

**JULI 2006**

06.07. Monatsversammlung

**AUGUST 2006**

03.08. Monatsversammlung

19.08. 25 Jahre Friese Modellbahn Club Leeuwarden

26./27.08. 11<sup>00</sup> bis 18<sup>00</sup> Uhr Module in der Sporthalle in Voslapp**SEPTEMBER 2006**

07.09. Monatsversammlung

**OKTOBER 2006**

05.10. Monatsversammlung

**NOVEMBER 2006**

02.11. Monatsversammlung

**DEZEMBER 2006**03.12. 11<sup>00</sup> bis 18<sup>00</sup> Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

07.12. Monatsversammlung

16./17.12. Christkindelmarkt

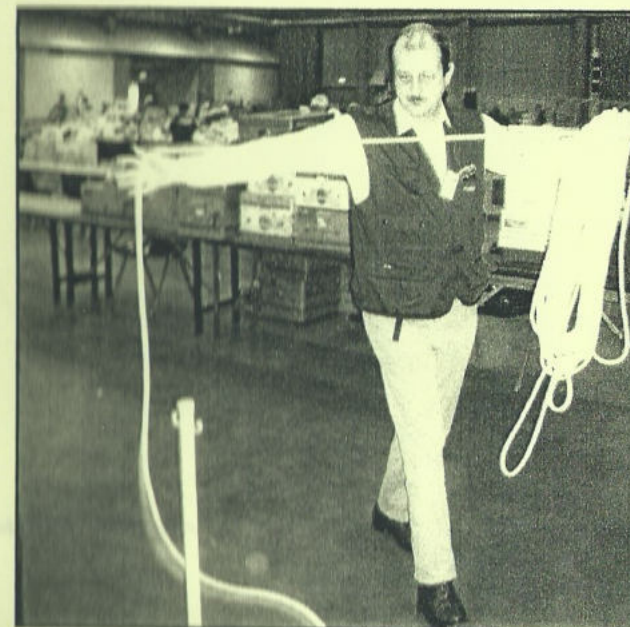
11<sup>00</sup> bis 18<sup>00</sup> Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

22.12. Weihnachtsfahrt für Nachtschwärmer

# Das Flügelrad



Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



Jahrgang: 14  
131. Gesamtausgabe

Nr.: 2/2006

## Inhaltsverzeichnis

| Thema                                                                                           | Seite |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Der Vorstand gibt bekannt                                                                       | 3     |
| Bahnhofsuhren                                                                                   | 5     |
| Von einem H0-Moduler, der auszog,<br>um daß N-Modulsystem kennen z lernen                       | 7     |
| Der Kleinbahnhof Wittmund                                                                       | 10    |
| Eine Reise mit der Inselbahn auf Spiekeroog<br>und der Kleinbahn Leer – Aurich – Wittmund (LAW) | 17    |
| Reisemomente                                                                                    | 35    |
| 28. Inter-Modellbau 2006                                                                        | 36    |
| Vereinsdaten, Konto, Beiträge                                                                   | 19    |
| Veranstaltungen, Termine                                                                        | 20    |

## Impressum

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

*schneider.whv@t-online.de*

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

# Der Vorstand gibt bekannt:

## Sommerzeit - Urlaubszeit - Ruhezeit?

Nach unseren guten Start ins Jahr 2006 wollen wir mit unserer Veranstaltung am 26. und 27. August in der Voslapper Sporthalle zum Ende der Sommerferien den "Zweiten Teil" des Jahres "einläuten", in dem wir u.a. mit unseren Modulen zeitgleich in Leeuwarden (H0 und N) und Bremen (N) sein werden.

Zusätzliche "Betätigungsfelder" den Verein zu präsentieren gibt es noch u.a. bei der Fahrt am 19. August nach Leeuwarden (offizieller Empfang anlässlich 25 Jahre FMC), beim Fahrtag am 8. Oktober auf unserer Vereinsanlage, bei den Seminaren in Zusammenarbeit mit Breiter/Folkens (28.10. und 4.11.) und bei unseren Fahrtagen zur Adventzeit. Auf allen Veranstaltungen sollten wir neben der Präsentation unseres Vereines (u.a. durch Vorführen der "Großanlage" und der Modulanlagen) auch wieder verstärkt auf Mitgliederwerbung (ab 12 Jahre aufwärts) achten, um die Abgänge zumindest wieder zu kompensieren. Wer also evtl. interessierte Modellbahner kennt oder "erkennt" - bitte ansprechen und ruhig einfach einmal zu uns an den "normalen" Treffabenden einladen. Aktive Verstärkung könnten wir schon vertragen.

Damit wir aber für diese Vorhaben noch zu Kräften kommen und somit das alles auch "bewerkstelligen" können, wollen wir am 26. August ab 19 Uhr wieder ein Spanferkelessen im Vereinsheim veranstalten, das dann gleichzeitig auch zur Entspannung für die arbeitsreiche Woche (Aufbau -Testlauf etc.) dienen soll.

Wer Lust hat an diesem Essen teil zu nehmen, meldet sich bitte schnellstens bei Birgitt Eilerts (Telefon 203517) verbindlich an, damit die Planungen aufgenommen und somit auch die Kosten ermittelt werden können.

Ich würde mich über eine rege Teilnahme freuen.

Um das Vorwort nicht zu lang werden zu lassen und es dann keiner mehr lesen will, wird alles weiter "Wichtige" (und Unwichtige) in den Monatsversammlungen - z.B. am 3. August - oder Dienstags beim Basteln bekannt gegeben.

Ich wünsche Euch allen nun viel Spaß beim Lesen unserer VM und schöne sonnige Ferien.

Jürgen Rode

**PS.:**

Für alle interessierten Teilnehmer an unsere "Grosse Vereinsfahrt" - der Zeitraum für unsere Fahrt 2007 in die Schweiz wird vom 23.06. bis 30.06.2007 sein und uns fest in die Region Luzern (diesmal kein "Hotelhopping") führen. Es ist u.a. eine Fahrt mit der "Furker Dampfbahn" vorgesehen - deshalb auch der späte Zeitpunkt! Wer Interesse an einer Teilnahme hat und schon jetzt weiss, dass er/sie mitfahren möchte/n - bitte bei mir umgehend melden, dann den Termin fest in den Kalender 07 vermerken und schon einmal anfangen zu sparen - es wird bestimmt wieder eine "runde" Sache werden.

Um die Planung aber richtig abstimmen zu können und damit die Kosten sich auch wieder in einem realen Rahmen halten ist eine Mindestzahl von Teilnehmer (30) erforderlich, die ich schnellstens erreichen möchte, damit wir auf der "sicheren Seite" sind und die Fahrt auch wirklich stattfinden kann.

# Bahnhofsuhren



Mit seinen letzten Atemreserven hetzt der schwerbepackte Reisende auf den Bahnsteig – und sieht nur noch die Schlußlichter seines Zuges. Was dann meistens geschieht: ein unübersetzbares Donnerwetter auf die doch immer vorgehenden Bahnhofsuhren. Aber ist das wirklich so, gehen Bahnhofsuhren tatsächlich vor?

Da sind nicht wenige Menschen, die, fragt man sie nach der Uhrzeit, nachdenklich auf das mehr

oder weniger runde Ding an ihrem Handgelenk blicken und irgendwie anfangen zu rechnen. Schließlich lächeln sie überlegen, und die Zeit, die sie dann zum Besten geben, hat wenig mit dem zu tun, was ihr Chronometer gerade anzeigt.

Hinterfragt man neugierig dieses Tun, dann erhält man häufig zwei recht unterschiedliche Begründungen.

In ersten Fall geht die Uhr des Betroffenen tatsächlich falsch, - aber man hat sich daran gewöhnt, läßt die Uhr aber nicht reparieren, stellt die Uhr morgens nach der Zeitansage einmal täglich richtig und reguliert über Tag jeweils erfahrungsgemäß den notwendigen Zu- oder Abschlag in Gedanken. Eine zweite Gruppe von Menschen hat aber eine genauegehende Uhr – ist aber ständig in Eile. Dann wird die richtig gehende Uhr einfach vorgestellt, bei Weckern häufig zu beobachten. Da kann man sich beim Wecken damit trösten, daß man nicht sofort hochspringen muß, sondern ruhig noch fünf Minuten liegen bleiben kann. Schläft man dann wieder ein und verspätet sich daher, so kann man das getrost auf den „ollen Wecker“ schieben.

Geradezu drollig finde ich die Begründung des Trägers einer solchen Uhr, die ich vor einiger Zeit gehört habe:

„Sehe ich nach der Zeit und erkenne, daß ich möglicherweise zu spät kommen werde, wenn ich nicht 'einen Zahn zulege', und dann heranjage und mich nach meiner Uhr verspäte, dann bin ich in Wirklichkeit vielleicht sogar zwei Minuten zu früh dran.“

Zweifelloos: zu dieser Einstellung gehört ein ziemlich dickes Fell, also Vorsicht bei solchen Menschen.

Doch nun wieder zurück zu den Bahnhofsuhren. Stellt die Bahn etwa ihre Uhren vor, um ihre Kunden zur Eile zu zwingen, um dann wiederum die ei-

genen Züge pünktlichst abfahren lassen zu können? Der Verdacht liegt nahe!

Und dagegen würde die Bahn auch energisch zur Wehr setzen, denn die Bahn hat Uhren, die zu den absolut genauesten gehören. Alle der etwa 50000 Bahnhofsuhr – soviel gibt es tatsächlich – zeigen sekundengenau gleichgeschaltet die Atomzeit der physikalischen technischen Bundesanstalt in Braunschweig an.

Der Sender, über den die Zeitinformation gesendet wird, steht in Mainflingen, ca. 30km östlich von Frankfurt a.M. Die Sendefrequenz beträgt 77,5 kHz und hat eine Reichweite von ungefähr 2000 km. Bekannt ist dieser Sender auch unter der Bezeichnung „DCF77“.

Die Zeiten, in denen der Bahnhofsvorsteher nämlich die Bahnhofsuhr nach seinem chronisch nachgehenden „Kettenei“ gestellt hat, sind längst vorbei.



 Horst D. Handschuh

## Von einem HO-Moduler, der auszog, um daß N-Modulsystem kennen zu lernen:

Um diesem Bericht eines vorweg zu nehmen: Ich war angenehm überrascht. Doch erstmal der Reihe nach:

Die Hobby- und Spielwelt in Oldenburg stand vom 24.02. - 25.02.2006 auf dem Programm und unsere N - Bahner mit ihren Modulen nahmen daran teil.

Doch erst einmal war das Verstauen der Module in den Lkw angesagt. Am Donnerstag den 22. Febr. trafen wir uns am Vereinsheim und dank eines guten Stauplanes war der Lkw schnell beladen.

Am nächsten Tag ging es los, Richtung Oldenburg.

Peter Janssen bei Thomas Ahle im Lkw, Marco Forster und ich fuhren im Pkw bei Horst Schneider mit.

Um 09<sup>40</sup> Uhr waren wir an der Weser-Ems-Halle in OL und warteten auf den Lkw, der von Zetel aus noch einmal nach WHV zurückfahren mußte um ein Modul von Peter zu holen, da Hartmut's Wendemodul nicht zur Verfügung stand.

Vom Veranstalter wurden wir begrüßt und der Standplatz zugewiesen.

In OL stießen noch Hans-Jürgen Bakker und Dieter Kohlbach zu uns und kurz nach 11<sup>00</sup> Uhr traf auch der Lkw ein.

Ohne größeren Flurschaden an den Modulen anzurichten funktionierte auch das Abladen sehr zügig. Die Module, der übrige Kleinkram wurde zu unserem zugewiesenen Platz transportiert und der Aufbau begann.

Nach ca. vier Stunden war der Aufbau abgeschlossen. Hier und da waren noch einige elektronische Probleme die beseitigt werden mußten. Horst hatte sie im Griff, der Rest wurde am nächsten Tag erledigt.

Um 09.<sup>00</sup> Uhr am Samstag trafen wir uns wieder in der Messehalle und so langsam wurde es ernst. Hans-Jürgen Forster war jetzt auch dabei.

Die Restarbeiten wie Löten sowie das Nachrichten einiger Schienenstöße wurden noch fertiggestellt und die ersten Probefahrten der Triebfahrzeuge fanden statt.

Anschließend wurden die Zuggarnituren auf der Schiebebühne aufgelegt, der Verkaufsstand eingerichtet und besetzt.

Pünktlich um 10<sup>00</sup> Uhr wurde die Messehalle geöffnet und die ersten Besucher fanden sich ein. Auf unseren Gleisen war nun reichlich Zugverkehr, was auch dazu führte, daß unsere Anlage sogleich vom Publikum gut besucht wurde und wir viele Fragen beantworten mußten.

Ein Fernsichteam von Radio Bremen war vor Ort und filmte was das Zeug hielt. Heraus kam ein etwa 30 Sek.-Bericht, der dann am Abend regional ausgestrahlt wurde.

Für eine Zeitung mußte noch ein Interview gegeben werden, Hans-Jürgen Forster war dazu prädestiniert.

Die Mariensieler Brücke wurde alle halbe Stunde geöffnet, die Zuschauer waren von diesem Bauwerk begeistert.

Der eingesetzte Videowagen wurde von Groß und Klein bestaunt und der Fernseher, auf dem das Videobild zu sehen war, umlagert.

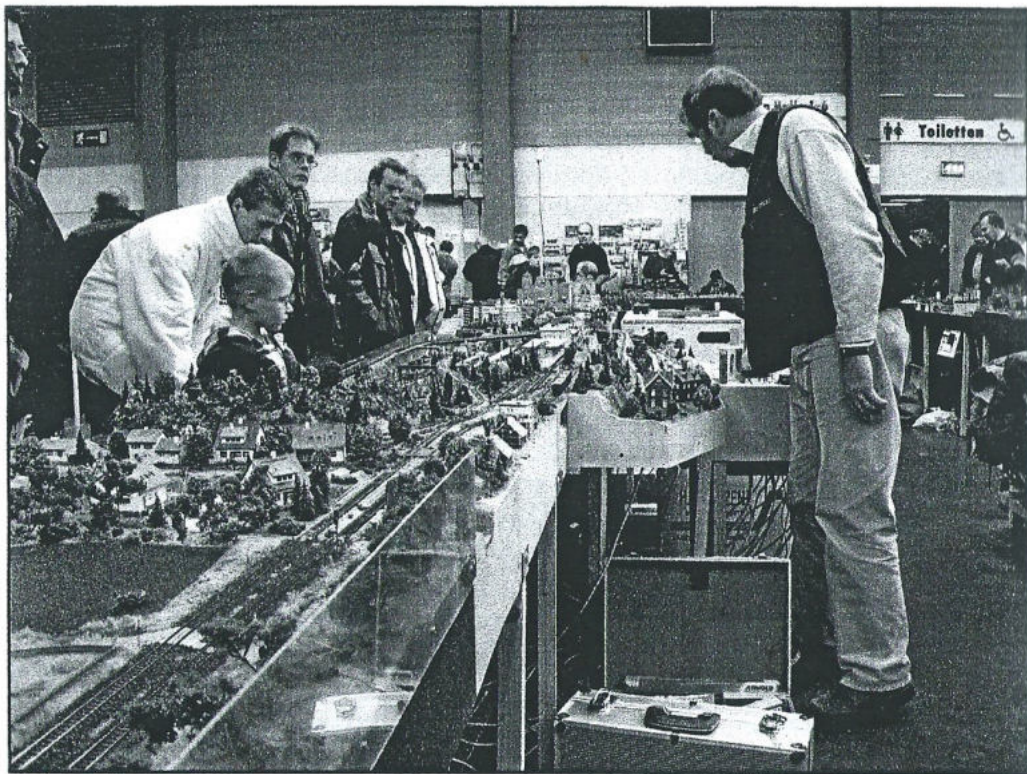
Um 17<sup>00</sup> Uhr wurde die Messehalle geschlossen, wir räumten noch etwas auf und fuhren nach Hause.

