

OKTOBER 2004

- 07.10. Monatsversammlung
24.10. 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

NOVEMBER 2004

- 04.11. Monatsversammlung
04.-07.11 N-Module auf der Internationalen Modellbahnausstellung in Köln

DEZEMBER 2004

- 02.12. Monatsversammlung
11./12.12 Christkindelmarkt
11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp
19.12. 4. Advent
11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

Das Flügelrad



Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



Jahrgang: 12
127. Gesamtausgabe

Nr.: 3/2004

September 2004

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Der Vorstand gibt bekannt	3
Die große Schweizrundfahrt	5
Brücken über den Ems-Jade-Kanal in Mariensiel	11
H0- und N-Module in der Turnhalle in Voslapp	16
Züge unserer Region, Loks u. Wagen	19
Die Elektronikckecke	21
Vereinsdaten, Konto, Beiträge	23
Veranstaltungen, Termine	24

Impressum

Redaktion: Horst Schneider
 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.

schneider.whv@t-online.de

Der Vorstand gibt bekannt:

Sie sind da . . .

unsere neuen Vereinswagen in der Spur N und H0. In der Spur N ist außerdem in sehr kleiner Auflage ein Sattelaufleger auf Wikingbasis mit unserem Vereinslogo erhältlich. Die drei Fahrzeuge sind in der Vitrine im Vereinsheim ausgestellt und können über den Vorstand käuflich erworben werden. Ansonsten gibt es zu berichten, dass wir in den 3 zurückliegenden Monaten wieder sehr aktiv und auch erfolgreich waren. Zum einen haben wir uns kurzfristig noch an der Gewerbeschau „Voslapp zeigt sich“ am 19. und 20.05 beteiligt zum anderen haben wir das Programm gemäß unserem Jahresfahrplan abgearbeitet. Hier sind besonders die Draisinenfahrten zum „WadJ“ hervorzuheben sowie unsere Veranstaltung in der Sporthalle Voslapp wo wir wieder unsere Module in H0 und N präsentierten. Wie im letzten Jahr wurden wir hierbei wieder von unseren Modellbahnfreunden aus Stuhr und Rhede unterstützt. Unsere holländischen Freunde konnten dieses Jahr leider nicht mit Modulen teilnehmen, trotz allem konnten aber 2 Vertreter des Vereins in der Sporthalle begrüßt werden. Auch die Vorführung unserer Vereinsanlage am Pfingstmontag war gut besucht im krassen Gegensatz zu den 2 Terminen am Sonntag den 18.07. und 01.08.. Bei diesen Veranstaltungen waren wir eigentlich nur unter uns. Den nächsten Termin am 29.08. haben wir dann auch ausfallen lassen, allerdings nicht nur wegen der sehr schlechten Zuschauerresonanz an den beiden zurückliegenden Sonntagsterminen, sondern auch weil wir nicht ausreichendes Bedienpersonal aktivieren konnten. Es ist einfach so, daß bei allen Veranstaltungen eigentlich immer die selben Vereinsmitglieder aktiv sind, und wenn die dann mal nicht können oder vielleicht auch nicht wollen muß man das einfach akzeptieren. Daher nochmals an **alle** Vereinsmitglieder die dringende Aufforderung sich doch auch aktiv an unseren Veranstaltungen zu beteiligen, denn wir haben noch einige Termine dieses Jahr an dem wir Eure Unterstützung benötigen. Die Termine für diese Veranstaltungen könnt Ihr unserem Jahresfahrplan oder der letzten Seite dieser Ausgabe entnehmen.

Um auch weiterhin so erfolgreich zu sein wie in der Vergangenheit müssen wir an der Vereinsanlage und den Modulen weiterbauen um unseren Besuchern immer wieder etwas neues zu bieten. Doch dafür benötigen wir auch Geld und dieses nehmen wir bei den Vorführungen der Vereinsanlage oder den Ausstellungen der Module, wie z.B. der Teilnahme der N-Module an der diesjährigen Internationalen Modellbahnausstellung in Köln, ein. Findet sich

also kein Personal für diese Veranstaltungen entfallen diese Einnahmen und somit kommen unsere Bauaktivitäten zwangsläufig zum Erliegen. Daher nochmals der dringende Appell an alle Mitglieder beteiligt Euch aktiv an den Vorführungen. Meldet Euch bitte beim Vorstand, wir werden Euch dann entsprechend Eurer Terminwünsche einplanen.

Zum Schluß noch eine ganz wichtige Sache:

Aus gegebenem Anlaß weisen wir nochmals daraufhin, daß Rabatte durch Modellbahn Folkens ausschließlich auf Bestellungen des Vereins für den Eigenbedarf und für Vereinsmitglieder gewährt werden. Bitte macht keine Werbung für diese Rabattregelung, Ihr schadet letztlich nur dem Verein und Euch selbst wenn aufgrund von Mißbrauch Herr Breiter diese Vereinbarung widerruft.

