

MEC NORDEN: 27 Mitglieder, Baracke als Heim (vom Landkreis), Bahnhof Norden als Modell geplant (Raum 5x9m).

BHF-VEREIN WESTERSTEDT: 200 Mitglieder, Ziel: Erhaltung des Bahnhofgebäudes, die Gemeinnützigkeit wurde zuerkannt. Verein ist nicht Eigentümer sondern Pächter des Gebäudes. Eine Untergruppe hat sich gebildet, die sich die Aufarbeitung der Strecke bis Ellenserdamm zum Ziel gesetzt hat. Eine weitere Gruppe befaßt sich mit dem Modellbahnbau.

Die Ausführungen des Bahnforums Westerstede gaben Anlaß zur Diskussion über die Gemeinnützigkeit.

Osnabrück: Modell BHF Eversburg wurde als historisches Objekt anerkannt. Gemeinnützigkeit zuerkannt. Ein Finanzplan für die nächsten 5 Jahre mußte vorgelegt werden.

Emden: Hat Gemeinnützigkeit erhalten (seit Mitte 84). Mußte weg vom "MEC". Ziele sind Jugendpflege und Volksinformation.

Westerstede: Erwägt Gründung einer Wirtschaftsgesellschaft (Mitglieder: Firmen) zur besseren Verfolgung der Ziele.

zu 4:

Zum Thema Verkehrspolitik im BDEF berichtete Horst Waleczek der EF Friesland, der eben von der Tagung in Frankfurt zurückgekehrt war. Dort war über die Arbeitsweise Übereinkunft erzielt worden, Sacharbeit war noch nicht möglich. Es ist an weitere Zusammenkünfte im engeren Kreis gedacht worden, wobei Bremen als Ort genannt wurde.

Zur DB im 150. Jahr wurden besondere Problemkreise genannt. Hierzu gehören Trennungsrechnung und die Kosten der Altersversorgung.

Über die Tagung soll in Weiden berichtet werden.

Die Mitgliederzahl wird auf 20 begrenzt werden, d.h., die Arbeit innerhalb der Vereine des Nord-Westens muß organisiert werden.

zu 5:

Zum Thema Verbandstag in Weiden wurde lediglich die Frage der Kandidaten für die Neuwahl des Vorstandes angesprochen. Im Ergebnis wurde festgestellt, daß es nicht sinnvoll ist, sich auf einen Kandidaten zu einigen, der dann gemeinsam durchgepaukt werden soll. Den Teilnehmern soll also freigestellt werden, sich selbst ein Bild zu machen und selbst zu entscheiden.

zu 6:

Die Fahrdienstleiteranlage der EF-Friesland war im Keller von Horst Waleczek zu besichtigen. Sie hat ihren ersten Einsatz über zwei Wochen bei Fa. Karstadt erfolgreich überstanden. Es sind einige Schwachpunkte erkannt worden, an denen noch gearbeitet werden muß. Insbesondere ist die Verdrahtung und deren Dokumentation für Uneingeweihte noch nicht zu verkraften. Als nächstes ist der Einsatz in Bremen geplant.

zu 7:

Abschließend wurde die HO-Anlage im Bahnhof Jever besichtigt. Neben dem ziemlich fertigen Modell des Bahnhofs Jever machen die mittlere Zunge und der Hauptbahnhof langsame Fortschritte.

Gez. Schmalenbach, Vorsitzender

Soweit also die heutigen Vereinsmitteilungen. Allen Eisenbahnfreunden, die schon vor den nächsten Mitteilungen ihren Urlaub antreten, gute Erholung, viel Spaß und sichere Rückkehr!

P. Schmalenbach

EISENBAHNFREUNDE FRIESLAND E. V.

Mitglied im BDEF e.V.



VEREINSMITTEILUNG Nr. 6 / 85

Jever, den 11. Juni 1985

Liebe Eisenbahnfreunde!

