

**JULI 2003**

- 03.07. Monatsversammlung
 05./06.07. Wochenende an der Jade
 10⁰⁰-18⁰⁰ Uhr Draisinenfahrten auf den Gleisen des Arsenalgeländes mit Info- und Verkaufsstand

AUGUST 2003

- 07.08. Monatsversammlung
 15.-17.08. Siedlerfest Voslapp
25 Jahre Eisenbahnfreunde Friesland e.V.
 ab 18⁰⁰ Uhr offizieller Empfang mit geladenen Gästen
 16.08. 11⁰⁰-18⁰⁰ Uhr Vorführung der „H0“ und „N“ Modulanlagen mit Gastmodulen in der Sporthalle Voslapp.
 ab 19⁰⁰ Große Feier im Vereinsheim und auf dem Hof mit Zelt und Büfett.
 17.08. 11⁰⁰-18⁰⁰ Uhr Vorführung der „H0“ und „N“ Modulanlagen mit Gastmodulen in der Sporthalle Voslapp

SEPTEMBER 2003

- 04.09. Monatsversammlung

OKTOBER 2003

- 02.10. Monatsversammlung
 04.10. von 13⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

NOVEMBER 2003

- 06.11. Monatsversammlung
 15.11. Regionaltreffen Nord vom BDEF in unseren Vereinsräumen – u.a. mit Anlagenvorführung
 14.-16.11 N-Module auf der Euro-Modell in Bremen

DEZEMBER 2003

- 04.12. Monatsversammlung
 13./14.12. Christkindelmarkt in Voslapp
 An beiden Tagen von
 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp
 21.12. 13⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

Das Flügelrad



Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



Jahrgang: 11
 123. Gesamtausgabe

Nr.: 3/2003

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Der Vorstand gibt bekannt	3
Die Göltzschtalbrücke	5
Bahnfahrten von Wilhelmshaven nach Berlin im Wandel der Zeit	8
Zugbildung – Zugreihung – Zugläufe	10
Deutsch-Holländische Zusammenarbeit	13
Vereinsdaten, Konto, Beiträge	15
Veranstaltungen, Termine	16

Impressum

Redaktion: Horst Schneider *schneider.whv@t-online.de*
 Layout: Horst Schneider
 Druck: Jürgen Rode

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:

Liebe Mitglieder,
 unsere „große“ Geburtstagsfeier steht nun unmittelbar bevor. Wir wollen unseren 25sten Geburtstag an dem Wochenende vom 15. bis zum 17. August (zeitgleich mit dem Siedlerfest) feiern. Dazu ist neben der großen Modellbahnvorführung der „HO“ und „N“ Modulen in der Voslapper Sporthalle (mit Gastmodulen aus Leeuwarden, Stuhr und Rhede), eine große Feier am Samstag den 16.08. ab 19.⁰⁰ Uhr im bzw. am Vereinsheim geplant. Hierzu seid Ihr nebst Angehörige herzlichst eingeladen, zusammen mit unseren Gästen aus den Niederlanden, dem Emsland und Stuhr gemütlich zu feiern.

Da aber die Kosten auch vor uns nicht halt machen - leider -, wurde beschlossen, daß pro Person 12,- € berechnet werden, die diesmal bei der Anmeldung direkt zu entrichten sind (Abbuchung ist hier diesmal nicht möglich!). Es wird dafür aber u.a. für ein reichhaltiges warmes Bufett und reichlich Getränke (u.a. Bier vom Faß, etc.) gesorgt werden. Bei Interesse an der Teilnahme zur Feier muß die Anmeldung verbindlich bis zum 5. August an Birgitt Eilerts erfolgen!

Für den 15. August ist der offizielle Empfang mit geladenen Gästen geplant, dessen erster Teil um 18.⁰⁰ Uhr mit dem Sektempfang und der Eröffnung der Ausstellung in der Voslapper Sporthalle beginnt und dessen zweiter Teil sich u.a. mit einem kalten Bufett in unserem Vereinsheim (incl. Vorführung der Vereinsanlage für unsere Gäste) fortsetzt.

Mitglieder, die Interesse haben hieran teilzunehmen, müssen sich hierfür ebenfalls unbedingt bei Birgitt anmelden! Außerdem wird hierbei um - dem ordentlichen Empfang - gemäße Kleidung gebeten (u.a. keine Weste, etc.!).

Wir haben an diesem Wochenende die Chance und auch die Gelegenheit, auf uns für die Zukunft in der Öffentlichkeit aufmerksam zu machen. Diese Möglichkeit sollten wir deshalb auch gemeinsam nutzen, damit wir auch weiterhin unsere Ideen verwirklichen können!

