



„Die Weiche“ ist das offizielle Organ des
Stammtisch – Untereschbach e.V.

Die Weiche

seit April 1992 in Untereschbach



Titelbild: Museum Dieringhausen

Bild Seite 3: Dietmar Stähler

Inhalt 1 / 2014



Museum Dieringhausen

Inhalt:

- In eigener Sache 4
- Geschichte Museum Dieringhausen.....5
- Verwendungshinweise zur Radsatzlehre.....6
- Freudenreich Feinwerktechnik.....10
- Creativ – Modellbau – Klingenhöfer.....11
- Haus Thal.....12
- 3D Prototypen..... 13
- Advents Modellbahn Ausstellung in Zell.....14
- Sonderserie..... 25

In eigener Sache

Liebe Stammtischfreunde und –freundinnen

*Vor Euch liegt die erste Ausgabe unserer Clubzeitschrift
„Die Weiche“ für 2014.*

*Anders als in manch vorangegangener Ausgabe, widmet dieses
Heft sich weitestgehend den zahlreichen Ausstellungen die mit
unserer Beteiligung stattfanden.*

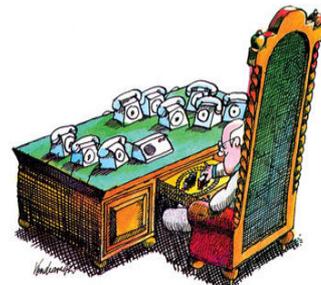
*Dank zahlreicher fleißiger Mitstreiter, welchen wir in diesem
Zusammenhang einmal ganz herzlich unseren Dank für ihre Arbeit
aussprechen wollen, ist es uns hier und heute möglich, über jede
diese Ausstellungen und Aktivitäten in Form eines individuell
gestalteten Berichtes zu informieren.*

*Ganz herzlichen Dank dafür, wissen gerade wir doch, dass diese
Berichte meistens erst abends, sozusagen in der Spät-, oder
Nachtschicht entstehen...*

*Und nun viel Spaß bei der Lektüre dieser Berichte und unserer
Zeitschrift „Die Weiche“*

Her-Z-lichst Euer

Dietmar Stähler und Friedrich Scholta



Die Eisenbahngeschichte von Dieringhausen

Der Einzug der Eisenbahn ins Bergische Land

Der Gummersbacher Stadtteil Dieringhausen ist nicht wie der Stadtkern der Hauptstadt des Oberbergischen Kreises auf einer Anhöhe gelegen sondern im Tal des Flusses Agger. Der Name Dieringhausen dürfte trotz der geringen Größe des Ortes dennoch relativ vielen Leuten ein Begriff sein: Nicht zuletzt deshalb weil er heute eine Station der Regionalbahn RB 25 ist und sich entsprechend auf den Verkehrsplänen des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg wiederfindet. Dass man als Bahnfahrer seinen Weg hierhin findet muss nicht daran liegen, dass man dort auch wohnt. Dieringhausen ist auch ein Begriff für Eisenbahnfreunde aufgrund des Eisenbahnmuseums welches dort seit einiger Zeit existiert. Doch bis dieses damals seine Gründung fand war es ein langer Weg dorthin.

Wie bei vielen anderen Flüssen auch hatte sich auch im Tal der Agger die Topographie dazu angeboten eine Bahnlinie zu errichten. Eisenbahnen in Flusstälern sind vor allem aus zwei Gründen ein typischen Phänomen: Zum ersten sind die Täler von Wasserläufen mit ihren nur geringen Steigungen besonders gut geeignet um der begrenzten Steigfähigkeit von adhäsionsbetriebenen Eisenbahnen (also „Reibungsbahnen“) entgegen zu kommen. Zum Zweiten waren Flusstäler immer ein guter Standort für das vorindustrielle produzierende Gewerbe und später für Industriebetriebe. Als Standortfaktor war beim Altgewerbe die Wasserkraft als Antrieb für Wasserräder und die damit verbundenen Apparaturen wichtig; ein Mechanisierungsprinzip das vor allem weit verbreitet war bevor die Dampfmaschine erfunden war und diese sich ihre Verbreitung als teures Kapitalobjekt erst noch erkämpfen musste. So konnte mit der Eisenbahn die Eisenbahn sich technologisch gut in Flusstälern ausbreiten und damit auch gleich ihre Verbindung zur Kaufkraft ihrer Transportdienste herstellen.

So geschah es auch im Tal der Agger. Dieser Fluss entspringt im Oberbergischen Land zwischen Gummersbach und Olpe und mündet an ihrem Ende in die Sieg die wiederum in den Rhein mündet. Mit der Siegtalbahn, einer heute zweigleisigen Hauptstrecke wurde Siegburg durch die damalige Köln-Mindener Eisenbahn (KME) ab 1859 an die Eisenbahn nach Köln angebunden. Von hier aus begann sich die Eisenbahn ab 1884 ins Aggertal auszubreiten wobei die Orte Lohmar, Donrath, Wahlscheid, Overath und Engelskirchen angebunden wurden. Die heute nicht mehr existente Teilstrecke Siegburg-Overath soll den Spitznamen „Lohmarer Gretchen“ erhalten haben. Ab 1887 wurde dann Dieringhausen durch Weiterbau der Aggertalstrecke erreicht, die in diesem Jahr auch bis in den heutigen Gummersbacher Stadtteil Derschlag vordrang. Hier sorgte die Bahn als starker Belebungsfaktor für die zum Teil neu entstehenden Industriebetriebe für Aufschwung: Rohstoffe und fertigproduzierte Ware konnten gut herangeschafft und abtransportiert werden.