 Thomas Ahle



LKw mit Vereinsbeschriftung in N



Vereinswagen in N



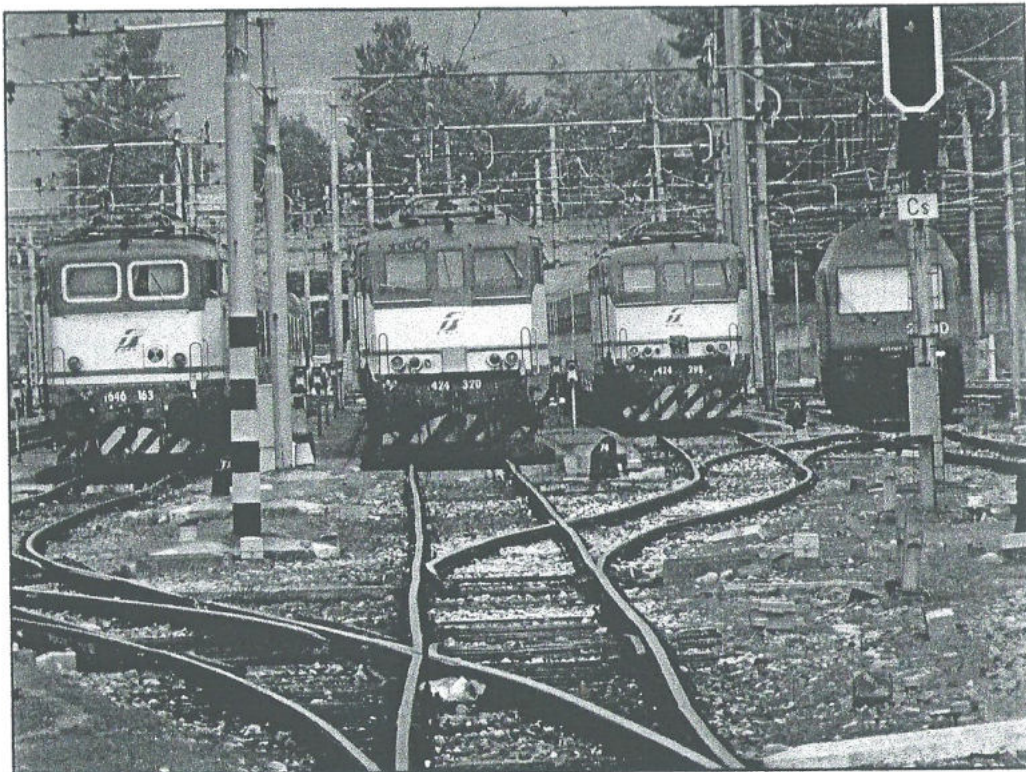
Vereinswagen in H0

Die große Schweizrundfahrt

vom 16.05.04 bis zum 23.05.04

Am Sonntag dem 16.05.04 war es endlich wieder soweit. Die große Schweizrundfahrt als Abschluß des 25. Jubiläums der Eisenbahnfreunde Friesland ging nun endlich los. Vom Busdepot der Firma Fass führte uns die erste Etappe der Vereinsfahrt bis nach Kehl in die Nähe von Strassbourg / Frankreich. Im Ortsteil Kork verbrachten wir im Hotel Hirsch die erste Nacht als Zwischenübernachtung. Nach dem Beziehen der gebuchten Zimmer haben wir ein schönes Abendessen bekommen. Danach konnten wir es uns auf der Terrasse des Hotels gemütlich machen, um den ersten Tag der Reise ausklingen zu lassen. Nach dem Frühstück am anderen Morgen, dem 17.05.04, ging die Reise weiter auf der 2. Etappe von Kehl nach Luzern in die Schweiz. Dort haben wir nach der Ankunft entscheiden können, entweder das Verkehrshaus oder aber die Innenstadt Luzerns zu erkunden. Nachdem feststand wer das Verkehrshaus nun sehen wollte, ist der Reisebus mit uns dorthin gefahren. Dort wurde uns die Verkehrsgeschichte der Schweiz zu Lande, zu Wasser und in der Luftfahrt dargestellt. Ein Modell vom Gotthard-Eisenbahntunnel zwischen Göschenen und Airolo in Italien gab es ebenso zu sehen, wie die verschiedenen Eisenbahnfahrzeuge. Das berühmte Schweizer Krokodil war ebenso zu sehen, wie Dampflokomotiven der verschiedenen Bergbahnen in der Schweiz. Die Ausstellung war recht interessant.

Auch die Schifffahrt und die verschiedenen Flugzeuge wurden dargestellt. Nach der Besichtigung der Verkehrsausstellung führte uns der Weg am Ufer des Vierwaldstätter See entlang in die Stadt Luzern, wo wir uns gegen 17 Uhr auf dem Parkplatz treffen sollten. Bis dahin war auch genug Zeit uns die Altstadt und die berühmte Kapellbrücke über den Fluß Reuss anzuschauen. Danach ging es dann in das NH-Hotel in der Friedenstraße. Dort war für die folgenden zwei Tage unser Quartier. Am nächsten Tag, dem 18.05.04, hatten wir bis 11,20 Uhr Freizeit, um uns noch ein wenig mehr die Stadt Luzern anzusehen. Eine alte Stadtmauer



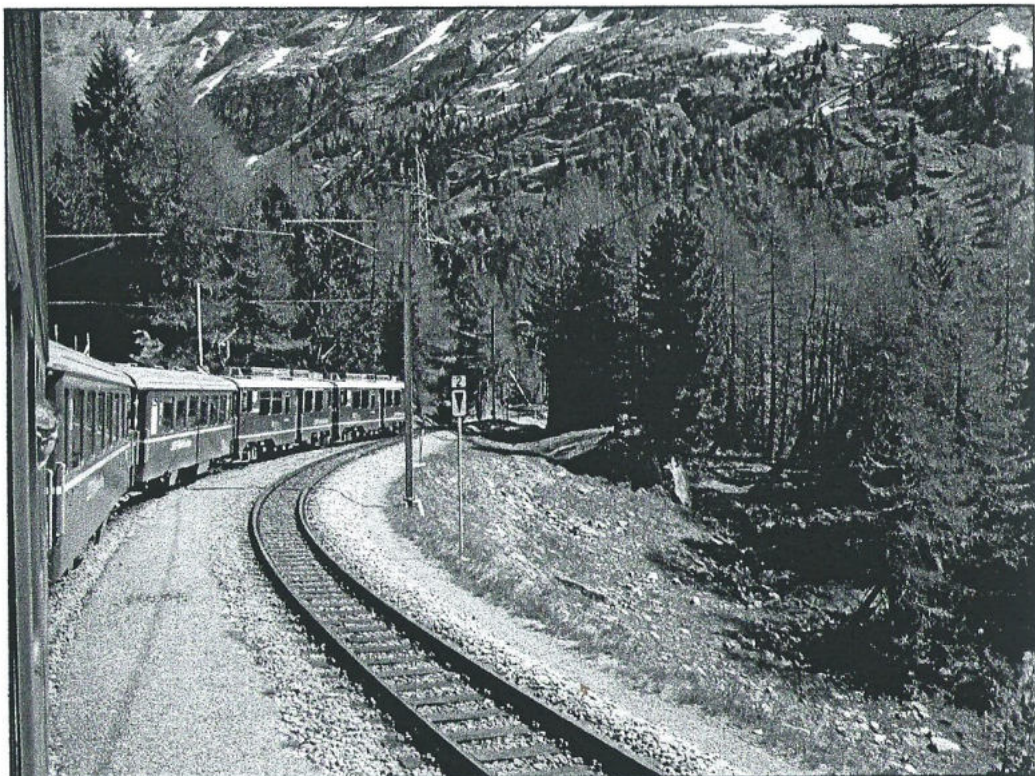
war auch zu erwandern, bis zum Ufer der Reuss. Von dort gab es einen schönen Überblick über die Altstadt bis zum Pilatus, dem 2120 m hohen Hausberg der Stadt Luzern. Auch die RIGI - die Königin der Berge am Vierwaldstätter See bei Vitznau konnte man bei herrlichstem Sommerwetter gut von der Stadtmauer aus bewundern.