Ich würde mich freuen, wenn wir später noch von unserem „Geburtstagswochenende“ im positiven Sinne sprechen.

Eine Veranstaltung, die aber noch vor unserer Feier kommt, ist unsere Teilnahme beim Wochenende an der Jade 2003. Hier werden wir am Samstag, den 5.7 in der Zeit von 10.⁰⁰ bis 20.⁰⁰ Uhr und am Sonntag, den 6.7. in der Zeit von 10.⁰⁰ bis 18.⁰⁰ Uhr Fahrten mit der Handhebeldraisine auf den Gleisen des Arsenalgeländes anbieten. Zusätzlich soll ein Info- und Verkaufsstand aufgebaut werden. Es wird für diese Wochenende dringend noch Aufsichts- / bzw. Bedienpersonal benötigt! Bitte



meldet Euch verbindlich beim Vorstand an (eine Liste hängt zusätzlich am Infobrett im Vereinsheim). Es ist wichtig, daß wir wissen, wer wann anwesend ist, damit es keinen Ärger gibt, denn wir befinden uns in einem militärischen Bereich!

„Ein Vierteljahrhundert alt oder 25 Jahr jung...

es kommt einfach auf den Betrachtungswinkel an!"

Zu unserer "großen" Vereinsfahrt ist zur Zeit nur soviel zu sagen, daß der Zeitraum vom 16. bis zum 24. Mai 2004 steht und daß die Programmausarbeitung im vollen Gange ist.

Alle, die mit dem Gedanken spielen, mitfahren zu wollen, sollten sich auch ohne Anmeldeschein (kommt mit der nächsten "Flügelrad – Ausgabe Oktober" und sollte dann verbindlich nachgereicht werden) schon bei mir melden - wie es einige schon getan haben - damit ich schon einmal vorplanen kann.

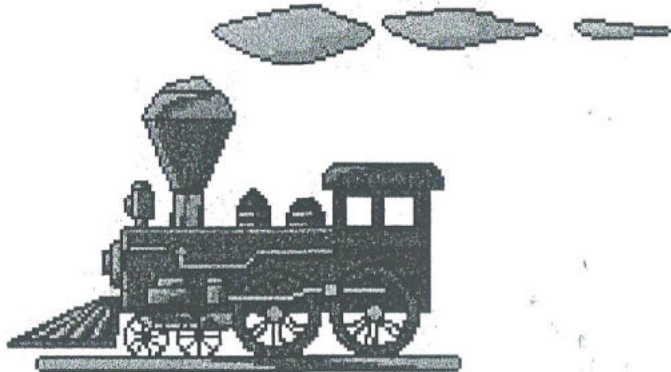
Bei der verbindlichen / schriftlichen Anmeldung ist dann gleichzeitig eine Anzahlung von 200,- € pro Person fällig, da diesmal die Fahrtabrechnung incl. Fahrt, Übernachtung und Verpflegung sowie diverse. Fahrkarten komplett. über die Firma Fass erfolgt!

Also bitte schon einmal darauf einstellen, denn ohne Zahlungseingang keine gültige Anmeldung! Nähere Informationen kommen rechtzeitig zu einem späteren Zeitpunkt

Ich wünsche Euch nun, daß Ihr auch weiterhin noch viel Spaß bei Eurem / unserem Hobby habt, und zusätzlichen viel Spaß beim Lesen unserer neuen Vereinsmitteilung.



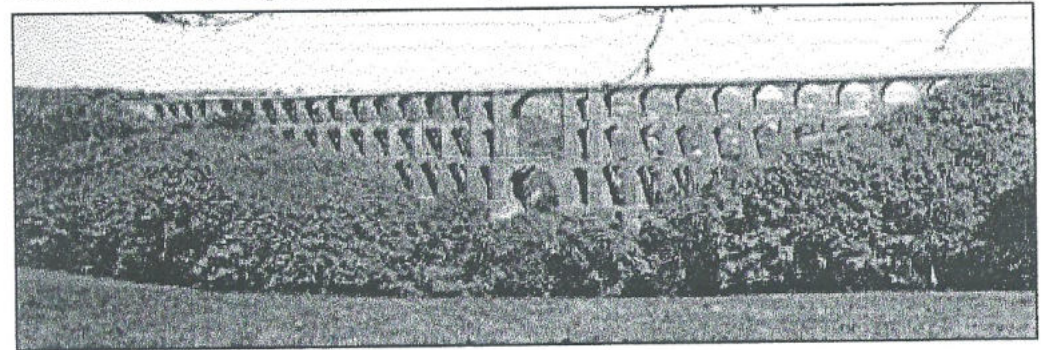
Jürgen Rode



Die Göltzschtalbrücke

Größte Ziegelsteinbrücke der Welt

Unterhalb der Stadt Mylau im nördlichen Vogtland überspannt die Göltzschtalbrücke das gleichnamige Tal auf einer Länge von über 570 Metern. Die Brücke entstand zwischen 1846 und 1851 im Zuge des Baus der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Hof. Mit 78 Metern Höhe war sie damals das weltweit höchste Eisenbahnviadukt. Auch heute noch ist sie mit 26 Millionen verbaute Ziegeln die größte Ziegelsteinbrücke der Welt.