Zu erwähnen ist noch dass auch an regional anderer Stelle sich die Eisenbahn ausbreitete und dies doch auch im Oberbergischen eine Rolle spielte: Die Bergisch-Märkische Eisenbahn (BME) hatte um 1869 Bergisch Gladbach erreicht und breitete sich ab diesem Jahr auch in Richtung Bensberg aus. Um 1891 war dann auch die Verbindung Bensberg-Forsbach-Hoffnungsthal-Untereschbach-Immekeppel fertiggestellt. Interessant und als grund der Erwähnung ist vor allem der jetzt schon entstandene Abschnitt Rösrath-Hoffnungsthal.

Dieringhausen erfuhr zunächst eine Stärkung seiner Bedeutung durch die Fortführung der Strecke nach Olpe im Jahr 1903. Zu dieser Zeit gab es in Dieringhausen eine kleine Lokstation zu der ein zweistöckiger Lokscheune gehörte. Dieser soll bis in die sechziger Jahre gestanden haben. Weiterhin wurde der Ort deshalb auch immer wichtiger weil sich das Eisenbahnaufkommen zunehmend verstärkte.

Ein besonders wichtiger Faktor war die verstärkte Anbindung an Köln durch eine weitaus direktere Verbindung. Diese entstand 1910 indem zwei neue Teilstücke in die bestehende Anbindung eingesetzt wurden. Diese waren zum einen der neue Abschnitt Köln-Kalk- Rösrath und zum anderen der Abschnitt Hoffnungsthal-Honrath-Overath, so dass unter Einbeziehung der zwischen den neuen Abschnitten das bereits vorhandene Teilstück Rösrath-Hoffnungsthal zu einem Bindeglied einer neuen weitaus direkteren und schnelleren Köln-Overath-Verbindung wurde. Damit musste nicht mehr der Umweg über Siegburg genommen werden.

Im Sülztal wurde auch 1912 der Streckenabschnitt Immekeppel-Lindlar eingeweiht.

Die Erweiterung zum Bahnbetriebswerk

Dieser zusätzliche Zufluss von rollendem Eisenbahninventar erhöhte auch den Platzbedarf in Dieringhausen und steigerte die Bedeutung als Bahnbetriebswerk. Dies war aber mit einem stark erhöhten Platzbedarf verbunden. Eine erste Maßnahme um diesem gerecht zu werden wurde darin getroffen, dass die Bahnlinie selbst von der Straße weg an den Nordhang des Aggertals verlegt wurde. Dieser Aufstieg wird für den Bahnreisenden ab Osberghausen deutlich wenn sich der Zug am Berghang nach oben vorarbeitet. Hierbei wurde auch östlich des Betriebswerkareals ein neuer Personenbahnhof gebaut der insgesamt einmal vier Bahnsteiggleise an zwei Bahnsteigen hatte. Noch heute ist dieser neue Bahnhof die Haltestation der RB 25. Allerdings ist nur noch ein Bahnsteig mit zwei Gleisen in Betrieb; der andere hat keinen Gleisanschluss mehr und verfällt zusehends. Das Empfangsgebäude des alten Bahnhofs direkt am BW wurde zum Güterdepot und die alte Lokstation wurde konsequent für eine Dampfbetriebs-Infrastruktur ausgebaut. In diese Zeit fiel auch dann der Bau des Ringlokschuppens der natürlich auch seine unverzichtbare Drehscheibe erhielt.

Die Dampflok konnten hier Kohle, Wasser und Sand aufnehmen und ebenso die Betriebsrückstände Schlacke und Lösche loswerden nachdem die entsprechenden Anlagen erbaut wurden. Noch heute thront der Bereich mit den mehreren Kohlenbansen und Kränen über dem Rest des heutigen Museums. Relativ kurz nach seiner Erbauung wurde der Lokschuppen noch einmal um sechs Stände erweitert. Auch entstand 1922 die neue Lokleitung zwischen den Kohlenbansen und der Drehscheibe. Hier hätte man die Option nutzen können, den Lokschuppen fast doppelt so viele Stände zu geben. Dies hätte an der rechten Seite eine Weiterführung bis an die neue Lokleitung bedeutet die jedoch nie vollzogen wurde.

Bis in die 1930er Jahre hatte hier einiges an Expansion stattgefunden. Der ganze Betrieb erforderte natürlich auch den nötigen Überblick und Einfluss auf die Geschehnisse im Dieringhausener Eisenbahnkomplex. Dies bedeutete einigen Bedarf an Stellwerken. Hier wurden gleich mehrere davon in Betrieb genommen, allerdings sind manche wieder verschwunden. Vorhanden ist jedoch noch immer ein relativ großes Stellwerk in dem auch heute noch der Fahrdienstleiter residiert.

Krieg und Wiederaufbau

Dann kam der Krieg und ab Ende 1944, als die Westalliierten schon an der deutschen Grenze standen erreichte der Luftkrieg das Oberbergische Land. Das Bahnbetriebswerk wurde bombardiert und durch die Zerstörung der Drehscheibe und des rechten Lokschuppenflügels bis Kriegsende ausgeschaltet. Schwer getroffen wurde im Krieg auch der Bahnhof. So wurde durch einen Bombentreffer der gesamte linke Flügel des Empfangsgebäudes zerstört aber später wieder so originalgetreu aufgebaut, dass der Schaden sich heute im Prinzip gar nicht mehr erahnen lässt. Bis Ende 1945 behalf man sich in Osberghausen - damals durchaus ein respektabler Bahnhof - mit einem Ausweich-BW.