Um 11 Uhr fanden sich alle Eisenbahnfreunde am Schiffsanleger ein, um mit dem Wilhelm-Tell-Express, einem historischen Schaufelraddampfer, bis nach Flüelen zu reisen. Im Salon der 1. Klasse gab es ein mehrgängiges Mittagessen und auch das Wetter konnte nicht besser sein. Das Schiff fuhr alle Orte am Seeufer an und oft war es möglich vom Schiff in die verschiedenen Bergbahnen, wie die Selisbergbahn direkt umzusteigen. Das gesamte Panorama der Alpen wurde uns gezeigt und die gewaltige Natur war schon imposant. Nach dreieinhalb Stunden auf dem Vierwaldstätter See ging es ab Flüelen wieder mit unserem Reisebus nach Vitznau, in das Depot der Rigi-Bahn. Dort wurden wir vom Personal der Bergbahn freund-

lich empfangen. Danach gab es eine kurze Einführung über die Geschichte, die Fahrzeuge und die Technik dieser einzigen Bergbahn in Europa mit der Regelspurweite von 1435 mm. Anschließend haben wir uns alles im Depot ansehen können. Auch dieses Erlebnis war sehr beeindruckend. Gegen Abend fuhren wir zurück in unser Hotel nach Luzern. Dort konnten wir den Tag nach dem Abendessen wieder mit einem schönen Spaziergang durch die Altstadt, wie auch schon am Vortag, ausklingen lassen.

Am 19.05.04 konnten wir nach dem Frühstück unseren Bus mit dem Gepäck beladen. Danach war dann vom Löwenplatz in Luzern die Abfahrt nach Andermatt zum Glacier Express geplant. Wir fuhren auf dem Weg dorthin durch den fast 10 km langen Selisbergtunnel und fuhren dann vor dem Gotthardtunnel rechts ab Richtung Andermatt, durch das Reusstal bei Göschenen. Ab Andermatt fuhren wir um 13,30 Uhr mit dem Glacier Express aus Zermatt, über Brig kommend, weiter nach St. Moritz. Der Zug fuhr ab Andermatt die Serpentine hinauf in Richtung Disentis/Muster. Dort hat der Vorderrhein seinen Ursprung in den nahegelegenen Bergen. In Disentis/Muster wird der Glacier Express von der Furka-Oberalp-Bahn an die Rhätische Bahn übergeben. Der Ort wird von einem stattlichen Kloster überragt. Der nächste Höhepunkt auf der Fahrt war die große





Rheinschlucht bis Reichenau-Tamins. Hier kurz vor dem Bahnhof passiert der Glacier Expresß die Brücke, unter der sich der Vorder- und der Hinterrhein zum großen Rhein vereinigen. In Reichenau-Tamins wurden auch die Wagen nach St. Moritz abgekuppelt und der vordere Zugteil fuhr weiter in die Kantonshauptstadt Graubündens, nach Chur.

Von dort kam der Gegenzug nach Zermatt und wurde ebenfalls in Reichenau geteilt. Kurz nach der Abfahrt des Glacier Expresß nach Zermatt wurden unsere Wagen zu den übrigen Wagen des Zuges Chur- St. Moritz dazugestellt. Nachdem ein kompletter Zug entstanden war, ging die Reise weiter über den Landwasserviadukt bei Filisur weiter bis zum Endbahnhof nach St. Moritz.

Nach der Ankunft im Hotel gab es wieder ein schönes Abendessen und so konnten wir uns danach wieder einen schönen Urlaubsort- St. Moritz im Engadin - ansehen.

Am 20.05.04 sind wir nach dem Frühstück wieder zum Bahnhof gebracht worden. Hier fuhren wir um 9,41 Uhr mit dem Bernina Expresß nach Tirano

in Italien. Die Bernina Linie überquert als reine Eisenbahnlinie ohne Zahnstangenabschnitte die Alpen. Bei Brusio, kurz vor der italienischen Grenze, fährt der Bernina Expresß über den berühmten Kreisviadukt. Das ist wie ein Kehrtunnel im Freien, denn der Zug kreuzt unter der Brücke noch einmal seinen eigenen Weg bis er dann schließlich in Tirano seinen Endbahnhof erreicht hat. Tirano ist die einzige Station der Rhätischen Bahn (Ferrovia rhetica) auf italienischem Staatsgebiet. Nach der Ankunft in Tirano war zunächst der Reisebus auf der Passstrasse nach Tirano kaputtgegangen. Die Keilriemen waren durchgerissen. Nach deren Austausch konnte die Reise nach Lugano fortgesetzt werden. Dort erreichten wir dann das Hotel Christina in der Nähe des Luganer Sees. Bei der Ankunft in diesem Hotel wurden erst einmal unsere Personalausweise eingesammelt. Danach gab es dann die geheimnisvolle Polenta an Schweineragout mit Buttergemüse. Doch der Hunger ließ bei einigen Vereinskollegen beim Anblick des Menüs rasch nach. So blieb den betroffenen Personen unserer Reisegruppe nichts anderes übrig, als die nächste Pizzeria am Luganer See aufzusuchen. Der Abend am Wasser des Lago di Lugano war dann doch noch voll gelungen, wenn gleich die Kugel Eis im dortigen Eiskaffee umgerechnet 3; Schweizer Franken = 7,- Euro kosten mußte. Am nächsten Morgen nach dem wir auch das Frühstück mit den abgezählten Brötchen hinter uns ließen, startete unser Bus um 7,15 Uhr zur nächsten Etappe nach Locarno, am Lago di Maggiore. Dort befindet sich der Ausgangspunkt der Centovalli-Bahn, die das Schweizer Tessin mit der italienischen Stadt Domodossola am Simplon-Tunnel verbindet. Die Bahn beginnt unter dem Hauptbahnhof von Locarno im U-Bahnhof und erreicht vor der Stadt die Oberfläche. Dort führt ihr Weg dann über viele Kurven und Talbrücken, über die unzähligen Schluchten zur italienischen Grenze. Dann weiter über die Dörfer und die Serpentine hinunter nach Domodossola am Simplone. Dort sollte die Reise um 12 Uhr Richtung Lindau/ Bodensee weitergehen. Doch da die neue Garnitur Keilriemen wieder zerriß und diesmal auch gleich die Laufrollen kaputt waren, mußte eine Fachwerkstatt aus Milano her. Doch vor 15,30 Uhr war der Mechatroniker nicht vor Ort. In Italien ist die Siesta der Grund für den anderen Arbeitsablauf. Doch dann um 17 Uhr war der Bus dann fachmännisch repariert. So konnte die Abfahrt nach Deutschland an den Bodensee erfolgen. Nach einer Rast in der Schweiz an der Rastanlage Heidiland, bei Maienfeld kamen wir dann jedoch erst um 22,30 Uhr in Lindau, in unserem letzten Ho-

tel Peterhof, an. Dort gab es dann verspätet unser Abendessen und danach hieß es dann erst einmal Schlafen wie ein Apfel.

Am 22.05.04 nach dem Frühstück sind wir mit dem Bus in Richtung Blumeninsel Mainau aufgebrochen. In Friedrichshafen hat sich ein Teil der Leute unter anderem das Zeppelinmuseum angeschaut, in Meersburg der andere Teil der Mitfahrer die historische Altstadt und der Rest fuhr mit dem Bus weiter nach Mainau. Um dort hinzukommen, mußten wir die Pendelfähre Meersburg - Konstanz benutzen. Danach hatten wir genug Zeit um die Blumeninsel Mainau zu erkunden. Die Rhododendronblüte war im Mai gerade an der Zeit. Die Rosen für die Blüte im Juni waren auf schon bestens auf die Blütezeit vorbereitet.

