



FEUERWEHREINSATZ

Bericht Seite 3



BRÜCKEN IM MODELLBAU

Bericht Seite 8-10

Inhalt

Seite 2

Inhalt / Editorial

Seite 3

Von der grossen Bahn

Seite 4

Museumstramway Mariazell

Seite 5

KMB 1146

Seite 6/7

Brücken und Viadukte Teil4

Seite 8-10

Brücken im Modellbau

Seite 11

1. Messe Bruck/Leitha

Seite 12/13

Reisebericht Rhodopengebirge
TEIL 2

Seite 14

Ein Club stellt sich vor
Speakers Corner

Seite 15

Neues von Leo Pirkfellner

IMPRESSUM

Präsident
Ing. Wieland Zimmer, Landstraßer Gürtel
31/32, 1030 Wien
ZVR Zahl: 697566041
info@voemec.at

Redaktion
Alexandra u. Gerhard Caravias
caravias@migl.info

Termin der nächsten Ausgaben:
Sommer 22

Beilagen:
Kassabericht, Mitgliedsbeitrag

Artikel, die mit Namen versehen sind,
müssen nicht mit der Meinung der Redaktion
übereinstimmen.



EDITORIAL

Liebe Modellbahnfreunde
und Mitstreiter!

Es dürfte...

... wieder ein Container aus China angekommen sein, denn die Fa. Jägerndorfer liefert einige Neuheiten aus dem letzten Jahr aus. Die Vorserie der UIC X-Wagen sind, ohne jetzt gleich einen Planvergleich gemacht zu haben, dabei sehr gut gelungen und stellen wieder einmal einen Meilenstein bei neuen österreichischen Wagentypen dar.

Es dürften wieder einmal die Messen im Frühjahr abgesagt werden, Nürnberg und Mannheim sind diesbezüglich bereits fix.

Es dürften die Jahresneuheiten für Österreich wieder sehr zufriedenstellend, ja sogar sehr intensiv für das Börserl, ausfallen. Roco, Piko und ganz besonders JC haben sich da einiges vorgenommen, wenn auch nicht alles 2022 kommen dürfte.

Die Spur N hat sich diesbezüglich in den letzten Jahren als durchaus gleichberechtigt zu H0 etabliert wie ein Sprichwort sagt.

Es dürfte im Mai wieder ein Seminar stattfinden, bei dem uns im wahrsten Sinne des Wortes ein Licht aufgehen wird, nämlich das in unseren Reisezugwagen und es dürfte alles in allem wieder ein sehr interessantes Modellbahn-Jahr werden, indem aber weiterhin nur Annahmen aber keine konkreten Planungen sinnvoll sind

meint Ihr/Euer
Wieland Zimmer

IN EIGENER SACHE!

Wir bitten Euch, eine gültige E-Mail Adresse von Eurem Club an uns zu schicken

caravias@migl.info

**Eure E-Mail Adressen werden nicht weitergegeben!
Leider sind viele, bei uns gespeicherte, bestehenden Adressen ungültig.**

DANKE !!!

FEUERWEHREINSATZ

Bericht Wolfgang Proisl
Fotos Dr. Clemens Harrer

Am Dienstag, den 4.1.2022 kam es zu einem aufsehenerregendem Feuerwehreinsatz auf der Altbaustrecke 101 der Westbahn in Höhe der Überleitstelle Los 3, als eine geschleppte Gleisstopfmaschine kurz nach der Durchfahrt durch Melk um ca. 09:00 Uhr in Brand geriet.

Der Vorfall sorgte für eine 1 stündige Streckensperre der Neubaustrecke 130 sowie einer Streckensperre bis ca. 17:30 Uhr der Albaustrecke. Zum Einsatz kamen mehrere Freiwillige Feuerwehren aus dem Bezirk Melk sowie Rotes Kreuz und Polizei Melk auf dem Straßenweg.



Auf dem Schienenweg kam das 2 Wegefeuerwehrauto der FF Pöchlarn welches für Einsätze in den Tunnels der Neubaustrecke vorgehalten wird.

Diese Fahrzeug wurde von den ÖBB mitfinanziert. Für die Regionalzüge wurde zwischen Loosdorf und Pöchlarn ein Schienenerstzverkehr eingerichtet. Die CJX Züge wurden über die Neubaustrecke ohne Halt in Loosdorf und Melk umgeleitet.



SBB

Bericht und Fotos Wolfgang Proisl

Am Sonntag, den 5. Dezember 2021 konnten 2 im Bahnhof Ybbs an der Donau hinterstellten SBB-CFF TWINDEXX Swiss Express RABe 502 von Bombardier aufgenommen werden.



Vierteiliger RABe 502

Es handelte sich um den vierteiligen 94 85 0 502 406 CH-SBB und den achteiligen 94 85 0 502 216-0 CH-SBB.

Mit beiden Garnituren wurden sowohl einzeln als auch aus Tandem Stromabnehmertestfahrten durchgeführt. Die Triebwagen tragen im Zulassungsraster folgende Zulassungen: CH, D und A,



Achteiliger RABe 502

AUSFLUG NACH MARIAZELL

Bericht und Fotos Wolfgang Proisl

Am österreichischen Nationalfeiertag, dem 26. Oktober 2021 unternahm unser Präsident Ing. Wieland Zimmer und meine Wenigkeit einen Ausflug zum Saisonabschlußfest der Museumstramway Mariazell. Leider mußten wir die Anfahrt mit der Himmelstreppe getrennt antreten, da unserem Präsi in Wien ein kleiner Lapsus passierte.