Nach dem Krieg wurde erst einmal die Drehscheibe neu aufgebaut. Weiterhin gab es noch anderenorts Handlungsbedarf. So musste der im Krieg gesprengte Hoffnungstaler Tunnel wieder passierbar gemacht werden was 1947 erreicht wurde. Das BW Dieringhausen verlor später zu Beginn der fünfziger Jahre dann seine Lokschuppenenerweiterung, erst durch die Bombenschäden, die nur ein Stahlgerippe übrig ließen, danach dann durch den ersatzlosen Abriss desselben. Noch heute sind die Spuren im Beton am Boden dort zu sehen.

Vom Dampf- zum Dieselmotortrieb

Von einer Stilllegung oder Aufgabe des Bahnbetriebswerkes konnte danach aber noch keine Rede sein. Stattdessen wurden sogar Erweiterungen durchgenommen. Es zeichnete sich aber ab, dass die Infrastruktur keine reine Auslegung auf Dampfbetrieb mehr haben sollte.

Ab 1956 wurden mit Schienenbussen und Kleinloks die ersten Dieselfahrzeuge heimisch. Dieser Wandel wurde ab 1962 mit der Stationierung von V 100 Streckenlokomotiven (Baureihen 211 und 212) noch deutlicher.

Bald wurden auch Urrelikte des BW's der Modernisierung geopfert. So manches war bereits kurz nach dem Krieg schon beseitigt worden. Der alte zweistöckige Lokschuppen aus der einfachen Lokstation aus der Vor-BW-Zeit wurde abgebrochen um seinen Platz einem modernen Verwaltungsgebäude zu überlassen. Von den Bekohlungsanlagen und Wasserkränen sollte zum Schluss nicht mehr viel übrig bleiben. Im Jahre 1969 war dann die Umstellung von Dampf- auf Dieselmotortrieb komplett abgeschlossen.

Zu diesem Zeitpunkt war das Eisenbahnwesen im Bergischen Land aber nicht nur von Modernisierungen geprägt. Es gab bereits einiges an Stilllegungen von Strecken. Die Sülztalbahn verlor 1960 ihren Personenverkehrsbetrieb. Ab 1961 war auch auf dem Abschnitt Bensberg-Forsbach-Rösrath Schluss. 1966 endete im Sülztal auch der Güterverkehr. Das Teilstück Lohmar-Overath der Aggertalbahn nach Siegburg war ebenfalls Vergangenheit. Weitere Einstellungen von Personenverkehr auf Strecken die für den Güterverkehr erst einmal erhalten blieben machten die Sache nicht einfacher.

Vom Betriebswerk zum Museum

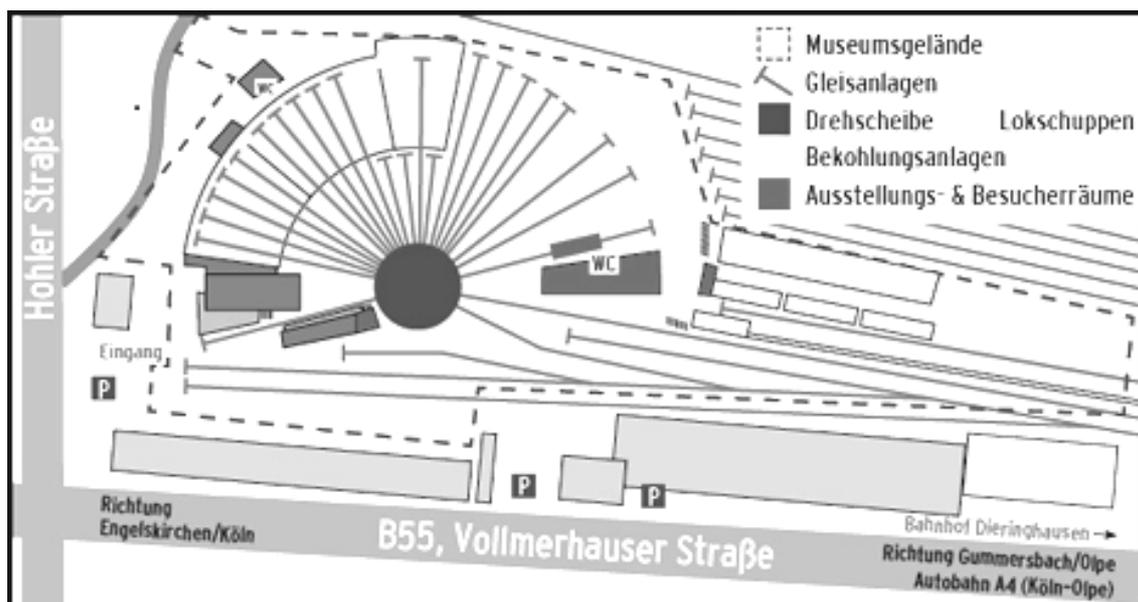
Zum ersten Mai 1982 stellte die Bundesbahn ihren Betrieb in Dieringhausen ein und folgte damit auch hier der Praxis, sich auf größere BW's zu konzentrieren. Zum Glück wurde der Denkmalschutz sehr schnell für den Standort Dieringhausen gültig und engagierte Eisenbahnfreunde nahmen sich der Herausforderung an. Die Gründung eines entsprechenden Vereins erfolgte sehr schnell, ebenso wie die Anmietung des Geländes und die ersten Aufarbeitungsaktionen. Bereits im selben Jahr noch konnte das erste Museumsfest stattfinden.