In der Zwischenzeit sind alle Vereinsmitglieder, die in Friedrichshafen und Meersburg ausgestiegen waren, mit dem Schiff nach Lindau zurückgekehrt und wir fuhren wieder mit dem Bus über den Bodensee per Fähre nach Lindau zurück.

So blieb uns der letzte Abend auf dieser wie immer gut geplanten Vereinsfahrt, um die vielen gewonnenen Eindrücke aus der Schweiz zu verarbeiten. Besser konnten wir das Jubiläumsjahr „25 Jahre Eisenbahnfreunde Friesland“ nicht schöner abschließen. Am 23.05.04 blieb dann nur noch die Heimfahrt nach Wilhelmshaven auf dem Programm. Gegen 21 Uhr sind wir froh und gesund im Busdepot der Firma Fass-Reisen angekommen.

So gleich wurde das Ziel der nächsten Vereinsfahrt 2005 bekanntgegeben.

Vom 15.10.05 bis 22.10.05 geht es in den Naturpark Steigerwald in die Nähe von Nürnberg.



Stefan Riechmann

Brücken über den Ems-Jade Kanal in Mariensiel

Maßstab 1:160

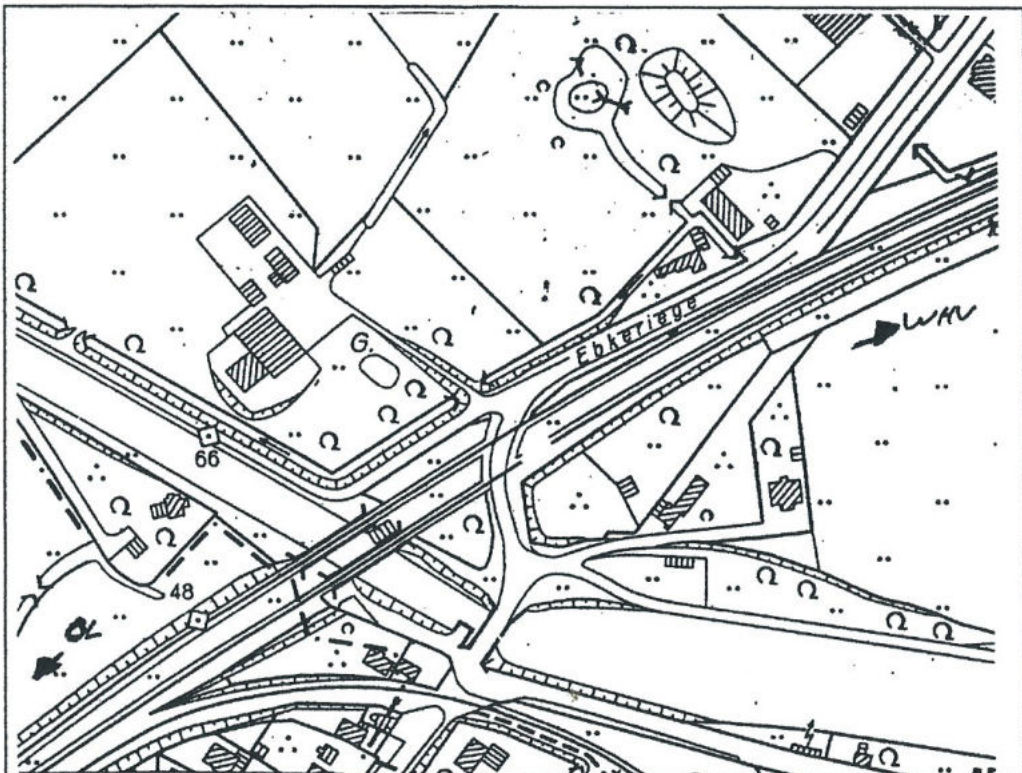
Die Eisenbahnlinie Wilhelmshaven-Oldenburg überquert in Mariensiel auf zwei eingleisigen Brücken den Ems-Jade Kanal. Sie bestehen aus jeweils 3 Teilen.

- a) einem Brückenteil über die Nebenöffnung,
- b) dem Klappbrückenteil,
- c) und der Rollbahnbrücke.

Diese Brücken unterscheiden sich von einer normalen Klappbrücke, wie man sie z.B. aus den Niederlanden kennt dadurch, daß sie keinen festen Drehpunkt haben. Statt dessen werden sie durch zwei Hebel bewegt, die an Scheiben auf beiden Seiten der Rollbahnbrücken befestigt sind. Beide Scheiben sind jeweils durch eine Achse mit dem Getriebe und Motor im Keller des Brückenwärterhauses verbunden. Werden diese Scheiben im Uhrzeigersinn bewegt, so bewegen sich diese Hebel nach unten und die eigentliche Klappbrücke wird dadurch hochgedrückt und rollt so auf der Rollbahnbrücke ab. Um die Kraft zum Bewegen möglichst gering zu halten, besitzen die Brücken die großen Gegengewichtsbehälter. Werden die Scheiben gegen den Uhrzeigersinn bewegt, senken sich die Brücken. Sie können in jedem Winkel angehalten werden. Die Zahnstangen verhindern das Rutschen bei der Bewegung.

Sieht man die gesamte Brücke von der Seite wirkt sie ziemlich massiv. Im geöffnetem Zustand wirkt sie von unten betrachtet fast filigran. Dieser Anblick war letztendlich der Anstoß zum Selbstbau der Brücken. Ich machte Fotos, unbürokratisch wurde mir mit Grundplänen, Zeichnungen und beim Vermessen geholfen.

Die Zeichnungen wurden auf den Maßstab 1:160 gebracht. Damit stand dem Selbstbau fast nichts mehr im Weg. Eines der Probleme waren die vielen Nietverbindungen des Originals. Zahlreiche Versuche mit verschiedenen Materialien wurden gemacht. Am Ende stand ein Stempel aus einer Achse von einem Z-Wagon, der Räder beraubt. Als Prägematerial dienten 0,2mm Plastikplatten. In diese wurden die Nietimitationen nach Bedarf eingedrückt. Diese Methode eignete sich nicht für 1,2mm Winkelprofile. Diese Profile und lange Abdeckleisten wurden aus ausgedienten Herpa Blechträgerbrücken gewonnen, die solche Nietimitationen hatten. Alle diese Teile