Am nächsten Tag ging es wieder ab nach Oldenburg (der Taxi-Dienst klappte vorzüglich), wo wir uns um 09<sup>00</sup> Uhr an der Messehalle trafen.

Die Messehalle wurde wieder um 10<sup>00</sup> Uhr geöffnet, der Besucherstrom hielt sich in Grenzen, er war nicht so groß wie am Samstag. So sollte es sich auch den ganzen Tag über hinziehen.

Aber trotzdem war unsere Anlage wieder sehr gut besucht.

Diesmal mußte Horst Schneider ein Fernsehinterview für einen lokalen



Sender geben. Auch wurde wieder mit Besuchern gefachsimpelt, die Fragen gingen querbeet vom Landschaftsbau, über Gleisverlegung, Verdrahtung und Steuerelektronik. Nachdem um 17<sup>00</sup> Uhr die Messehalle geschlossen wurde, begann der koordinierte Abbau der Anlage. Jeder wußte schließlich, was er zu tun hatte.

Das anschließende Aufladen und Verstauen in den Lkw geschah, dank des Stauplanes, recht zügig, so daß wir uns um 21<sup>00</sup> Uhr auf den Rückweg nach WHV machten.

Horst fuhr diesmal auf dem Lkw bei Thomas mit. Zum Abladen wollten wir uns am Vereinsheim treffen, doch der Lkw hatte in Oldenburg noch eine Panne. Er mußte in die Werkstatt und das Abladen fand erst am nächsten Tag statt.

#### **Fazit aus meiner Sicht:**

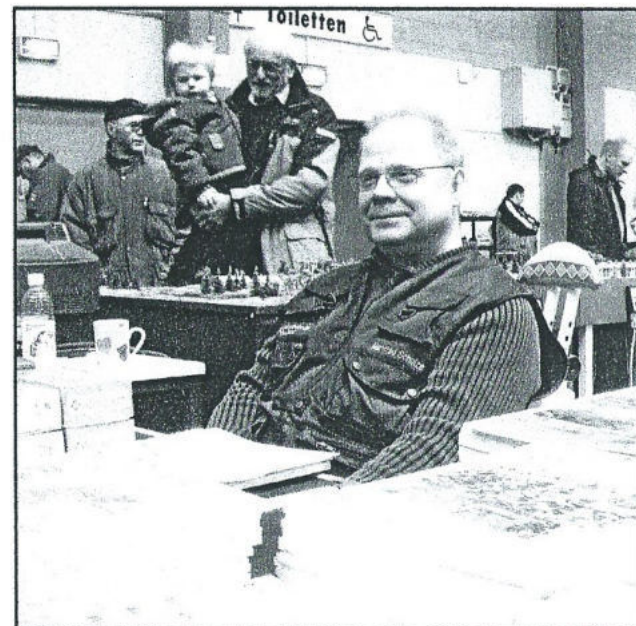
Da ich mehr "Spieler" bin, war es für mich negativ, daß es, bis auf die Funktionsmodelle (Schiebebühne, Mariensiel) und Dieter's Module, alles im Automatikbetrieb ablief.

Hat aber den Vorteil, daß man u.a. intensiver auf die Fragen des Publikums eingehen oder sich um andere Sachen kümmern kann.

Hier fehlte es für mich an gewisser Action, z.B., Weichenstraßen und Signale stellen.

Positiv erstaunt und angetan war ich von der Professionalität, mit der solche Events abgearbeitet werden. Es fängt mit Stauplänen für den Lkw an, geht über den koordinierten Auf- und Abbau der Anlage, bis hin zu den Schalt- und Stromlaufplänen für die komplizierte Elektronik.

Da ich selber von Haus aus N-Bahner bin, habe ich bei dieser Aktion doch einiges dazulernen können.



# Der Kleinbahnhof Wittmund

## Beschreibung eines aufwendigen Modellbaues

Die ARGE LAW hat 1999 mit dem detaillierten Nachbau der meterspurigen Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund begonnen. Ziel dieser Arbeitsgemeinschaft ist die Erstellung eines weitgehend dem Original entsprechenden Modells in Form einer Modulanlage im Maßstab 1:87. Dabei sucht jedes Mitglied für die von ihm gewählten Bahnhöfe oder Streckenteile nach authentischen Unterlagen und Fotos, um diesem Ziel nahe zu kommen.

Meine Wahl fiel auf den meinem Wohnort Jever nahe liegenden Kleinbahnhof Wittmund.

Das Bahnhofsgelände der Kleinbahn wird auf 3 Modulen 120 x 60 cm nach Plänen von 1909 gestaltet. Als Epoche wurde die Zeit von der Jahrhundertwende bis etwa 1925 gewählt.

Die markantesten Bauwerke des Wittmunder Bahnhofsgeländes sind der um 1900 aufwändig gebaute Kleinbahnhof und der im preußischen Stil erbaute Staatsbahnhof, die getrennt durch eine Zufahrtsstrasse nebeneinander stehen und ein attraktives Ensemble darstellen. (s. Bild 1)

Beide Bahnhöfe stehen noch, wenn auch in veränderter Ansicht, aber viele Details sind noch erkennbar. Der DB-Bahnhof natürlich in verwahrlostem Zustand wie häufig heute in Deutschland, der Kleinbahnhof in Privatbesitz eines ehemaligen Elektromeisters, teilweise liebevoll renoviert.

Da unser Hauptthema die Schmalspur ist, hatte ich mich an den Nachbau des eindrucksvollen Bauwerkes herangemacht.

Ich fand zum Glück über einen inzwischen wieder aufgelösten Kleinbahnverein, das Wittmunder Stadtarchiv und private Quellen alte Originalzeichnungen des Gebäudes im Maßstab 1:100 sowie Fotos. Aus dem Buch "Die Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund" und der Fotosammlung von Wolf-Jobst Siedler bekam ich weitere Unterlagen, so dass die Zielvorstellung vorlag.

Nun ging es an die Umsetzung und die Wahl des richtigen Weges.

Ich entschied mich für den Bau aus Platten und Profilen aus dem „evergreen“ Programm, da es leicht zu bearbeiten und mit den gängigen Plastikklebern zu verbinden ist. Außerdem gibt es ein umfangreiches Profilprogramm, das für den Bau sehr hilfreich war. Trotzdem gingen bei dem Modell rund 120 (aufgeschriebene) Arbeitsstunden drauf.

Aber sehen Sie selbst! Sicher wird keiner den Wittmunder Kleinbahnhof nachbauen wollen, aber die vielen kleinen Arbeitsschritte lassen sich auf manch anderes Gebäude übertragen.

Ich habe den Ablauf in einzelne Schritte aufgeteilt, damit Sie den Ablauf gut nachvollziehen können.

### Schritt 1: Vorbereitung

Von den Bauzeichnungen fertigte ich eine ausreichende Menge Kopien im Maßstab 1: 87 an.

Das Original - Gebäude habe ich umfangreich mit vielen Details fotografiert.

### Schritt 2: Wände und Ausschnitte.

Die Kopien wurden entsprechend zurechtgeschnitten und mit „Fixogum“ – Kleber auf 2 mm Platten aufgeklebt. Dieser Kleber ermöglicht das spätere Entfernen der Kopien.

Danach wurden die Konturen der Wände mit dem Bastelmesser am Lineal ausgeschnitten.

Bei den eckigen und runden Fenstern waren die Außenmasse entspr. den Mauerausschnitten maßgebend.

Bei mehreren nebeneinander liegenden gleichen Fenstern habe ich eine Schlitz geschnitten und die Wandteile

zwischen den Fenstern anschließend wieder eingeklebt. Die Klebefugen wurden später nachgeschliffen und verschwanden beim Spritzen. Ähnlich verfuhr ich bei den Bogenfenstern nach unten.

Die Giebeldreiecke sowie das vertikale Fensterband am Hauptgiebel wurden wie ein Wandteil behandelt und später aufgesetzt. In den überklebten Wandteilen habe ich entspr. größere Ausschnitte hinter den Fenstern vorgesehen.

### Schritt 3: Fensterbalken

Bei den Rechteckfenstern wurden die Balken zwischen Oberlicht und Fensterflügeln und teilweise die senkrechten Balken aus Profil 2x1 mm eingeklebt. Das gleiche Hauptgitterwerk wurde bei den Bogenfenstern und Türen unter den Bogen und zur Fensterteilung eingesetzt.

### Schritt 4: Einfassungen der Fenster und Türen

Aus Leisten 2x0,5 mm und 3,2x0,5 mm und Platten 0,5 mm wurden die Stein- oder Putzeinfassungen der Ausschnitte geschnitten und auf die Wände bündig mit den Ausschnitten geklebt. Die Bogen wurden dabei an den aufgeklebten Pausenkonturen mit der Schere ausgeschnitten. Die Einfassungen werden entsprechend dem behauenen Vorbild etwas angekerbt und nachgefeilt.

### Schritt 5: Gesimsleisten

Unterhalb der oberen Fensterreihe verläuft eine etwas schräg abfallende Simsleiste fast um das ganze Gebäude. Diese habe ich mir aus Leisten 3,2x0,5 mm, 2x0,5 und Viertelkreis 1,5 mm so zusammengeklebt, dass beim Ansetzen an die Wand die obere Fläche schräg abfällt (s. Foto). Die Leiste wurde anschließend mit auf Gehrung geschnittenen Enden bündig zu den Fensteröffnungen auf die einzelnen Wandstücke geklebt. Für die untere Simsleiste reichte eine 2x1mm Leiste aus, ebenfalls auf Gehrung geschnitten. Bei diesen Arbeiten zeigt sich der Vorteil des Verklebens mit Kunststoffkleber, da die Teile nach kurzer Härtezeit weiter verarbeitbar sind. Bei diesen Arbeiten ist natürlich auf genaue Höhe zu achten, damit die Leisten nachher bei der Montage des Gebäudes in einer Ebene sind und die Gehrungen passen. Nach Ankleben der Simse sollten die Fensteröffnungen kontrolliert und evtl. als Fensterbank etwas nachgefeilt werden. Man kann die Leistenenden auch überstehen lassen und die 45°-Gehrungen später schneiden, doch das ist oft schwieriger.

### Schritt 6: Nun kommt der aufwendige Vorgang, die Fensterrahmen einzusetzen:

Alle Fensteröffnungen, auch die runden, werden nun mit Fensterrahmen versehen.

Aus 1x1 mm Leisten habe ich jeden Rahmen mit 45°-Schnitt in den Ecken zugeschnitten und hinten bündig eingeklebt. Auf den Fotos können Sie die einzelnen Phasen erkennen. In den Rundbogen mussten die Teile etwas gebogen werden. Den einen oder anderen Rahmen musste ich dabei neu machen, weil er durch das Biegen oder nicht genaues Messen oder Schneiden zu kurz geworden war. Einige Fenster bekamen offen stehende Fensterflügel, dadurch wirkt die Front viel lebendiger. Es kann auch mal jemand heraus schauen.

Das Ganze konnte ich nur durchstehen, wenn ich dazu einen guten Tropfen zu trinken hatte, aber nicht zu viel, sonst... siehe oben. Gut 90! verschiedene Fensterrahmen habe ich auf diese Art eingesetzt.

Die großen Eingangstüröffnungen incl. der Oberlichter blieben noch offen, dafür hatte ich noch keine Lösung.

Bei einzelnen Oberlichtern und den Treppenhausfenstern waren kleine Gitterfenster vorgesehen. Dafür nahm ich ein Kunststoff – Fliegengitter und klebte es hinter die Öffnungen. Das passte zufällig recht gut.

### Schritt 6: Treppengiebel

Zwischen Gebäude und Güterschuppen war ein Treppengiebel, wahrscheinlich als Feuerschutzwand, vorhanden.

Ich schnitt den Giebel 2x entsprechend aus 2 mm Platte, klebte sie wegen der Mauerstärke zusammen und setzte auf die Stufen 10 x 7 x 2 mm Plattenstücke mit zusätzlicher kleiner Platte, etwas dachförmig angeschrägt und eingepasst.

### Schritt 7: Zusammenbau

Wenn man genau gearbeitet, die Materialdicken richtig berücksichtigt und die Leistengehrungen gut abgeschrägt hat, gelingt der Zusammenbau des Gebäudes recht gut. In einigen Ecken sind Füllstücke ganz hilfreich, um mehr Klebefläche zu bekommen. An den Giebelwänden zum Güterschuppen hin klebte ich gleich Hilfsleisten für die Auflage des Daches ein. Danach habe ich die noch sichtbaren Schnittkanten der Fenster etwas nachgearbeitet und anschließend den kompletten Rohbau mit der Airbrushpistole mattweiß gespritzt.

Es ergab sich schon ein sauberes Bild des Bahnhofes und es war wie Richtfest.

### Schritt 8: Anfertigung des Fachwerkes und der Giebelornamentik

An einigen Giebeln befand sich Fachwerk. Im Noch-Programm fand ich die Constru-flex-Platte „Verputzte Wand“ 0,7 m stark, die mir geeignet erschien, denn ich musste eine fertige verputzte Fläche zwischen den Holzbalken haben, um eine saubere Struktur zu erzielen. Das Original schien zwar in den Fächern glatt zu sein, aber der Putz ergab einen schöneren Kontrast.

Als Holzleisten wählte ich 2x2 mm Leisten und beizte das Holz dunkel und lies es trocknen, da es nach Benetzung mit Leim die Beize nicht mehr aufnimmt und dort helle Flecken bleiben.

Ich klebte wieder die entsprechende 1: 87 Kopie auf die Putzplatte und schnitt die einzelnen Felder des Fachwerkes aus. Gleichzeitig schnitt ich die Holzleistchen zu und klebte das Mosaik Schritt für Schritt gleich auf das Giebelstück, damit alle Teile an ihren richtigen Platz kamen.