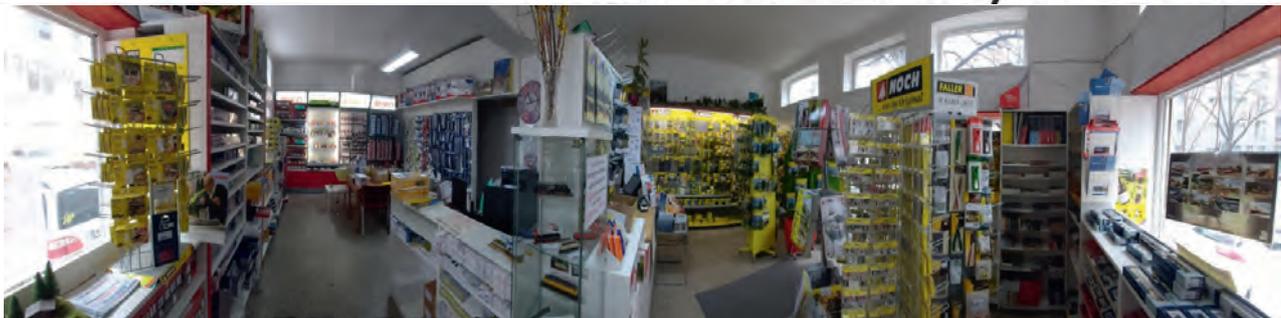


Auf der Museumstramway wurden zwei Garnituren eingesetzt.

Der Wiener K 2362 einer der 10 Versuchstriebwagen für die Wiener elektrische Stadtbahn wozu er eine Harddy Druckluftbremse und einen Scheinstromabnehmer erhielt, sowie der Dampftramwayzug bestehend aus: DTKC 31 [Stammersdorf] + SLB BC6 + SLB B7 + WT 58 + DTKC 107.

Der Dampftramwayzug verkehrte auf der Gesamtstrecke der Museumstramway Mariazell Promenadeweg – Erlaufsee der ex Wiener K Triebwagen verkehrte zusätzlich zum Fest zwischen der Remise und dem Promenadenweg über den Bahnhof Mariazell. Es war ein rundherum gelungenes Fest mit sehrviel Publikumszuspruch und sehr gesittetem Publikum. Die Heimfahrt traten wir beide dann gemeinsam in einem der 4 Himmelstreppepanoramawagen bei Kaffee, Kuchen, Imbiss, Wein und Bier an. Die Speisen und Getränke wurden uns von dem extem freundlichen Wagenbegleiterinnen der NÖVOG serviert. In St. Pölten Hauptbahnhof trennten sich unsere Wege jeweils Richtung Heimat Wien und Melk. Wir beide planten schon bei der Heimfahrt unseren nächsten gemeinsamen Ausflug mit der Bahn. Er soll mit Urlaubersperre nach Bischofshofen gehen. Wobei wir während der Phyrnsperre die Reise über den Graben und das Gesäuse nutzen.

Friedrich's
 **ModellBahn-Zentrale.at**
Treustraße 61-69, 1200 Wien



**Jetzt Neuheiten 2022 vorbestellen
und **16% Rabatt** sparen.**

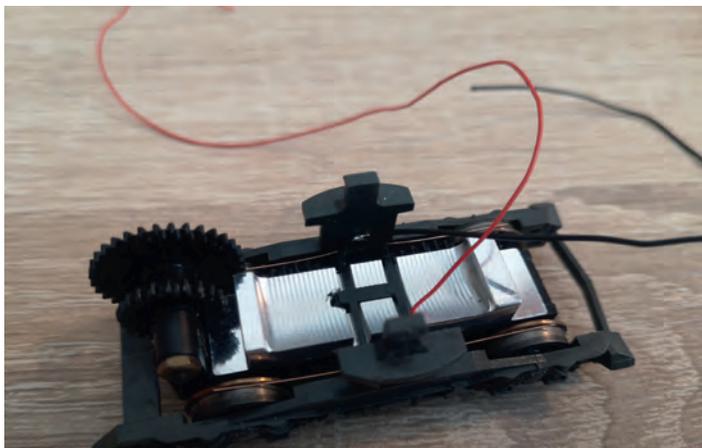
Gültig bis: 20.03.2022. Gültig für VOEMEC Clubs und deren Mitglieder!
Artikel von Jägerndorfer, Lemke Gruppe und Igra **-12% Rabatt.**

Tel: 01/3101842, Email: office@modellbahn-zentrale.at
www.modellbahn-zentrale.at

RAHMEN FÜR KMB 1146

Bericht und Fotos Otto Celouch

Für die defekten Rahmen der Lokomotiven von Klein Modellbahn gibt es verschiedene Anbieter. Der erste war der leider zu früh verstorbene Harry Prax.



Er hatte Pertinaxplatten übereinander geklebt und die Konturen mit seiner Fräse herausgearbeitet. Danach kamen Alu- und Messingrahmen verschiedener Produzenten.



Einer davon ist Johann Peter Plöderl (JPP). Er bietet seine Rahmen in willhaben (www.willhaben.at) an. Von ihm habe ich mir eine Messingrahmen für meine Rh 1146 besorgt. Walter Sobotka war so nett und hat den neuen Rahmen in meine Lok eingebaut. Ein kleiner Bildbericht soll diese Arbeiten zeigen.

Ausführende Arbeit Walter Sobotka

22.4. bis 24.4.2022

ARENA NOVA | WR. NEUSTADT

MODELL

BAU

TAGE

NEU 2022 !