Die letzten Vereinsmitteilungen leitete ich mit einigen belanglosen Bemerkungen über das Ende des Winters, den Anfang des Frühlings und das Erwachen der Eisenbahnfreunde aus ihrem Winterschlaf ein. Wenn ich mir so das Wetter der letzten Tage ansehe, dann fragt man sich wirklich, ob das schon der Sommer war und wir uns nun auf den nächsten Winterschlaf vorbereiten. Sicherlich ist es aber ohne Bedeutung, ob man nun bei der Maibowle oder einem Grog seinem Hobby nachgeht. Hauptsache, wir lassen uns den Spaß nicht verderben!

AUS DER VORSTANDSTÄTIGKEIT

Der Posteingang hat eine neue Vorstandssitzung nicht gerechtfertigt. Insbesondere sind die verschiedenen Punkte, die sich aus der letzten Sitzung ergeben haben, noch nicht "verdaut". So gibt es also in dieser Rubrik nicht viel zu berichten.

ZUGÄNGE / ABGÄNGE

Mit Bedauern habe ich den Austritt unseres langjährigen Mitgliedes und Kassenwartes Hans Hofmann zur Kenntnis genommen. Für seine Verdienste für den Verein sei ihm an dieser Stelle herzlich gedankt.

BEKANNTMACHUNGEN

- Herr Heise bietet eine Wochennetzkarte 1. Klasse für die ganze Schweiz an. Er hat sie bei irgendeiner Gelegenheit gewonnen, kann sie aber nicht ausnutzen. Interessenten wenden sich bitte direkt an Herrn Heise.
- Für die Jugendlichen bzw. alle, die im Herzen jung geblieben sind, hat Herr Ebeling eine Besichtigung des Stellwerkes Sande organisiert. Interessenten finden sich am Sonnabend, 22. Juni um 16.00 im Empfangsgebäude Sande ein.
- Beim Vorstand ist ein Prospekt der Firma Minder Email eingegangen. Sie bietet nachgemachte Schilder aus der Reichsbahnzeit bzw. Länderbahnzeit an (Nicht auf den Boden spucken usw.). Interessenten wenden sich bitte an die Geschäftsstelle.
- Auf das Wochenende an der Jade wird schon jetzt hingewiesen. Es wird am ersten Juli-Wochenende abgehalten. Die Lok wird hierbei wieder in voller Ausstattung gezeigt werden.

MONATSVERSAMMLUNG AM 30. MAI 1985

Die Monatsversammlung war wieder eine ganz gemütliche Angelegenheit mit viel Zeit zum Klönen. Darüberhinaus wurden folgende Beiträge geliefert:

Festakt in Nürnberg zum Jubiläum: Ich hatte das Vergnügen, der Einladung der Bundesbahn bzw. der Stadt Nürnberg folgen zu können. So setzte ich mich am 14. Mai um 22.00 in den Zug, da eine zumutbare Schlafwagenverbindung nach Nürnberg nicht existiert. In der festlich geschmückten Meistersingerhalle folgte die Begrüßung durch den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bundesbahn und den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg. Es schlossen sich an Grußworte des Herrn Bundespräsidenten, des Bundesministers für Verkehr, des bayerischen Ministerpräsidenten und schließlich der Festvortrag durch den Ehrenvorsitzenden der Deutschen Bank AG, Herrn Dr. h.c. Abs.

Diese Reden waren in ihrer Art sehr unterschiedlich, aber alle in Genuß. Der Festvortrag zeigte in überzeugender Weise, wie die Bahnen in Deutschland stets dann florierten, wenn Unternehmertegeist den Weg der Entwicklung bestimmte bzw. wie die Bahnen verfielen, wenn starre Organisationen nur noch verwalteten. Dr. Abs forderte die Bundesbahn auf, den eingeschlagenen Weg zu mehr Flexibilität und Bedarfsorientierung weiter zu gehen und prophezeite der DB für den Fall eine glänzende Zukunft nach einer großartigen Vergangenheit.

Ich bemühe mich z.Zt. um Kopien aller Reden, da sie alle zukunftsweisend waren und werde sie zu gegebener Zeit verfügbar machen.