Der Verein „Eisenbahnfreunde Flügelrad Oberberg e. V.“ hatte bereits ganze Arbeit geleistet. Die Zukunftspläne wurden damit realisiert, dass man zuerst die Anlagen aufarbeitete, Rückbaumaßnahmen von Seiten der Bundesbahn revidierte und später auch begann einen interessanten Fahrzeugbestand aufzubauen.

Weiterhin hatte man in der Hinsicht aufgerüstet, indem auch eine Cafeteria und ein Buchladen ins Leben gerufen wurden. Das konkrete Gesamtziel ist aber in erster Linie eine Erschaffung und Erhaltung einer Infrastruktur die eine komplette und reibungslose Betriebsfähigkeit von Dampflok ermöglicht mit Bekohlungsanlagen, Wasserkränen usw. Daneben werden aber dennoch der Dieselbetrieb und die Vielfalt verschiedener Waggon nicht vergessen. Weiterhin sollen noch das Sandhaus und die Aufenthaltsräume für die Arbeiter, die schon relativ gut von außen zu besichtigen sind weiter in Wert gesetzt werden.

Inzwischen kann behauptet werden, dass man auf einem sehr guten Weg in die Zukunft ist. Nicht zuletzt wegen der Wiehltalbahn, die als eingetragener Verein zusammen mit ihrer Dampflok „Waldbröl“ Zugfahrten veranstaltet. Diese Dampffahrten bescheren dem Museum in Dieringhausen noch zusätzliches Prestige und viele zahlende Gäste.

Alles Gute für die Zukunft !!!



KoMi-Miniaturen

Miniaturen nach Wunsch

Super
Eisenbahnmodelle
In Spur Z

KoMi-Miniaturen · Kordula Günzel

Große Schmiedestraße 6

21682 STADE

DEUTSCHLAND

tel: +(0) 4141/41 23 00

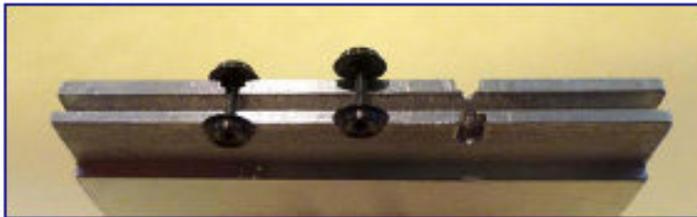
fax: +(0) 4141/41 23 01

mail: komi-miniaturen@gmx.net

zpur@gmx.net

www.komi-miniaturen.de

Verwendungshinweise zur Radsatzlehre ANR WZ 3 und WZ 3.1



NEM 310 „Radrückenflächenabstand B“

„... *Meine Waggons entgleisen immer bei der Fahrt durch Weichen* ...“ sicherlich hat jeder Modellbahner mit dieses Problem bei sich oder Anderen schon mal Bekanntschaft gemacht. Entsprechend vielfältig sind die Tipps zum Abstellen dieses Problems. Die Gewichtserhöhung ist dabei garantiert nur die allerletzte Möglichkeit das Problem anzugehen. Denn mehr Gewicht bedeutet nicht gleich bessere Radführung im Gleis! Im Gegenteil: Mehr Gewicht bedeutet doch letztendlich die Reduzierung der Anzahl der zu bewegenden Waggons durch die ohnehin schon konstruktiv bedingt „schwachbrüstigen“ Lokomotiven. Der einzige Vorteil bei der Gewichtserhöhung ist die Verringerung des Kippverhaltens der Waggons. Dabei muss berücksichtigt werden, dass der Einbau von gewichtserhöhenden Teilen möglichst nahe der Achsebene erfolgt, um eine kontraproduktive Verlagerung des Schwerpunktes nach oben zu verhindern. Entsprechende Hinweise zum „Idealgewicht“ sind in der „NEM 302 Wagenmasse“ in der Ausgabe 2007 zu entnehmen. Vor dieser „schwergewichtigen“ Maßnahme sollte erst mal die Maßhaltigkeit der spurführenden Parameter geprüft und gegebenenfalls optimiert werden, denn hier liegt erfahrungsgemäß das Übel. Dabei hat sich folgende Vorgehensweise bewährt:

1. Entgleisen Fahrzeuge unterschiedlicher Ausführung an der gleichen Stelle muss das Spurmaß von Gleisen oder Weichen geprüft werden. Nach NEM 310 Ausgabe 1977 ist das Spurmaß mit einem Nennwert 6,5 mm max 6,8 mm angegeben. Dieses Maß ist bei sauber verlegtem Industriegleis durch die Fertigung festgeschrieben. Trotzdem sollte dieses Maß an der „Unfallstelle“ geprüft werden. Wenn es nicht mehr stimmt hilft meistens nur Auswechseln des betreffenden Gleisstücks oder Weiche. Das Tippen mit dem Zeigefinger an die Stirn hilft hier wirklich nicht weiter!
2. Entgleist immer wieder dasselbe Fahrzeug kann das Übel ein falsch eingestelltes Radsatzspurmaß sein. Zur Entspannung: So ziemlich alle Entgleisungen haben hierin ihre Ursache! Nach NEM 310 Ausgabe 2009 soll der „Radrückenflächenabstand B“ (Spurmaß) min 5,25 mm und max 5,5 mm betragen. Ist das Maß 5,25 mm unterschritten, kommt es unweigerlich besonders bei der „Jabbrigen“ Führung im Herzstückbereich von Industriegleisen zu Entgleisungen. Haben Sie so einen Kandidaten - das Spurmaß kann ja einfach mit einer (Schieb)Lehre geprüft werden - muss das Maß am Radsatz neu eingestellt werden. Es sollte niemanden überraschen, wenn selbst bei Neufahrzeugen dieses Maß nicht stimmt!

