

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

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
124. Gesamtausgabe

Nr.: 4/2003

September 2003

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Der Vorstand gibt bekannt	3
Module – Module – Module	5
Der Festumzug	8
Die größte Drehbrücke der Welt – El Ferdan	10
Sommeraktivitäten	13
Zugbildung in unserer Region von ca. 1950 bis heute	16
Kali-Umschlag mit Dampflok	18
Vereinsdaten, Konto, Beiträge	19
Veranstaltungen, Termine	20

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:

Nun liegt der "schönste Moment" für unserem Verein in diesem Jubiläumsjahr leider schon wieder hinter uns, und ich möchte - auch im Namen des Vorstandes - allen Mitgliedern, die mitgeholfen haben, diese Veranstaltung und das dazugehörige Fest mit zu organisieren bzw. mit durchzuführen, recht herzlich dafür danken. Es war eine "runde Sache" - und das gilt für alle Bereiche, die da wären zum einen die Ausstellung der Module in der Voslapper Sporthalle (über 1000 zufriedene Besucher und am Ende einen begeisterten Hausmeister über die saubere Halle, so daß wir auch im nächsten Jahr wiederkommen dürfen), der offizielle Empfang am Freitag Abend (alle Achtung an die Mitglieder, die vor Ort waren, denn alle waren hier wirklich positive Repräsentanten des Vereines), die Festveranstaltung am Samstag Abend, die unter dem "wachsamen" organisatorischem Auge von Birgitt als sehr gut bewertet werden muß und zu guter Letzt auch noch unsere "Jungfernfahrt" am Sonntag mit beim Umzug. Alles was beim Umzug im Bereich des EFF's lag funktionierte einwandfrei (der Wagen war von Heidi und Christoph sehr schön und aufwendig geschmückt worden und unser Fahrer Max hat sich auch nicht verfahren bzw. ist bei dem "organisatorischen Durcheinander" von Seiten des Siedlerbundes beim Beginn des Umzuges nicht aus die Haut gefahren), so daß wir noch auf dem Wagen beschossen haben, im nächsten Jahr wieder mit dabei zu sein - das Wie zu einem späteren Zeitpunkt. Wir haben auf jedem Fall an diesem Wochenende die Chance richtig genutzt, uns in der Öffentlichkeit positiv zu präsentieren. Die Resonanz von den Besuchern und Gästen direkt vor Ort und auch jetzt noch im Nachhinein war und ist durchweg sehr positiv! Danke nochmals an allen Beteiligten für ihre Mithilfe!

Wir wollen in diesem Zusammenhang nicht vergessen, daß anlässlich unseres 25 jährigen Bestehens sich die Mitglieder Klanke und Schnabel sehr viel Mühe gegeben haben und ein Sonderheft erstellten, das sich wirklich sehen lassen kann. Allen Interessierten ist dieses Heft sehr an Herz gelegt, denn es enthält nicht nur interessante Berichte über die vergangenen 25 Jahre unseres Vereines, sondern auch einen großen Bericht über die Wilhelmshavener Vorortbahn. Das Heft ist für 6,50 € im Vereinsheim erhältlich bzw. es sind "Außenverkaufsstellen" bei Modellbahn Folkens (H. Breiter), bei der Sparda Bank in der Gökerstraße und bei der Buchhandlung Prien in F'grodin eingerichtet worden. Da die Auflage begrenzt ist, sollte man allen Interessierten diese Mitteilung zukommen lassen bzw. selber nicht zu lange warten - außerdem füllt ein zügiger Abfluß unsere Vereinskasse ebenso zügig wieder auf, und das Geld können auch wir für unsere diversen Vorhaben immer gut gebrauchen.

Nach diesem "Großereignis" geht es jetzt aber in den Endspurt, d.h. die nächsten "normalen" Veranstaltungen stehen an und wollen ebenfalls möglichst erfolgreich "abgefahren" werden. Als Erstes steht gleich für den 4. Oktober ein Fahrtag von 13⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr auf unserer Vereinsanlage an, für den wieder Personal gesucht wird. Bitte beim Vorstand melden! Der nächste Termin ist dann ein Doppeltermin, denn am 15. November ist in unseren Räumlichkeiten die Regionaltagung Nord vom BDEF und an diesem Wochenende (15. und 16. 11.) ist auch die EURO-Modell in Bremen, wo wir mit den N-Modulen wieder vertreten sein werden. Es werden auch hier wieder für beide Veranstaltungen Kräfte gesucht - bitte melden. Vorher werden aber noch die HO-Module aller Voraussicht nach am 18. und 19. Oktober bei der Präsentation des neuen Golfes bei dem Autohaus Schmidt und Koch jeweils von 11⁰⁰ bis 17⁰⁰ Uhr mit dabei sein - das Angebot ist kurzfristig hereingekommen. Die Planung läuft hier schon auf vollen Touren, aber auch hier gilt - es wird Personal benötigt - bitte melden. Weitere Veranstaltungstermine stehen am Ende vom Flügelrad bzw. werden bei den "Dienstagstreffen" sowie bei den Monatsversammlungen bekannt gegeben.

Zu guter Letzt möchte ich noch auf unsere "Große Vereinsfahrt" vom 16. Bis 23. Mai 2004 hinweisen. Die Anmeldescheine hierfür liegen seit einiger Zeit im Vereinsheim aus bzw. die ersten Rückläufer sind bei mir schon wieder eingetroffen. Wer also 2004 mitfahren möchte (es sind noch Plätze frei - die Gesamtplatzzahl ist auf 36 aber begrenzt!), sollte sich so schnell wie möglich bei mir melden, damit die Planung vorangetrieben werden kann.