Wie aus den Originalfotos erkennbar, gab es an den Giebelspitzen noch Verlattungen und unter- und oberhalb der Fenster geschnitzte Platten, die ich durch entsprechende Hölzer darstellte. Ich hatte gehofft, die Schnitzereien durch ein Telefoto und Farbausdruck darstellen zu können, aber da scheiterte ich an der Auflösung und dem geringen Kontrast.

Das friesische Motiv in der Giebelspitze, das noch original erhalten war, habe ich auf diesem Wege durch Analogfoto mit dem Tele, Einscannen und Ausdrucken gewinnen können. Sogar die Holzbretter sind dabei erkennbar.

**Schritt 9: Balkenköpfe unter den Giebelbalken und Dachüberhängen.** Im Original stützten sich die Fachwerkbalken und die Dachbalken auf die waagerechten Deckenbalken auf, die aus den Wänden herausragen und am Ende verziert sind.

Um diese Balkenenden darstellen zu können, fertigte ich mir wieder aus Einzeleleisten 3,2x1, 2x1 und 1,5 mm Viertelkreis eine Profilleiste (s. Foto). 2 mm Scheibchen davon geschnitten, an der richtigen Stelle auf die Wand geklebt, fertig waren die aus der Wand ragenden verzierten Enden der Balken und die Giebelbalken „hatten Halt“. Die Zwischenräume zwischen den Enden füllte ich mit der 1,5 mm Viertelkreisleiste, allerdings ohne die Schnitzerei des Originals. Irgendwo hört es auf!

Bei den Dachüberhängen ging ich ebenso vor, nur musste ich die Enden durch dahinter geklebte Leisten von 2 bis 4 mm an die Dächer heranzuführen. Damit füllte ich auch die Dachunterseiten aus, sodass die Dachüberstände unten schön geschlossen wurden. Diese Anpassung war natürlich erst nach dem Schritt „Dächer“ möglich.

**Schritt 10:** Eins der schwierigsten Themen begann jetzt: **die Dachkonstruktion!**

Für das Dach nahm ich das fast einzige Fertigprodukt aus dem Modellbau, normale Pfannenplatten, entsprechende Firstleisten und Dachrinnen, die es in Einzelpackungen von Auhagen gibt.

Das Schuppendach war einfach anzupassen und einzusetzen.

Das große Dach war insofern schwierig zu vermessen, da den großen Giebeln jeweils schräge Dächer gegenüberliegen und die Giebel unterschiedliche Abwalmungen haben.

Durch mehrfaches Zuschneiden von Kartonteilen habe ich dann die Dachform in den Griff bekommen und aus den Dachplatten geschnitten. Ein wichtiger Punkt waren noch die Ausschnitte für die Dachgauben. Unter Zuhilfenahme von Aussteifungen wurde das komplizierte Dach verklebt. Die Kehlen der großen Dachflächen habe ich als offene Kehle mit hinterklebter „Zinkrinne“ aus Weinflaschenfolie ausgeführt.

Dann wurden die Dachgauben vermessen und aus Plattenschnitten, Dachplatten und z.Teil mit Fertigfenstern zusammengeklebt und eingesetzt.

Die Feinarbeit am Dach wie das Anbringen der Firstleisten, der Dachrinnen, der Giebelleisten aus Holz sowie der Verzierungen hat noch viel Zeit und Fummelei gefordert.

Besondere Aufmerksamkeit erforderten die 3 Hauptschornsteine sowie der Schornstein hinter der Treppenwand. Ich habe sie genau nach den Zeichnungen aus diversen Holz- und Kunststoffleichen mit unterschiedlichen

Querschnitten, Öffnungen und Dächern gefertigt und aufs Dach gesetzt. Die Kehlen der Schornsteine habe ich natürlich mit der Weinflaschenfolie „dachdeckergerecht“ verklebt und nachgeformt. Der Aufwand lohnt sich – sehen Sie selbst auf den Fotos.

Es fehlen leider noch die Dachzierspitzen und eine Wetterfahne.

**Schritt 11: Fensterdekoration**

Nach diesen Arbeiten habe ich alle Fenster mit Glasfolie hinterklebt und aus Bausatzresten Gardinen eingesetzt. Bei den großen Rundfenstern des Warteraumes und den offenen Fenstern habe ich Gardinen aus einer Schicht von Papiertaschentüchern gefaltet und eingeklebt. Eine weht auch schon mal vom Wind heraus.

**Schritt 12: Güterschuppen**

Der Güterschuppen bekam Fertigfenster, Holztüren aus Brettprofilplatte gebeizt mit „Folienscharnieren“ bzw. eine Schiebetür, sowie eine Laderampe.

**Schritt 13: Außendekoration**

Zu den wichtigen Restarbeiten am Gebäude gehörten nach Fertigstellung des Daches das Verlegen der erforderlichen Regenfallrohre.

Mit den üblichen dünnen Farbmischungen habe ich Regenspuren auf dem Dach, an den Rinnen und Fallleitungen sowie an den Fensterbänken und Wänden angedeutet.

Die Beschriftungen neben den Außentüren und am Giebel habe ich mit dem PC geschrieben, auf Nassschiefefolie gedruckt und aufgeklebt.

Eine geätzte sächsische Messinguhr im alten Stil mit Beleuchtung, die auch nach Preußen passt, von Glöckner schmückt die Bahnhofsseite.

Über der Nebentür zur Wohnung musste ein kleines Dach mit Stützen und Dachrinne eingepasst werden. Die Ausführung konnte ich am Original abschauen.

Die Balkenköpfe aus Schritt 9 bemalte ich dunkelbraun ähnlich den gebeizten Holzbalken.

**Schritt 14. Eingangstüren**

Ein wichtiger Schritt fehlte noch, die Eingangstüren.

Wegen der diffizilen Ausführung der Türen mit kleinen Oberlichtern im Bogen und dreifach geteilter Tür mit vielen kleinen Fenstern kam nur Ätztechnik in Frage.

Ich machte eine Zeichnung und bat eine befreundeten Hersteller, mir die Türen zu fertigen. Erst durch mehrere hintereinander geklebte Ätzteile konnten wir die räumliche Wirkung der Türen erreichen. Sie geben dem

Bauwerk eine besondere Note. Das waren die teuersten Teile des Bahnhofes!

#### Schritt 14: Einbau auf dem Modul

Um die notwendige Transportfähigkeit des Modells zu gewährleisten, musste der Bahnhof abnehmbar sein.

Aus den Evergreen Platten verlegte ich möglichst plan eine Fundamentplatte incl. des Sockelmauerwerks und der Außentreppen. Die Laderampe war schon Boden des Güterschuppens. In den Ecken klebte ich kleine Winkel zur Fixierung des Gebäudes ein. Man sieht fast keine Fugen.

Für die Beleuchtung des Bahnhofes wird ein Stecker vorgesehen, der beim Aufsetzen des Gebäudes den Kontakt herstellt.

Als späterer Bauabschnitt ist eine Inneneinrichtung von Wartesaal und Schalterhalle geplant, die dann durch die Fenster, teilweise offene Türen und Beleuchtung sichtbar werden soll.

Figuren nach der Jahrhundertwende bringen die Atmosphäre auf dem Bahnsteig, wie sie OOK im Foto so meisterlich eingefangen hat.

Zur optimalen Darstellung des Gesamt – Ensemble des Wittmunder Bahnhofes kam mir die Entwicklung des preußischen Bahnhofes „Neupreußen“ von Auhagen sehr entgegen. Das Modell ähnelt dem Wittmunder Staatsbahnhof so sehr, dass ich ihn mit nur wenigen Anpassungen und farblicher Nachbehandlung einsetzen konnte, ohne die Einzelwirkung der Gebäude zu beeinträchtigen. (s. Foto, der preußische Bahnhof ist darauf noch nicht fertig gestaltet)

Auf der Intermodellbau 2004 in Dortmund können Sie das Bauwerk und unsere Kleinbahnanlage sehen und evtl. offene Fragen stellen.

 Udo König

## Eine Reise mit der Inselbahn auf Spiekeroog und der Kleinbahn Leer – Aurich – Wittmund (LAW)

Eine (fast) wahre Geschichte

Beide existieren leider nicht mehr.

Es gibt jedoch eine Modellbahnanlage, die mit dem Anspruch eines geschichtlichen Dokuments als Modulanlage im Maßstab 1:87 in H0m von einer Arbeitsgemeinschaft mit 15 Mitgliedern gestaltet wird.

Der Verfasser lädt den Leser zu einer virtuellen Reise mit der Kleinbahn ein, lässt ihn die betrieblichen Abläufe miterleben und weist auf die modellmäßige Gestaltung hin.

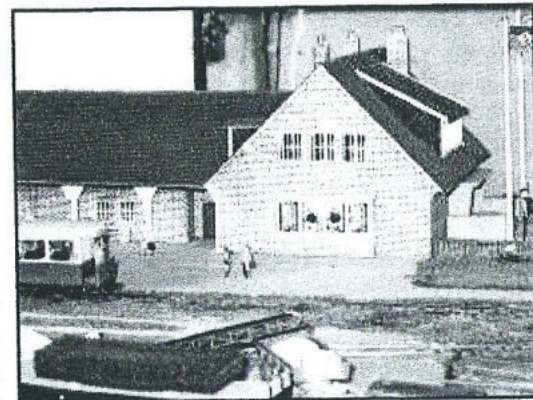
Dabei lernt der Leser auch die Erbauer der Anlagenteile kennen, die dort bei der Bahn Dienst tun.

Fotos von einst und des Modells lassen ihn die Fahrt miterleben.

Seine Phantasie wird für zeitliche Sprünge zur Darstellung interessanter Betriebszeiten gefordert.

Viel Freude bei der Reise!

Es war Mitte der 50er Jahre als ich nach einem schönen Urlaub auf der **Nordseeinsel Spiekeroog** mit der Inselbahn vom Bahnhof zum Anleger fuhr. Die Strecke führte durch das Deichschart, durch die Dünen vorbei am FKK Badestrand und Zeltplatz zuletzt über die lange Pfahlstrecke, die durch das auflaufende Wasser nur noch knapp über den Wellen lag. Es wehte ein leichter Wind und die Gischt spritzte über die Gleise.



Für einen Freund der Kleinbahnen war es ein interessanter Aufenthalt gewesen. Ich hatte Kontakt gefunden zu dem netten Bahnhofsvorsteher der Inselbahn Günther Poppe. Er hat mir viele Einzelheiten der Bahn gezeigt, die Lokschuppen mit den elektrisch angetriebenen Rollläden, das naturgetreu nachgebaute Bahnhofsgebäude mit dem Buntglasfenster aus einem Original-Foto, die exakten Gleisanlagen mit dem komplexen Gleisbild und nicht zuletzt die aus Messing von der Bahnwerkstatt selbst gebauten Diesellokomotiven mit fein laufenden Faulhabermotoren. Auch der Fuhrpark ist

nach den Originalen gebaut. Die Details der Landschaft sind nach vielen Urlaubsfotos nachgestellt.

Am Anleger lag schon das Motorschiff „Spiekeroog“, das mich zum Festland bringen sollte.

Es stammt aus einer Bremer Modellbau – Werft.

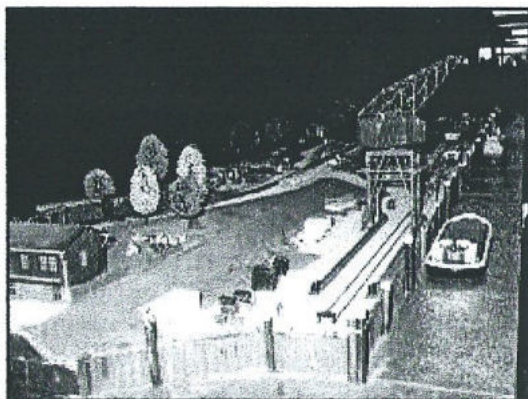
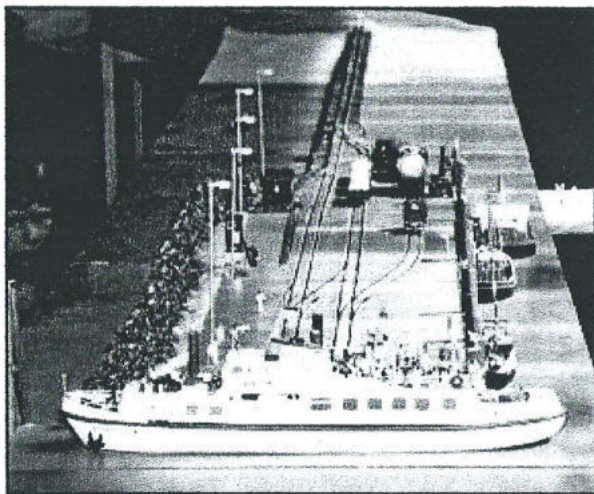
Von Günther Poppe hatte ich erfahren, dass das Fährschiff wegen Bauarbeiten in Neu-harlingersiel in diesem Monat nach Bengersiel fahren würde.

Da ich mit der Bahn unterwegs war, störte mich diese Änderung nicht, im Gegenteil, ich hatte gelesen, dass von Bengersiel die Kleinbahn „Leer – Aurich – Wittmund“, eine m-spurige Kleinbahn mit interessantem Fuhrpark über Ogenbargen, Aurich quer durch Ostfriesland nach Leer führt. Von dort konnte ich bequem Anschluß an meinen Heimatort im „Ruhrpott“ bekommen. Es war ein Geheimtipp unter Eisenbahnfreunden, mit dieser Kleinbahn zu fahren.

Ich kannte diese Bahn noch nicht, deshalb nutzte ich die Gelegenheit zu der Reise, bei der ich sogar auch Zeitsprünge in zurückliegende Zeiten machen sollte.

Beim Einlaufen in den **Hafen Bengersiel** sah ich auf der Backbordseite (links) die lange Hafenmole mit einem großen Verladekran, der von der Marine bei den Arbeiten für einen größeren Hafen im Zweiten Weltkrieg aufgestellt worden war und von den Bengersielern weiterhin benutzt wurde.

Mehrere kleine Frachtschiffe hatten an ihr festgemacht. Auf der Mole waren bis zu 3 Gleise der Schmalspurbahn mit 1m Spurweite verlegt worden. Einige Güterwagen standen dort. Es herrschte lebhafter Betrieb, denn



für die Urlauber auf den Inseln Langeoog und Spiekeroog mussten viele benötigte Waren umgeladen werden. Eine kleine grüne Diesellok führte Rangierfahrten aus.

Die Krabbenkutter mit ihren aufgehängten Netzen und ein Seenotrettungskreuzer bestimmten das maritime Flair.

Unser Schiff legte an und wir gingen über die ausgelegte Gangway von Bord. Zunächst musste ich auf die Koffer warten, die in kleinen Containern verstaut waren und die mit bordeigenem Kran von Bord gehievt wurden.

Unser Personenzug wartete auf einem Gleis eine Ebene höher, zu der man über eine kleine Treppe gelangte.