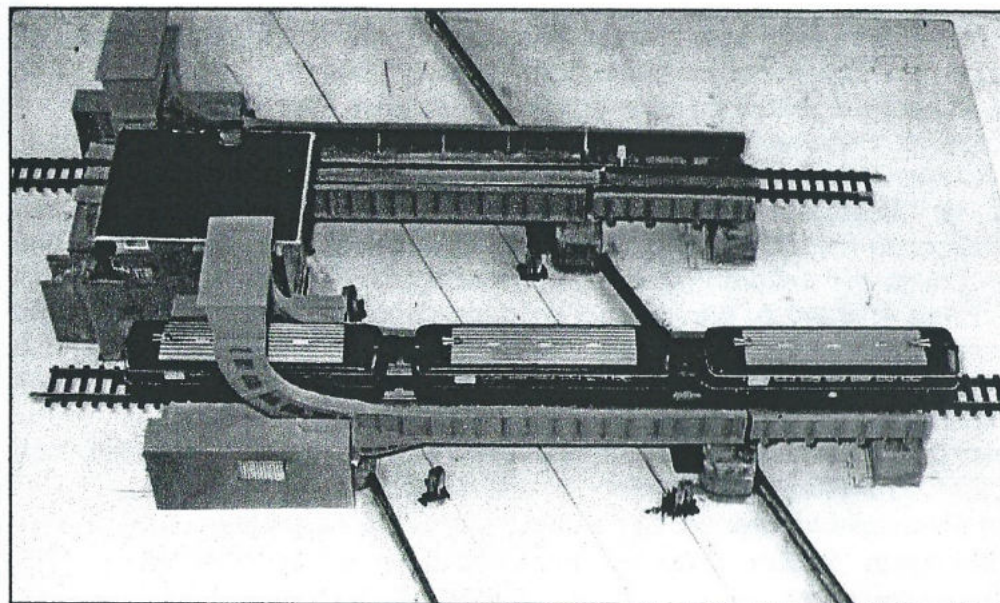


wurden mit der Feile auf 0,5mm Stärke gebracht. Nun konnte der Bau beginnen. Zuerst wurden die Windverbände hergestellt. Sie bestehen aus U- und T-Winkel und Flachprofilen verschiedener Stärken. Die Seitenteile bestehen aus 0,5mm Plastikplatten. Auf diese wurden senkrecht die Winkelprofile geklebt. Auf jede Seite der gebogenen Enden der Seitenteile wurden 1,5mm U-Profile als Distanzstücke für die Teile mit den Aussparungen befestigt. Diese entstanden ebenfalls aus 0,5mm Plastikplatten. Darauf wurden dann die 0,2mm Nietimitationsplatten der gleichen Form geklebt. Auf den eckigen Seiten wurden die Zahnstangen (aus dem Piccolo Zahnstangengleis) angebracht. Die Gegengewichtskästen entstanden ebenfalls aus 0,5mm Plastikplatten. Die Kästen mit den abnehmbaren Deckeln und die Schmalseiten der gebogenen und polygonen Seitenteile wurden ebenfalls mit den 0,2mm Eigen-Nietimitationsplatten verklebt. Nun wurden diese Seitenteile auf die Windverbände geklebt. Die inneren seitlichen Dreiecksstreben angebracht. Anschließend die Gegengewichtskästen. Die aufgeklebten Rocogleise erhielten die Riffelblechabdeckungen und die seitlichen Gitterroste von Bavaria. Die Brücken über die Voröffnung

und die Rollbahnbrücken entstanden in der gleichen Bauweise. Diese Brückenteile bekamen noch die Zahnstangenabschnitte, damit das Klappteil - wie beim Vorbild - auch abrollen kann. Außerdem wurde jeweils eine Welle mit zwei Lochscheiben eingebaut. An diesen Scheiben wurden die Hebel für die Brückenbewegung befestigt. Die anderen Enden der Hebel wurden mit herausnehmbaren Bolzen an den beweglichen Kappbrückenteilen angebracht.

Die Fundamente der Brücken bestehen aus Holzleisten die entsprechend dem Vorbild teilweise mit Mauerplatten verkleidet wurden. Die Stege an den Fundamenten entstanden aus Holz. Die Geländer aus 0,5mm Rundprofilen. Das Brückenwärterhaus (Vorbildzustand etwa 1970-1980) besteht aus handelsüblichen Ziegelmauerwerksplatten, alle Fenster aus Klarsichtmaterial mit aufgeklebten 0,25x0,50 mm Flachprofilen. Die Glasbausteine wurden in Klarsichtmaterial eingeritzt. Fenstersimse und Abdecksteine des Vorbaus sind dünner gefeilte Mauerwerksstreifen. Die Dachpappe ist schwarzes Papier, Regenrinnen entstanden ebenfalls aus Papier, Fallrohre aus 0,5mm Rundprofil. Dem Verwendungszweck entsprechend erhielt das Gebäude eine Inneneinrichtung. Das Preiserpersonal geht gerade einem dringendem Bedürfnis nach. So bedienen die Trolle die Brücke.

Ursprünglich waren die Brücken nur für ein kleines Diorama in der Größe einer DIN A4 Seite gedacht. Aber die N-Modulgruppe der N-Bahner überredete mich zu einem Moduleinbau. Da sich im Original ca. 50 Meter weiter



noch eine drehbare Straßenbrücke befindet, baute ich diese auch noch nach.

Straßenbrücke und die dazugehörigen Absperrschranken entstanden in ähnlicher Bauweise wie die Eisenbahnbrücken. Die Auffahrten entstanden wieder aus Holz und wurden mit den passenden Plastikplatten versehen. Neben der Drehbrücke befindet sich noch ein Teil des Fundamentes der alten Straßenbrücke.

Auf eine 5 mm starke Sperrholzplatte wurde der Kanalverlauf gezeichnet und alle drei Brücken aufgeklebt. Aus 2x1,5 mm Holzleisten entstanden die senkrechten Kanalwände und die Dalben. Diese Platte wurde dann in das Modul eingelassen.

Da die Brücken sich aber auch wie das Vorbild heben bzw. drehen sollten, entwarf und baute Horst Schneider den Antrieb und die Steuerungen. Der Antrieb erfolgt über Servos, die über eine Elektronik angesteuert werden. Aus 1mm Messingdraht wurde ein U-förmiger Bügel gebogen und in der Mitte noch ein Stück Messingdraht gleicher Stärke angelötet mit dem die Verbindung zum Servo hergestellt wird. Das Ganze wurde dann beidseitig in die Lochscheiben der Rollbahnbrücken gesteckt und gesichert. Antrieb und Steuerung wurden eingebaut. Die Gegengewichtskästen wurden mit Bleikugeln als Ballast gefüllt und der gesamte Antrieb justiert. Der erste Probelauf wurde durchgeführt. Die Brücken bewegten sich wie das Original. Nach einer Feinjustierung waren die Brücken damit einsatzbereit.

Die Straßenbrücke erhielt ebenfalls einen Servoantrieb für die Drehung. Alle drei Brücken lassen sich einzeln steuern. Sind die Klappbrücken geöffnet, bleiben die Züge in der jeweiligen Fahrtrichtung stehen.