Beim Bau der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahnstrecke durch das bergige Vogtland mußten äußerst schwierige Streckenverhältnisse gemeistert werden, darunter die Überquerung der Täler der Flüsse Göltzsch und Elster. Bereits damals gab es zwar große Eisenbahnbrücken. Die für das 574 Meter breite Göltzschtal und das 270 Meter breite Elstertal notwendigen Dimensionen überstiegen jedoch alles bislang Dagewesene.

Der Entwurf

Eine Prüfungskommission unter der Leitung des Dresdner Ingenieurs Johannes Andreas Schubert ließ zunächst ein Gutachten über den Baugrund anfertigen. Schubert entwickelte daraufhin eine „Theorie der Konstruktion steinerner Bogenbrücken“, da die Kommission einen Pfeilerbau mit Rundbögen als die geeignetste Bauform ansah. Die Brücke sollte ganz aus Mauerwerk bestehen.

Mithilfe eines Wettbewerbs wurden Vorschläge für den Bau der beiden Brücken gesucht. 1.000 Taler waren als Preisgeld ausgesetzt. Alle 81 eingegangenen Entwürfe wiesen jedoch Mängel auf. Schließlich entschloß sich die Kommission dazu, aus

vier Vorschlägen einen neuen zu schaffen, der sich leicht abgewandelt für beide Täler eignete. So entstand schließlich der Entwurf für eine Pfeilerbrücke mit Rundbögen, ähnlich einem Aquädukt.

Die Grundsteinlegung

Die Vorarbeiten für den Bau der Brücke im Göltzschtal begannen bereits im Mai 1845: Der Wald mußte gerodet, Zufahrtswege und Lagerplätze geschaffen werden. Um die Brückenpfeiler aufstellen zu können, ließ man für die stark gewundene Göltzsch außerdem ein neues Flußbett ausheben.

Am 31. Mai 1846 wurde im Beisein von hohen Staatsbeamten, Vertretern der Eisenbahngesellschaft, dem Ingenieur und Bauleiter der Göltzschtalbrücke, Ferdinand Dost, und dem Oberbauleiter für beide Brücken, Robert Wilke, der Grundstein für das Jahrhundertbauwerk gelegt. Rund 1.000 Fahrgäste waren zu dem Ereignis eigens mit einem Sonderzug auf dem Reichenbacher Bahnhof eingetroffen.

Der Brückenbau

Mehr als 1500 Bauarbeiter arbeiteten auf dem riesigen Bauplatz zum Göltzschtal, dessen Anblick nun durch Ziegeleien, Bauschuppen und Werkstätten geprägt war. Den notwendigen Granit für die Gründungen, Pfeiler und Deckplatten holte man aus der nahen Umgebung, den Sandstein für das Mauerwerk aus Altenburg, Rochlitz und Pirna. Besonders für die Pfeilerfundamente und -sockel sowie die Gewölbe der obersten Etage, die stark belastet und feuchtigkeitsgefährdet waren, verwendeten die Konstrukteure die unglaubliche Menge von 26 Millionen Ziegeln - in Kombination mit Bruch- und Werkstein. Rund 23.000 Baumstämme wurden allein für die Holzgerüste benötigt.

Drei Monate nach der Grundsteinlegung stürzte der Bau der Brücke im Göltzschtal jedoch in eine Krise, als man feststellte, daß es für einen der höchsten Pfeiler des Viadukts selbst in einer Tiefe von 15 Metern keinen festen Grund gab. Die Lösung des Problems war ein Verzicht auf den Pfeiler und statt dessen die Vergrößerung des mittleren Bogens. So erhielt die Göltzschtalbrücke ihr charakteristisches Aussehen mit den zwei großen übereinander stehenden Mittelbögen. Diese waren im Nachhinein sogar ein ästhetischer Gewinn gegenüber dem ursprünglichen Plan, nur gleichförmige Bogenreihen zu bauen.