„Fahrbahner“ sollten mal alle Fahrzeuge daraufhin überprüfen und selbst vor Lokomotiven nicht zurückschrecken. Wir haben auf allen Industrie- und Modellgleisen ausgetestet, welches das optimale Spurmaß ist und empfehlen 5,4 mm. Unsere ausgelieferten Waggons haben alle dieses Maß und niemand hat damit negative Erfahrungen gemacht - geht doch! Zur schnellen Prüfung und Einstellung der „Josen“ Radsätze der Waggons bieten wir eine aus Aluminium gefräste Radsatzlehre unter der ANR WZ 3 mit Spurmaß 5,4 mm und unter der ANR WZ 3.1 mit Spurmaß 5,25 mm an. Der Radsatz wird mittels der Lehre auf das Spurmaß geprüft. Ist es zu eng wird die Radscheibe mit der Isolierung durch leichte Drehung nach aussen verschoben, in die Ausfräsung gelegt und auf das vorgegebene Maß zusammengedrückt. Da hier keine „rohen Kräfte sinnlos walten“, werden die Radscheiben nicht beschädigt und die optimale Form der Lehre garantiert nach der Einstellung den parallelen Sitz der Radscheiben.

KoMi-Miniaturen



Green Cargo Güterwagen Gattung Dalm

Zahlreiche Güterwagen der Gattung Gbs (früher Gre) aus den 1960er Jahren wurden für den Posttransport (DV30) und für den Güterverkehr bei Green Cargo (Dalm) umgebaut. Die Modellkonstruktion des Gbs Artikel-Nr. 46.811.01 erfuh die gleichen Änderungen, sodass es den Dalm in absehbarer Zeit auch als Spur Z Modell geben wird.

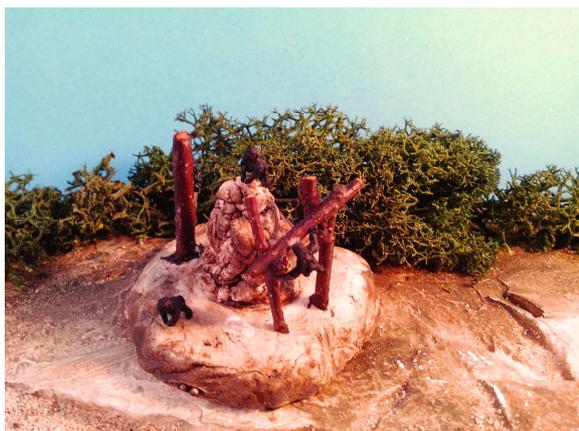


Recht aussergewöhnliche Güterwagen sind die Wagen der Gattung Kis. Es sind Schiebehauwagen für den Transport von Stahl-Erzeugnissen wie Blechrollen etc. Ursprünglich von der schwedischen Staatsbahn beschafft, fahren sie jetzt für Green Cargo. Das Modell ist nahezu vollständig aus Metall. Nur die Stirnwände sind Gussteile.



FREUDENREICH FEINWERKTECHNIK
 Harald Thom-Freudenreich
 Schwarzer Weg 1B
 D-18190 Sanitz / Mecklenburg
 Phone: +49 38209 49160 Fax: +49 38209 49161
 E-Mail: FR.model@T-Online.de Web: www.FR-model.de

Creativ – Modellbau - Klingenhöfer



Affe (1:220) Art.Nr.4104 und 4105



Wildschwein (1:220) Art.Nr.4204



Stall (1:220) Art.Nr.Z116B



Langhornrinder Art.Nr.4034



Schutzhütte Art.Nr.Z117B



Nilpferde

[.Klingenhoefer.com](http://www.klingenhoefer.com)

Creativ-Modellbau Klingenhöfer
Michael Klingenhöfer
Körperstr.7
50999 Köln
Tel.:02336-872351
Mobil:01577-4173268
Email: creativmodellbau@gmx.de



Der Stammtisch Untereschbach am 16.11.2013 in Haus Thal

Diese Adresse konnte schon vorher ein Begriff für das ein oder andere Mitglied sein. Der Gasthof "Haus Thal" in Immekeppel ist der Endpunkt einer Buslinie verlieht und verleiht auch einem Teilstück der Hauptstrasse im Sülztal seinen Namen.