Anschließend war gemeinsames Mittagessen der Gäste der BD Hannover, dann Besuch der Ausstellungen. Abends zurück nach Wilhelmshaven. Alles in Allem also eine beeindruckende aber sehr anstrengende Veranstaltung!

Bundesverbandstag des BDEF in Weiden Her Bakker berichtete über den Bundesverbandstag in Weiden. Neben der Tagung war ein reichhaltiges Programm mit Dampf und Sonderzügen geboten worden. Über die Veranstaltungen geht uns ein Bericht zu, den ich in geeigneter Weise publik machen werde.

Herr Eilerts zeigte zum Abschluß eine größere Zahl von Diapositiven über den Abschied von der E 18 in Würzburg. Außerdem zeigten sie die Regentalbahn und ein Dampflokfestival in Holland (Appeldorn). Insbesondere waren es die BR 23 und 64, die mir ins Auge stachen sowie diverse englische Loks.

SPARTE MODELLBAHNBAU

Baugröße N An der Fahrdienstleiteranlage ist die elektrische Verdrahtung überarbeitet bzw. weitestgehend erneuert worden. Hoffen wir, daß sich die enorme Arbeit von Edgar Heise und Heinrich Pekol gelohnt hat und die Anlage den nächsten Einsatz in Bremen gut übersteht.

Baugröße 0 In Paderborn wurde die Jahreshauptversammlung der "Internationalen Arbeitsgemeinschaft Modellbahnbau Spur 0 e.V." abgehalten. Die sechs Eisenbahnfreunde, die zugleich Mitglied dieser Arbeitsgemeinschaft sind, beteiligten sich an dieser Veranstaltung. Für die früher angereisten ergab sich am 5. Juni die Möglichkeit eines Besuches der REPA-Bahn des Herrn Ertmer. Seine noch im Werden begriffene große Null-Anlage enthält bereits jetzt viele sehenswerte Details und ist für den Anlagenbau dieser Baugröße richtungsweisend. Die eingesetzten Zuggarnituren entsprechen strikt dem Nebenbahncharakter dieser Anlage, die viele Betriebs- und noch mehr Rangiermöglichkeiten bietet. Letztere ergeben sich im großen Kopfbahnhof zwangsläufig. Der Betrieb innerhalb der Bahnhöfe vereinfacht sich dadurch, daß über das System "REPA Lok-Aus" ferngesteuert bis zu 72 Triebfahrzeuge ferngesteuert und an jeder beliebigen Stelle der Anlage gezielt ein- bzw. ausgeschaltet werden können.

Im Garten dreht eine echte Dampflok auf 5-Zoll-Spur ihre Runden. Zentraler Teil des offiziellen Programmes waren natürlich die Fahrzeugausstellung und der Betrieb auf den beiden großen Anlagen in der Schützenhalle (beide zerlegbar, davon eine immerhin ca. 5m x 14m).

Am 8. Juni erfolgte die Bewertung der vorgeführten Modelle nach dem Bewertungssystem der NMRA. Dabei errang Detlev Neuhoof mit seinem Nachbau der Baureihe 39 gegen härteste Konkurrenz den zweiten Platz. Horst Schemmel errang mit seiner vollendet nachgebauten und sehr betriebssicheren Drehscheibe sogar den ersten Platz in der Sektion Betriebsmodelle, Dioramen und Gebäude. Der Lohn für die Mühen der vergangenen Jahre war jeweils ein Wanderpokal.

Außerdem entschied der Vorstand im Sinne unseres Antrages und bestimmte Wilhelmshaven als Austragungsort für die Jahreshauptversammlung 1987. Damit werden die herrlichen Modelle in absehbarer Zeit einer größeren Zahl von uns zugänglich gemacht werden. (1986: Immenstadt/Allgäu, 1988: Salzburg).

Die Veranstaltung wurde durch einen festlichen Abend mit Tanz und durch einen Ausflug der Damen zur Adlerwarte Berlebeck abgerundet.