Schlußsteinsetzung und Inbetriebnahme

Der Schlußstein im oberen großen Bogen der Brücke wurde am 14. September 1850 eingesetzt. An den Feierlichkeiten nahmen als oberster Bauherr König Friedrich August II. sowie rund 50 Landtagsabgeordnete teil. Einer der Maurer trug traditionsgemäß den von den Arbeitern formulierten Schlußsteinspruch vor, der sowohl über den Stolz des Erreichten als auch über die Härte der Arbeit berichtete. Die Baustelle selbst war festlich geschmückt, ein Feuerwerk rundete die Feierlichkeiten ab. Am 15. Juli 1851 wurde die Brücke und damit der Streckenabschnitt Reichen-

bach/Plauen schließlich dem Eisenbahnverkehr übergeben. Abgesandte von Regierungen aus Bayern und den angrenzenden drei thüringischen Fürstentümern und Prinz Albert, Sohn Friedrich August II., waren bei der Inbetriebnahme dabei. Begleitet von Musik und Böllerschüssen rollte der erste Zug über das Bauwerk.

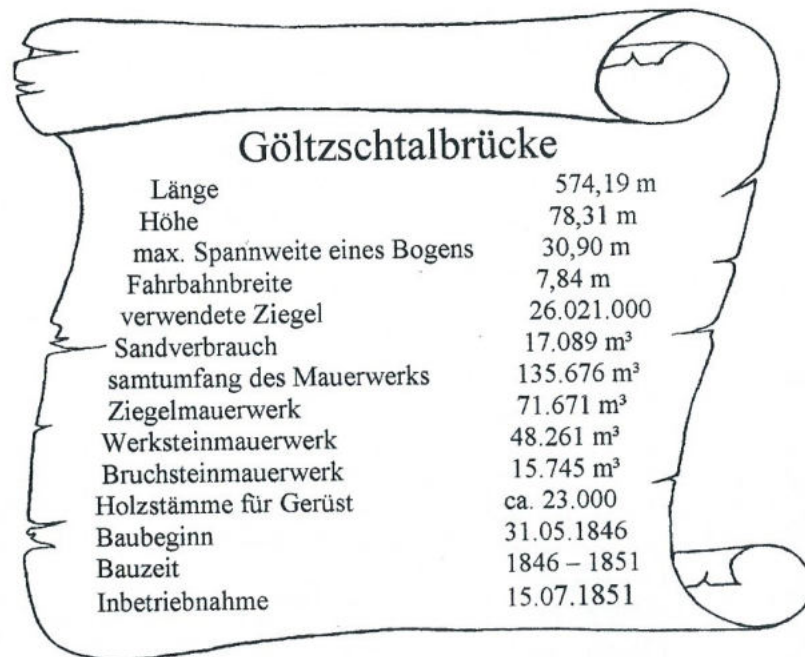
„Großartigstes Werk im Eisenbahnfache“

Die Göltzschtalbrücke und die im gleichen Zeitraum entstandene kleinere, aber ähnlich konstruierte Elstertalbrücke, waren eine Meisterleistung der damaligen Baukunst, die unter den Zeitgenossen hohe Anerkennung fand. So erschien in der damals führenden internationalen Zeitschrift für Brücken- und Straßenbau, der Pariser „Annales des Ponts et Chaussées“ ein Artikel mit einer detaillierten Beschreibung der Göltzschtalbrücke. Darin wurden die für damalige Verhältnisse riesige Höhe und die gelungene Bauweise als „großartigstes Werk im Eisenbahnfache“ gelobt. Die Göltzschtalbrücke ist auch noch heute ein eindrucksvoller Anblick: Sie besteht auf der untersten Ebene aus zehn Pfeilern mit einer Höhe von je 23 Metern, die zweite Ebene besitzt 17 Pfeiler mit je 20 Metern Höhe, die dritte 22 Pfeiler mit je 17 Metern und

die letzte steht nochmals auf 22 Pfeilern mit je 16 Metern Höhe. Um die 78 Meter hohe Brücke bei Reparaturen begehen zu können, haben alle Pfeiler in der Längsrichtung zusätzlich Öffnungen.

Durch die beiden Brücken über das Göltzsch- und Elstertal wurde das Vogtland frühzeitig per Schiene an die deutschen

Überseehäfen angeschlossen. Im Gegensatz zur Elstertalbrücke, die deutsche Truppen im 2. Weltkrieg sprengten, blieb die Göltzschtalbrücke von Zerstörung verschont und hielt der Belastung durch den Eisenbahnverkehr bis heute stand.