Desweiteren möchte ich allen, die sich schon schriftlich bei mir gemeldet haben, nahelegen die Anzahlung - sofern noch nicht erfolgt - doch bitte auf das dafür vorgesehene Konto einzuzahlen, damit auch hier alles seine Ordnung hat. Weitere ausführliche Auskünfte erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt! Das gleiche gilt auch für die weiteren Ereignisse in und um den Verein, die bei den jeweiligen Treffen im Vereinsheim bekannt gegeben werden. Deshalb möchte ich doch die Mitglieder - hier sind besonders die angesprochen, die sich sehr selten bei uns blicken lassen - ansprechen, immer wieder einmal vorbeizuschauen, um auf den neusten "Stand" zu kommen. Es ist leider nicht möglich, immer alles schriftlich und zeitaktuell in den Umlauf zu bringen - dafür fehlt manchmal einfach die Zeit bzw. es ist auch eine Kostenfrage. Gerade zum Jahresabschluß trifft dies besonders zu. Aus diesem Grunde wäre es wirklich schön, wenn der eine oder andere doch die Zeit finden würde, einmal vorbei zu schauen - auch um nur mitzubekommen, daß sich im Vereinsheim einiges getan hat.

Ich wünsche allen Mitgliedern nun viel Spaß beim Lesen unserer neuen Ausgabe des Flügelrades.



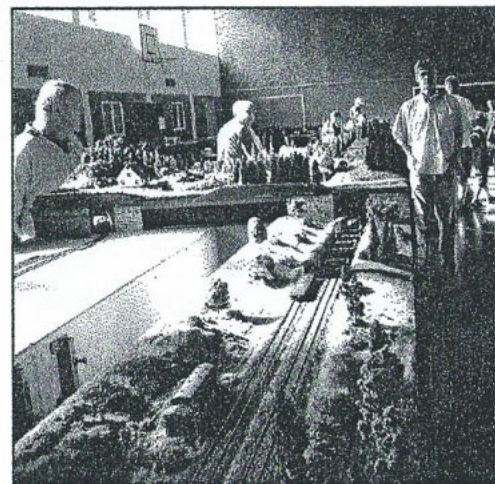
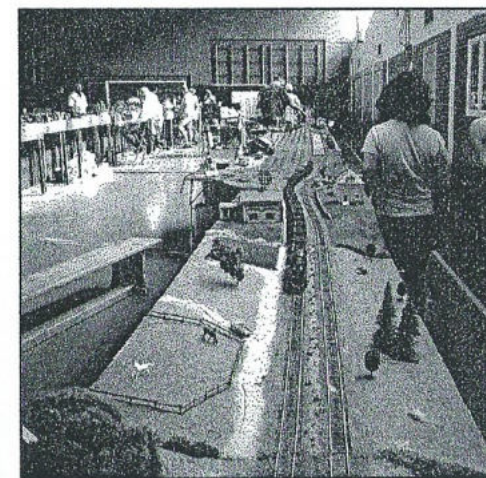
Jürgen Rodé.

Module - Module - Module



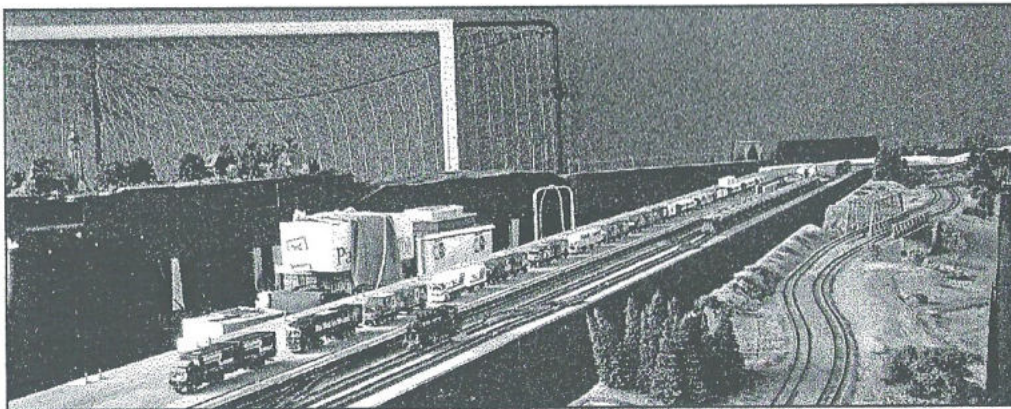
Zum Anlaß des 25-jährigen Bestehen der Eisenbahnfreunde Friesland e.V. fand am 16. und 17. August 2003 zusammen mit dem Siedlerfest in Voslapp eine größere Veranstaltung in Sachen Module in der Sporthalle der Grundschule in Voslapp statt. Es wurden Module der Baugröße H0, H0e und N präsentiert. Zu dieser Ausstellung waren die Gastvereine „Mo-

delleisenbahnfreunde Rhede Ems e.V.“, „Modelleisenbahnclub Stuhr“ und der „Friese Modellbauchub“ aus Leeuwarden mit Ihren Modulen angereist, um mit den Modulgruppen der Eisenbahnfreunde Friesland eine recht beachtliche „Bahnlandschaft“ aufzubauen. Zudem ergänzte das Vereinsmitglied Jens Bönning (aus

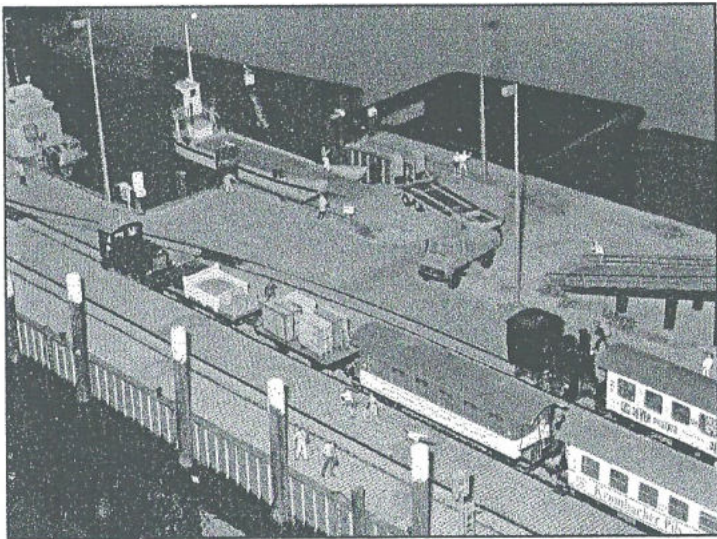


Henstedt-Ulzburg bei Hamburg) die H0-Anlage mit seiner „Rollenden Landstraße“. Außerdem war Udo König mit seiner Inselbahn von Wangerooge präsent.