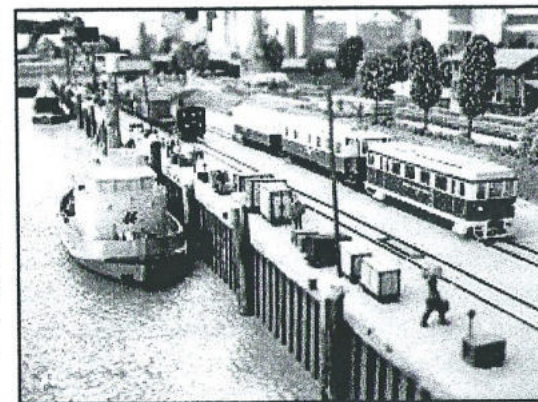
Es war der zu jener Zeit typische Bäderzug mit dem Triebwagen T 46, einem kurzen Packwagen und den 4-achsigen 7-fenstrigen Personenwagen Nr. 580 und 577, die 1909 in Dienst gestellt wurden. Alle Fahrzeuge trugen leuchtend rot/weißer Lackierung. Der Triebwagen war ehemals eine Wehrmachtsdraisine, die mit ihrem 120 PS-Motor gute Dienste leistete. Der Schaffner erzählte mir, dass die Wagen von Schmalspur-König und die Draisine von Hapo aus feinstem Messing gebaut worden waren.

Da bis zur Abfahrt genügend Zeit verblieb, schaute ich mich noch etwas um. Zudem kaufte ich mir eine Fahrkarte in der Hafenbaracke der Kleinbahn.

Am Ende der Mole sah ich den Schornstein eines Muschelkalkwerkes, das über einen extra Gleisanschluss erreichbar war. Neben unserem Gleis lag ein zweites mit einigen Weichen als Umfahr- und Ladegleis mit Güterschuppen.

Auf diesem Gleis lief gerade der 4-achsige Wismarer Triebwagen T 2 mit einem Packwagen, einem 6-fenstrigen Personenwagen und einem von der Kleinbahn, Betrieb Holtland selbst gebauten Fahrradtransportwagen ein.

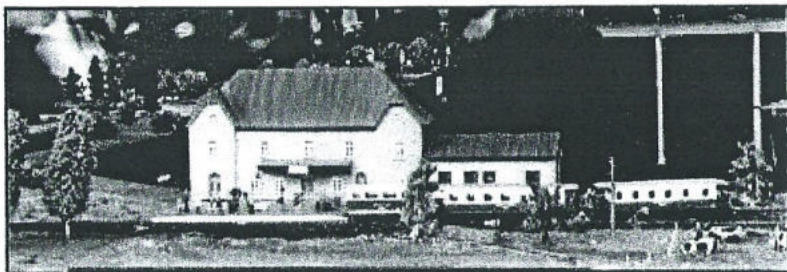
Der Bahnagent Horst Kloster, bei dem ich die Karten kaufte und der auch Agent der Inselschiffahrt war, erzählte mir, dass die Hafenbahn vielfach umgebaut und bis vor kurzem noch in weitem Bogen über den Seedeich zum Hafen geführt wurde. Vor einigen Jahren habe man dann die Bahn direkt durch ein Deichschart zum Hafen geführt. Die Gleise und Weichen dafür seien von der Firma Tillig beschafft worden, in Sand verlegt und die Weichen sogar mit elektrischen Antrieben bestückt worden, die von ihm gestellt würden.



Bevor er den Betrieb übernahm, ist er viele Male von Essen nach Bengersiel gefahren und hat vor Ort recherchiert, damit der Anleger dem Original entsprach.

Nun sollte es losgehen. Der Schaffner rief zum Einsteigen, gab Signal und der Triebwagen mit dem Zug setzte sich langsam in Bewegung. Er war gut besetzt. Um besser sehen zu können, hatte ich mich auf den Perron des letzten Wagens gestellt.

Der Zug ratterte und schaukelte über die Weichen. Es ging etwas bergan, vorbei an kleinen Fischerhäusern, durch



das Deichschart und dann entlang der Bense, einem Flüsschen, das hier als Tief durch ein Sieltor in die See mündet.

Nach kurzer Fahrzeit erreichten wir nach gut 4 km den **Kreisbahnhof Esens**. Bei der Einfahrt in den Bahnhof fiel mir links das großzügige Empfangsgebäude Esens auf, das von einst hohen Erwartungen der Bahnbauer zeugte. Viele Menschen warteten schon auf den Zug.

Ich hörte, dass erst einige Güterwagen nach Wittmund anrangierte und viele Kartons in den Packwagen eingeladen werden mussten, so konnte ich mich kurz mit dem Bahnhofsvorsteher Dieter Schermuly über seine Station unterhalten.

Der Bahnhofsbetrieb war für die Strecke Bengersiel – Esens – Ogenbargen zuständig und verfügte über 4 Gleise, Rampen, Güterschuppen, Ladestraße, eine Wasserstation und einen Lokschuppen. Hier wurden die Triebwagen, soweit notwendig, und natürlich die Dampflok versorgt, denn geeignete Dieselloks hatte man noch nicht in Betrieb, so dass die B-gekuppelte Borsig - Lok „Langeoog“ und die C-Loks 12 und 13 von Henschel den Güterverkehr bestritten. Abends kam noch eine der alten Hagans –Dampflok mit dem Abendzug aus Wittmund, die dann hier blieb. (Die Dampflokomotiven entstanden aus Umbauten von Tillig-Loks.)

Vom nahe gelegenen Staatsbahnhof führte ein Dreischienengleis zum Kleinbahnhof als Anschluss des am Ende des Geländes liegenden Kalkwerkes. Dieses Gleis führte auch über eine Weiche zu einer Rollbockgrube, über die Staatsbahnwagen für Bengersiel und zu Anschlüssen auf dem Abschnitt nach Ogenbargen umgesetzt wurden.

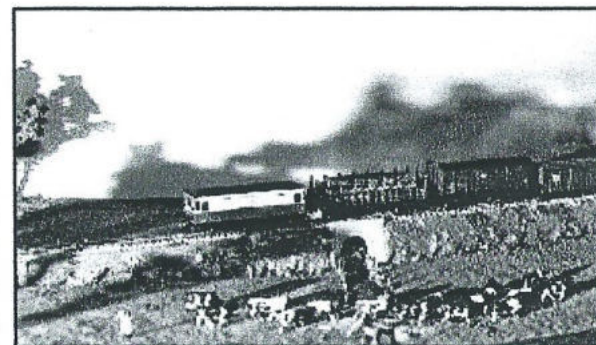
Auf den Gleisen standen etliche für Bengersiel bestimmte Güterwagen, leere Rückläufer sowie einige mit Muschelkalk beladene Staatsbahnwagen auf Rollböcken. Der Güterzug nach Ogenbargen wartete auf die Dampflok, die noch mit Wasser und Kohle versorgt wurde.

Gleisanlagen und Bahnhof sind nach alten Unterlagen gebaut worden. Die Rollbockgrube, die das richtige Umsetzen auf die üblichen Rollböcke von Bemo möglich macht, ist ein Eigenbau und verfügt über elektrischen Antrieb für das Vorziehen der Rollböcke.

Die Rangierarbeiten waren beendet und es ging weiter. Kurz darauf erreichten wir **Esens Haltepunkt** und kreuzten die Staatsbahnstrecke, die durch Signale und Sicherungsweichen geschützt war. Der Agent des Haltepunktes, Georg Hülsmann, war gerade zum Staatsbahnhof gegangen.

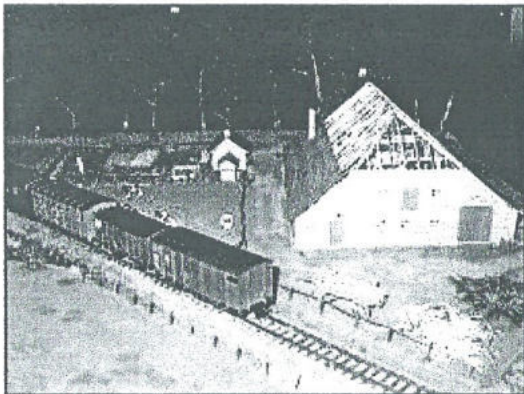
Nach langsamer Fahrt, vorbei an ostfriesischen Gehöften und Weiden fuhr bei **Dunum** an einer Ausgrabungsstätte der „Ostfriesischen Landschaft“ vorbei. Ich konnte abgesteckte Flächen, einen Bauwagen und ein Zelt entdecken. Die Mitarbeiter waren eifrig dabei, zu schaufeln und Erde zu fahren, während Herbert Wieneke, vermutlich der Ausgrabungsleiter, auf einer Leiter stand und fotografierte.

Über einen kleinen Damm und einen gemauerten Durchlass fuhr wir in der Nähe von **Brill** über einen Bach, der durch die Niederung floss. Auf der Weide trieb gerade ein Bauer seine Kühe auf einem Steg über den Bach. Für mich war auffällig ein von einer Wallhecke gesäumter Weg, der die Bahntrasse kreuzte.



Diese Wallhecken, Erdwälle ursprünglich mit Buschwerkbepflanzung, die in Ostfriesland typisch sind und auf den leichten Geestböden das Verwehen des Bodens vermindern sollten, aber auch zur Begrenzung der Weiden und Felder dienten, sollte ich noch auf vielen Streckenteilen sehen.

Mit dem Schaffner sprach ich während der Fahrt über die schöne Landschaft und den Kleinbahnbetrieb – ich hatte mich inzwischen in das bequeme 2.Kl. Abteil gesetzt – . Dabei empfahl er mir vor der Weiterfahrt einen Abstecher in das 14 km entfernte Wittmund an der Grenze zum Jeverland wegen der besonderen Betriebsanschlüsse an den Luftschiffhafen. Dabei müsste ich allerdings einen Zeitsprung etwa in das Jahr 1915 machen. Ich



beschloß also, in Ogenbargen aus-  
zusteigen und diesen „Zeitzug“  
nach Wittmund zu nehmen.

In **Ogenbargen** angekommen,  
stieg ich aus und sah mich um.  
Dabei traf ich auf dem Bahnsteig  
den Bahnagenten Herbert Wiene-  
ke. Nachdem die für Wittmund be-  
stimmten Wagen abgehängt und er  
den Zug nach Aurich abgefertigt  
hatte, erzählte er mir, dass der  
Bahnhof Ogenbargen im Jahr 1899

als zweigleisiger Durchgangsbahnhof im Verlauf der Strecke Aurich – Witt-  
mund gebaut und beim Bau der Zweigstrecke nach Esens / Bensersiel im  
Jahre 1909 um ein Durchfahrtsgleis erweitert wurde. An diesem Gleis ne-  
ben der Strasse befand sich der Bahnsteig für die Züge von und nach  
Esens, am mittleren Gleis der Bahnsteig für die Züge Aurich – Wittmund,  
während das dritte Gleis als Ladegleis für den Güterverkehr diente. Die Ge-  
bäude um den Bahnhof, das Gasthaus „Gossel“, der Güterschuppen, ein  
kleines ostfriesisches Gulfhaus, die Raiffeisengenossenschaft und 2 weite-  
re Gulfhäuser wurden teilweise nach Originalzeichnungen, teilweise in der  
ortsüblichen Bauweise gebaut. Beim großen Gulfhof <sup>1)</sup> in Richtung Witt-  
mund wird das Scheunendach gerade neu mit Reet (Schilf) gedeckt, so  
dass der Blick auf das Ständerwerk der Dachkonstruktion und die Innen-  
aufteilung des Gebäudes sichtbar ist.

Die am Bahnhof vorbeiführende alte holprige Straße von Aurich nach Witt-  
mund war von großen alten Bäumen gesäumt, die oben ein dichtes Dach  
bildeten, im Modell aus Flies mit Baumflocken.

Auf dem einen Hof war wohl  
Waschtag, die Wäsche hing  
auf der Leine und die Laken  
waren zum Bleichen auf dem  
Rasen ausgelegt.

Ich kaufte bei Herbert Wieneke  
eine Zusatzfahrkarte nach  
Wittmund und zurück incl. Zeit-  
reise.

Dabei erfuhr ich, dass die Gle-  
ise von Wittmund nach Witt-  
mundhaven ( 2/3 der Strecke



nach Ogenbargen)  
am Anfang des Er-  
sten Weltkrieges auf  
Vierschienengleis

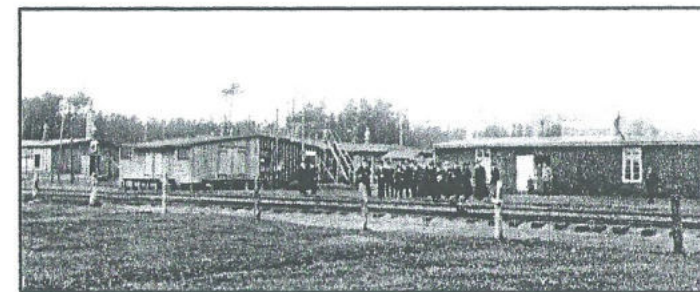
umgebaut wurden, um  
den dort von der Ma-  
rine gebauten Luft-  
schiffhafen mit Was-  
serstoffgas versorgen  
zu können. Von dort  
führte die Strecke m-  
spurig bis Ogenbar-  
gen weiter. Nach dem

Krieg wurde wieder m-spurig gefahren bis Mitte der 30er Jahre, als zum  
Bau eines neuen Militärflughafens bis Ogenbargen auf Normalspur umge-  
stellt wurde. Ca. 1951/52 verschwanden auch diese Gleise nach Wittmund.  
Der Kleinbahnhof Wittmund war schon vorher stillgelegt worden.

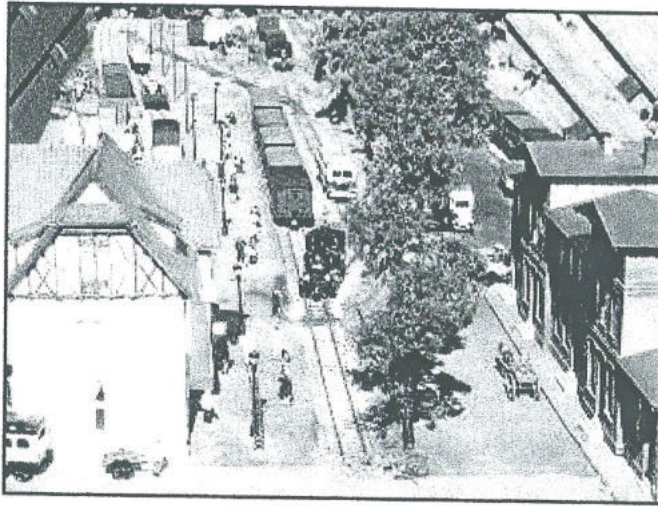
Kaum hatte ich mich mit diesem Wissen nach 1915 zurückversetzt, kam  
schon der Personenzug von Aurich angedampft. Von einer B-gekuppelten  
Hagans – Lok „Wittmund“ wurden ein grüner Packwagen und vier 2-  
achsige grüne Personenwagen gezogen. – Vom Lokführer erfuhr ich, dass  
die Wagen ebenfalls aus der Werkstatt König stammten und die Lok auch  
von ihm aus einer Tillig – Spreewaldlok mit Weinert-Teilen umgebaut wur-  
de-. Die Lok nahm an dem Wasserkran in Ogenbargen frisches Kessel-  
wasser auf, rangierte die Güterwagen an und los ging die Fahrt nach Witt-  
mund. Die Fenster mussten zugehängt werden, da der Zug am militäri-  
schen Sperrgebiet **Wittmundhaven** vorbeifuhr.