Länge	574,19 m
Höhe	78,31 m
max. Spannweite eines Bogens	30,90 m
Fahrbahnbreite	7,84 m
verwendete Ziegel	26.021.000
Sandverbrauch	17.089 m³
samtumfang des Mauerwerks	135.676 m³
Ziegelmauerwerk	71.671 m³
Werksteinmauerwerk	48.261 m³
Bruchsteinmauerwerk	15.745 m³
Holzstämme für Gerüst	ca. 23.000
Baubeginn	31.05.1846
Bauzeit	1846 – 1851
Inbetriebnahme	15.07.1851

Bahnfahrten von Wilhelmshaven nach Berlin im Wandel der Zeit

Wie kam man in früheren Zeiten bis zum heutigen Tag nach Berlin?

Um nach Berlin zu kommen gibt es drei Strecken. Die Erste ist über Bremen-

Hannover-Berlin seit 1867. Die Zweite Verbindung läuft über Bremen-Uelzen-Stendal-Berlin seit 1871. Die dritte Verbindung läuft über Bremen-Uelzen-Stendal-Berlin seit 1873. Nach Kriegsende war diese unterbrochen und wurde erst nach der Wende zwischen Uelzen und Salzwedel neu trassiert und lediglich für den Güter- und Regionalverkehr wieder in Betrieb genommen. Heute spielt sich der Betrieb nach Berlin im Wesentlichen nur über die zweite Verbindung ab. Die Reiseverläufe stellen sich seit der Gründung der Stadt Wilhelmshaven an einigen Beispielen (morgendliche Frühverbindungen) folgendermaßen dar (Tabelle).

Die Reisedauer nach Berlin war 1939 gleich der von heute, 1939 allerdings ohne umsteigen.

Die Schnelltriebwagenverbindung Dt51/FDt51 bestand vom 15.05.1939 bis zum Beginn des 2. Weltkrieges. Sie hatte eine beschränkte Platzzahl und beschränkte Gepäckbeförderung. Die Verabreichung von Speisen

U	Umsteigen
X	Liegt nicht an der Strecke
	Liegt an der Strecke, aber kein Halt
XXX	Bahnhof nicht mehr in Betrieb/existent
Z	Zug
S,D	Schnellzug
Dt	Schnelltriebwagen
FDt	Fernschnelltriebwagen

		Juli 1880	Juli 1914	Dez 1937	Juli 1939	Jan 1941	Juli 1944	Juli 1950	Juli 1957	Juli 1962	Jan 1975	Juli 2003
Wilhelmshaven Hbf	ab	6:44 Z20	6:00 D103	6:00 D101	6:00 Dt51	5:43 D101	5:24 D101	6:18 D274	5:55 D184	6:00 D184	6:02 D573	6:43 82210
Oldenburg Hbf	an	8:05 U	6:50	6:43	6:39	6:37	6:26	7:05	6:38	6:44	6:45	7:25 U
Oldenburg Hbf	ab	8:36 Z2	7:00	6:50	6:40	6:44	6:32	7:24	6:47	6:47	6:49	7:35
Bremen Hbf	an	9:55 U	7:52	7:32	7:13	7:34	7:29	8:10	7:32	7:27	7:22	8:07
Bremen Hbf	ab	10:31 Z55	8:00	7:47	7:15 FDt51	7:44	7:39	8:26	7:42	7:39	7:34	8:07
Uelzen	an	X	9:55	9:17	X	9:27	9:36	X	X	X	X	X
Uelzen	ab	X	10:02	9:26	X	9:40	9:51	X	X	X	X	X
Hannover Hbf	an	13:21 U	X	X	8:18	X	X	10:15	9:20	9:17	8:49	9:14
Hannover Hbf	ab	14:02 S109	X	X	8:22	X	X	14:02 D9	12:31 U	9:35 D111	10:07 U	9:31 ICE543
Stendal	an	16:40	11:37	10:46		11:04	11:30	X	X	X		
Stendal	ab	16:46	11:41	10:48		11:09	11:37	X	X	X		
Braunschweig Hbf	an	X	X	X	X	X	X	14:57	13:23	10:19	X	X
Braunschweig Hbf	ab	X	X	X	X	X	X	15:05	13:31	10:23	X	X
Berlin Lehrter Bf	an	18:45	13:16	12:05	X	12:40	13:40	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
Berlin Zool. Garten	an				10:19			19:51	18:19	14:17	14:37	11:02
Reisedauer		12:01	7:13	6:05	4:19	6:57	8:16	13:33	12:24	8:17	8:35	4:19

und Getränken erfolgte im Zug. Eingesetzt wurde der zweiteilige SVT 137 (Fliegender Hamburger).