Die ganze Aktion begann ein Woche vor dem Siedlerfest. Als Erstes war „Module schleppen“ angesagt. Es wur



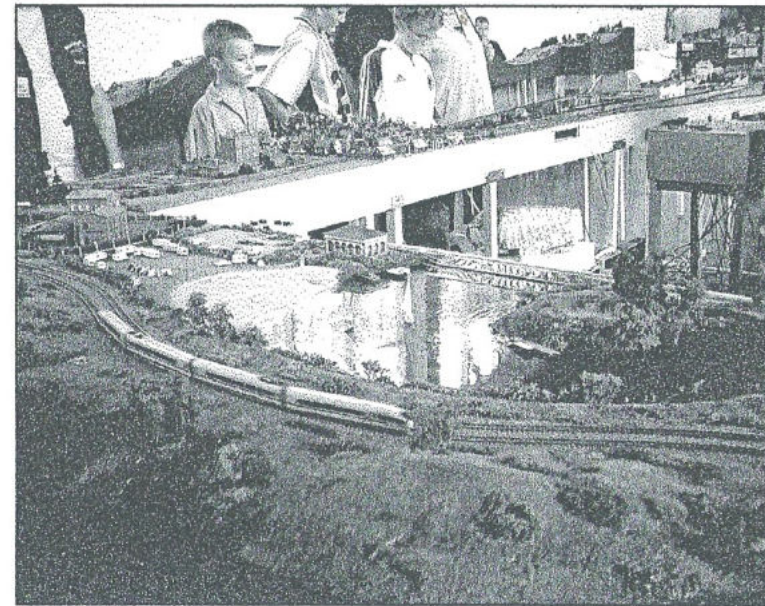
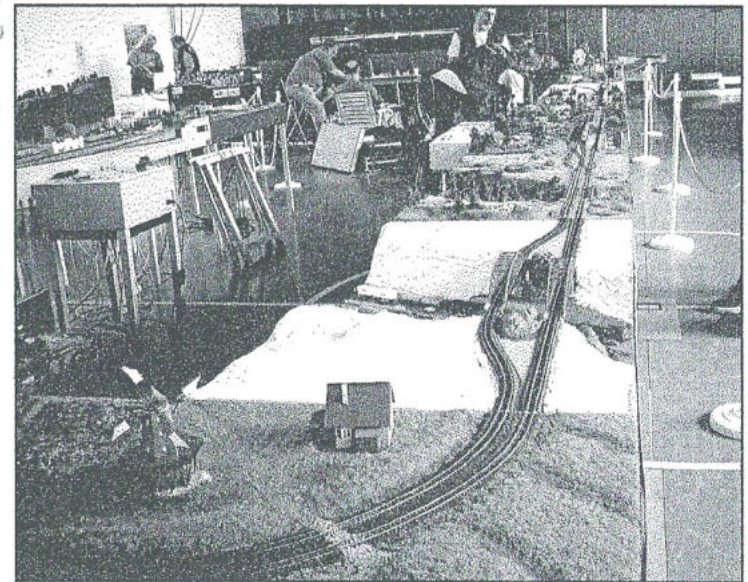
de dann aber auch der Platz in der Turnhalle genutzt, um noch ausstehende Arbeiten zu erledigen. Ab Mitte der Woche ging es dann so langsam mit dem eigentlichen Aufbau der Anlagen los. Es trafen nun nach und nach auch die Gastvereine ein. Am Freitag gegen 14⁰⁰ Uhr ging der Aufbau der Anlagen langsam dem Ende zu. Die Anlagen waren betriebsbereit.



Die H0-Anlage präsentierte sich mit einer gesamten Schienenlänge von etwa 240 Metern., zusammengestellt von 4 Vereinen. Sie setzte sich zusammen aus 31 Modulen mit 86 Modulteilen. Die N-Anlage brachte es zusammen mit dem Friese Modellbaclub auf 15 Module bestehend aus 39 Modulteilen mit einer Schienenlänge von ca. 82 Metern

Zusammen mit der Inselbahn war die Turnhalle damit so gut wie ausgefüllt. Am Freitag gegen 18⁰⁰ Uhr begann dann der erste Höhepunkt des Wochenendes. Der offizielle Teil zum 25. Geburtstages der Eisenbahnfreunde Friesland mit dem abschließenden „Startschuß“ durch Oberbürgermeister Menzel. Gegen 19⁰⁰ Uhr war dann im Vereinsheim „Geburtstag feiern“ angesagt.

Am Samstag und Sonntag waren dann jeweils von 11⁰⁰ – 18⁰⁰ Uhr die Anlagen in der Turnhalle zur Besichtigung für alle Interessierten freigegeben. Die Zuschauerzahlen übertrafen mit 499 zahlenden Gästen dann auch alle Erwartungen. Da für Kinder unter 12 Jahre wie immer der Eintritt frei war, kann man wohl von



ca. 1000 Besuchern sprechen. Die ganze Aktion endete dann wieder wie am Anfang mit dem Transport von Modulen. Aber das war dann auch bis Montag mittag erledigt. Alle in allem hat die Aktion soviel Anklang gefunden, daß man sie im nächsten Jahr wohl wiederholen wird.