NÖRDWESTTREF

Wegen des allgemeinen Interesses an diesem Treffen hier der Abdruck des Protokolls:

Ort / Zeit: Schützenhof in Jever, 27. April 1985, Beginn 1430 Uhr

Teilnehmer: 30 Eisenbahnfreunde der aufgeführten Vereine

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Vorstellung neuer Vereine
3. Tätigkeitsbericht der teilnehmenden Vereine
4. BDEF - Verkehrspolitik
5. BDEF - Verbandstag 1985
6. Fahrdienstleiter - Testanlage
7. Besichtigung der Vereinsanlage / BHF Jever

zu 1:

Der Vorsitzende der EF Friesland begrüßte die Anwesenden und gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß dieses Treffen - neben der Klärung anstehender Probleme - besonders den Zusammenhalt der Vereine fördern möge.

zu 2:

Die Eisenbahnfreunde des MEC Bremerhaven und des Bahnfreundevereins Westerstede wurden als neue Vereine in dieser Runde begrüßt. Die Vorstellung der Vereine erfolgte im Rahmen des Tagesordnungspunktes 3.

zu 3:

MEC BREMERHAVEN: Gegründet 1983, Raum in Güterabfertigung im Fischereihafen, z.Zt. mit Umbau beschäftigt. 52 Mitglieder als "Familie". Anlage: ca. 70% Märklin, Rest Gleichstrom, gemischter Betrieb auf Märklin PuKo-Gleis.

EF AURICH: 26 Mitglieder, ca. 50% Aktive, Modellbahn-Thema: Bahnhof Aurich. Außerdem betreibt der Verein einen AKKU-Triebwagen.

MEC BREMEN: ca. 50 Mitglieder, Anlagenthema Bahnhof Utbremen / Bremen Oberneuland im exakten Längenmaßstab.

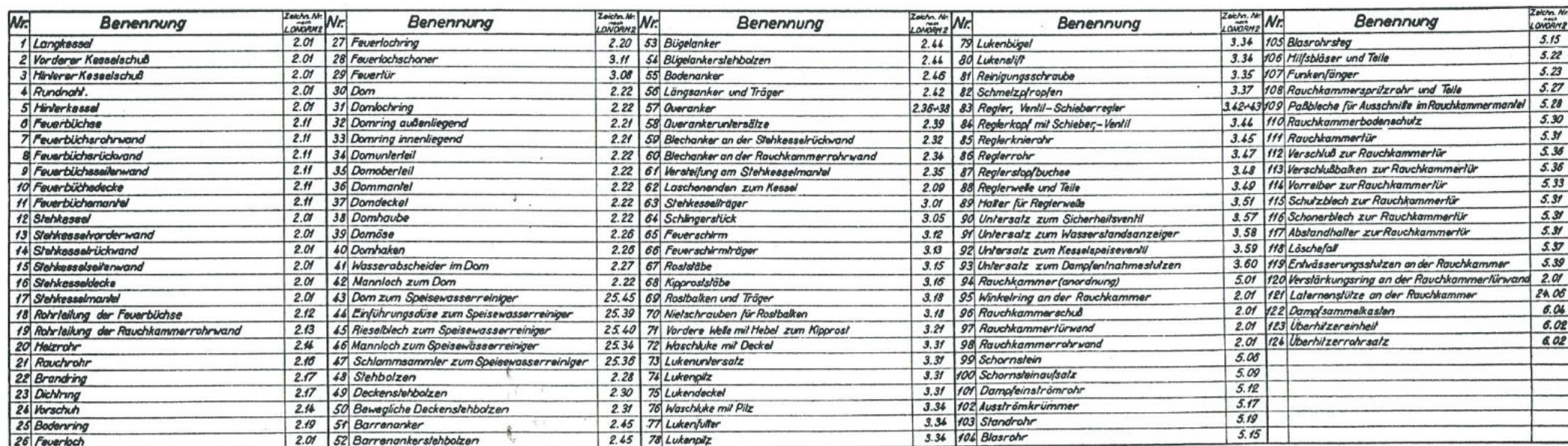
EF BREMEN: 70 Mitglieder. Aktivitäten: Beschäftigung mit Vorbild, Verkehrspolitik, Sonderfahrten.