Die Landschaftsgestaltung übernahm Thomas Ahle. Der Grund des Kanals wurde mit Woodland Turf Flock gestaltet und mit Gießharz ausgegossen. So entstand eine sehr natürlich wirkende Kanalwasserfläche.

Da der Gleisabstand der beiden Eisenbahnbrücken außerhalb der vereinseigenen Modulmaße lag, wurde der Modulteil mit den Brücken auf beiden Seiten mit weiteren Modulteilen ergänzt, um die Gleise auf den erforderlichen Abstand zu bringen. So entstand dann nebenbei der 1977 abgerissene Bahnhof von Mariensiel. Wieder im kompletten Eigenbau nur nach Fotos. Es kam das ehemalige Stellwerk der nicht mehr existierenden Wilhelmshavener Vorortbahn dazu.

Peter Janßen schottete die Gleise ein und sorgte auch für die Weidezaunpfosten. Er stellte sie aus echten Birkenästen her.

Alle Modulteile von Mariensiel haben mittlerweile eine Länge von 4,50 Metern. Module, Brücken und Bahnhof haben die erste Bewährungsprobe im Zusammenspiel mit den anderen Modulen der

Gruppe auf der Modellbau Nord in Neumünster 2004 erfolgreich bestanden.

Die Ausgestaltung der Mariensieler-Module ist noch nicht abgeschlossen. So fehlen an den Eisenbahnbrücken noch die vier Brückendeckungs-Signale, die in dem gewählten Zeitraum noch vorhanden waren. Das Signal für den Schiffsverkehr steht auch noch nicht auf dem Fundament. Die Preiserfreizeitkapitäne sehen die Ankerverbotsschilder nicht, da sich diese noch in der Schilderwerkstatt befinden. Auf den Weiden fehlen teilweise noch die Zäune usw. Es gibt also noch genug zu tun.

Die soll keine Bauanleitung sein, sondern nur der Versuch darzustellen, wie ich die Brücken gebaut habe. Leider habe ich während der Bauphase keine Fotos gemacht, auf denen man die Bauweise erkennen kann.

Noch eine Bemerkung zum Originalbetrieb der Brücke. Da auf dem Ems-Jade Kanal nur noch Sportboote verkehren, gibt es eingeschränkte Öffnungszeiten. Nur von Mai bis Oktober können auf Anfrage Boote die Brücken tagsüber passieren. Für die Straßenbrücke kommt der jeweilige Schleusenwärter des betreffenden Kanalabschnittes. Der Zugverkehr hat in jedem Fall Vorrang



Martin Lambertz

HO- und N-Module in der Turnhalle in Voslapp

beobachtet und aufgeschrieben von einem N-Bahner

Im Terminkalender der Vereinsmitteilung „Das Flügelrad“ vom Februar 2004 heißt es unter anderem:

14./15.08. Siedlerfest in Voslapp

HO- und N-Module in der Turnhalle in Voslapp

HO-Anlage im Vereinsheim

Im Prinzip mußte diese Ankündigung die betroffenen-, will sagen, die aktiven Vereinsmitglieder nicht beunruhigen, bedeutete sie doch nicht mehr und nicht weniger als „nur“ eine Wiederholung der gleichen Veranstaltung aus Anlaß des 25-jährigen Bestehens des Vereins im Vorjahr. Jeder konnte sich entsprechend darauf vorbereiten.

Und weil es im Vorjahr so schön war, wurde für den Samstagabend das Spanferkel-Essen auch wieder eingeplant.

Im Laufe des fortschreitenden Jahres zeigte sich jedoch, daß jede Veranstaltung ihr eigenes Gesicht hat.

Die N-Bahner aus Leeuwarden mußten für dieses Jahr ihre Teilnahme aus vereinsinternen Gründen leider absagen.

Das Siedlerfest in Voslapp, der eigentliche Anlaß unserer Eisenbahnschau, wurde von den Veranstaltern um eine Woche verschoben. Da zum neuen Zeitpunkt aufgrund des Ferienendes die Sporthalle in Voslapp nicht mehr zur Verfügung stehen konnte, wäre unsere Veranstaltung nicht möglich gewesen. Folglich blieb es bei dem ursprünglichen Termin als eigenständige Veranstaltung. Das wiederum führte dazu, daß auf die Öffnung des Vereinsheimes und das Zeigen der Vereinsanlage für Interessierte verzichtet wurde.

Bekanntermaßen ist zwischenzeitlich die Fahrt der HO- und N-Modul-Gruppen nach Leipzig für dieses Jahr gestrichen worden.

Für die N-Modul-Gruppe wurde Köln als Ersatz gefunden, so daß unsere jetzige Veranstaltung wieder einmal als Generalprobe erhalten sollte.

Zu guter Letzt begann in diesem Jahr der Sommer vier Wochen vor unserem Veranstaltungstermin mit zum Teil tropischen Temperaturen, was Optimisten glauben ließ: die Urlauber würden aufgrund der Hitze vom Strand flüchten und zur Abwechslung in Scharen zu uns strömen!

Mit dieser ausgegebenen Maxime läutete Rainer mit seiner gewohnt guten Pressearbeit die heiße Phase ein.

Am Montag vor der Veranstaltung begann der Transport der HO- und N-Module in die Turnhalle, wobei Thomas seinem Ruf als „Spediteur“ wieder alle Ehre machte. Weitere Module folgten in den nächsten Tagen; schließlich fanden sich die Eisenbahnfreunde aus Rhede bei den HO-Bahnern als Unterstützung ein und als Novum folgte eine Anlage der Spur II.

Für die HO- bzw. N-Modul-Anlagen wurde die Sporthalle in etwa halbiert. Die N-Modul-Anlage wurde in gewohnter Weise in Form eines E mit den Schenkeln in Richtung Eingang aufgebaut. Als Besonderheit wurde diesmal das inzwischen voll funktionsfähige Modul der Mariensieler Straßen- und Eisenbahnbrücken über den Ems-Jade-Kanal integriert.

Die restlichen Tage bis zum Beginn der Veranstaltung vergingen wie im Fluge.

Horst hatte noch reichlich mit der Fertigstellung der neuen Elektrik/Elektronik der Schiebebühne zu tun. Marco versuchte sich mit Erfolg am Aufbau der Module seines Vaters, der erst am Wochenende da sein konnte. Und die übrigen N-Bahner waren mit dem Aufbau ihrer eigenen bzw. den Vereinsmodulen beschäftigt. Leider konnte Hartmut diesmal noch nicht mitmachen, sind wir doch alle gespannt auf sein neues Modul.

Trotz der ungewohnt hohen Außentemperatur und dank des reichlich fließenden Mineralwassers verlief die Fertigstellung insgesamt recht harmonisch, auch wenn immer wieder Hilferufe zu hören waren wie: „kannst Du mal eben“, „hast Du mal ...“ oder „Horst, kannst Du mal gucken, die Elektronik arbeitet hier nicht“.