Der Festumzug

Eines Tages rief

Jürgen Rode bei uns an und meinte,

er hätte ein Attentat auf uns vor. Nicht lange um den

heißen Brei geredet, wir sollten eine Wagen für den Umzug beim Siedlerfest 2003 schmücken und fahren. Wir fanden die Idee gut und waren einverstanden. Christoph Seifert konnte ebenfalls für diese Sache gewonnen werden. An einem der Vereinsabende wurden die unterschiedlichsten Vorschläge erörtert. Auf Anregung von Heidi einigten wir uns darauf, den Wagen mit „Rosen aus Servietten“ zu schmücken. Nachdem Heidi schnell ein paar Rosen gefertigt hatte, ging es in die Serienfertigung. Es wurde ein Familienunternehmen; Heidi, Daniela, Daniel, Christian, Marvin und ich fertigten in 2 Tagen 190 rote und blaue Rosen an. Sogar am Sonntagmorgen, als Heidi und ich noch schliefen, machten Marvin und Christian fleißig Rosen. Einen Tag vor dem Umzug ging es dann an das Schmücken des Wagens, der durch Thomas bereitgestellt wurde. Auch hier bekamen wir wieder reichlich Unterstützung von unseren Kindern.

Birgit hat übrigens auch 5 Rosen dazu beigesteuert. Als alles fertig war und Birgitt den Umzugswagen abgenommen und für gut befunden hatte, ging es am Sonntag



gegen 14⁰⁰ Uhr zum Sammelplatz. Christian und ich saßen im Führerhaus; einer mußte ja schließlich fahren. Der Rest machte sich auf der Ladefläche breit, wo die Draisine vom Wochenende an der Jade befestigt war. Bei der Zusammenstellung des Zuges gab es die ersten Schwierigkeiten. Die, die eigentlich vorne sein sollten, befanden sich natürlich am Ende des Zuges und umgekehrt. Um 14⁴⁵ Uhr war es dann endlich soweit. Der Zug setzte sich langsam in Bewegung. Kaum losgefahren, hatten wir schon mit der nächsten Situation zu kämpfen. Vor uns war eine Sambagruppe, die nicht gerade leise Musik machte und hinter uns der Spielmannszug aus Heidmühle. Also, Musik aus allen Richtungen. Im Führerhaus war das ja noch auszuhalten, aber die auf dem Wagen waren total begeistert. Nach ca. 2 Stunden war der ganze Spaß vorbei. Der Wagen wurde wieder in Windeseile abgeschmückt, da er wieder bei Bossemeyer untergestellt werden mußte. So gegen 18⁰⁰ Uhr war auch dieses erledigt. Alle waren begeistert und auch froh, daß der Lärm ein Ende hatte.

Wir freuen uns schon auf das nächste Jahr. Da wollen wir natürlich wieder mit dabei sein. Allerdings benötigen wir dann ein paar Rosen mehr (ca. 1000 oder so) für den etwas größeren Wagen.

Einen Sattelzug ????

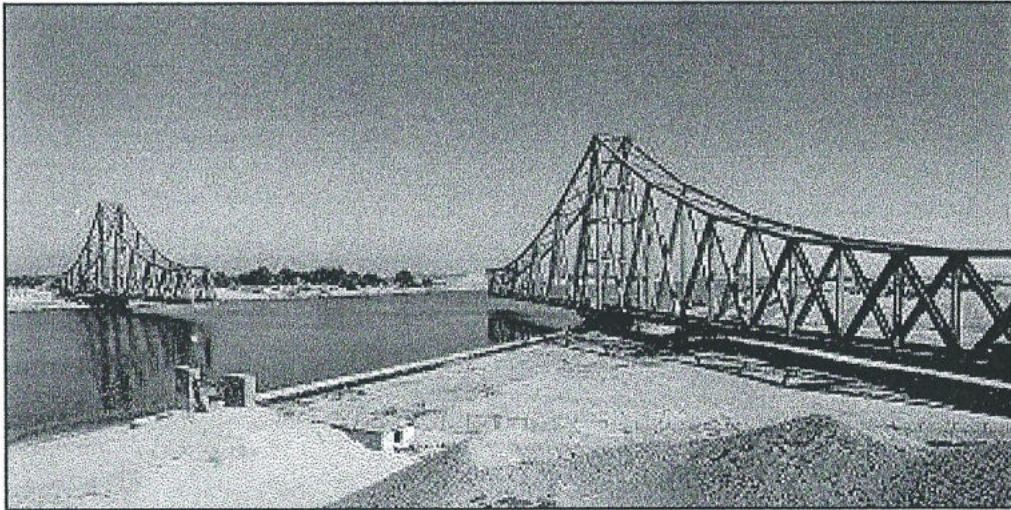


Max Bernhard u. Heidi Neumann

Die größte Drehbrücke der Welt

El Ferdan

Die El-Ferdan-Brücke über den Suez-Kanal ist ein wichtiges Bindeglied der Eisenbahnverbindung zwischen Kairo und dem Sinai. Mit einer Länge von 640 Metern und einem Gesamtgewicht von 13.200 Tonnen ist das Bauwerk die größte Drehbrücke der Welt. Damit die rund 15.000 Schiffe, die jährlich den Suez-Kanal durchfahren, die Brücke ohne Probleme passieren können, wird diese über riesige Drehwerke parallel zu den Kanalufern gedreht.