Über Nacht war der Triebwagen in einem eigens an der Ebertstraße errichteten Schuppen untergebracht. Ab Bremen lief der Triebwagen nach einem 2 minütigen Halt weiter als FDt 51. Die Verbindung bestand nur Werktags und führte nur die 2. Klasse.

Die erreichte Höchstgeschwindigkeit betrug 175 km/h. Auf dem Streckenabschnitt Hannover-Berlin Zool. Garten wurde die beachtliche Durchschnittsgeschwindigkeit von 130,31 km/h erreicht.

 Peter Dittmann

Zugbildung

Zugreihung

Zugläufe

Der Italia – Riviera – Expresß

Man muß Reisezüge schon näher betrachten, um ihre Zusammensetzung verstehen zu können. Zunächst muß man wissen, daß jeder Zug – egal, ob Reise- oder Güterzug – ganz bestimmte Aufgaben und Anforderungen zu erfüllen hat. Wie das in der Praxis aussieht, wollen wir hier am Beispiel des „D652 / REA Italia – Riviera – Expresß“ im Jahre 1969 betrachten. Für uns soll insbesondere der innerdeutsche Lauf dieses Zuges interessant sein, denn dieser Zug gehört einerseits zu den „Skanropa“ Zügen, die Skandinavien mit dem westlichen, dem südlichen und den südöstlichen Europa verbanden, andererseits zu den Turnus Zügen und Turnus Sonderzügen, die speziell für Urlauber zur Urlaubszeit verkehrten.

Unser Zug verkehrt nun täglich unter verschiedenen Zugnummern, mit unterschiedlichem Wagenmaterial und auf verschiedenen Laufwegen. Das sieht sehr ungeordnet aus. Zunächst betrachten wir den Laufweg des Zugstammes. Der Italia – Riviera – Expresß beginnt seinen Weg in Oslo, also fast an der Polargrenze, und kommt auf legalen NSB, SJ und DSB Wegen über Stockholm, København Hafen und Rodby Farge in NSB, SJ und DSB Zügen nach Puttgarden. Dabei ist es von Anfang an nur ein einzelner Schlafwagen vom Typ M der CIWL der in einem 6-tägigen Umlauf vom norwegischen Oslo bis ins italienische Livorno an der Rivieraaküste des ligurischen Meeres durchläuft. Alle anderen Wagen und Züge, die dieser Schlafwagen auf seinem Laufweg berührt, sind nur Beiwerk dieses Zuges. In Stockholm gibt dieser Zug seine norwegischen Wagen ab, hinzu kommen 5 italienische Wagen (je ein 1. Klasse und ein 2. Klasse Wagen nach Livorno, ein 2. Klasse Wagen nach Mailand, der bei Bedarf ebenfalls bis Livorno mitgeführt wird sowie zwei 2. Klasse Wagen, die ab Verona nach Pesaro an der ital. Adria Küste laufen. Außerdem erhält der Zug in Stockholm 2 DSB Liegewagen (ex DB-Wagen) bis Rodby Farge und 2 SJ AB und 1 SJ BD bis København H. Mit dem Fährschiff Theodor Heuss kommt unser Zug in Puttgarden an.

Er besteht jetzt aus:

Bz	(FS)	}	Stockholm - Pesaro
Bz	(FS)		
Bz	(FS)		Stockholm - Mailand - (Livorno)
Bz	(FS)	}	Stockholm - Livorno
Az	(FS)		
WLABm	(CIWL)		Oslo - Livorno

Außerdem kommen hinzu: 4 italienische Autoreisezugwagen vom Typ Paz, ein Autotransportwagen der DB vom Typ DDm, ein SBB Einheits RIC Gepäckwagen D4üe, ein SSB RIC ABm und ein DB / Hummel Liegewagen Bcm²⁴¹. Zuglok wird bis Hamburg Hbf. eine Lübecker 221.

Unser Zug sieht jetzt so aus:

Zuglok	221(V200 ¹)	
Paz	(FS)	}
Paz	(FS)	
Paz	(FS)	
Paz	(FS)	
DDm	(DB)	Puttgarden - Verona
Bcm ²⁴¹	Hummel	Puttgarden - Brenner (nur Mai bis August)
Düe	(SBB)	}
Abm	(SBB)	
Bz	(FS)	}
Bz	(FS)	
Bz	(FS)	Stockholm - Mailand - (Livorno)
Bz	(FS)	}
Az	(FS)	
WLABm	(CIWL)	Oslo - Livorno

In Hamburg Hbf. muß dieser Zug „Kopf“ machen. Obwohl die Strecke ab Hamburg elektrifiziert ist, erhält der Zug nun 2 Lok der Reihe 221 – Planvorspann – bis Hannover. Außerdem wird der Zug um 3 weitere Wagen ergänzt: einen 2. Klasse Wa

gen Bm über Rosenheim nach Rijeka, einen ARm nach Kufstein und einen Bcm der Touropa nach Livorno, der allerdings auch nur von Mai – August verkehrt. Hier in Hamburg erst erhält der Zug auch seinen Namen „Italia – Riviera – Expreß“, in Deutschland hat er nun die Zugnummer D652 / REA.