2000m² MODELLEISENBAHN

WAS DICH SONST NOCH ERWARTET

- ✦ 500M² MODELBAUSTELLE
- ✦ RC MODELBAU
- ✦ SKIPISTE UND PISTENBULLYS
- ✦ KIDS MITMACHSTATIONEN
- ✦ WORKSHOPS
- ✦ MODELBAUZUBEHÖR

wiener
neustadt

ARENA NOVA

brantner
ENVIRONMENTAL FACILITY SERVICES

NÖN

MAN

NIEDERÖSTERREICHISCHER
FAMILIEN
PASS
www.kommunikation.at

Arena Nova | Rudolf Diesel Straße 30 | 2700 Wiener Neustadt ✦ modellbautage.at

BRÜCKEN UND VIADUKTE TEIL 4

Bericht und Fotos Dietmar „Didi“ Magyar

Brücken und Viadukte Teil 4

Betrachten wir im 4. und letzten Teil über Brücken die Hauptgruppen bzw. die am meisten gebräuchlichen Brückenkonstruktionen.

Balkenbrücken

Sie haben üblicherweise eine sichtbare Trennung des Überbaus vom Unterbau. Die Lager übertragen die Lasten aus dem Überbau auf die Unterbauten.

Plattenbrücken

Sie sind vom statischen System her ein breiter Balken. Diese Platten werden gerne bei schrägen Kreuzungen oder wenn wenig Raumhöhe zur Verfügung steht, eingesetzt. Sie haben aber den Nachteil, dass sie aus statischen Gründen nur maximal ca.30m lang sein können. Es ist auch sehr schwer bis unmöglich, Leitungen oder Abflüsse unterzubringen.

Plattenbalkenbrücken

Diese sind Plattenbrücken, die mit einem oder mehreren Trägern unterstützt werden. Dadurch kann man entweder die Plattenstärke bei gleichbleibender Belastbarkeit reduzieren oder - was eher der Fall sein wird - die maximale Tragkraft oder Spannweite erhöhen. Es ist auch recht leicht möglich Leitungen und Abflüsse zu verlegen.

Hohlkastenbrücken

Diese entstehen, wenn man eine Plattenbalkenbrücke mit zwei parallel verlaufenden Längsträgern mit einer Grundplatte versieht. Diese Brückenkonstruktion kann bereits große Spannweiten mit hoher Tragkraft überwinden.

Es ist auch möglich, in dem so entstanden Hohlraum diverse Leitungen und Rohre zu verlegen. Dies kann sogar so weit gehen, dass man Bahnhöfe und zweigleisige U-Bahnen darin unterbringt. Zum Beispiel in der Reichsbrücke in Wien.

Baut man diese Art der Brücke in Betonbauweise und setzt diese mit in Kanälen verlaufenden Stahlkabeln unter Druck, so erhöht man sogar noch die Belastbarkeit. Nun spricht man von einer

Spannbetonbrücken

Alle diese Brücken sind fast immer als Decksbrücken ausgeführt. Diese Brückengattung bezeichnet Brücken, die alle tragenden Elemente unterhalb der Fahrbahn haben.

Sie ist ein frühes Beispiel einer Plattenbalkenbrücke die die alten Brückenpfeiler nutzen konnte, da die Tragkraft der Pfeiler ausreichend wahr. Diese Brücke ist bis heute eigentlich recht interessant, weil sie im Laufe der Jahre einige Metamorphosen durchlaufen musste. Sie wurde, Anfang der 60er Jahre, auf den Brückenpfeilern der ehemaligen Nordwestbahnbrücke(n) gebaut.

Die nächste große Änderung durchlief sie während dem Bau der Donauinsel. Denn im Bereich der Neuen Donau wurde sie von einer Inundationsbrücke zu einer Flutbrücke. Was eine Verstärkung der Pfeiler notwendig machte. Gleichzeitig musste die Brücke wegen der geplanten Kraftwerksstaustufe Wien angehoben werden. Auch kamen im Laufe der Zeit einige Rampen dazu. Zum Schluss wurde sie noch verbreitert und bekam einen kleinen Bruder: den Nordsteg, heute Steinitzsteg, der auch in das Rampensystem der Nordbrücke integriert wurde. Man kann gespannt sein was Technikern noch so alles für die Nordbrücke einfällt.



Stadtlauer Ostbahnbrücke ü. d. Neue Donau

BRÜCKEN UND VIADUKTE TEIL 4

Bericht und Fotos Dietmar Magyar

Nun zu einer Brückengruppe, die für die Eisenbahn geradezu gemacht wurde und für den Eisenbahnbau bis heute fast unverzichtbar sind.

Fachwerkbrücken

Sie haben den Vorteil eines geringen Materialverbrauchs gegenüber vollwandiger Tragwerke wie Balken. Dabei werden die Stäbe des Fachwerks vorwiegend auf Zug und Druck belastet.

Von Fachwerkbrücken gibt es die unterschiedlichsten Ausführungen

Parallel-gurtige Fachwerkbrücken

Bei dieser Bauform sind die beiden Tragegurte, oben und unten, parallel zueinander angeordnet und mit Trägern miteinander verbunden

Nicht parallel-gurtige Fachwerkbrücken:

Bei diesen sind die beiden Gurten (wie der Name schon sagt) nicht parallel zueinander. Dabei ist es egal ob Bögen oder andere eckige Konstruktionen.



Donaubrücken bei Mauthausen

Pfostenlose Fachwerkbrücken

Diese in der Regel parallel-gurtig ausgeführte Brückenart hat die Besonderheit, dass sie keine rechtwinkelige Verstrebung zwischen den beiden Gurten hat.

Alle diese Fachwerkbrücken können sowohl mit oben oder unten liegender Fahrbahn gebaut werden. Die einzelnen Bauweisen der Fachwerkbrücken können sogar miteinander kombiniert werden, was zu den unterschiedlichsten Bauformen führt (z.B. Fischbauchbrücken). Auch sind die einzelnen Bauzeiten (Epochen) dieser Brückenbauart zu beachten.

Da sie schon teilweise vor der Eisenbahngeschichte in Verwendung waren, machen sie auch die gesamte industrielle Entwicklung vom Gusseisen über Schmiedeeisen bis zum heutigen Industriestahl durch. Auch hat sich die Niettechnik bis zur heutigen Schweißtechnik verändert. Als Beispiel möchte ich noch zwei weitere Fachwerkbrückenbauarten einbringen.