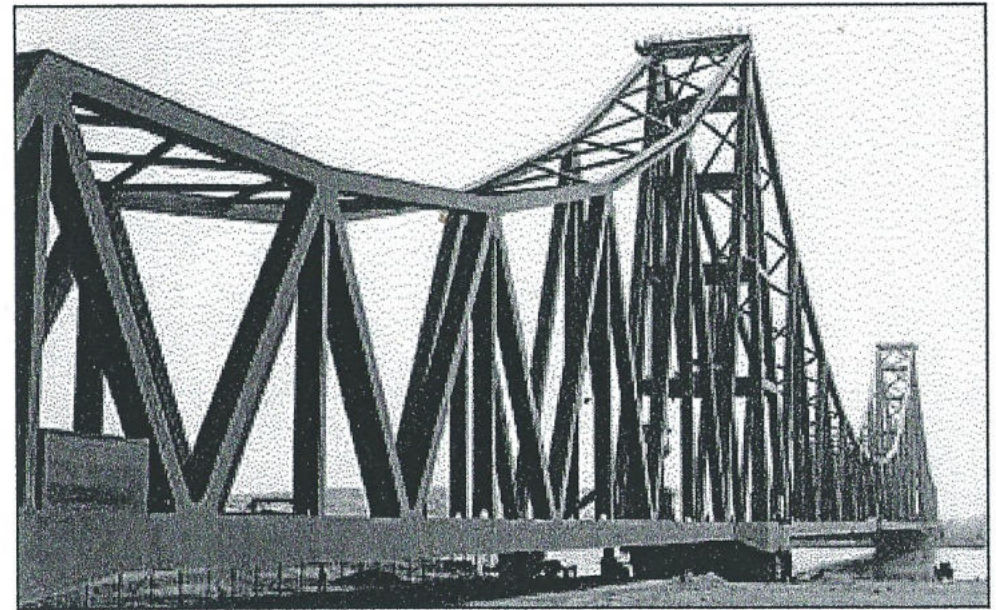
Die Eisenbahn-Drehbrücke wurde im Auftrag der Ägyptischen Staatsbahn in El-Ferdan nahe Ismailia gebaut und war eines der wichtigsten Projekte zur Verbesserung der Infrastruktur auf der Sinai-Halbinsel. Der Gesamtauftrag für die technische Bearbeitung und Baudurchführung wurde im Juli 1996 an das Konsortium El-Ferdan Bridge erteilt, das aus den deutschen Firmen ThyssenKrupp Stahlbau GmbH, ThyssenKrupp Fördertechnik GmbH, n.v. BESIX s.a. sowie ORASCOM „Onsi Sawiris & Co.“ besteht. Die technische Federführung übernahm ThyssenKrupp Stahlbau. Die Arbeiten begannen im Juli 1997 auf der Westseite des Suez-Kanals.

Die El-Ferdan-Brücke ist bereits die fünfte Brücke, die von ThyssenKrupp über den Suez-Kanal gebaut wurde. Vor Beginn der Arbeiten war der Kanal im Bereich der

Brücke auf 320 Meter verbreitert und auf 27 Meter vertieft worden, um auch großen Schiffen die Durchfahrt zu ermöglichen. Außerdem ließ man unter Berücksichtigung der lokalen Bedingungen detaillierte Erdbeben-Untersuchungen sowie Windstabilitäts-Analysen durchführen.

Beeindruckende Konstruktion

Die Drehbrücke besteht aus zwei stählernen Fachwerksystemen, die sich in Form zweiseitiger Kragarme im Gleichgewicht befinden. In geschlossenem Zustand besitzt die Brücke eine Gesamtlänge von 640 Metern. Im Drehpfeilerbereich beträgt die Brückenhöhe 60 Meter. Sie verringert sich zur Mitte hin auf 15 Meter. Die im Bereich der Pylonen 17 Meter breite Konstruktion wird im eingleisigen Schienenverkehr befahren. Alternativ ist aber auch ein zweispuriger Straßenverkehr möglich.



Auf beiden Seiten des Suez-Kanals stützt ein gigantischer Drehpfeiler die jeweils 6.750 Tonnen schweren Drehbrückenhälften. Er besteht aus einem Grundpfeiler mit 38 Betonbohrpfählen von je 1,50 Meter Durchmesser und einer Gründungstiefe von 29 Metern. Im Bereich der Pylone sind die Überbauhälften auf 112 konischen Rollen gelagert. Der Unterbau des mächtigen Kegel-Rollenlagers mit einem Durchmesser von 17,10 Metern ist mit dem vier Meter tiefen und 20 mal 25 Meter großen Pfahlkopf vergossen.

Vollautomatisches Steuerungssystem

Um den Schiffsverkehr freizugeben, werden die Überbauten parallel zu den Kanalufern in die Parkposition gedreht und die Brücke am Ende des kürzeren Kragarms

verriegelt. Alle Vorgänge verlaufen vollautomatisch über ein zentrales Steuerungssystem, das auch die Öffnungs- beziehungsweise Schließzeiten der Brücke regelt. Diese beträgt jeweils 15 Minuten. Alle mechanischen Antriebe, Kontroll-, Brems- und Verriegelungssysteme wurden so entworfen, daß die Brücke auch bei widrigen Umständen wie Fehlfunktionen oder Stürmen innerhalb einer halben Stunde in die Parkposition an den Kanalufern gedreht werden kann. Dadurch wird ein reibungsloser Schiffsverkehr ermöglicht.

Vorfertigung in Deutschland

Die meisten Bauteile der Drehbrücke wurden in Deutschland gefertigt und getestet. Dazu gehören alle Elektro- und Maschinenbauteile, die Pylonen sowie die Unterbauten und Drehwerke. Letztere waren bereits in den ThyssenKrupp-Werken in Hannover und Lübeck vormontiert worden. Auch der für die Brückenüberbauten gefertigte Stahl kam aus deutscher Herstellung. Alle Bauteile gelangten per Schiff von den deutschen Seehäfen Bremen und Hamburg zu den ägyptischen Häfen Port-Said und Alexandria.

Die vollverschweißte Fachwerk-Konstruktion wurde zunächst auf beiden Seiten des Kanals vormontiert. Die Endmontage erfolgte dann im ungestützten Freivorbau parallel zu den Kanalufern. Dafür wurden 400 Tonnen schwere Raupenkrane verwendet. Die Übergabe des beeindruckenden Bauwerks fand im Oktober 2001 statt.