EF EMDEN: 32 Mitglieder, Vereinsheim im Stellwerk Emden, existiert seit 10 Jahren, seit Herbst 1984 HO-Anlage 9m Länge, 2 Leiter Gleichstrom. Rege Beteiligung an Ausstellungen, werben um mehr Mitglieder, Ausstellungszug der DB am 27.6. in Emden, EF Emden macht Begleitausstellung.

EF DIEPHOLZ: 30 Mitglieder. Herrichtung des Vereinsgebäudes ist Arbeitsschwerpunkt, Anlagenraum ist fertig. Konzept: Eingleisige Strecke, Nebenbahn. Außerdem: Juniorenanlage.

MEC OLDENBURG: Existiert seit 13 Jahren als Gruppe des BSW. Raum im Keller der Güterabfertigung. Anlage seit 12 Jahren im Bau, kein Vorbild. Clubabend 1x pro Woche. Anlagenführung zum Advent.

MEC OSNABRÜCK: Existiert seit gut 30 Jahren, 70 Mitglieder, jetzt bei den Stadtwerken unter dem Dach. Die alte Anlage war vollständiger Selbstbau, das abgebaute Material mit neuem Material nicht kompatibel, deshalb jetzt alles neu auf Basis von Schullern-Material (Nemec).





Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.

D-2300 Kiel 1 Postfach 1667



ZUKUNFT FÜR DIE EISENBAHN

150 Jahre Deutsche Eisenbahnen:

Ein Anlaß für einen Forderungskatalog des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF) an die politisch Verantwortlichen:

ABBAU DER WETTBEWERBSVERZERRUNGEN

Während der LKW nur die Hälfte und das Binnenschiff nur ein Zehntel (!) der direkten Wegekosten erbringen, werden der Bahn die ihrigen zu 100% angelastet. Sicherungs- und Überwachungskosten - Polizei, Justiz, Verkehrslenkung (Ampeln), Straßenreinigung - werden in der Kostenrechnung der Straße nicht berücksichtigt, wohl aber bei der Schiene.

Dazu kommen noch die vielfach höheren sozialen Folgekosten der Straße (Unfälle, Landschaftsverbrauch) im Vergleich zur Bahn.

TRENNUNGSRECHNUNG zwischen Fahrweg und Betrieb

Zur Herstellung der Chancengleichheit müssen wie beim Straßenverkehr auch beim Schienenverkehr die Betriebsanlagen vom Staat gestellt und gegen Entgelt den Eisenbahnen zur Verfügung gestellt werden. Hierbei sollen wie beim Straßenbau volkswirtschaftliche Kriterien angemessen berücksichtigt werden.

BEACHTUNG SOZIALER FOLGEKOSTEN - Unfallfolgen, Landschaftsverbrauch...

Auf der Schiene ist die Gefahr, als Reisender einen lebensbedrohenden Unfall zu erleiden, weitaus geringer als auf der Straße.

Eine zweigleisige Eisenbahnstrecke - ca. 15m breit - ist genauso leistungsfähig wie eine 40m breite Autobahn. Die Bahn verbraucht also weniger Landschaft als die Straße.

Der Energieverbrauch ist auf der Schiene ebenfalls deutlich geringer.

ÜBERNAHME DER SOZIALAUSGABEN durch die öffentliche Hand

Hier sind die politisch verordneten Pensionszahlungen an Beamte und deren Angehörige zu nennen, die das wirtschaftliche Gesamtergebnis verzerren, insbesondere wegen des ungünstigen Verhältnisses zwischen Aktiven und Ruheständlern.

ÜBERNAHME DER ZINSLASTEN AUS DER WIEDERAUFBAUPHASE durch den Bund

Noch heute schlägt sich die Bahn mit Folgekosten aus dem Wiederaufbau nach 1945 und den Problemen aus der Verlagerung von Verkehrsströmen herum. Während man der Straßen- und Schifffahrtskonkurrenz aus Steuermitteln viele neue oder modernisierte Transportwege zur Verfügung gestellt hat, mußte sich die Bahn weitgehend mit ihrem alten Streckennetz begnügen.