Gitterbrücken und Gitternetzbrücken

Diese Brücken zeichnen sich durch die engmaschige Verbauung der einzelnen Stäbe aus. Das wurde deshalb notwendig, weil um 1860 auf dem europäischen Festland noch keine genügend großen Eisenbleche für den Brückenbau gefertigt werden konnten.

Diese Brückenkonstruktionen beweisen damals wie heute die hohe Ingenieurskunst. Denn es ist schon eine beachtliche Leistung Flüsse und Täler zu überbrücken und dabei nicht nur die Statik zu berücksichtigen. Brücken sind auch architektonische Kunstwerke, die sich in die Landschaft einfügen.

Ich hoffe, dass es mir gelungen ist, die Sichtweise auf solche Kunstbauwerke zu sensibilisieren und die Ergebnisse dieses Sehens auch in der einen oder anderen Modell- oder Modulbahnanlage wiederzufinden.

Und nun viel Spaß beim Modellbauen wünscht
Dietmar Magyar



Wiener Nordbrücke

BRÜCKEN IM MODELLBAU

Bericht und Fotos Herbert Harrer

Kollege Magyar hat im letzten Voemec-Kurier um Ergänzungen zu seinem Artikel über Brücken gebeten. Beruflich habe ich nichts mit Brückenbau zu tun, aber für meine im Entstehen begriffene Anlage habe ich mich genau mit diesem Thema ausgiebig auseinandergesetzt und darf also noch einige Bemerkungen zum Vorbild und zur Umsetzung ins Modell anbringen. Brücken sind nicht einfach eine über eine Vertiefung gelegte Platte mit „Verzierungen“ wie Geländer oder angedeuteten, aufgesetzten Trägern, sondern eine sorgfältig gewählte Konstruktion. Nicht überall wurden und werden Brücken gebaut; manchmal genügt auch ein gemauerter Durchlass bzw. in heutiger Zeit ein (größeres) Betonrohr.



Gemauerter Durchlass an der Tauernbahn beim Einfahrsvorsignal des Bahnhofs Angertal

Lange Zeit wurde dort, wo der Talgrund nicht zu tief unten und ausreichend tragfähig ist, Viadukten den Vorzug gegeben, obwohl schon Brücken mit beachtlicher Spannweite gebaut werden konnten. Das beste Beispiel dafür ist die Tauernbahn. Bevor ein Bauwerk entsteht, muss weiters überlegt werden, welche lichte Weite benötigt wird (je größer, umso teurer), wie groß die maximale Durchflussmenge auch bei Hochwasser oder die erforderliche Durchfahrts Höhe sind und wie groß demnach die lichte Höhe der Brücke sein muss. Ist genug Platz nach unten, wird eine unten liegende Tragwerkskonstruktion gewählt. Diese ist leichter und damit billiger, auch, weil die Pfeiler nicht so hoch aufgemauert werden müssen. Noch dazu müssen bei innen liegender Fahrbahn zusätzliche Träger das Gleis unterfangen und das Fahrzeuggewicht zu den Hauptträgern leiten.

Heutzutage wird, wo immer nur möglich, eine Konstruktion mit einem Betontrog gewählt, weil das ein durchgehendes Schotterbett und damit zwar mehr Gewicht der Brücke, aber auch mehr Fahrkomfort und weniger Krafteinwirkung auf die Konstruktion mit sich bringt. Erst mit der Stahlbetonbauweise sind gebogene Fahrbahnen möglich, ansonsten sind Brücken grundsätzlich gerade!

Nicht vergessen werden sollte auch die mögliche Längenausdehnung durch die Temperaturschwankungen. Deshalb besitzt eine Brücke auch immer auf einer Seite ein Festlager, auf der anderen ein bewegliches. Verläuft das Gleis in einer Neigung, befindet sich das Festlager immer auf der tieferen Seite.

Da auf den Lagern das gesamte Gewicht des Tragwerkes und des Zuges (auf nur vier Punkten!) aufliegt, sind die Pfeiler an dieser Stelle entsprechend verstärkt bzw. befindet sich auf dem Mauerwerk eine meist betonierte sogenannte Sohlbank.

Die Höhe von beidem muss bei der Konstruktion einberechnet werden. Im Modell sollte dies Alles wenigstens andeutungsweise vorkommen.

Ein paar Beispiele



Festlager der Brücke bei der Haltestelle Kreisbach bei Wilhelmsburg

Die beweglichen Lager bestehen jeweils nur aus einem liegenden Zylinder. Am Träger darüber sind die Untersuchungs- und Lackdaten angeschrieben.

BRÜCKEN IM MODELLBAU

Bericht und Fotos Herbert Harrer



Im Modell könnte ein bewegliches Lager so aussehen.

Die Rollen waren vorher Spritzlinge eines Bausatzes. Die Vergrößerung täuscht, es misst etwa 1 x 1,2 x 1 cm. Nicht jeder hat Platz für ein „ordentliches“ Viadukt; meist ist ein solches Klubanlagen vorbehalten.

Doch auch auf kleineren Anlagen ist genug Platz und Gestaltungsspielraum für Brücken.



Kleine Brücke mit unten liegendem Fachwerkträger über einen manchmal Hochwasser führenden Bach



Viadukt nach Art der Semmeringbahn auf der neuen Anlage des MEG Wien Süd

Es geht auch größer



Eine das Tal überspannende Brücke mit unten liegendem Fachwerkträger liegt zu beiden Seiten auf einem gemauerten Viadukt auf.

Auf Brücken liegen keine Schwellen, sondern sogenannte Brückenhölzer. Diese haben statt trapezförmig einen quadratischen Querschnitt. Die Schienen liegen nicht direkt über den Hauptträgern, sondern leicht seitlich versetzt.