El-Ferdan-Drehbrücke

Gesamtbrückenlänge	640 Meter
Feldlängen	150/340/150 Meter
Brückenbreite in den Feldern	12,60 Meter
Brückenbreite am Pylon	17 Meter
Überbauhöhe am Pylon	60 Meter
Anzahl der Gleise	1
Ringträgerdurchmesser	17,10 Meter
Gesamtbrückengewicht	13.200 Tonnen

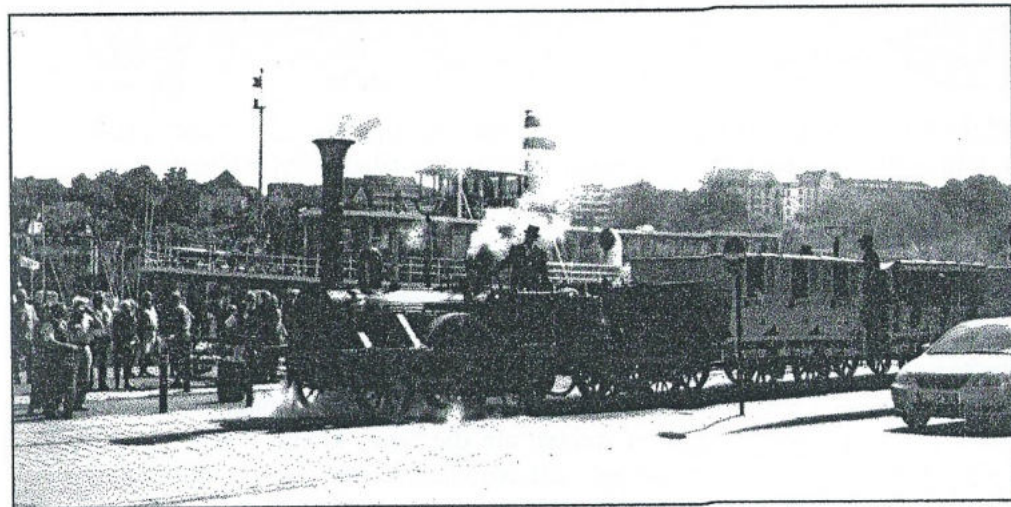


Cargo aktuell Nr 4/August 2003

Sommeraktivitäten

Reisen wie anno dazumal

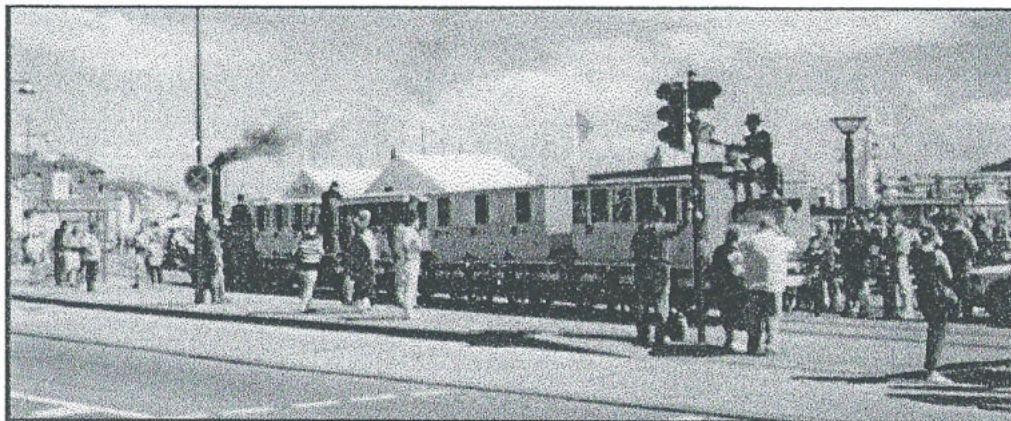
Jedes Jahr wieder findet in Flensburg in der Sommerzeit das "Flensburger Dampf-Rundum" statt, ein Ereignis, das bei uns in der Region kaum wahrgenommen wird. Nach den bekannten Segelschiffereignissen "Kieler Woche" und "Wochenende an der Jade" sind in Flensburg alle Dinge und Maschinen gefragt, die per Dampf angetrieben werden. Das sind in erster Linie Dampfschiffe und Dampfwalzen, sowie Dampfmaschinen für die verschiedensten Geräte aber auch Dampflokomotiven und hier beginnt das Eisenbahnerherz zu klopfen. Dieses Jahr hat sich Flensburg nicht umsbahnen hatten gleich 2 Dampflokomotiven an jede Seite eines 4 Wagen umfassenden Zuges gespannt und konnten damit ziehend und schiebend zugleich fahren. Flensburg's Hafen ist noch mit 2 Gleisen an den Bahnhof angebunden, von denen das ostwärts verlaufende Gleis zu den dortigen Industrieanlagen schon lange nicht mehr genutzt wird und das am westlichen Ufer verlegte Gleis zwar die Stadtwerke im weiteren Verlauf der Förde anbindet aber normalerweise nicht mehr in Betrieb ist. Dieses westliche Gleis läuft parallel zwischen Straße und Kaimauer auf gleichem Höhenniveau und ist die wesentliche Stütze der Eisenbahnfahraktivitäten während des „Rundum“. Beginnend an der Hafenspitze wurde der Zug bereitgestellt, um die Besucher der Dampftage zum Mitfahren zu bewegen. Mit lautem Pfeifen und dampfend, um diverse Fotofreaks von den Gleisen zu bekommen, schob



sich der Zug im Stundentakt an der Förde entlang bis zu den wenige Kilometer entfernten Stadtwerken, wo diverse Dampfmaschinen bewundert werden konnten.