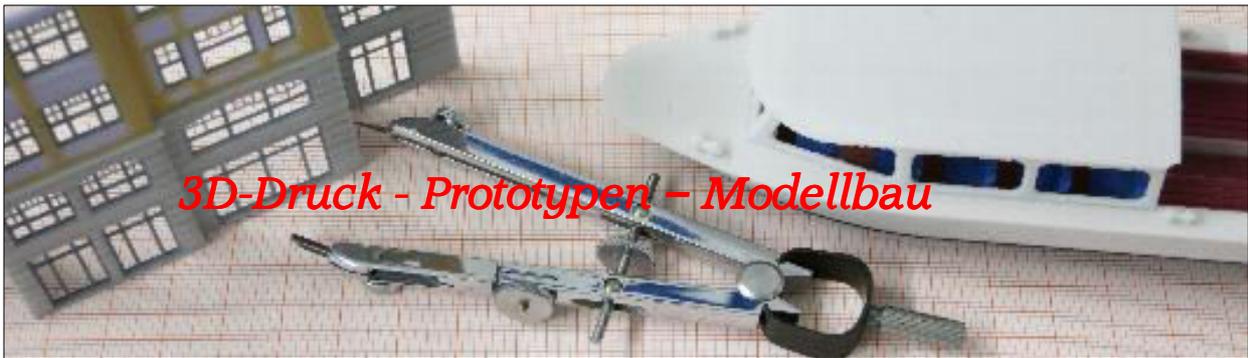
Ab ca. 18.00 Uhr trafen die ersten Mitglieder ein und verteilten sich an der Tafel. Insgesamt waren nur sehr wenige Absagen zu verzeichnen, so dass fast alle Plätze an der Tafel belegt waren. Offiziell sollte das gemeinsame Essen um 19.00 Uhr beginnen und bis dahin hatten im Prinzip alle Mitglieder auf der Liste ihren Weg gefunden. Der Service hatte bereits alle Bestecke aufgelegt, so dass nur die Teller noch fehlten.

Günstigerweise konnte jeder seine Speise und sein Budget selber bestimmen. Alles in allem konnte man von Anfang an auf einen schönen gemeinsamen Abend hoffen. Positiv war auch, dass die Sitzordnung gut daran tat beibehalten zu werden da jeder auf eigene Kappe bestellt hat. So kamen auch intensivere Dialoge solcher Mitglieder zustande deren gegenseitiger Draht eher dünn ist oder zumindest bis zu diesem Abendessen war.



Danach wurden auch die ersten Speisen angeliefert. Leider zog sich bei die Zeit zwischen der Bestellung und der Bedienung mit den Speisen etwas hin und man konnte auch den Eindruck gewinnen, dass sich im Laufe des Abends sich dieser Zeitabstand noch vergrößerte. Das kulinarische Ergebnis konnte dann auch nicht hundertprozentig überzeugen. Langsam vermehrte sich leider auch die Anzahl der leeren Gläser auf der Tafel. Das Beste konnte man aber auch hier genießen: Das gemütliche Beisammensein. Wenn auch das Gesamtergebnis etwas zu wünschen übrig liess konnten wir doch hervorragend damit umgehen.

Wolfgang Becker



3D-Druck - Prototypen - Modellbau



Turnhalle



Betonelemente



Mülltonnen



Laube

Schrax e.K.

Gutwasserstraße 19a

08056 Zwickau

Tel: 0375 / 88364875

E-Post: kontakt@schrax.de

Advents Modellbahn Ausstellung in Zell an der Mosel



Mit diesem Flyer haben die Spur Z Modellbahnfreunde Zell für ihre Modellbahnausstellung und Adventsmarkt in Zell geworben. Aus kleinen Anfängen, haben Jörg Neidhöfer und seine Mitstreiter einem Treffpunkt für Z-Freunde geschaffen, der sich sehen lassen kann. In diesem Jahr wurde der Adventsmarkt schon zum zehnten Mal veranstaltet. Wer schon einmal eine Ausstellung organisiert hat weiß wie viel Arbeit und Mühe damit verbunden ist. Deshalb, herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum auch vom Stammtisch Untereschbach.

Werner hatte die Idee, dass der Stammtisch Untereschbach in diesem Jahr nicht nur als Besucher in Zell anwesend sein sollte, sondern als Aussteller, vertreten mit einem eigenen Stand. Präsentiert werden sollten Schaustücke und Dioramen der Stammtischmitglieder. Am Samstag traf der Unterzeichner bei Werner in Neunkirchen Seelscheid ein. Sein Auto war schon mit den Teilstücken des stammtischeigenen Ausstellungsstandes beladen. Drei weitere Schaustücke wurden nun noch dazu geladen. Der BMW war nun gut gefüllt und lag prächtig auf der Straße. Um 18:00 Uhr wollten wir Zell erreicht haben. Nach einer Fahrt durch die winterliche Eifel ohne Schnee haben wir pünktlich die Mosel, und den Weinort Zell erreicht. In der Ausstellungshalle, sie heißt natürlich „Zeller Schwarze Katz Halle“ nach der berühmten Weinsorte, wurde noch kräftig gewerkelt. Viele Aussteller waren zwar schon am Vortag eingetroffen, aber nun erst kurz vor dem Ende Ihrer Aufbauarbeiten für die Schaustücke und Modellanlagen. Wir mussten nur drei Tische aufbauen, die große Rückwand mit den informativen Fotos montieren, und unsere Schaustücke effektiv platzieren. Trotzdem war Eile geboten. Denn für 19:30 Uhr war das gemeinsame Abendessen angesetzt. Hierzu wollten wir auf keinen Fall zu spät kommen, und in unserem Hotel mussten wir uns auch noch anmelden.