Schließlich war Krieg. An dem Haltepunkt wurde kurz angehalten und es  
stiegen junge Soldaten der Marine ein. Ich konnte nur eine kleine Baracke  
erkennen. Ich befragte die Soldaten über Ihren Standort, aber sie waren  
sehr zugeknöpft. Ich konnte nur herausbekommen, daß dort 4 große Zep-  
pelin – Luftschiffe  
stationiert waren, mit  
denen die Marine  
Luftaufklärung über  
der Nordsee betrieb.

Der Haltepunkt Ardorf  
sowie die Ardorfer  
Ziegelei sind noch  
Projekte bei der Mo-



dellanlage. Am Haltepunkt Wittmund fuhren wir durch und kamen bald in **Wittmund Kleinbahnhof** an. Vor einer großen Kurve trennte sich das Schmalspur- und Normalspurgleis. Beide führten über eine kleine Brücke zum Bahnhofsgelände. Der kleine Zug rumpelte über die nicht immer sauber verlegten Gleise am Lokschuppen vorbei und über etliche Weichen in das Personengleis des Kleinbahnhofes. Viele Menschen in Kleidung des frühen 20. Jahrhunderts warteten hier. Ich wurde daran erinnert, dass ich ja einen Zeitsprung gemacht hatte.



Die angekommenen Reisenden stiegen aus und verloren sich schnell, entweder in die nahe Kreisstadt oder zum unmittelbar gegenüber liegenden Staatsbahnhof zur Weiterfahrt über Jever zu fernerer Zielen, z.B. zum Marinestandort Wilhelmshaven. Der Bahnhofsvorsteher Udo König stand am Gleis. Ich fragte ihn nach der Aufenthaltszeit bis zur Abfahrt nach Aurich. Wie ich erfuhr, hatte ich genügend Zeit, mich umzusehen, da die Güterwagen erst in das Ladegleis rangiert und anschließend die Dampflok versorgt werden mussten. Ich ging zunächst in das stattliche Empfangsgebäude und gab meinen Koffer zur Aufbewahrung.

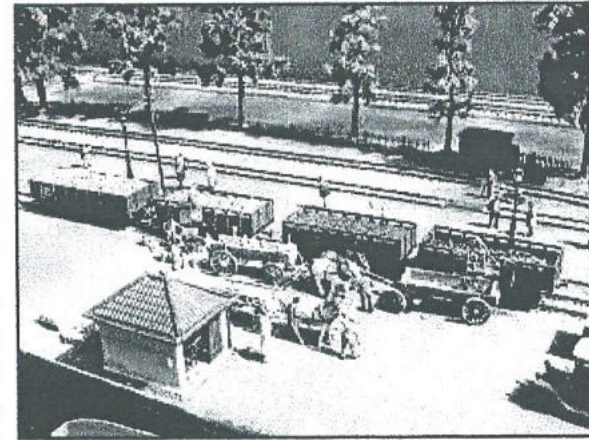
Im fein eingerichteten Wartesaal mit Restauration nahm ich eine Kleinigkeit zu mir, denn ich wollte ja noch den Bahnhofsbetrieb kennen lernen.

Das Gebäude war im Hauptteil dreistöckig, oben in Fachwerk ausgeführt, darüber ein großes gegliedertes Dach mit vielen Schornsteinen und Dachgauben. Es hatte zwei Wartesäle, Fahrkarten- und Gepäckabfertigung sowie einen angebauten Güterschuppen. Oben war die Wohnung des Stationsvorstehers, die Hausfrau oder das Dienstmädchen schauten aus dem offenen Fenster neugierig dem lebhaften Treiben zu.

Die großen Bogenfenster und die aus Holz geschnitzten Türen machten einen für eine Kleinbahn großzügigen Eindruck. Der Bahnhof wurde um 1890 gebaut. Udo König hat ihn jetzt in 120-stündiger Arbeit aus „evergreen“-Materialien nach alten Zeichnungen im Detail nachgebaut und entspr. belebt.

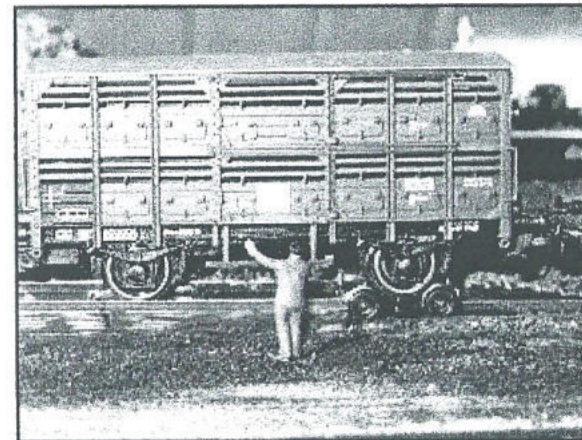
Da Wittmund ein Kopfbahnhof ist, hatte die Lok inzwischen abgekuppelt und rollte auf dem Nebengleis zurück.

Ich ging über den mit Holzbohlen belegten Übergang, unter dem sich zwischen den Gleisen Entkupppler verbergen, und wandte mich der Rollbockgrube zu, über die gerade leere Viehwagen auf Rollböcke gesetzt wurden. Eine kleine Diesellok der Reichsbahn



schob die Wagen langsam auf die Grube, der Rangiermeister fuhr die Rollböcke mit einem Seilzug in der Grube in die richtige Position unter den Achsen, die nahmen die Rollböcke mit und durch das Ansteigen des Schmalspurgleises am Ende der Grube hoben sie die Wagen an. Auf dem Schmalspurgleis warteten 2 der kleinen Dampflok mit einem Zwischenwagen mit hochliegenden Normalspur-Kupplungen, um den Rollbockzug in Doppeltraktion zu übernehmen. Die Loks zogen den Rollbockzug aus dem Gleis auf das Umsetzgleis neben dem Personenzug und mussten dort auf die Abfahrt des Personenzuges warten, um sich vor den Zug zu setzen, denn Rollbockzüge wurden ungern geschoben.

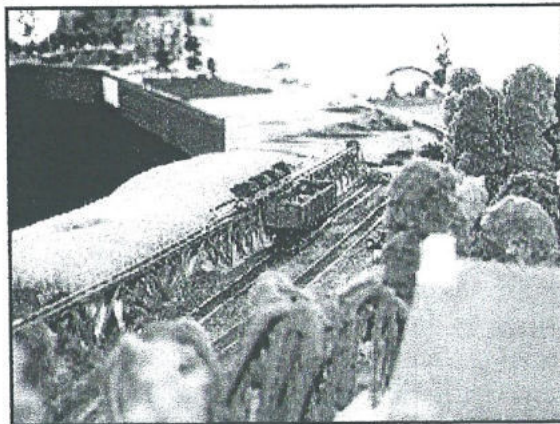
Ich besuchte noch kurz die Ladestraße. Dort herrschte reger Betrieb. Es waren 2 Waggons mit Kartoffeln sowie ein Wagen mit Kohlen angekommen. Die Kartoffeln wurden gerade über eine Sackwaage von Weinert abgefüllt und anschließend auf ein Pferdefuhrwerk verladen. Mühsam schaufelte ein



Arbeiter die Kohlen in einen offenen Kastenwagen. Ein Arbeiter wartete in der geöffneten Tür eines G-Wagens auf den Müller mit Mehlsäcken, der über den Ladeplatz anrollte. An der Viehrampe standen 2 aus Bemo-Wagen umgebaute Viehwagen der LAW und wurden beladen. Die Bauern führten ihre Kühe an der Leine oder mit dem Fuhrwerk an die Rampe. An der Lade-

straße stand ein kleines Waagehäuschen mit Fahrzeug- und Viehwaage, aus der gerade eine Sau mit ihren Ferkeln lief, verfolgt von dem Bauern. Ich warf noch einen kurzen Blick zum Staatsbahnhof Wittmund herüber. Das stattliche Gebäude in typisch preußischer Bauart konnte mit dem Auhagen - Bausatz Neupreußen mit kleine Umbauten Vorbild gerecht realisiert werden. Eine Ladestraße und die Rangiergleise, insbesondere für die Rollbockgrube und den Gastransport zum Zeppelinhafen, schlossen sich an.

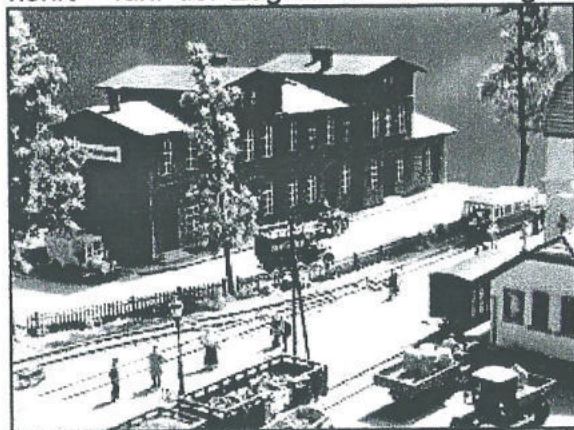
Die Dampflok war inzwischen vom weit entfernt liegenden Lokschuppen zurückgekommen und wurde vorn am Zug angekuppelt. Pünktlich setzten wir uns in Bewegung und fuhren an den Weirner-Telegrafmasten vorbei durch das Bahnhofsgelände. Auf einem Gleis der Staatsbahn sah ich einige große 4-achsige Wagen mit ungewöhnlichem Holzaufbau stehen, vermutlich die Gastransportwagen.



Nach gut einer ¼ Stunde kamen wir wieder in **Ogenbargen** an. Nach kurzem Halt ging es weiter in Richtung Aurich.

Auf der Straße neben dem Gleis beobachtete ich eine Gruppe Männer, die wild gestikulierten, einer schien eine Kugel zu werfen. Auf meinen erstaunten Blick erläuterte mir ein Mitreisender, dass es sich um das in Friesland und Ostfriesland bekannte „Bosseln“<sup>2)</sup> handelt.

Nach rund 2 km – wieder etwas in jüngere Zeit um 1937 bis 1940 zurückgekehrt – fuhr der Zug an einem Nebengleis mit langem Schüttgerüst vorbei.



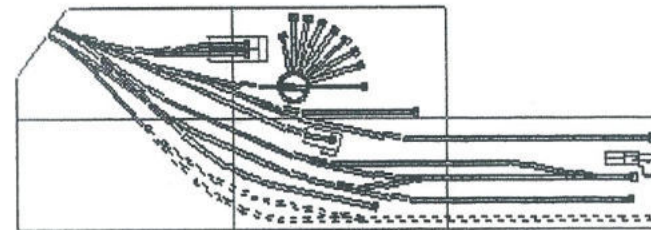
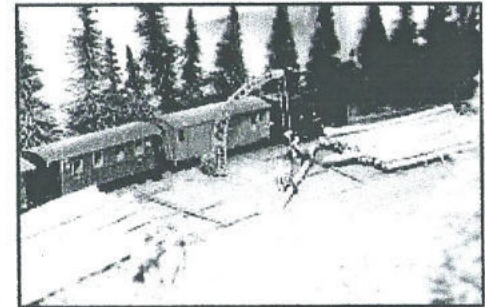
Auf dieser Rampe einer Feldbahn stand ein Lorenzug, beladen mit rotbraunem **Raseneisenerz**, das aus einer nahe gelegenen Grube gewonnen und in auf Rollwagen oder Rollböcken bereitgestellte O-Wagen gefüllt wurde. Die Wagen wurden wegen des hohen Gewichtes langsam nach Aurich befördert und dort auf der Reichsbahn weiter zur Stahl-

hütte gefahren. 1919 wurde die Gewinnung wegen Unrentabilität wieder eingestellt. Das erfuhr ich beim nächsten Halt vom Oberförster Ernst Gölz, der nach Studium von alten Unterlagen diese Gerüste, die Feldbahn und den alten Bauernhof, der fast der Verladung weichen musste, nachgebaut hatte.

Wieder 2 km weiter nach einem Zeitsprung zurück nach 1920 kamen wir in

ein **Waldstück bei Pfalzdorf** und hielten in einer langen Kurve an. Erstaunt öffnete ich das Fenster und sah nach dem Grund. Ich sah einen großen Holzplatz mit vielen aufgestapelten Eichen- und Fichtenstämmen, weitere wurden von einem Pferdegespann herangezogen. Neben einem kleinen Kran standen auf dem Hauptgleis 2 Langholzwagen der Kleinbahn.

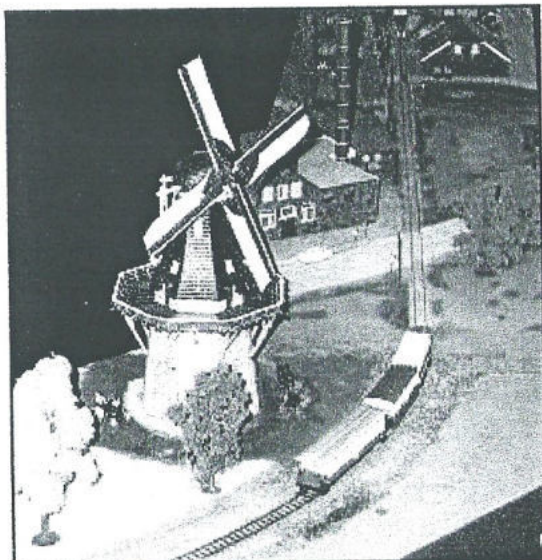
Ich fragte den gerade mit seinem Hund aus dem nahen Forsthaus gekommenen Oberförster Ernst Gölz nach dem Grund des Halts. Er erläuterte mir, dass das Forstamt vor 2 Jahren die freien Eichen- und Fichtenbestände dieses Waldstückes an norddeutsche Werften und Zimmereien verkaufen konnte. Da der Abbau und Transport auf 4 Jahre geschätzt wurde, war der Einbau einer Weiche zu teuer. Man einigte sich mit der Kleinbahn, dass jeweils 2 leere Holzwagen von bestimmten Zügen nach Ogenbargen am Holzplatz abgekuppelt, inzwischen beladen und vom nächsten Zug durch Schieben vor der Lok wieder nach Aurich mitgenommen wurden.



Nach diesem Halt kamen wir mit etwas langsamerer Fahrt über 10 km etwas später in Aurich an.