Soweit entspricht das Geschehen einem normalen Volksfest. Dieses Jahr jedoch wurde eine besondere Attraktion geboten, die mir ein eindrucksvolles und unvergeßliches Erlebnis bescherte. Die Bahn hatte keine Mühen und Kosten gescheut, den „ADLER“, der normalerweise in Nürnberg im Museum steht, aktiv in die Fahrtakte mit einzubinden. Parallel zum anderen Museumszug fauchte die kleine Adlerlokomotive laut pfeifend hinter dem anderen her und nahm auch Fahrgäste mit. Diese Chance konnte ich mir nicht entgehen lassen – eine Fahrt mit dem historischen Zug überhaupt und das noch bei wundervollsten Wetter.

So ergatterte ich eine Fahrkarte und erkundete ausgiebig die kleine Maschine, deren Lokführer ein Zylinder und Frack ziert und die sich einen malochenden Heizer im verschmutzten Blaumann leistet - welch Kontrast. Dann klemmte ich mich in die offene 3.Klasse hinein, die zwar schon ein Dach über dem Kopf hatte aber nur kleine Ketten als Türen.



Auf der harten Holzbank mit angezogenen Knien dachte ich bis zur Abfahrt daran, wie wohl zu damaliger Zeit Frauen mit weit ausladenden Kleidern und Hüten und Herren mit Zylindern da hineingepaßt haben. Neben der Dampflok der Baureihe 012, die stationär gleich nebenan stand, sahen die postgelben Wagen des ADLER's mit nur halber Höhe schon recht niedlich aus und an den Komfort der heutigen Zeit sollte man gar nicht denken. Der Fortschritt der Technik hatte ja seinerzeit die Postkutsche gerade angefangen zu überholen und wer es sich leisten konnte ging stolz mit der Zeit. Ich selbst ging diesmal stolz mit Nostalgie.

Nach geraumer Wartezeit setzte sich der Zug mit entsprechender Geräuschkulisse in Bewegung. Rauch und Dampf wehten um die Nase, kleine Rußpartikel drohten in die Augen zu fliegen, das Rumpeln auf den Gleisen war gar nicht zu schlimm

und die Glocke wurde per Hand von einem auf dem letzten Wagen auf dem Dach sitzenden Herrn mit Frack und Zylinder kräftig geschwungen. Recht zügig mit ca. 25 – 30 Km/h fuhren wir an den vielen Leuten, Buden und Fotografen vorbei bis zur Endstation bei den Stadtwerken – Nürnberg / Fürth kann auch nicht viel länger gewesen sein, dachte ich noch so und zwängte meinen Körper wieder aus dem Wagen, um nach ein paar Streckübungen wieder zum Gehen fit zu sein.



Fazit des Wochenendes:

Ein erlebnisreiches Wochenende mit viel Dampf, Ruß, Schwitzen, trinken, essen, einer außergewöhnlichen Bahnfahrt, viel zu sehen und zu hören laden dazu ein, bei nächster Gelegenheit oder nächstes Jahr schon eine Wiederholung anzustreben. Ob der ADLER dann wieder dabei sein wird, kann ich nicht versprechen, einen Abstecker für diejenigen, die sich gerade dann in der Umgebung von Flensburg aufhalten, ist es allemal wert.



Hans-Jürgen Forster

Zugbildung in unserer Region von ca. 1950 bis heute!

- Reisezüge -

Nicht selten stellt sich für den Eisenbahnfreund ebenso für Modellbahner aller Spurweiten die Frage: "Wie sahen oder sehen eigentlich die (Reise)Züge meiner Region aus?"

Insbesondere interessant ist die Beantwortung dieser Frage natürlich für den Modellbahner, möchte er doch sein rollendes Material häufig daran anpassen, was praktisch vor der eigenen Haustür rollt und rollte.

Und dann gibt es meistens schon die ersten langen Gesichter: Denn das, was man einst in seiner Anfangspackung erstanden hat, was man sich darüber hinaus nach und nach selbst gegönnt hat oder hat schenken lassen, paßt zunächst weder hinten noch vorne. Zum Glück gibt es Sonderzüge, Lok-Schaul. u.ä., wo man dieses Material dann doch noch sinnvoll einsetzen kann – außerdem will man Tante Emma oder Onkel Fritz nicht verärgern; irgendein Wägelchen schenken die doch immer!

Für künftige Planungen gibt es aber ein recht einfaches Rezept:

- 1.) man muß sich selbst darüber im Klaren sein, was man will, und
- 2.) stellt man eine Liste auf, was man da noch alles braucht, und der Schenkende sieht sich bei Gelegenheit die Liste an und streicht den Artikel heraus, den er schenken will.

Doch zurück zum eigentlichen Thema. Auch wer Zuggarnituren unserer Region darstellen will, muß nicht zwingend deswegen „Epoche“ auf seiner Anlage fahren, man kann doch den einen Zug aus der Epoche III fahren, einen anderen aus einer anderen Epoche, wichtig ist nur, daß der Zug selbst epochengerecht dargestellt wird: es entspricht absolut dem Vorbild, wenn z.B. ein Eilzug Wilhelmshaven – Osnabrück im Jahre 1988 beispielsweise so aussieht:

Zuglok: Br 216, Lackierung orientrot oder türkis/beige oder altrot, aber grundsätzlich rotes DB-Emblem mit runden Ecken (alter „DB-Keks“ in rot)

Wagen: 1.) BDm (2. Klasse Gepäckwagen mit Sitzabteilen) Farbe: türkis/beige.

2.) Abnb sog. Silberlinge, entweder in der Ursprungsversion mit schwarzen Längsträger und rotem DB-Emblem, oder dto. Türkisem Längsträger oder in minttürkis(lichtgrau).

3.) BM²³⁸ (D-Zugwagen der 26,4 mtr Bauart Baujahr ab 1954) kleine Fenster, Farbgebung türkis/beige mit rotem DB-Emblem.

4.) Bnb Farbgebung analog zu 2.) oder
Bm²³⁸ Farbgebung analog zu 3.)