Die Brückenhölzer werden dadurch etwas auf Biegung beansprucht und federn so das Gewicht der darüberrollenden Fahrzeuge ein wenig ab.

Keine Sorge, der Unterschied zwischen Schwellen und Brückenhölzern ist im Modell nicht zu sehen, denn schließlich gehören zwischen die Schienen ja auch noch Zwangsschienen montiert, die bei einer etwaigen Entgleisung ein Abstürzen eines entgleisten Fahrzeuges von der Brücke verhindern sollen.

Meist ist dann noch der Platz zwischen ihnen mit Blechen (oder früher mit Bohlen) abgedeckt. Diese Zwangsschienen liegen mit der Unterseite, dem Fuß, zur Fahrschiene. Sie sind untereinander verlascht und enden mehrere Meter nach der Brücke in Gleismitte in einem abgeschrägten Klotz aus alten Schwellen (damit nichts, das vielleicht herunterhängt, z.B. eine nicht eingehängte Schraubenkupplung, einfädeln kann).

BRÜCKEN IM MODELLBAU

Bericht und Fotos Herbert Harrer

Jetzt fehlt nur noch die richtige Farbe. Hier empfiehlt sich Resedagrün RAL 6011, die individuellen Farbunterschiede (z.B. durch Bremsstaub oder durch Feuchtigkeit) sind auf dem Foto der Brücke bei Kreisbach (Innen- und Außenseite vergleichen!) gut zu sehen. Früher - und so ein Lack hält lang! - wurde Eisenglimmerfarbe verwendet. Auf einer Brücke fand ich auch den richtigen Farbton. Die Revisionsanschrift ist ein weiteres Detail, das keinesfalls fehlen sollte. In einer Ecke (links oder rechts unten) ist dafür sicher Platz!

Die Bleche sind je nach Alter rostig oder resedagrün bzw. mehr oder weniger mit Bremsstaub überzogen.



Diese Brücke hat mir den richtigen Farbton verraten

RAL 7009 Schwarzgrün, dem entspricht z.B. Humbrol Nr. 91 Matt Black Green.



Zwangsschienen und Abdeckung



Der Vollwandträger dieser Brücke verdeckt das durchgehende Trassenbrett

Die Revisionsanschrift und das Straßenverkehrszeichen für die Durchfahrtshöhe fehlen noch, ebenso die Alterung.

Die gezeigten Modellbrücken entstanden hauptsächlich unter Verwendung von Brückenteilen der guten alten Firma KLEINBAHN; da diese aus Polystyrol sind, lassen sie sich gut und dauerhaft verkleben. Auch gab es verschiedene Ausführungen, die sich gut anpassen lassen und für Vielfalt sorgen. Übrigens:

Es gibt auch ein Brückenbaumuseum, in Edelsbach bei Feldbach in der Steiermark.

RÜCKBLICK

Bericht Karl Sauer

Vom 19.11.2021 bis 21.11.2021 fand die erste Modellbahnmesse in Bruck an der Leitha statt. Organisiert wurde die Messe vom Verein EMSÖ (Erster Modellstraßenbahn Verein Österreich) unter der Verantwortung von Schriftführer Walter Kolm und Obmann Karl Sauer. Die Eröffnung erfolgte gemeinsam mit Herrn Bürgermeister Gerhard Weil und den Messeorganisatoren. Das Medienecho war dank NÖN, Bezirksblätter und dem Fernsehteam N1TV sehr groß.

Da an diesem Wochenende 2G und FFP2 Maskenpflicht galt, musste der Veranstalter eine strenge Eingangskontrolle durchführen. Dennoch, oder gerade deswegen, konnten sich alle Besucher sichtlich wohl und sicher fühlen.

Den Messebesuchern wurde ein kleines Potpourri an Kleinserienherstellern geboten. Des Weiteren war auch eine Second-Hand-Ecke vorhanden, die Straßenbahnanlage des Verein EMSÖ und die Modellbahnanlage aus Mank. Abgerundet wurde die Messe durch eine kleine Schiffsausstellung sowie ferngesteuerte Autos, die man selbst durch einen Parcours lenken durfte.

Leuchtenden Kinderaugen und das Lachen der Kinder war für Obmann Karl Sauer die größte Freude.



Aufgrund der Pandemie-Bestimmungen konnte der versprochene Oldtimerbus leider nicht in Verkehr gesetzt werden. Dafür besuchte am Samstag der Blaue Blitz (ÖBB 5145) vom Heizhaus Straßhof die Messe.

Die Fahrt ging von Straßhof über Stadlau, Wien Hauptbahnhof und Wien Meidling bis Bruck/Leitha. Der Blaue Blitz machte in Bruck aber nur kurz Pause, da es am Vormittag und am Nachmittag jeweils eine Pendelfahrt von Bruck/Leitha nach Neusiedl/See gab. Diese Fahrten wurden auch rege in Anspruch genommen.

Die Messe verbuchte an drei Tagen insgesamt 571 Besucherinnen und Besucher – angesichts der Umstände eine beachtliche Zahl.

Daher darf an dieser Stelle auch gesagt werden, dass die Messe im Jahr 2022 wieder stattfinden wird.

Infos über die Messe 2022 wird es ab Februar wieder unter www.modellbahnmesse.at geben.

AE MALEREI

Farbentraum GmbH

Malerei Anstrich Fassaden Beschichtungen Boden/Wände/Decken

4050 Traun, Leondinger Straße 69; Tel.: 0650 99 44 100

www.farbentraum.at

REISEBERICHT RHODOPEN- GEBIRGE

Bericht und Fotos von Sonja & Jo Schilhan

Die Donaubrücke 2 (Brücke „Neues Europa“), auch Brücke Widin – Calafat genannt (bulgarisch) eine Brücke über die Donau zwischen der bulgarischen Stadt Widin und dem rumänischen Calafat. Sie ist neben der Giurgiu-Russe-Freundschaftsbrücke erst die zweite feste Querung der Donau zwischen den beiden Ländern und Teil des Pan-europäischen Verkehrskorridors IV.