**Aurich** ist der zentrale Bahnhof der Kleinbahn und ist als Kopfbahnhof

ausgeführt. Er verfügt über zwei Personengleise, zwei Ladegleise, eine Viehrampe und eine Rollbockgrube zur Reichsbahn. Als zentraler Betrieb verfügt er über Triebwagenschuppen, eine kleine Drehscheibe mit Ringlokschuppen und umfangreichen Werkstätten. Viel war nicht zu sehen, alles war eine Baustelle. Wir rollten über die doppelgleisige Einfahrt zum Bahnsteig. Über Sandhaufen mussten die Reisenden ein- und aussteigen.



Moorflächen am Rande der Geest, aus denen Torf abgebaut wurde.

In einer großen Kurve etwa bei Großefehn umfuhren wir wieder einen **großen Gulphof** von 1822 mit 2 Toren im Giebel, der aus einem Bausatz des Museums Cloppenburg mit entspr. Verfeinerungen entstand. Etwas weiter passierten wir eine große Windmühle. Ein Mitreisender, Heinz Roehmer aus Großefehn, der nach Bagband wollte, erzählte, er habe die Mühle – ein **dreistöckiger Galerieholländer** mit Müllerhaus – aus einem Bausatz gebaut. Dabei habe er die gesamte Holzkonstruktion der Galerie aus feinen Leisten sowie das Mauerwerk des Sockels neu aus feinen Materialien ausgeführt. Der Mühlenkopf wird vorbildgerecht mit dem Kurbelrad und am Geländer befestigten Seilen gedreht und festgelegt. Mir war auf einer Strebe am Mühlenkopf ein Tier aufgefallen. Er sagte, das sei der Fuchs, der mit der Schnauze nach außen den Blitz ableiten und die Mühle vor Schaden hüten soll.

Unser nächster Halt war der **Bahnhof Bagband**. Nach einem Waldstück kreuzten wir laut pfeifend und klingelnd die Landstraße, ein Fuhrwerker konnte seine scheuenden Pferde gerade noch abfangen.

Gegenüber lag die Molkerei, wo gerade Milch angeliefert wurde. Wir gelangten an einem Bauernhof vorbei zum langen Bahnsteig. Der Bahnhof hatte ein Umsetzgleis mit dem langen Bahnsteig zwischen den Gleisen, ein beidseitig angeschlossenes Ladegleis mit Ladestraße sowie zwei Stichgleise zu einem Lagerschuppen und zur Viehrampe. Auf dem Bahnsteig war lebhafter Betrieb. Ich stieg kurz aus, um mir die Beine zu vertreten und den

Die Lok wurde umgesetzt, Wasser mit der Saugpumpe aus dem nahen Graben gefasst und weiter ging die Fahrt über das zweite Gleis in Richtung **Spetzerfehn** und über eine provisorische Brücke über den Spetzerfehnkanal. Auch hier waren noch umfangreiche Bauarbeiten an den Gebäuden und an der Drehbrücke auszuführen. Nach kurzem Halt ging es weiter durch die typisch ostfriesische Geestlandschaft mit den schon erwähnten Wallhecken, Weiden und Feldern und

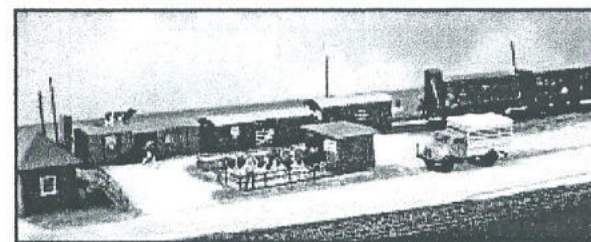
Grund für den Betrieb zu erfahren. Der Bahnagent Jan Schirling erzählte, dass Bagband ein bedeutsamer Umsteigebahnhof sei. Schüler der Gymnasien in Leer und Aurich fuhren aus Wiesmoor und anderen Orten mit Bussen nach Bagband und mit der Kleinbahn zu ihren Schulen und zurück. Viele Jungen, die 1943/44 als Marinehelfer in Wilhelmshaven eingesetzt waren, benutzten an Wochenenden diesen Weg.

Große Bedeutung hatte der Bahnhof Bagband auch für den Viehverkehr. An Markttagen wurden bis zu 240 Tiere pro Tag verladen. (Im Jahre 1910 z.B. 2775 Stück Großvieh).

Wir konnten es auch gleich erleben. Auf dem Nachbargleis – Bagband ist Kreuzungsbahnhof – lief wegen des Betriebs auf dem Bahnsteig laut pfeifend ein seltsamer Triebwagen aus Leer kommend ein. Er zog einen Rollbockzug mit aufgebockten leeren Viehwagen. Die Viehwagen sollten, wie der Agent mir erläuterte, für den morgigen Markttag bereitgestellt werden. Der seltsame rot/weiße Triebwagen war der Güterschlepptriebwagen T 47. Er war vor kurzem von den Werkstätten der LAW in Aurich aus einem vierachsigen Personenwagen umgebaut worden, hatte nur noch 2 Achsen, einen 150 PS Motor aus einem Bus und entspr. Einrichtungen und diente mit den Normalspurpuffern insbesondere als Zugfahrzeug für Rollbockzüge, die bis zu 8 Wagen lang sein konnten. Er bewährte sich gut. Der einlaufende T47 war ein Vorserienmodell von Udo König, das sich auch hier sehr gut bewährte. Der T 47 war bei den ARGE-LAW Mitgliedern für die schweren Züge wegen der Zugkraft beliebt.

Der Agent Jan Schirling erwähnte noch, dass alle Hochbauten und die Gleisanlagen nach alten Unterlagen und Fotos, die er bei vielen Besuchen von den Anwohnern erhielt, gebaut wurden. Nicht vergessen wurden dabei die vielen Kleinigkeiten der Gärten und Weiden.

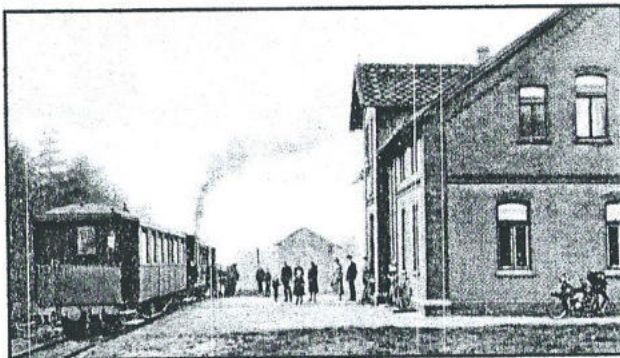
Nachdem sich alle Fahrgäste im Zug verteilt hatten, wurde die Ausfahrt freigegeben. Die Lok fuhr wegen des hohen Zuggewichtes schleudernd an und nahm langsam Fahrt auf. Bald ging es über eine kleine Brücke über das Bagbander



Tief und anschließend pfeifend über die Landstraße Aurich – Hesel und weiter auf einem flachen Damm durch Felder und Wiesen Richtung Stikelpkamp. Einige Autos hatten angehalten, die Fahrer winkten.

Nach gut 3 km Fahrt fast geradeaus ging es in einer großen Kurve über einen gemauerten Durchlaß durch frisch gepflügte Felder zum **Bahnhof**

**Stikelkamp.** Ein repräsentatives Bahnhofsgebäude kam in Sicht. Ich stieg aus, um mich umzusehen, und traf gleich auf den Agenten Derk Huisman, einen Niederländer, den es zum Gut Stikelkamp verschlagen hatte, in dessen Diensten er als Agent mit Zustimmung der Kleinbahn stand.

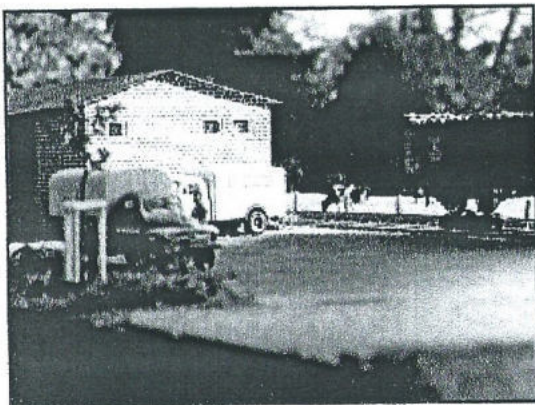


Er erzählte, dass beim Bau der Bahn kein Anschluss Stikelkamp vorgesehen war. Der damalige Gutsbesitzer Lantzius Beninga als großer Arbeitgeber bestand auf einem Bahnhof und ging soweit, diesen mit Güterschuppen und Viehrampe auf eigene Kosten errichten zu lassen. Er hatte einen 44 m langen Bahnsteig und ein Umsetzgleis, so dass Zugbegegnungen möglich waren. Immerhin war das Güteraufkommen an landwirtschaftlichen Produkten im Jahre 1922 ca. 13000 t.

Derk Huisman baute den Bahnhof nach umfangreichen Recherchen, Fotos und Postkarten aus Karton mit speziellen Mauerplatten und mittels Computer selbst bearbeiteten Dachpfannen nach. Damit entstand auch in Stikelkamp ein authentisches Gebäude mit Umgebung. Das Gut lag leider etwas weiter weg und konnte nicht dargestellt werden.

An einer Wegüberführung sah ich wieder eine Gruppe Menschen, die dem friesischen Volkssport „Bosseln“ frönten und gerade einer mit dem Käscher mühsam die Kugel aus dem Schlot (Graben) zu fischen versuchte, während die anderen eine Schluck „Zielwasser“ nahmen.

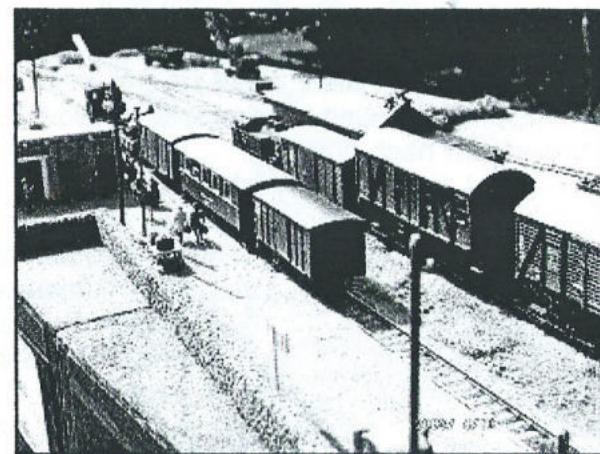
Nach weiteren 3 km erreichten wir den **Haltepunkt Hesel**. Auf dem kurzen geschütteten Bahnsteig warteten nur wenige Reisende vor dem kleinen Wartehäuschen. Wir näherten uns ja auch dem Ende des Tages. Vor dem Bahnübergang lag eine Weiche, die zu einem beidseitig angeschlossenen Ladegleis und einem Stumpfgleis führte. Vor dem Schuppen der Raiffeisengenossenschaft standen zwei aufgebockte Güterwagen, die auf ihre Be- oder Entladung warteten.



Nach kurzem Halt zog der Zug vor, um an der kleinen Wasserstation die Vorräte für die Fahrt bis Leer zu ergänzen. Dabei kam der in der nahen Gaststätte „Alte Posthalterei“ wohnende Bahnagent Clemens Schröder dazu. Er berichtete, dass er trotz großer Mühen mit Anzeigen und Umfragen noch immer keine genauen Unterlagen und Fotos von einigen Gebäuden des Haltepunktes zum exakten Nachbauen habe.

Der Wasserbehälter war voll, der Heizer drehte den Hahn zu und achtete darauf, dass keine bösen Buben wieder aufdrehen konnten, wie es mal bei einem Ausflug mit offenen Wagen passiert war. Trotzdem wurden einige zu dicht stehende Zuschauer bespritzt. Der Lokführer zog nach dem Signal des Zugführers an und weiter ging die Fahrt pfeifend und läutend die Landstraße querend bis zur **Station Hesel-Fabrik**.

Auf dem Bahnsteig zwischen den Gleisen – es gab ein Umsetzgleis mit Abgang über die Straße zur Fabrik – standen etliche Personen, wohl Arbeiter der Friesischen Hefe- und Spirituswerke, die Feierabend hatten und nach Hause strebten. Die Bahnagentin Margret Hartke, die in der Hefefabrik mit saß und die Ladearbeiten betreute, berichtete, dass die Fabrik einer der größten Arbeitgeber



im Raum Hesel war. Entspr. frequentiert war der Haltepunkt. Regelmäßig wurden Tankwagen über den Anschluss und die Straße durch das Fabriktor rangiert. Der Zugführer sicherte die Überfahrt mit der roten Fahne. Auch am Unterstand hing eine Fahne. Der Schaffner ging hin, nahm 2 Pakete aus dem Schuppen zum Transport nach Leer und steckte die Fahne wieder ins Fach. Die Fahne war das Signal, dass etwas mitzunehmen war.

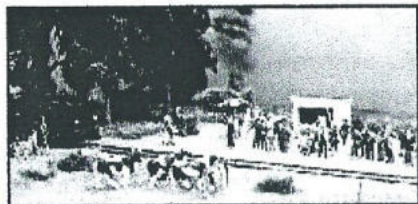
Weiter ging die Fahrt entlang der mit Bäumen bewachsenen Landstraße in Richtung **Bahnhof Holtland**, das nach gut 2 km erreicht wurde.

Der Bahnagent Michael Peters hatte uns schon erwartet und war von seiner Agentur auf der anderen Straßenseite herüber gekommen, nachdem er einigen Reisenden durch das Fenster die Fahrkarten verkauft hatte. Holtland hat einen langen Bahnsteig und ein beidseitig angeschlossenes Gütergleis, das meist mit Güterwagen voll gestellt ist, so dass Zugkreuzungen nicht möglich sind. Einige Schuppen, die nach vielen Gesprächen den Original

Zustand abbilden, dienten zum Umschlag der Güter. Auch das Oberteil eines ausrangierten Güterwagens musste als Schuppen herhalten. Eine fahrbare Viehrampe aus dem Angebot von Fa. Spieth ergänzte die Einrichtung. Hinter dem Gütergleis, fast versteckt, entdeckte ich einige Feldbahnwagen. Auf meine Frage erläuterte Michael Peters, dass es sich um eine ehemalige Pferdebahn handelt, die bis 1928 zu einer Strafanstalt im Moor für Versorgungsfahrten genutzt wurde. Die Sträflinge waren zur Kultivierung des Moores eingesetzt worden. Später beförderte man damit - natürlich mit einer Benzollok - noch Milch von der Domaine Königsmoor zur Molkerei Holtland. Der Zug wollte gerade anfahren, da kam laut rufend von hinten eine Frau mit Körben gelaufen. Der Lokführer hielt noch mal an, da er die Frau kannte. Sie fuhr häufig mit und machte Botendienste.

Atemlos setzte sie sich in unser Abteil und stieß hervor: "So nu lat de Zug mintwegen taun Düvel fohrn!" „Aber Frau Sch.“ Sagte der auch im Abteil sitzende Holtlander Pastor Janssen, „wo mögt se dat woll seggen?“ „Ick hebb ein Retourbillet!“ war die prompte Antwort der „Lückmoj“. Wir lachten und sahen wieder nach draußen.