Für uns waren Zimmer im Hotel Mayer reserviert worden. Hierzu marschierten wir die Promenade an der Mosel entlang. Schnell hatten wir dem Schriftzug Mayer an der Hauswand gefunden. Er war rechts zu sehen und links noch einmal angebracht. Da konnte der richtige Eingang nur in der Mitte liegen. Der Hotellier war etwas irritiert. Auf seiner Belegliste waren wir nicht verzeichnet.

Aber er konnte noch zwei Zimmer für uns ausfindig machen. Der Willkommensgruß, den wir auf dem Zimmer vorfanden, hatte als Absender: Hotel zum Grünen Kranz. Nun dämmerte es uns. Wir hatten im falschen Hotel eingekcheckt. Der Hotellier bestätigte es uns dann. Freundlich zeigte er uns noch den Weg zum Nachbarhaus und wünschte uns eine gute Nacht bei seinem Konkurrenten.

Nachdem wir im richtigen Hotel unser Gepäck platziert hatten strebten wir zum Abendessen. Dazu musste die Moselseite gewechselt werden. Das Restaurant:“ Zum Turmblick“, lag in Zell Kaimt am Mosel Hamm Ufer auf der anderen Moselseite. In einem typischen Moselweinlokal war für uns ein reichhaltiges Buffet aufgebaut. Fünfundfünfzig hungrige Modellbahner langten kräftig zu. Mit ausgezeichneten Moselweinen und guten Gesprächen, nicht nur über die Modelleisenbahn, ging der Aufbau tag zu Ende.



Abendessen Restaurant " Zum Turmblick"

Nach einem guten Frühstück in unserem Hotel waren wir am Sonntagmorgen bereit für den Ansturm der Besucher. Alles war aufgebaut. Die elektrischen Anschlüsse waren verlegt, und die Probefahrten der Modellzüge hatten erfolgreich stattgefunden. Ab 11:00 Uhr sollte die Ausstellung öffnen. Die ersten Besucher hatten es aber sehr eilig. Schon vor der offiziellen Öffnungszeit strömten sie in die Ausstellungshalle.



Modellbahn in der geschmückten „Schwarze Katz Halle“



Spur Z Anlage mit langen Fahrstrecken

Bilder sagen mehr als viele Worte. Hier noch weitere schöne Fotos von den Ausstellungsstücken.



Der Ausstellungsstand des Stammtisch Untereschbach präsentierte vier Schaustücke. Werner hatte die Draisine in der afrikanischen Landschaft mitgebracht. Eine handbetriebene Draisine drehte wie von Geisterhand bewegt, ohne sichtbaren Antrieb, unermüdlich seine Runden. Da sie die Hälfte der Zeit durch einen Tunnel fuhr und nicht zu sehen war, wunderten sich viele Besucher was wir hier präsentierten, da ja nichts immer etwas zu sehen war.



Handhebeldraisine

Hermann Kammler hatte uns zwei Dioramen zur Verfügung gestellt. Erstens ein Hafenschaustück mit beweglichen Kränen. Die Kräne beluden ein Hochseeschiff mit Maschinenteilen und einer Z-Lok. Rechnergesteuert bewegten sich die Kräne sehr realistisch. Nach einer kleinen Pause wurden die Maschinenteile und die Z-Lok wieder abgeladen und der Ladevorgang konnte von vorn beginnen.



Ein Schiff wird beladen

Das zweite Diorama zeigte einen verunfallten Zug. Die Lok war entgleist und drohte in eine Baustelle abzustürzen. In der Baustelle wurde mächtig gearbeitet. Auf Knopfdruck bewegte sich ein Bagger und belud rechnergesteuert einen LKW. Ein anderer LKW bewegte die Ladefläche und kippte eine Ladung Kies ab. In einer anderen Ecke mühte sich ein weiterer LKW mit Absetzcontainern ab. Unermüdlich wurden die Container aufgenommen und dann wieder abgesetzt. Das Highlight für die Kinder war aber eine andere Bastelei. Die Kinder konnten auf Knopfdruck die Tür eines stillen Örtchens öffnen, und eine Figur beobachten die ganz in Ruhe ihre Zeitung liest. Das Türchen wurde dann aber schnell wieder geschlossen. Die Intimsphäre musste gewahrt bleiben.



Berggrutsch, Zugunglück, und Baustelle

Hermann konnte nicht nur Bagger und LKWs bewegen. er hatte sich auch an die Motorisierung von Autobussen und LKWs im Maßstab 1:220 gemacht. Die ersten Exemplare waren schon fahrbereit. Der Unterzeichner hat dies zum Anlass genommen, und eine Kleinanlage für Bus und Bahn gebaut. Auf einem Rundkurs fuhr ein Nebenbahnzug im Kreis. Wenn er den Bahnhof erreichte wurde er durch eine automatische Steuerung zum Halten gebracht. Nach einem kurzen Aufenthalt im Bahnhof ging es dann wieder auf die Rundreise. Neben dem Bahnhof war ein Haltepunkt für Autobusse platziert. Parallel zur Gleisstrasse war eine Straße angeordnet die sich um eine kleine Ortschaft schmiegte. Auf dieser Straße nun verkehrten zwei Reisebusse in entgegengesetzter Richtung. Ein Bus konnte eine Abzweigung nehmen und im Busdepot anhalten. Der zweite Bus hatte eine Haltestelle auf der Straße und konnte in der zweiten Reihe haltend seine Fahrgäste aufnehmen. Die fahrenden Busse machten viele Besucher neugierig. Alle wollten wissen wie die kleinen Fahrzeuge gelenkt , und wie sie in der Fahrspur gehalten wurden. Oft mussten wir nun das Prinzip der unter der Straße liegenden Magnetschnur, und des Führungsmagneten am Fahrzeug erklären. Nachdem die Zuschauer nun das System verstanden hatten, waren sie sehr beeindruckt davon, dass es möglich war soviel Technik auf so einem kleinen Raum unter zu bringen.