Mit Beginn des Wochenendes hatte sich das Wetter etwas abgekühlt, was den einen oder anderen insgeheim zu der Frage veranlaßt hat, ob die Optimisten, allen voran der Vereinsvorsitzende, doch einen guten Draht zum Wettergott hatten, und so ihre Meinung bezüglich der zu erwartenden Besucherströme nicht auf den Prüfstand gestellt werden mußte. Wie dem auch sei, so mancher Urlauber aber auch Einheimische zeigte sich eisenbahninteressiert.

Besonderer Höhepunkt war immer wieder die Vorführung der Mariensieler Brücken. Die Beobachtung der Strecken aus der Sicht eines Lokomotivführers über den Videowagen am Fernseher erwies sich besonders für die Kinder als Anziehungspunkt, zumal sie sich selbst auch auf dem Bildschirm sehen konnten. Verwirrung entstand bisweilen bei den Zuschauern aufgrund des Standortes des Monitors bei der N-Anlage, wenn die Übertragung vom Videowagen der N-Anlage auf den der HO-Anlage umgeschaltet wurde.

Von den Besuchern war so manches Lob über die Anlagen zu hören; einige zeigten sich sogar interessiert an der Mitarbeit im Verein.

An den zwei Veranstaltungstagen waren schließlich doch so viele Besucher da, daß selbst der Kassenwart sich erfreut zeigte – zufrieden sein kann ein Kassenwart in seiner Funktion nie!

Als „krönender“ Abschluß soll hier auch der Abbau der Anlagen nicht unerwähnt bleiben. Immerhin gelang es, daß alle Module mitsamt dem Zubehör gegen 21.00 Uhr abtransportiert waren bzw. für den Rücktransport bereitstanden. Unser „Spediteur“ Thomas soll gegen 24.00 Uhr endlich zum wohlverdienten Bier gekommen sein und Jürgen konnte den Besen samt Feudel aus der Hand legen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Veranstaltung allen Teilnehmern Freude gemacht hat. Es wurden viele gute Gespräche geführt, man hat dazulernen können und es konnte Interesse am Verein geweckt werden!

In diesem Sinne freuen wir N-Bahner uns auf ein gutes Gelingen in Köln und auf eine Wiederholung im kommenden Jahr, wenn es wieder heißt:

HO- und N-Module in der Turnhalle in Voslapp!



Dieter Kohlbach

Züge unserer Region, Loks u. Wagen.

– Die sechziger Jahre –

Unübersehbar war der Wandel im Lok- und Wagenpark der DB nicht aufzuhalten, und das blieb auch in unserer Region nicht verborgen. Mit gleich 3 Neuheiten wartete man hier auf: Im Eilzug Wilhelmshaven – Bad Harzburg waren erstmals Silberlinge eingereiht, sie ersetzten dort die ohnehin seltenen Schürzen – Eilzugwagen mit Doppeleinstiegen an den Wagenenden. Ebenfalls 1960 kamen noch in der Erprobung befindliche Triebzüge zwischen Wilhelmshaven und Hannover zum Einsatz: Die Triebwagen der Baureihen VT23⁵/VT24⁵ lösten die VT12 ab, die zur Vogelfluglinie abwanderten. Und schließlich wurden die ersten lokbespannten Reisezüge planmäßig verdieselt. Vor Reisezügen auf der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück, die über Osnabrück hinausführten kamen die fabrikneuen V100 zum Einsatz, und zwar Wilhelmshaven Mönchengladbach bis und ab Essen, Wilhelmshaven – Essen durchgehend hin und zurück, dto. Wilhelmshaven – Bielefeld (aber nur 1960, ab Sommer 1961 bis zur endgültigen Verdieselung wieder Dampflok geführt), dto. Wilhelmshaven – Münster. Von den Länderbahndampfloks waren außer den Baureihen 38 und 78 alle abgestellt, neu in Wilhelmshaven waren nun aber Dampflok der Baureihe 01 (Altbau – Kessel) aus Bremen, die morgens den Schnellzug aus Frankfurt/Main mit Kurswagen aus Basel und Berlin nach Wilhelmshaven brachten und mit einem Eilzug (ab Wilhelmshaven 09²² Uhr) nach Bremen zurückführten. Abends brachten entweder eine Br01 oder Br03 den Gegenzug nach Wilhelmshaven und zogen um 22¹² Uhr den Schnellzug nach Frankfurt bis Hannover.

Gleichzeitig wurden ab 1960 in unserer Region keine Reisezugwagen aus der Länderbahnzeit mehr im Plandienst eingesetzt. Ausnahme blieb die Strecke Jever – Harlesiel. Eine 2. Ausnahme gab es in den 70-er Jahren: Da kam im Schnellzug Wilhelmshaven – Hannover (gekürzter Laufweg des ehemaligen Schnellzug Wilhelmshaven – Frankfurt/Main) ein preußischer Gepäckwagen Pw4üPr08 zum Einsatz, der dann durch einen Kriegsgepäckwagen MDie mit offenen Übergängen ersetzt wurde (es konnte vorkommen, daß im Winter im Seitengang des 1. Wagens hinter dem MDie bis zur 3. Abteiltür Schnee lag!!!).

Ebenfalls Anfang der sechziger Jahre kam es mehrmals zu Versuchen, Lok der Baureihe V200 planmäßig an Stelle der Br01 und Br03 einzusetzen. Der erste Versuch scheiterte, weil die V200 immer wieder an der Rückfallweiche am Bahnhofskopf in Wilhelmshaven entgleiste. Der zweite Versuch wurde abgebrochen, nachdem eine V200 im Bahnhof Kassel erst in der Vorhalle zum Stehen gekommen war – der Prellbock degradierte da zur Lachnummer; nun mußte wegen Lokmangel der Umlaufplan für V200 geändert werden. Auch der 3. Versuch mußte aufgegeben werden, da die Maschinen zur Bewältigung des angestiegenen Verkehrs auf der Vogelfluglinie benötigt wurden. Erst als die V200 alt und schwach anderswo nicht mehr benötigt wurden, erhielten sie in den siebziger Jahren im „Auslauf Bw“ Oldenburg ihr karges Gnadenbrot.

Inzwischen verfügte die DB auch über ausreichend neue Schnellzugwagen, daher wurde der D183/184 von den „Schweizer Wagen“ auf DB – Wagen des Typs UIC-X (26,4 mtr Bauart mit Seitengang und Einzelabteilen zu je 6 Plätzen) umgestellt. Der Anteil der Reisezugwagen mit Gummiwulst – Übergängen stieg über 30%. Nach der Ausmusterung der Donnerbüchsen 1962 gab es dann außer 2-achsigen Nebenbahngepäckwagen Pwi-CV-32 keine Reisezugwagen mit offenen Übergängen mehr in unserer Region (Ausnahme s.o.).