Brücke Neues Europa

An dieser Stelle ist das rumänische Ufer höher als das bulgarische, das von Deichen geschützt wird.

Das erste Projekt für den Bau einer zweiten Brücke über die Donau zwischen Rumänien und Bulgarien wurde 1974 verabschiedet und sollte zwischen Turnu Magurele und Nikopol erfolgen. Anfang der 1990er Jahre, während des Embargos aufgrund der Jugoslawienkriege, stand der Plan wieder zur Diskussion.

Es wurden neue Verbindungen zwischen Rumänien und Bulgarien diskutiert, wobei sich Bulgarien für einen möglichst westlichen Brückenschlag, Rumänien für einen möglichst zentralen Standort stark machte.

Anfang 2000 konnten sich beide Länder im Rahmen des Stabilitätspaktes für Südosteuropa über einen Bau bei Widin – Calafat einigen. Zwischen 2001 und 2003 wurden die Wirtschaftlichkeit und die Finanzierungsmöglichkeiten geprüft sowie geologische Untersuchungen vorgenommen.

Nach der Zustimmung zur Finanzierung, die größtenteils von Bulgarien übernommen wurde, wurde nach einer 2006 durchgeführten Ausschreibung die spanische Fomento de Construcciones y Contratas Anfang 2007 mit dem Bau beauftragt. Der Bau sollte bis 2010 beendet sein, der Zeitplan wurde jedoch wegen der geologischen Struktur und der verspäteten rumänischen Baugenehmigung verlängert.

Am 20. Dezember 2012 konnte schließlich der Rohbau an den Bauherrn übergeben werden. Es folgten Anschlußarbeiten im Bereich Gleis- und Straßenbau.

Die offizielle Eröffnung erfolgte am 14. Juni 2013. Die Verkehrsfreigabe der zweiten Donaubrücke, die Neues Europa getauft wurde, war um Mitternacht, also Samstag am 15. Juni 2013 um 0:00 Uhr.

Bis Ende Juni war die Überquerung der Brücke kostenlos. Die Nutzung der Brücke ist für Fußgänger und Radfahrer weiterhin kostenlos, für die Überquerung mit Kraftfahrzeugen wird eine Maut erhoben.

An die Donaubrücke schließen die Bahnstrecken Calafat – Craiova und Widin – Mezdra – Sofia an. Während die einspurige Bahnverbindung über die Donau für eine Höchstbetriebsgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt sowie elektrifiziert (25 kV, 50Hz) und mit ETCS ausgerüstet ist, gilt im Bereich der landseitigen Anschlußstrecken auf bulgarischer Seite max. 70 km/h bei 225 kN Achslast, auf rumänischer Seite 100 km/h bei 200 kN Achslast.



Grenzbahnhof Widin/Bulgarien

Zwischen Calafat und Craiova fehlt die Elektrifizierung. Auch Signal- und Kommunikationsanlagen (ERTMS) entsprechen auf beiden Seiten noch nicht den Anforderungen an eine künftige Strecke des TEN-T-Kernnetzkorridors Orient/East Mediterranean.

In der Mitte der Donau hieß es Tschau Rumänien oder wie die Rumänen sagen würden „Chow România“ und Willkommen in Bulgarien „ - Dobro doshli v Bulgariya“.

Zirka um 12:00 Uhr kamen wir im Grenzbahnhof Widin/Bulgarien bei Bahnkilometer 754 (oder auch Vidin geschrieben) an.



im Bahnhof Drenovec – Bulgarien

Nachdem die Grenzformalitäten erledigt waren, ging es weiter über Dimovo, Drenovec, Broussartzi, Medkovec (hier hatten wir einen kurzen Aufenthalt), Grabrovnica Boitchinovtzi, Rakevo, kurzer Halt in Krivodol, mittlerweile ist es 15:43 Uhr und wir haben wir schon 935 Kilometer hinter uns und fahren in den Bahnhof in Mesdra ein.



im Bahnhof Mesdra - Bulgarien

Die Iskar Schlucht eine etwa 65 km lange Schlucht in Bulgarien, die der Fluß Iskar bei seiner Überquerung des Balkengebirges gebildet hat. Geologisch ist die Schlucht durch Antezedenz im Alttertiär entstanden. Sie stellt eine der schönsten Naturlandschaften Bulgariens dar. Entlang des Flusses befinden sich zahlreiche Felsgebilde und Felswände, der Höhenunterschied zwischen dem Schluchtboden und die umliegenden Berggipfel beträgt bis zu 1000 Meter. Die Schlucht stellt auch eine wichtige Transportverbindung zwischen Süd- und Nordbulgarien dar, entlang des Flusses verläuft eine Landstraße (die erst 1942 erbaut wurde) und die zweigleisige Bahnstrecke Sofia – Warna - erbaut 1879.

Weiter über Zverino (Das Dorf Zverino liegt in der malerischen Iskar Schlucht 70 km nordwestlich von der Hauptstadt Sofia. In der Umgebung des wurden Überreste einer alten römischen Festung gefunden), Lakatnik, Swoge/????? (Die Stadt gewann an Bedeutung nach der Befreiung 1878 und als ein Bahnhof an der Bahnlinie Sofia - Mezdra errichtet wurde.

Die Stadt ist heute mit der Produktion verschiedener Schokowaren berühmt.)