Nach gut 4 km, an der Haltestelle Brinkum fuhren wir durch, bogen ab, kreuzten die Straße nach Leer und nach einem dichten Waldstück mit altem Baumbestand hielt der Zug wieder in **Logabirum**.



Die Haltestelle hat ein Umsetzgleis, einen langen Bahnsteig, eine Rampe und einen hölzernen Schuppen, der schon 1899 gebaut wurde.

Am langen Bahnsteig standen bereits einige Menschen, die von einem Ausflug zum bekannten Ausflugslokal „Onkel Heini“ mit

Spielplatz und Zoo zurück nach Leer wollten. Der Betreiber des Kioskes, Michael Peters, der auch die Bahnagentur betrieb, kam zum Zug, um das Zugpersonal zu begrüßen und eine Runde Kaffee für die Bahner auszugeben.

Dem Bahnanschluß verdankte er immerhin sein Geschäft, denn der beliebte Ausflugsort, der über einen Wanderweg von hier aus erreichbar war, sorgte an Wochenenden für lebhaften Betrieb auf dem Bahnsteig. Auch die Bahn trug dem Rechnung und setzte dann zusätzliche Wagen ein.

Nach kurzem Halt setzte sich unser Zug in Bewegung, um dem Ziel der Reise, dem Bahnhof Leer, zuzustreben.

Eine Kurve führte uns an die zweigleisige Reichsbahn nach Emden. Von dem parallelen Streckenstück konnte der Lokführer die Signale der Gleiskreuzung einsehen. Das Schutzsignal stand hoch, so dass er nach kurzem

Signalton die Schutzweiche überfuhr und nach rechts auf die Kreuzung mit den Normalspurgleisen holperte.

Auf der anderen Seite ging es wieder neben der Strecke am Stellwerk vorbei – der Bahner im Stellwerk lehnte im Fenster und grüßte herüber – an Rollbockgrube und Abstellanlagen vorbei zum Kleinbahnbahnsteig neben der Staatsbahn.

Hier stieg ich aus, voller Eindrücke von der schönen ostfriesischen Landschaft und der Gemütlichkeit dieser Kleinbahn.

Am Hauptbahnhof Leer bekam ich bald meinen vorgesehenen Anschlußzug ins Ruhrgebiet und nahm mir vor, diese Kleinbahn LAW wieder zu besuchen, und sei es nur auf Modellbahn – Ausstellungen.

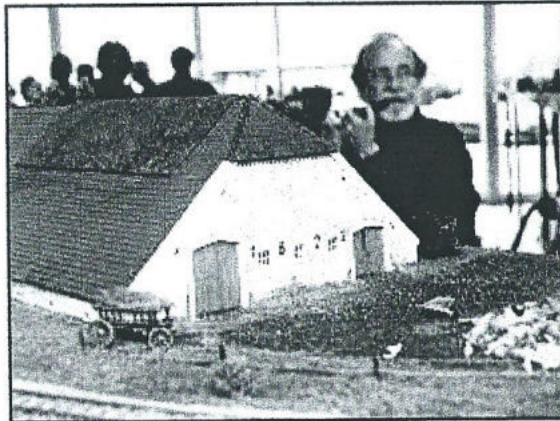
Unterwegs schaute ich mir noch die **Daten der Bahn** sowie einige Erläuterungen an, die mir der Bahnhofsvorsteher in Wittmund Udo König noch mitgegeben hatte:

Spurweite 1000mm; Streckenlänge 84 km damit; Bahnhofsgebäude in Leer, Stikelkamp, Großefehn, Aurich, Wittmund und Esens; 45 Betriebsstellen.

1889 Gründung Kreisbahn Wittmund-Aurich-Leer GmbH; 1899/ 1900/ 1909 Eröffnung Reise – und Güterverkehr Wittmund-Aurich / Aurich-Großefehn-Leer / Ogenbargen –Bensersiel;

1908 Umfirmierung in Kreisbahn Leer-Aurich-Wittmund GmbH (LAW);





Umfangreicher Fahrzeugbestand mit bis zu 14 Dampflokomotiven; 6 Dieselloks zu unterschiedlichen Zeiten; 11 Triebwagen, darunter 4 Wismarer, 3 Draisinen, 3x AEG Tw, und 1x Eigenbau; bis zu 32 Personen- und Packwagen, anfangs 71 Güterwagen sowie zum Schluß noch 33 Rollbockpaare, vor dem Krieg auch viele Rollwagen.

1951 Einstellung Gesamtverkehr

Ogenbargen-Wittmund; 1967 / 1969 Einstellung Gesamtverkehr Esens-Bensersiel / Leer-Aurich-Esens. Ende der Original Kleinbahn.

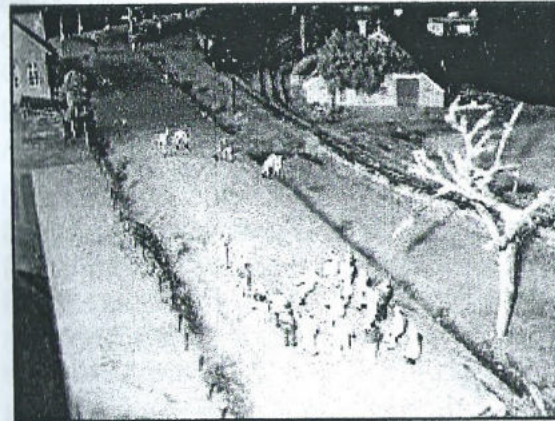
1999 Gründung der ARGE H0m Modellbahn LAW mit insgesamt 15 Mitgliedern, 2003 Verfügbarkeit ca. 73 Module ähnlich der FREMO-Norm mit ca. 66 m Modellstrecke, zusätzlich 10 Module im Bau (Bahnhof Aurich und Spetzerfehn) + Inselbahn Spiekeroog im Winkel mit 7 + 7 m.

Ausstellungen in Aurich, Bremen, Hesel, Leer u.v.a.m.

Erläuterungen zu ostfriesischen Besonderheiten, die im Text erwähnt wurden:

1) **Gulphaus oder -hof:** Im friesischen Küstenraum seit dem 16. Jahrhundert gebräuchliches Bauernhaus mit Wohnteil und angrenzendem Wirtschaftsteil. Im mittleren Teil, dem so genannten Gulf mit seitlicher Durchfahrt wurde Heu und Stroh ebenerdig gelagert, während das Vieh auf der anderen Seite der Durchfahrt mit den Köpfen zur Außenwand stand. Im hinteren Bereich gab es noch Platz für andere Haustiere. Hinter dem Giebel befanden sich die Pferdeställe. Im großen Giebel befand sich seitlich links das große Einfahrtstor, am gegenüberliegenden Ende neben dem etwas schmaler gebauten Wohnteil war je nach Größe des Hofes oft ein kleineres Tor angebracht, da die Fahrzeuge ja innen entladen wurden. Rechts im Giebel war meist eine Tür oder ein kleineres Tor für das Vieh.

2) **Bosseln:** Es ist ein alter Mannschaftssport im Küstenraum, wobei zwei Mannschaften von je 6 Personen je eine Holzkugel abwechselnd möglichst weit werfen und rollen lassen. Wo die Kugel liegen bleibt, wirft der nächste der jeweiligen Mannschaft. Wenn ein Werfer die Kugel des übernächsten Werfers der Gegner nicht erreicht, ist das ein "Schöt", vergleichbar beim Fußball ein Tor. Der nächste in der gegnerischen Mannschaft setzt einmal aus, damit der parallele Stand wieder erreicht ist, und es geht weiter bis zum vorher festgelegten Ziel, oft eine Gaststätte oder ein Vereinsheim ei-



nes Boßelvereins. In diesem Sport werden große Meisterschaftskämpfe ausgetragen und sie finden nach Anmeldung auf öffentlichen Strassen statt. Er wird aber auch als vergnüglicher Ausflug betrieben.

Udo König.

## Reisemomente

Am Bahndamm steht ein kleiner Bub

Und blickt den Zügen nach:

„Ach, wenn ich doch nur mitfahr'n könnt',  
das wär 'ne schöne Sach'!“

Am Bahnsteig steht ein großer Bub

Und blickt dem Zuge nach:

„Ach, wenn Papa nur bleiben könnt',  
das wär 'ne schöne Sach'!“

Am Abteil steht ei junger Mann

Und blickt Luise nach:

„Ach, wenn sie doch nur bleiben könnt',  
das wär 'ne schöne Sach'!“

Vorm Bahnhof sitzt ein alter Mann

Und blickt dem Leben nach:

„Ach, wenn ich doch nur bleiben könnt',  
das wär 'ne schöne Sach'!“

Horst D. Handschuh

# 28. Inter-Modellbau 2006

Es steht fest: die N-Module werden vom 05.-09. April 2006 in Dortmund an der Messe teilnehmen. Mit dieser Feststellung begann die Suche nach Personal, um die etwas dezimierte Truppe (Die beiden Forsters und Hartmut Brückner standen nicht zur Verfügung) wieder auf 8 Personen aufzufüllen. So kamen für diesen Einsatz Hans-Jürgen Backer, Florian Peter und Karl-Heinz Assel dazu. Doch erstens kommt es anders – und zweitens als man denkt. In der Woche vor der Ausstellung fiel Karl-Heinz leider aus persönlichen Gründen aus. Also fuhren wir nur zu siebt nach Dortmund.

## 03.04.2006

Einladen ist angesagt. Alles läuft problemlos. Nach gut 2 Stunden ist alles erledigt. Noch mal überall nachsehen, ob etwas vergessen wurde, letzte Absprachen – wann und wo treffen wir uns morgen – alles erledigt.

## 04.04.2006

Frühes aufstehen ist angesagt. Thomas Ahle und Peter Janßen fahren mit dem Lkw schon um 04:00 Uhr los, ich sammle ab 04:45 Uhr den Rest der Truppe ein – Florian Peter, Dieter Kohlbach und Hans-Jürgen Backer – und fahre hinterher. Treffpunkt ist die Autobahnraststätte „Münsterland“. Hier stößt auch unser 7. Teilnehmer – Horst Klappauf – aus Neu-Wulmstorf zu uns. Nach einem klein Imbiß geht es weiter. Gegen 09:30 Uhr erreichen wir die Messehallen. Bisher ist alles gut gelaufen.

Nachdem wir unseren Aufbauplatz gefunden hatten, wurde ausgeladen. Danach der Aufbau der Module. Auch diese Arbeiten verliefen planmäßig. So gegen 14:30 Uhr konnte die Anlage in betrieb genommen werden. Alles ging gut, bis ich die Stromversorgung für mein Kirmes-Modul einschaltete. Funken, ein dumpfer Knall – alles aus. Die Sicherung hatte diese Aktion beendet. Das gleiche noch einmal, mit gleichem Ergebnis! Diesmal hatte ich allerdings gesehen „wo es gefunkt hat“. Es mußte etwas am 220V-Anschluß/Kaltgerätestecker sein. Also ausbauen. Mit herausziehen des Kaltgerätesteckers fiel mir auch gleich die Ursache für den Kurzschluß in die Hand. Eine Flügelmutter, die ich beim letzten Abbau aus den Augen verloren hatte war hinter die Verkleidung für den 220V-Anschluß gefallen. Alles wieder zusammengebaut, anschließen – funktioniert.

Probefahrt, die erste Lok drehte ihre Runde. Schalten alle Blocks? Wieder mal mein Modul. Warum sind immer alle Blocks belegt? Nach längerer Su-

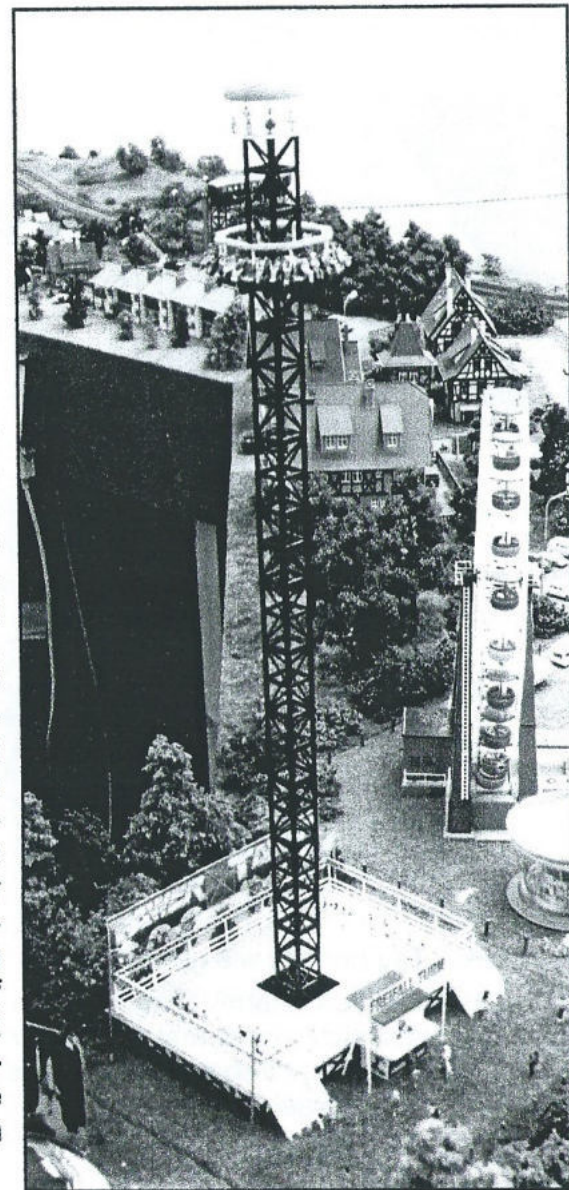
che – das 5V Netzteil hat aufgegeben, vermutlich durch den vorhergehenden Kurzschluß. Gott sei Dank stand ein Netzteil zur Verfügung, welches dann auch die Messe durchgehalten hat. Der Rest war Routine, so daß wir gegen 18:00 Uhr die Anlage betriebsbereit hatten.

Auf ins Hotel – einchecken, noch etwas essen – ein paar Bier – Feierabend.