Die Reihung:

	Zuglok	221(V200 ¹)	
	Zuglok	221(V200 ¹)	
	BM ²³⁹	(DB)	Hamburg Hbf. - Rosenheim - Rijeka
	ARm ²¹¹	(DB)	Hamburg Hbf. - Kufstein
	Bcm ²⁵¹	(DB)	Hamburg Hbf. - Livorno (nur Mai bis August)
D652/REA	WLABm	(CIWL)	Oslo - Livorno
Italia – Riviera – Expreß	Az	(FS)	} Stockholm - Livorno
	Bz	(FS)	
	Bz	(FS)	Stockholm - Mailand - (Livorno)
	Bz	(FS)	} Stockholm - Pesaro
	Bz	(FS)	
	ABm	(SBB)	} Puttgarden - Pesaro (nur Sommerfahrplan)
	Düe	(SBB)	
	Bcm ²⁴¹	Hummel	Puttgarden - Brenner (nur Mai bis August)
	DDm	(DB)	Puttgarden - Verona
	Paz	(FS)	} alle Puttgarden - Mailand
	Paz	(FS)	
	Paz	(FS)	
	Paz	(FS)	

Allerdings heißt unser Italia – Riviera – Expreß nur montags und dienstags „D652“, mittwochs bis freitags wird daraus der „D968“, die Turnus-Liegewagen werden an diesen Tagen vom Reisebüro „Scharnow“ gestellt, der Liegewagen Puttgarden – Brenner entfällt und wird durch einen Liegewagen Puttgarden – München Ost Pbf – Klagenfurt über Salzburg, Villach-West – Jesenice – Ljubljana (D1958 / D2958) ersetzt. Auf OBB-Gebiet heißt dieser Zug nun abweichend von montags und dienstags „D443“ und die italienischen Kollegen nennen ihn wieder „D986“. Samstags und sonntags wird aus unserem Zug der „D958“, der in München Pst Pbf dann noch

bis zu 3 Bcm der DB nach Pesaro aus Dortmund erhält. Ab Hannover wird der Expreß mit Ellok der Br 110 (E10¹⁻³) bespannt, in Nürnberg werden die 110-er aus „Lok-Umlauftechnischen Gründen“ Lok der Reihe 118 (E18) ersetzt, in München Ost Pbf ist auf Grund des Kurswagenwechsels erneut auch Lokwechsel, bis Kufstein kommen jetzt Altbau Ellok der Reihe 116 (E16) des Bw Freilassing zum Einsatz, samstags und sonntags mit Planvorspann durch Lok der Reihe 144⁵. Im übrigen fährt unser Zug nach den gleichen Fahrplanunterlagen wie jeder andere Reisezug, hat seine vorgeschriebene Höchstlast und Höchstgeschwindigkeit mit der vorgeschriebenen Lokgattung. Der Rücklauf erfolgt spiegelbildlich.

Na!?!? Alles verstanden?? Nee!! Trotzdem gute Fahrt und viel Spaß.

Horst Handschuh

Deutsch Holländische Zusammenarbeit

Es ist bekanntermaßen beabsichtigt, zusammen mit anderen Vereinen eine groß angelegte Präsentation der H0- und N-Module zum 25. Geburtstag der Eisenbahnfreunde Friesland während des Siedlerfestes in Voslapp in der dortigen Sporthalle auszurichten. Am 24. Mai gegen 10³⁰ Uhr war bei den N-Modulen „Anprobe“ mit den Modulen des Holländischen Vereins „Friese Modelbaclub“ aus Leeuwarden. Zu Gast waren Ronald Meesters und G. Reitsema. Die EFF waren vertreten durch Thomas Ahle und Horst Schneider. Nach der Begrüßung war erst einmal ein bißchen Anlagenbesichtigung angesagt.



