindert so einen naturgetreuen Güterzugverkehr. Güterzüge können dann in letzter Konsequenz nur noch als Blockzüge verkehren, und das Güterzugbetriebskonzept degradiert schnell auf das Niveau des kreisenden TEE unter dem Weihnachtsbaum.

Hier liegt wohl auch die Ursache für das milde Lächeln, das die Öffentlichkeit im Allgemeinen für uns Modellbahner übrig hat: Wenn der Bezug zwischen der Transportaufgabe und dem sich hieraus ergebenden Einsatz der Bahn als Transportmittel nicht erkennbar oder womöglich nicht einmal vorhanden ist, dann unterscheiden wir uns tatsächlich kaum noch von einem spielenden Kind. Das tut zwar nicht unbedingt unserem Spaß an der Freude Abbruch - aber wir sollten dann auch nicht erwarten, von der Umwelt ernst genommen zu werden. Naturgetreuer Fahrzeug- und Geländebau ist natürlich wichtig - kann für sich aber nur zu Denkmälern oder Standbildern führen. Die Darstellung von "Eisenbahn" erfordert aber auch Dynamik und Vorbild-bezogenen Betrieb. Der Eindruck, die Bahn sei Selbstzweck, muß vermieden werden.

Gerade der Güterverkehr nach diesem Konzept kann auf einer Kleinanlage eine Unmenge an Betrieb bzw. Betriebsamkeit erzeugen und so dafür sorgen, daß sie interessant bleibt. Um so mehr sollte auf einer Großanlage dieser Teil des Güterzugbetriebes Platz und entsprechende Berücksichtigung finden. In abgeschwächter Form lassen sich vergleichbare Konzepte auch für den Personenzugverkehr entwickeln.

Zu 3 (Modulsystem):

Über erste Erfolge des Modulsystems nach FREMO konnte berichtet werden. So hat kürzlich in Delmenhorst ein Treffen der FREMO stattgefunden, bei dem 13 Module, die von verschiedenen Mitgliedern ohne vorherige Absprache gebaut worden waren, mitgebracht und zu einer funktionstüchtigen Gemeinschaftsanlage zusammengefügt wurden.

Während des heutigen Treffens in Nienburg waren drei Module zu besichtigen, die in zwei unterschiedlichen Versionen kombiniert werden konnten. Aus persönlicher Sicht ist zu sagen:

- Die Normung betrifft zunächst nur die Tiefe des Moduls (50cm) an den beiden Enden, die Lage der eingleisigen Strecke an den Enden (mittig, 130cm über Fußboden) und das Profil der Endstücke (zwei Profile zulässig). Selbstverständlich sind auch die Löcher für die Schraubverbindung der Module und die elektrischen Verbindungen festgelegt. (Lichtpausen 1:1 und fertige Endstücke über FREMO zu erhalten).
- Die beiden zulässigen Profilformen, die beide einer Mittelgebirgslandschaft entsprechen, sind so geschickt gewählt, daß die Wiederholung des Landschaftsprofils in der Praxis nicht auffällt.
- Die Modultiefe von 50cm reicht aus, um einen ausreichenden Bereich beiderseits der Strecke nachzubilden und ist schmal genug, um die Verwendung von Gebäuden auf diesen Streckenmodulen wenig attraktiv zu machen. Dieses zusammen begünstigt Anlagen, die entlang der Strecke weniger Gebäude und dafür mehr Landschaft haben und so die Strecken optisch verlängern.
- Die Modultiefe reicht andererseits aus, um kleine Industrieanschlüsse als Ausgangs- und Endpunkte für Güterverkehr anlegen zu können.
- Weitere Normen - so für die Schnittstelle durch einen Bahnhof - sind in der Vorbereitung.
- Die Erfahrung zeigt, daß genau die Modellbahnfreunde Module gebaut haben, die bisher untätig waren:

-- Kein Platz für eigene Anlage; das Modul erfüllt dann daheim die Funktion eines Dioramas und kann trotzdem Teil einer betriebsfähigen Anlage werden

-- Platz für eigene Anlage vorhanden; aber der Baubeginn war unterblieben, da der Modellbahner seine eigenen Fähigkeiten nicht abschätzen konnte, deshalb nicht den Mut zum Anfangen hatte bzw. erst an einem kleinen Teil üben wollte. Da das kleine Teil in Form eines Moduls aber auch anschließend Verwendung finden kann, wird es sorgfältiger geplant und aufgebaut.

-- Jugendliche haben im Allgemeinen mit beiden genannten Problemen zu kämpfen. Fast noch wichtiger ist jedoch, daß sie sich bei einer größeren Anlage bestehend aus vielen Modulen mit einem bestimmten Teil identifizieren können. Damit entsteht ein persönlicher Bezug und der natürliche Ehrgeiz sorgt für gute Ergebnisse. Wegen fehlender Vorgaben für die Modullänge kann dabei auf die persönlichen Neigungen und Fähigkeiten Rücksicht genommen werden. Da außerdem ein Modul in der Regel vollständig von nur einem Modellbauer erstellt werden, wird eine zu frühe Spezialisierung vermieden.

Insgesamt besteht der Eindruck, daß das gewählte Modulkonzept seine Hauptaufgabe erfüllt - nämlich die bisher Unbeteiligten zu aktivieren und bei Treffen über funktionsfähige und dabei stets unterschiedliche Großanlagen die Gemeinsamkeiten und damit den Hobbygedanken zu fördern. Das von dieser Modulform ausgehende Anlagenkonzept - nämlich eingleisige Strecke zwischen zwei Endpunkten mit mehreren Unterwegsbahnhöfen begünstigt dabei Betriebskonzepte, die wie beim Vorbild die Zugbildung wieder an die Transportaufgaben knüpft. Damit ist zu hoffen, daß sich auch die Betriebskonzepte innerhalb des Hobbys weiterentwickeln können.

Zu 4. und 5. (Jugendarbeit und Verschiedenes)

Diese Punkte wurden im Rahmen der anderen Tagesordnungspunkte mit behandelt.

Die nur geringe Anzahl von Teilnehmern hat trotzdem sehr lebhaft Diskussionen hervorgebracht und ich habe die Überzeugung, daß es diese Art von Veranstaltungen ist, von der unser schönes Hobby lebt. Daß allein wegen der Bewirtung der Teilnehmer die lange Reise schon gelohnt hätte, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt!

Herrn
Hans-Reiner Klante
Bremer Straße 115
2940 Wtlv