## 05.04.2006

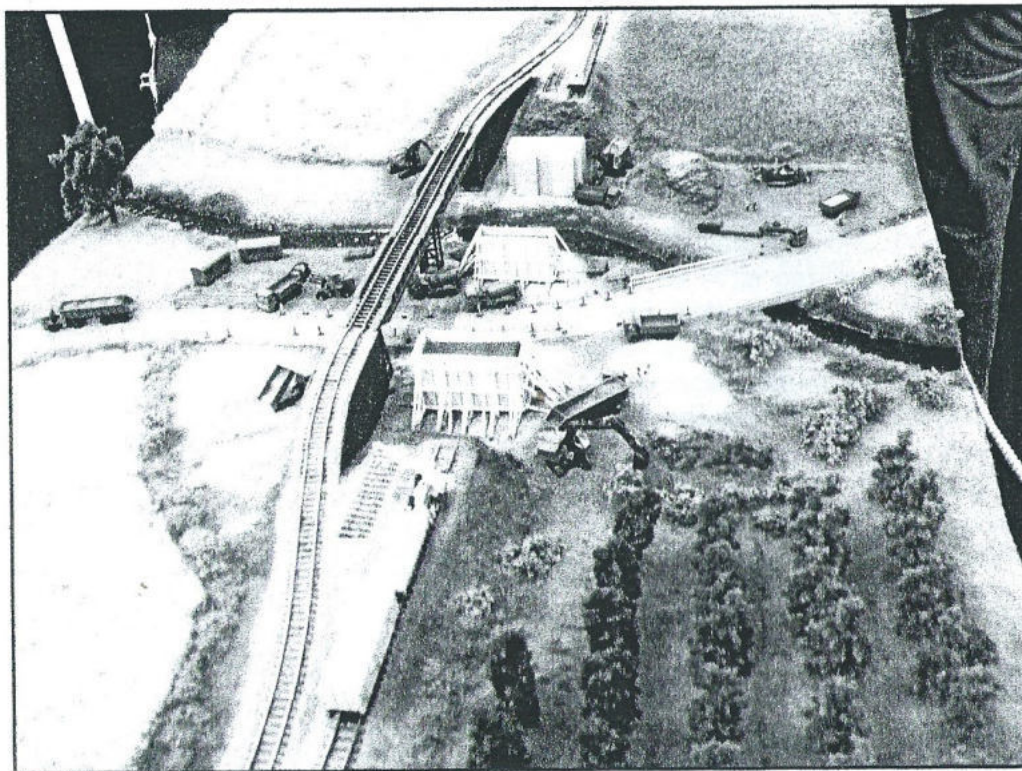
Der Tag beginnt um 07:00 Uhr, Frühstück und dann auf zu den Messehallen. Der Verkehr ist nicht zu unterschätzen – ca. 30 min für 6 Km.

Letzte Vorbereitungen, 09:00 Uhr – die Messe beginnt. Schon nach 30 min ist die Halle – unter Berücksichtigung das ja ein normaler Arbeitstag ist – schon gut gefüllt. Die Anlage läuft ohne Probleme. Der Tag verlief wie die meisten Messtage. Die Augen überall haben, Fragen der Messebesucher beantworten, ein wenig fachsimpeln. Unsere „Neuen“ haben auch recht schnell ihren Platz gefunden. Hans Jürgen Backer überwacht den Abzweiger und den eingleisigen Abschnitt. Außerdem übernimmt er die 30-minütigen Brückenöffnungszeiten in Mariensiel, die er mit viel Routine kommentiert. Florian Peter macht sich an der Schiebebühne nützlich. Er tauscht nach Absprache die Zugganituren auf der Anlage, so daß wir in einem Turn die etwas langsamen Züge und im anderen Turn die „Renner“ fahren lassen. Am nachmittag mal wieder Alarm



auf dem Kirmes-Modul. Ein Karussell hat sich in eine Zentrifuge verwandelt. Steuerplatine ziehen – die heißen Finger zeigen schon wo der Fehler liegt. Der Regeltransistor ist so heiß geworden, daß er sich selbst ausgelötet hat. Kein Problem, ein Neuer wird eingesetzt, alles läuft wieder. Bis 18.<sup>00</sup> Uhr keine weiteren „Höhepunkte“.

Der Abend wird mit einem Besuch in der Dortmunder Innenstadt beendet. Die Stimmung ist bestens, alle sind mit dem ersten Tag zufrieden.



#### 06.04.2006

Der nächste Tag beginnt wie gehabt. Ab 09.<sup>00</sup> Uhr der zweite Messetag. Der Morgen beginnt wie am Vortag. Alles im grünen Bereich. Die ersten Probleme zeigen sich wieder mal auf der Kirmes. Diesmal ein anders Karussell. Leider ist der Fehler nicht zu finden. Dieses Fahrgeschäft stellt den Betrieb für den Rest der Messe ein.

So allmählich hat sich auch unser Mitstreiter aus Neu-Wulmstorf akklimatisiert. Seine 3,30 m Modul laufen so, wie es der derzeitige Bauzustand zuläßt. Der Containerbahnhof paßt sich gut in das Gesamtbild der Modulanlage ein. Es erwächst der Entschluß – das Modul wird auf den Standart der übrigen Anlage gebracht. Damit ist der Weg geebnet, um an weiteren Veranstaltungen mit den Eisenbahnfreunden-Friesland teilnehmen zu können. Damit läuft Horst Klappauf natürlich offene Türen bei uns ein. Einen Mann mit diesen Fähigkeiten (siehe die Vereins-Sonderwagen) ist immer eine wertvolle Bereicherung.

Der Donnerstag verläuft ansonsten wie der Vortag. Interessierte Besucher – viele Fragen. Besonders die Feststellung, daß wir „analog“ fahren bringt viel Anerkennung. Demzufolge werden natürlich auch viele Fragen zum Blocksystem und zu den Lichtschranken gestellt.

Heute bleiben wir zum Essen im Hotel. Wir lassen uns das Essen von „Pinocio“ – einem Pizzaservice – bringen. Der gemütliche teil des Abends zieht sich bei guter Stimmung etwas länger hin.

#### 07.04.2006

Heute sehen nicht alle so ganz frisch aus. Aber nach dem ersten Kaffee geht's langsam besser.

Der Freitag beginnt ganz normal. Die übliche Messerroutine. Gegen 14.<sup>00</sup> Uhr nimmt die „Dichte“ in der Halle merklich zu. Es ist Wochenende. Ab und zu gibt es im Betrieb einige Stockungen. Bei Thomas wollen die Züge trotz grünem Signal nicht fahren. Was tun? Es werden Blocksteuerkarten getauscht – der Betrieb läuft weiter.

Das Interesse der Messebesucher ist ungebrochen. Die Visitenkarten werde schon knapp. Der Tag wird mit Routine zum ende gebracht.

Heute ist ab 19.<sup>30</sup> Uhr ein Empfang am Stand de MoBa. Wir nehmen geschlossen teil. Der Rest ist Enttäuschung; kaltes Schnitzel / Frikadellen, belegte Brötchen, „2 Tütchen Senf“ für 7 Personen, Bier und Alkoholfreies. Nun ja, man lernt dazu. Der Rest des Abends in der Hotellobby war dann doch noch ganz gut.

#### 08.04.2006

„Same procedure as every day“. So allmählich stellen sich die ersten Verschleißerscheinungen ein.

Schon ab 09:00 Uhr merk man, heute wird's dicker. Der Zuschauerstrom nimmt merklich zu. Viele Kinder die natürlich in ihrer Impulsivität nicht zu bremsen sind. Also heißt es wieder „Augen auf“. Mit Zunahme der Messe-

besucher nimmt die Zeit für jeden einzelnen ab. Fragen von allen Seiten. In dieser Phase merkt man sofort, wenn mal einer der 7 den Stand verläßt. Es ist äußerst hilfreich, das Karl-Heinz Assel als Messebesucher sich die Zeit nimmt uns tatkräftig zu unterstützen. Es halten sich zeitweise bis zu 100 Menschen um die Anlage auf, besonders zu den Brückenöffnungszeiten. Das Modul von Thomas zeigt wieder die gleichen Probleme wie am Vortag. Muß wohl doch mehr sein.

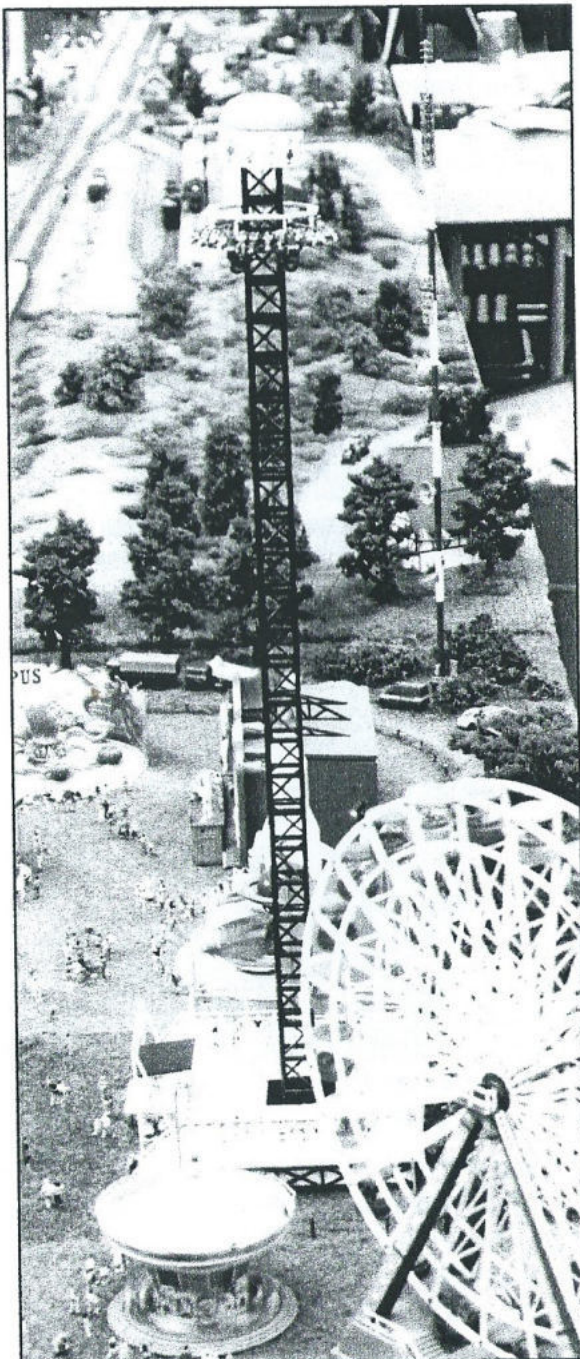
15:00 Uhr, plötzlich leert sich die Halle merklich. Was ist los? Heute spielt der BvB gegen Leverkusen im heimischen Stadion. Wir bekommen es um 18:00 Uhr noch zu spüren. Der Verkehr steht erst einmal. Die Rückfahrt ins Hotel dauert etwas länger.

Trotz allem auch heute ein vergnügter Abend.

#### 09.04.2006

Der letzte Messetag bricht an. Irgendwie merkt man jedem an, „es reicht langsam“.

Auch am Sonntag sind die Hallen gefüllt. Es ist wieder der Tag der Familien. Es verläuft alles wie an den Vortagen. Die kleinen Betriebsbremsen hat man ganz gut im Griff. Alle geben noch mal etwas Gas, um den letzten Messetag auch



noch ordnungsgemäß zum Ende zu bringen. Peter Janßen tat - wie übrigens an allen Messetagen - sein Bestes und versorgte uns ausreichend mit Betriebsstoff (sprich Kaffee).

Um 18:00 Uhr begann das Abräumen der Züge und das Abbauen der Anlage. Nach 3 Stunden war alles verpackt und gestapelt. Der Lkw konnte kommen.

Damit fingen die Probleme dann auch an. Die Klappe der Ladefläche ließ sich nur mit Schwierigkeiten öffnen. Nun gut, auch das wurde geschafft. Wie üblich waren die Module und das übrige Material zügig verstaut. Dann wieder das Problem - Die Ladeklappe ließ sich nur mit Überredung schließen. Aber auch dieses wurde irgendwie erledigt. Zurück ins Hotel. Wir wollten ja noch was essen.

22:10 Uhr, bei Pinocio gibt es nichts mehr; der liefert am Sonntag nur bis 22:00 Uhr. Also was anderes suchen.

#### 10.04.2006

Frühstück wie gehabt, Abreise. Thomas und Peter müssen noch Ihren Koffer auf der Ladefläche des Lkw verstauen. Auf ging die Ladeklappe noch - aber das war es dann auch. Der eine Schalter hatte nun endgültig aufgeben. Also, Die Steuerung aufmachen und die Kabel mit der Hand kurzschließen. Endlich - Die Klappe ist zu, Die Heimreise beginnt.

Gegen 15:00 Uhr war das Erlebnis „Inter-Modellbau 2006“ in Dortmund beendet.

Auch hier hat sich gezeigt - ohne irgend eine Panne mit dem Lkw geht es nicht!?!?

Horst Schneider

## Verkaufsanzeige

Aus meinem Bestand an Videokassetten möchte ich einige verkaufen.  
Es handelt sich um Führerstandsmitfahrten bei der Berliner S-Bahn.  
Im Einzelnen biete ich folgende Kassetten an:

„Im Führerstand der Berliner S-Bahn unterwegs“:

- a.) S 5 von **Strausberg Nord nach Charlottenburg** ; 1997 ; 100 Min.
- b.) S 75 von **Wartenberg nach Spandau** ; 1999 ; 90 Min.
- c.) S 25 von **Tegel nach Lichterfelde Ost** ; 1996 ; 54 Min.

Außerdem möchte ich ein Video aus den Niederlanden verkaufen.  
Auch hier handelt es sich um eine Führerstandsmitfahrt in einem Inter City  
von **Amsterdam CS nach Den Haag HS**; 2002 ; 50 Min.  
Alle Kassetten sollen 10 € kosten.

Bitte ruft mich an, oder spricht mich bei einer Monatsversammlung an.  
**Hans-Jürgen Backer**  
**04484 / 252**

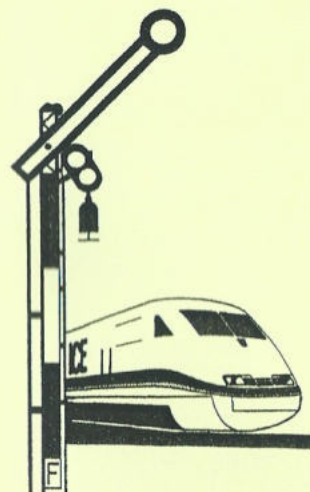
### Ansprechpartner:

**Jürgen Rode**  
**Glettkauer Weg 8**  
**26388 Wilhelmshaven**

**Tel.:** 04421 - 569652 (ab 17<sup>00</sup> Uhr)  
**Fax.:** 04421 - 56502

**Thomas Ahle**  
**Fritz-Reuterstr. 8**  
**28386 Wilhelmshaven**  
**Tel.:** 04421 - 64439

**Konto:** **Sparda Bank**  
**Kto-Nr.:** 0001650190  
**BLZ:** 400 605 60



### Zur Zeit gelten folgende Beiträge

|                        |                            |
|------------------------|----------------------------|
| <b>Erwachsene:</b>     | <b>20,00 € pro Quartal</b> |
| <b>Jugendliche:</b>    | <b>7,50 € pro Quartal</b>  |
| <b>Aufnahmegebühr:</b> | <b>15,00 € / 5,00 €</b>    |

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

**Flutstraße 206, 26388 Wilhelmshaven**