Bis 1965 schieden dann auch alle Sitzwagen aus der Reichsbahnzeit im Plandienst aus dem Fernverkehr aus, der Anteil der Reisezugwagen mit Gummiwulst – Übergang betrug inzwischen mehr als 50%. Und dann war da noch das Ende der Dampflokszeit in unserer Region, praktisch über Nacht ersetzten Diesellok der Neubaureihe V160 alle Dampfloks. So hatte der Einsatz der Nachkriegs – Baureihe 23 in unserer Region nur 10 Jahre gedauert, aber auch für die einmotorigen Uerdinger Schienenbusse kam hier bis Ende der 60-er Jahre das Aus, wenngleich die Br23 andernorts noch 10 Jahre weiterdampften und die VT95 noch länger vor sich hin brummen.

Wird fortgesetzt.



Horst D. Handschuh

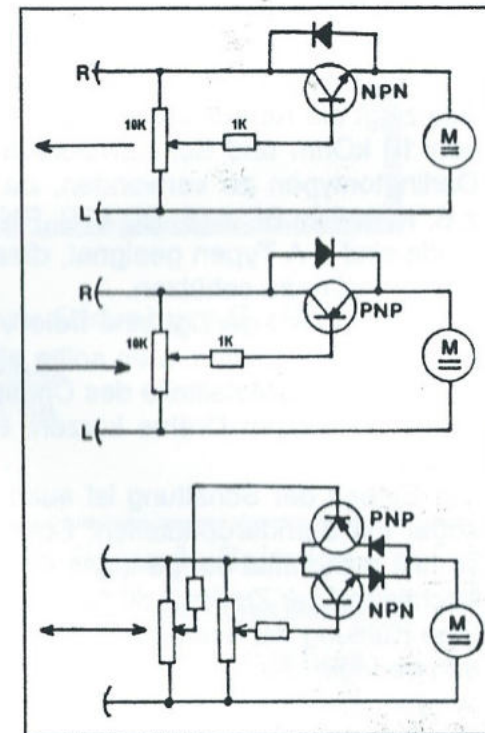
Die Elektronikecke

Das elektronische Getriebe

Wer kennt das nicht - unter den Lokomotiven der verschiedenen Hersteller sind wahre Renner, im wahrsten Sinne des Wortes. Im Blockbetrieb eingesetzt, sind sie es, die schnell auf voranführende Züge auflaufen und für Stehzeiten auf der Strecke sorgen oder vor Güterzügen fast unmöglich vorgespannt werden können, da die Geschwindigkeiten sowohl die Güterwagen überfordern, als auch ein unschönes Zugbild und Fahrverhalten entstehen lassen.

Abhilfe kann eine kleine elektronische Schaltung schaffen, die schon mehrfach in Fachpublikationen vorgestellt wurde und leicht nachgebaut werden kann. Sie wird in die Loks direkt eingebaut und es kommen handelsübliche Bauteile zum Einsatz, wobei heutige Miniaturtechnik, besonders SMD, mehr ermöglicht als noch vor wenigen Jahren.

Das Prinzip ist ganz einfach: in die Zuleitung zum Lokmotor wird ein Regeltransistor, dessen Basis über ein Potentiometer angesteuert wird, in Längstregelung eingebaut. Auf diese Weise kann die Höchstspannung, die dem Motor zugeleitet wird herabgesetzt werden, ohne daß die Langsamfahreigenschaften beeinträchtigt werden, da der Transistor durch seine Verstärkereigenschaft ausgleichend wirkt.



Die Schaltung funktioniert nicht nur mit der normalen Gleichspannung, sondern auch mit elektronischen Fahrregelbausteinen oder bei Verwendung einer Pulsweitensteuerung.

Soll die Regelung nur in eine Richtung wirksam sein, kommt man mit 4 Bauteilen bereits aus, für einen Zwei-Richtungsbetrieb ist die doppelte Menge erforderlich. Dies liegt daran, daß zwei verschiedenen Transistortypen gebraucht werden (siehe Zeichnung). Der Vorteil besteht darin, daß beide Fahrtrichtungen getrennt eingestellt werden können.

Zur Schaltung selbst. Das Layout auf dem Bild zeigt die Kombinationsmöglichkeiten. Gebraucht werden Potentiometer von 10 kOhm und Schutzwiderstände von 1 kOhm. Als Transistoren sind Darlingtontypen zu verwenden, da sie eine hohe Verstärkung aufweisen, z.B. NPN-Typ BD 675, BD 679, PNP-Typ BD 676, BD 680 o.ä. Als Schutzdiode sind 1 A Typen geeignet, diese Diode ist wichtig, um im Kurschlußfall den Transistor zu schützen.

Für den Einbau genügt eine freie Verdrahtung, d.h. direkte Verbindung der Bauteile ohne Platine. Man sollte allerdings auf Isolation gegen andere Leiterbahnen und Metallteile des Chassis achten und nach Verbinden der Teile alle überflüssigen Drähte kürzen, um so wenig wie möglich Platz zu verbrauchen.

Der Einbau der Schaltung ist auch in Fahrzeuge der Baugröße N möglich, sogar mit Standardbauteilen. Sollte es dennoch eng im Gehäuse werden, so hilft manchmal ein geringes Ausfräsen der Gewichte weiter, eine Beeinträchtigung der Zugkraft dürfte bei diesen Größenordnungen nicht auftreten. Eine Kühlung der Transistoren ist bei N-Fahrzeugen nicht erforderlich, da bei den geringen Strömen keine große Verlustwärme auftritt, sollte für H0 Fahrzeugen eine Kühlung aufgrund hohen Stromflusses erforderlich werden, bietet diese Baugröße genügend Platz für ein kleines Kühlblech; meist reicht aber schon ein „luftiger“ Einbauort. Diesbezüglich müssen eigene Erfahrungen umgesetzt werden.

Ich habe auf meiner Anlage seit mehreren Jahren zwei umgebaute Loks störungsfrei laufen und gute Erfahrungen gemacht. Der Einsatz dieser recht preiswerten Schaltung hat sich gelohnt.



Hier reichte der Platz nur für den Bau der einfachen Schaltung „Vorwärts“

Hans-Jürgen Forster

Ansprechpartner:

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

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

04421 - 569652 (ab 17⁰⁰ Uhr)

Fax.: 04421 - 56502

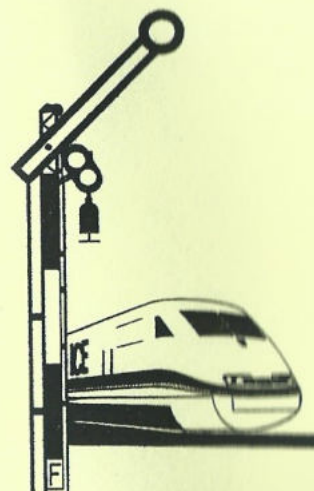
Thomas Ahle
Fritz-Reuterstr. 8
28386 Wilhelmshaven

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