Ab 1992 kann man bedenkenlos die gleiche Garnitur einsetzen, allerdings alle Fahrzeuge

mit dem neuen DB-Emblem der neuen DB-AG. Außerdem kann man den Abnb durch einen ex DR Ame in grün/beige mit rehbraunem Dach ersetzen.

Ab 1995 begann die DB dann, die lokbespannten Züge bis auf die Interregio durch Triebwagenzüge der Baureihe 624 (sowohl 3-teilig wie auch 4-teilig) zu ersetzen. Zunächst kamen Züge in der Farbgebung türkis/beige und minttürkis/lichtgrau sowohl „reinrassig“ wie auch gemischt zum Einsatz, aber schon bald mischten sich verkehrsrote Farbtupfer dazwischen, und noch vor Ablösung der DB-Züge durch die NWB-Triebwagen gab es (sogar bei den Prototypen) komplette Garnituren im neuen DB-Farbschema.

Leider lassen sich die als Beispiel genannten Triebwagenfahrzeuge (noch nicht) im Modell darstellen, aber sie 624-er kommen hoffentlich nicht zu teuer bei „Bemo“.

Allerdings lassen sich alle ca. ab 1950 von der DB in unserer Region eingesetzten Züge zumindest im Modellbahnmaßstab 1:87 (H0) bis auf die o.g. Triebfahrzeuge nachbilden. In den folgenden Ausführungen werde ich den einzelnen Epochen zugeordnet die dem jeweils gültigen amtlichen Zugbildungsplan für den Teil Bremen/West entnommenen Züge besprechen.

- Fortsetzung folgt -

P.S.: Stellt Fragen zu diesen Themen und auch zu anderen, soweit als möglich werden wir Sie in den nächsten Ausgaben des Flügelrads beantworten>: einfach einen Zettel mit der betreffenden Frage in den „Kummerkasten“ werfen.

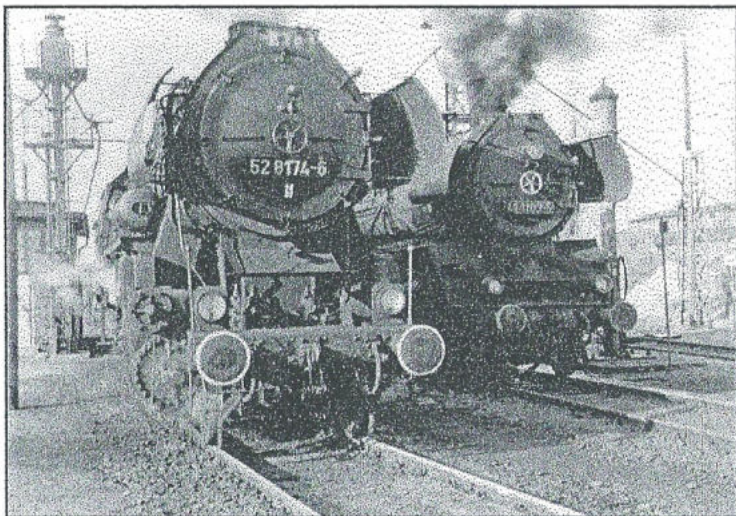
 Horst Handschuh

Kaliumschlag mit Dampflok

Es war wie in alten Zeiten: An der Umschlagsanlage für Salz und Kali am Lübecker Konstantinkai zischte und dampfte es, ab und an ertönte ein gellender Pfiff. Eine samt Tender 136 t schwere Dampflokomotive verrichtete am 5. März für die Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) brav ihren Dienst. Das hatte es im Lübecker Hafen schon viele Jahre nicht mehr gegeben.

Grund für den ungewöhnlichen Einsatz: Die LHG-eigene Diesellok war wegen Wartungsarbeiten nicht einsatzfähig. Und weil die Ladung recht kurzfristig avisiert worden war, war auch eine andere Lok nur schwer zu bekommen. Die LHG-Hafenbahner wußten jedoch Abhilfe. Für einige Tage ist gerade eine Dampflok der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde in Lübeck und unternimmt Nostalgiefahrten. Auf Nachfrage waren Lokführer Dieter Grosche (51) und sein Heizer Alexander Pilz (31) gerne zu zeigen bereit, daß die normalerweise in Löbau/Sachsen stationierte Lok mit ihren 160 PS mehr kann, als nur Personenwagen zu ziehen. Grosche: „Wir hatten sowieso unseren freien Tag, und da kam uns die Anfrage sehr gelegen. Es macht Spaß, mit unserer Lok noch einmal richtig zuarbeiten. Immerhin ist sie noch topfit und war noch bis 1988 für die Deutsche Reichsbahn der ehemaligen DDR im Einsatz?“

Die 1944 in Berlin gebaute Lok Baureihe 52 rangierte von 7⁰⁰ Uhr morgens bis 15⁰⁰ Uhr nachmittags insgesamt zwei Züge mit je 21 Waggon. In jedem Waggon waren 57 t Kali, die von der Umschlaganlage entladen und direkt in die Laderäume eines Schiffes befördert wurden. Die insgesamt 2499 t Massengut waren für Dänemark bestimmt.



 Artikel aus THB Deutsche Schiffszeitung

Ansprechpartner:

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

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

04421 - 569652 (ab 17⁰⁰ Uhr)

Fax.: 04421 - 56502

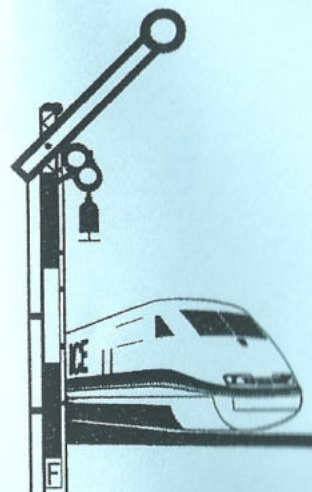
Thomas Ahle
Fritz-Reuterstr. 8
28386 Wilhelmshaven

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