Anschließend wurde dann aber auch gearbeitet. Die beiden Wendemodule und die 3,60m „Holland“ mußten angepaßt werden. Dieses war von der mechanischen Seite her kein Problem. Unsere Gäste hatten entsprechende Übergangsmodule dabei, die die beiden Normen zueinander brachten. So standen da also 6,60m Deutsch – Holländischer Zusammenarbeit. Etwas mehr Schwierigkeiten gab es mit der Elektrik. Es drohe an so banalen Dingen wie ein Stecker zu scheitern. Aber mit vereinten Kräften (hierbei muß ich unsere Holländischen Gäste ganz besonders loben) konnte auch diese Hürde genommen werden.

Nun konnte auch der erste Zug seine Runder machen. Noch einmal die Modulstöße feinjustieren, die Schienen reinigen und schon war auch das erledigt. Es wurde ein Güterzug mit ca. 20 Waggons zusammengestellt, der nun seine Runden drehte.

An dieser Stelle war erst einmal Kaffee angesagt. Hierbei wurde dann über die un-

terschiedlichen Philosophien der Module gefachsimpelt.

Die Norm der Holland-

Module ist

schon ein paar

Jahre älter als

die der Unseri-

gen.

Dieses konnte

man auch an

den Spezifika-

tionen sehen.

Unsere besteht

aus 6 Seiten,

die der Holländer

füllt einen dicken

Leits-Ordner. Große

Verwunderung trat

beim Studium der

Preise für elektronische

Bauteile auf. In

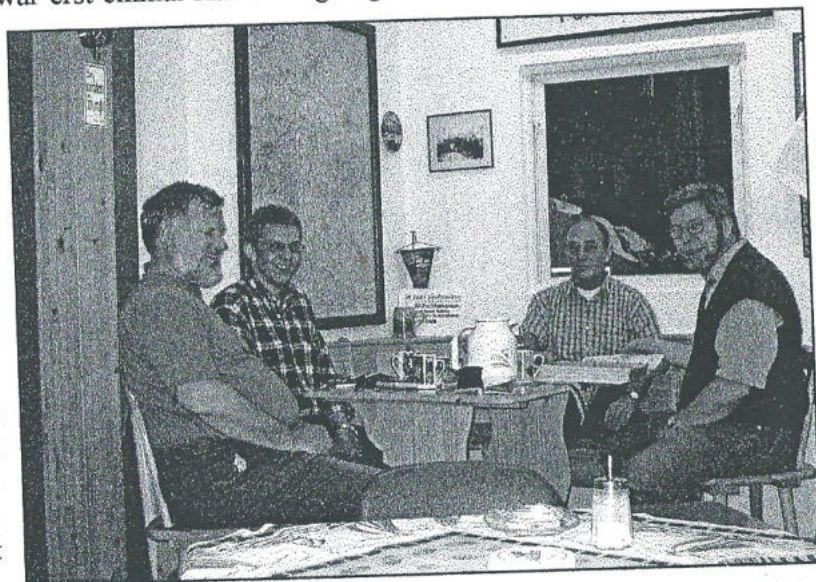
Holland muß das

Drei – Vier-

fache von dem

hingeklappert werden,

was wir z.B. bei Reichelt zahlen müssen.



Nachdem weitere notwendige Vereinbarungen getroffen und Termine festgelegt waren, wurde das Ganze wieder abgebaut und verstaut. So gegen 15⁰⁰ Uhr ging es wieder in Richtung Heimat. Dem Einsatz beim Siedlerfest sollte nun nichts mehr im Wege stehen.

 Horst Schneider

Ansprechpartner:

Jürgen Rode

Glettkauer Weg 8

26388 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 294234 (07⁰⁰ - 14⁰⁰ Uhr)

04421 - 569652 (ab 17⁰⁰ Uhr)

Fax.: 04421 - 56502

Thomas Ahle

Fritz-Reuterstr. 8

28386 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 64439

Konto: Landessparkasse zu Oldenburg (LzO)

Kto-Nr.: 050-175058

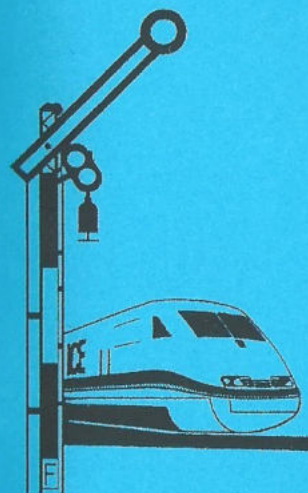
BLZ: 280 501 00

Zur Zeit gelten folgende Beiträge

Erwachsene: 20,00 € pro Quartal

Jugendliche: 7,50 € pro Quartal

Aufnahmegebühr: 15,00 € / 5,00 €



Im Internet unter

<http://www.eisenbahnfreunde-friesland.de/>

Flutstraße 206, 26388 Wilhelmshaven