Ab Swoge wird das Tal wieder breiter und führt durch eine lieblichere Landschaft bis nach Sofia. Nachdem wir die Bahnhöfen Kumaritsa, Ilijanci und Sofia Sever passiert hatten, kamen wir mit zirka 30 Minuten Verspätung um 17:29 Uhr und 1023 Bahnkilometer in Sofia/an. Wurden von Ivetta (Tatra Tourist) und Ilija (bulgarischer Reiseleiter) auf herzlichste empfangen.



Einfahrt in den Bahnhof von SofiaBulgarien

Fortsetzung folgt.....

VON DER IGSW ZUM EMSÖ

Bericht Karl Sauer

Wir, Karl Sauer, Harald Stuibler und Walter Kolm haben uns im Jahr 2018 dazu entschlossen eine Interessensgemeinschaft zu gründen. Es entstand die Interessengemeinschaft Straßenbahn Wien (kurz IGSW).

Im März 2019 war unser erster Auftritt als IGSW bei der Digitalmesse in Wien Liesing und im Oktober auf der Modellbaumesse in Wien. Nach der Messe 2019 sind wir in unserer Zwischenunterkunft beim Verein MKSF (Modellbahnklub Schnellbahn Floridsdorf) untergekommen, wo wir auch die Anlage erweitert haben. Unsere Module; die unserer NORM entsprechen; bauen wir Straßenbahnszenen frei erfunden oder nach Vorbild. Diese sind ganz Simpel zu bauen und erfordern kein großes Können. Schrauben, Leim, Pinsel, Bohrer und natürlich das Sperrholz!

Im Herbst 2020 haben wir beschlossen das wir die Interessensgemeinschaft in einen Verein umwandeln möchten. Mit 27.12.2020 haben wir nun unseren Verein EMSÖ „Erster Modellstraßenbahn Verein Österreich“ gegründet. Mit diesem Verein wollen wir die Modellstraßenbahn noch mehr in den Vordergrund rücken und freuen uns Gleichgesinnte und die, die es noch werden wollen begrüßen zu dürfen.

Natürlich freuen wir uns auch über neue Mitglieder. Die Vereinsanlage ist 62m² groß, hat einen großen Betriebsbahnhof, 4 Kehrschleifen, 2 Abzweigungen, Schienensystem ist Luna und Artbeeren, also 2 Leiter Gleichstrom im Digitalbetrieb, und viele weitere Details. Wir haben Elektriker, Häuserbauer, Landschaftsbauer, Modulbauer, Kollegen die aus einer „Normalen“ Straßenbahn etwas schönes und dem Vorbild entsprechendes Modell zaubern können.

ABER, wir wären nicht wir, wenn wir nicht auch
- eine Stadtbahn oder U-Bahn Strecke haben
- Freunde von Modellbussen sind.

Wenn Sie auf den Geschmack gekommen oder neugierig geworden sind, dann schauen Sie vorbei. Sie haben noch NIE etwas mit Modellbau zu tun gehabt, einfach kommen und mitmachen Sie wachsen in das ganze hinein. Es macht einfach Spaß in der Gruppe zu arbeiten. Derzeit sind wir 9 Mitglieder und ein Ehrenmitglied. Unser Mitgliedsbeitrag beträgt €20,- im Monat. Wir freuen uns auf deine Anfragen und eventuelles Mitgestalten von Modulen!

Unsere Emailadresse:

erster.modellstrab.verein@gmx.at

Homepage: <http://igsw.webfruits.net/>

Es grüßt Sie
Karl Sauer
Obmann

SPEAKERS CORNER

von Dietmar „Didi“ Magyar

Hallo lieber Leser!

Auch heuer wird wieder unser, schon seit Jahrzehnten stattfindendes VOEMEC-Seminar, vom Mittwoch, den 18. Mai bis Sonntag den 22. Mai 2022 in Windischgarsten, im Hotel Sperlhof - Edlbach, stattfinden. Optional kann man gleich ab den 15. Mai ein bis drei Tage Urlaub in dieser wunderschönen Gegend vorschalten.

Geplant ist diesmal die Beleuchtung von 2achs und 4a-achs Wagen. Wobei die Stromzufuhr über stromführende Kupplungen erfolgen wird. Dies ist im Digitalbetrieb sicher zu überlegen, da eine Stromabnahme über die Wagenachsen zu Störungen im Digitalbetrieb führen kann. |

Da die Wagen zerlegt werden müssen, ist auch eine Aufarbeitung des Innenraumes geplant. Wie das Seminarprogramm im Detail aussehen wird, kann ich noch nicht sagen, da zum Zeitpunkt der Abgabe dieses Artikels, das Seminarprogramm noch nicht fertig ausgearbeitet war.

Ich hoffe, dass ich Euch auf unser VOEMEC-Seminar neugierig gemacht habe. Mehr dazu in der nächsten Ausgabe des VOEMEC-KURIER, wo dann ein Anmeldeformular mit dem ausgearbeiteten Seminarprogramm und den genauen Kosten beigefügt sein wird.

Gesund bleiben und liebe Grüße
Euer Dietmar (DIDI) Magyar

NEU BEI LEO PIRKFELLNER

Vor vielen Jahren hatte ich bereits ein Spezialgeschäft für Modellbahn der Spurweite N. Dann im Laufe der Jahre Gründer vom Modellbahnvereine MEC-N-SPUR-Austria und Mitarbeiter von diversen Kleinserienherstellern. Dann der Umstieg auf HO. Vor 5 Jahren Gründer vom Verein www.mntv.at. Immer, seit ca. 50 Jahren Modellbahner. Und seit vielen Jahren Freund von der Fa. KLEIN MODELLBAHN. Ein paar Tage vor dem plötzlichen Ableben von Hr. Mag. Oskar Klein besuchte ich ihn in seinem Geschäft in Wien 12. Er war in meinen Augen das erste Mal richtig offen. Wir haben viel über seine Vergangenheit gesprochen und er machte mir einen sehr zufriedenen Eindruck, da er nun alle seine Probleme abgeschlossen zu scheinen hatte. Dann die schlechte Meldung, die sich sehr schnell verbreitete. Schlaganfall....Bereits damals hatte ich versucht an das Sortiment zu kommen um seinen Traum abzuschließen. Ein Angebot an den Verlassenschaftskurator brachte mit Ende 2021 nun den Zuschlag zu dem in seinem Lager befindlichen ca. 100.000 Klein- und Kleinstteilen. Die Übersiedelung der Teile konnte ich bereits abschließen.