Selbstfahrende Busse und LKW



Busbahnhof mit Gleisanschluss



Ausstellungsstand Stammtisch Untereschbach

Neben unserem Ausstellungsstand hatte der Lok-Dok seine mobile Werkstatt aufgebaut. Über zu wenig Arbeit konnte er sich nicht beklagen. Viele Besucher hatten defekte oder verschmutzte Lokomotiven mitgebracht. Fast allen Patienten konnte der Dok helfen. Ganz ohne Rezept und zusätzlicher Arzneimittel führen die Loks nach der Behandlung wieder munter über die Teststrecke.



Lok- Dok in einer Arbeitspause

Ein paar Kilometer moselabwärts von Zell befindet sich die Ortschaft Bullay. Wie in vielen anderen Moselorten wird auch hier ein guter Wein angebaut. Es gibt hier aber noch eine andere Besonderheit zu bestaunen. Die Mosel wird von einer Doppelstockbrücke gequert. Über die Stahlfachwerkbrücke wird oben eine Eisenbahnlinie geführt und unten befindet sich eine Autostraße. Solch eine ungewöhnliche Konstruktion ist äußerst selten in Deutschland zu finden.



Doppelstockbrücke von Bullay

Rainer Thielke, bekannt als Schöpfer spektakulärer Modelle in Spur Z, wie z.B. das Bahnbetriebswerk von Hamburg-Altona, hat sich dieser Brücke angenommen und sie als Modell nachgebaut. Hier in Zell konnte er sein Werk einer breiten Öffentlichkeit vorstellen. Die filigranen Proportionen hat er sehr gut ins Modell umsetzen können. Was noch fehlt ist die Nachbildung der Mosel und die Andeutung der Ortschaft Bullay.



Brückenmodell mit Kaffeetrinkerin



Brückenende ,oben die Eisenbahn, unter die Autostraße

Die Modellbahnausstellung wurde von den Zellern gut angenommen. Den ganzen Tag über waren die Ausstellungsstücke von Besuchern aus Zell, aus der Umgebung, und selbst aus dem Ausland wie Holland und Belgien sehr gefragt. Ohne genaue Zahlen zu kennen möchte man die Modellbahn-Adventsausstellung schon als Erfolg bezeichnen.

Um 18:00 Uhr sollte die Ausstellung offiziell schließen. Aber von anderen Ausstellungen weiß man, dass spätestens ab 17:30 die Aussteller nervös werden und dann mit aufräumen und zusammenpacken Ihrer Anlagen und Ausstellungsstände beginnen. Der Abbau geht natürlich schneller vonstatten als der Aufbau. So waren die ersten Modellbahner schon um ca. 19 Uhr mit den Arbeiten fertig und bereit für die Rückreise. Auch wir gehörten zu diesen schnellen Modellbahnern. Werners Auto war wieder bis unters Dach beladen. Nach einer ruhigen zweistündigen Fahrt hatten wir die heimatlichen Gefilde wieder erreicht. Die Modellbahnausstellung in Zell war eine Reise wert gewesen. Bei Jörg Neidhöfer und seinen Modellbaufreunden möchten wir uns an dieser Stelle für die gute Organisation bedanken und Ihm für die nächste Modellbautage am kommenden Adventssonntag gutes Gelingen Wünschen.



Zwei Stammtischler ohne „gelbe Uniform mit Aufdruck“

Heinz Boine

15 Jahre im Eisenbahnmuseum Dieringhausen

Anlässlich unseres Jubiläums 2014 wurde dieser Oppeln als Z Modell in limitierter Auflage gefertigt. Die Lackierung und Beschriftung des Modells entspricht dem Zustand nach der geplanten Wiederaufarbeitung dieses Museumsstücks.

Oppeln

Verwendung	Standard-Güterwagen
LüP	10050 mm
Geschwindigkeit	80 km
Gewicht	10t
Erste Heimat	DRG
Letzte Heimat	BD Köln
Ausgemustert	1986
Museum Dieringhausen	1992
Zustand	Ausstellungsfahrzeug / rollfähig



Foto. Harald Freudenreich

Spur Z Ausstellung in Altenbeken 2014



Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

*11.05.2014, 29.05.2014, 08.06.2014, 09.06.2014, 22.06.2014
13.07.2014, 24.08.2014, 14.09.2014, 05.10.2014, 26.10.2014.*

jeweils von ca. 10:00 Uhr – ca. 17:00 Uhr

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

**„ Die Weiche “
Olperstr. 52
51491 Overath**

Herausgeber und verantwortlicher für den redaktionellen Teil: Dietmar Stäbler,
Rüdiger Adolf, Friedrich Scholta, Wolfgang Becker.

Druck: Friedrich Scholta

Nachdruck, fotomechanische Wiedergabe, sonstige Vervielfältigungen sowie
Übersetzungen und Verbreitungen – nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung.

Alle Angaben sind ohne Gewähr.

Es wird keine Haftung für Manuskripte und Abbildungen übernommen.

Für Druckfehler wird keine Haftung übernommen.



Foto: Heinz Brändle



Nächste Ausgabe: Dezember 2014