Das gesamte Sortiment befindet sich nun in Oberwaltersdorf. Ich bin derzeit beim Sondieren und Katalogisieren der diversen Teile. Die Homepage klein-Modellbahn.at wird ebenfalls derzeit erstellt und sollte ab Ende Februar auch schon die ersten Listen beinhalten.

Das Ziel ist sämtliche Teile von Kleinbahn und KLEIN-Modellbahn mit einer dem Original Katalognummern angepasstem System inkl. Bilder auf der Homepage relativ leicht zu finden um sie zu bestellen. Die Preise werden sich zwischen 0,50 und 65,- Euro je nach Artikel belaufen. Es werden Ersatzteile vom Scheibenwischer bis zu Zink- und Messingrahmen angeboten.

Vorerst werden einige Produkte nur mit ??? gekennzeichnet, da ich oft nicht sagen kann was der Teil ist, oder wofür er gedacht war. Hier bitte ich Euch dann mir zu helfen, diese Unklarheiten zu beseitigen. Komplette Modelle werde ich nicht anbieten! Service und Reparaturen werden teilweise angeboten!

In diesem Sinne
RUHE IN FRIEDEN LIEBER OSKAR KLEIN !!!!

DIE BIOTECHNOLOGISCHE REINIGUNG

THE GREEN FRONT

BIOLOGISCH
UMWELTSCHONEND
NACHHALTIG
MÜLLVERMEIDEND

EU Ecolabel
www.ecolabel.eu
EU Ecolabel : AT/052/001

THE GREEN FRONT

EU ECO LABEL ZERTIFIZIERTES REINIGUNGSUNTERNEHMEN
HANDELSUNTERNEHMEN FÜR NACHHALTIGEN REINIGUNGSBEDARF

Melissenweg 4, 4020 Linz TEL: 0732 99 55 30
MAIL: office@greenfront.at www.greenfront.at

Planungsgemeinschaft Fahrkraft



Wir planen für die Mobilität der Zukunft !



Die **Planungsgemeinschaft FahrKraft** setzt sich aus den Unternehmen

FahrKraft Industrieplanungs- und Beratungs- GmbH, TB K.N.O.L.L. GmbH und FahrKraft K.P.M. GmbH zusammen. Mit 1. Jänner 2015 bieten wir mit unserem **TB FRICK GmbH** auch Elektroplanungsleistungen an.

Unser Fokus liegt auf der Erbringung von (gemeinsamen) Beratungs- und Dienstleistungen.

Unsere Tätigkeiten erfolgen unter proaktiver Einbeziehung unserer Auftraggeber, die sowohl von öffentlicher als auch von privater Seite kommen, und liegen primär in der Planung, Beratung, Unterstützung, Begleitung und Überwachung der Ausführung von Bau- und Anlagenbauprojekten, sowie der Betreuung von EVU's in Sicherheits- und Zertifizierungsthemen.

Dazu bieten wir ein vielfältiges Leistungsspektrum in den Bereichen Eisenbahnwesen, Verkehrsplanung (Öffentlicher- u. Individualverkehr), Bauplanung, Umwelttechnik, Anlagenplanung und Sicherheitstechnik. Im Rahmen der Ausübung unserer Tätigkeiten ist es von großem Vorteil, dass sich unsere internen Kompetenzen ergänzen und wir die uns gestellten Aufgaben fachlich übergreifend bearbeiten können.

Wir sehen unsere bisherigen grenzüberschreitenden Aktivitäten und die damit verbundenen Erfahrungen als große Chance für uns und unsere Kunden.

Aus unserer langjährigen Erfahrung wissen wir, wie wichtig internationaler Austausch und grenzübergreifendes Lernen für eine optimale Zusammenarbeit zwischen Kunden und Dienstleister über die Landesgrenzen hinweg ist, die auch die Möglichkeit bietet Kontakte zwischen den Kunden zu knüpfen und damit einen Erfahrungsaustausch in Gang zu setzen und zu vertiefen.

Durch eine starke Berücksichtigung und Einbindung neuer Erkenntnisse sowie praxiserprobter Methoden und Werkzeuge sind wir als **Planungsgemeinschaft FahrKraft** in der Lage, ressourcenschonende, für den Kunden maßgeschneiderte und kostengünstige Lösungen für die an uns gestellten Probleme und Aufgabenstellungen zu bieten.

Sehr stolz geben wir unsere neue Büroadresse bekannt:

Kontakt	Planungsgemeinschaft FahrKraft
Adresse:	Technologiering 13, A-4060 Leonding
Telefon:	+43 732 / 68 12 00 - 20
Email:	office@fahrkraft.at
Web:	www.fahrkraft.at

Alles über Österreichs Modellbahnwelt alle zwei Monate in der **Modellbahnwelt** – Österreichs führender Fachzeitschrift für Freunde der kleinen Eisenbahn. Die „MBW“ erscheint 6 mal im Jahr, man erhält sie im „Presse&Buch“-Shop am Bahnhof, beim gut sortierten Zeitschriftenfachhandel, beim Modellbahnfachhändler – und natürlich im Abo. Mehr Infos auf der Homepage www.modellbahnwelt.at.