KONSEQUENTER AUSBAU DES STRECKENNETZES

Über die wenigen Neu- und Ausbaustrecken hinaus muß auch der Regionalbereich berücksichtigt werden, um die Netzstruktur zu erhalten und zu verbessern.

AUFHEBUNG DER PLAFONDIERUNG

Wenn der Staat von den Eisenbahnen bestimmte Leistungen für das Gemeinwohl fordert, muß er ihnen auch die finanziellen Mittel bereitstellen. Man darf diese Beträge aber an anderer Stelle nicht wieder kürzen.

Die DEUTSCHEN EISENBAHNFREUNDE rufen alle verantwortlichen Politiker auf:

MODERNISIEREN STATT DEMONTIEREN!

DEF

Information

Mitteilungs- und Informationsblatt der
Dampflok- und Eisenbahnfreunde Rheine e.V.

Sonderfahrt im Hase-Ems-Express



Anlässlich des 10-jährigen Bestehens unseres Vereins und des 150-jährigen Bestehens der Deutschen Eisenbahnen möchten wir Sie am 21. September 1985 zu einer Sonderfahrt einladen, die über für den Personenverkehr stillgelegte Eisenbahnstrecken führt. Zum Einsatz wird ein dreiteiliger Triebwagenzug der Baureihe 624.5 (Uerdinger Vorserie) kommen.

Die Fahrt wird zwischen 09.00 und 09.30 in Osnabrück Hbf beginnen. Zu diesem Zeitpunkt bestehen günstige Zugverbindungen aus den meisten Richtungen nach Osnabrück.

Im Sonderzug erhalten alle Fahrgäste weiteres Informationsmaterial über das Fahrzeug und die befahrenen Strecke.

Die Fahrt führt über Quakenbrück nach Rheine. Die Strecke Quakenbrück-Rheine (Oberhausen) wurde am 1.7.1879 eröffnet und wird seit 1969 nur noch von Güterzügen befahren. Ursprünglich war diese Strecke als Versuchsstrecke für Geschwindigkeiten bis 350 km/h vorgesehen. Dieses Vorhaben hat sich jedoch mittlerweile zerschlagen.

Von Rheine führt die Fahrt nach Wettringen und zurück. Diese am 15.10.1905 eröffnete Nebenbahn führte einstmals bis Ochtrup. Auf dem Abschnitt Ochtrup-Wettringen sind die Gleisanlagen demontiert. Die Strecke Rheine-Wettringen gehört wegen ihres schlechten technischen Zustandes zu den akut stilllegungsgefährdeten Strecken.

Die letzte Etappe - von Rheine nach Osnabrück Hbf - wird über Altenrheine, Mettingen und Osnabrück-Eversburg gefahren. Diese am 10.5.1905 eröffnete Schmalspur-Kleinbahn wurde 1933 auf Normalspur umgebaut. Seitdem führt die Bahn den Namen "Tecklenburger Nordbahn".

Auf sämtlichen Strecken sind Fotohalte vorgesehen.



Der Fahrpreis für die 190 km lange Strecke beträgt für

Erwachsene 54,00 DM

Kinder (bis 12 J.) 30,00 DM

Die Deutsche Bundesbahn gewährt zur An- und Abreise eine Anschlußermäßigung von 50% auf 200 km. Diese Vergünstigung steht Ihnen auch zu, wenn Sie mehr als 200 km An- und Abreiseweg haben. Verlangen Sie dann "gebrochene Abfertigung"!

Wir werden das maximale Sitzplatz-Kontingent bei weitem nicht ausnutzen, um Ihnen ein bequeme Reise in unserem HASE-EMS-EXPRESS zu ermöglichen. Melden Sie sich also bitte rechtzeitig zu dieser interessanten Fahrt an, spätestens jedoch bis zum 1. August 1985!

Anhängenden Anmeldeabschnitt senden Sie bitte an
DEF Rheine e.V., Postfach 312, 4440 Rheine 1.

Gleichzeitig überweisen Sie bitte den von Ihnen errechneten Fahrpreis auf das Postgirokonto 3108 72-300 beim Postgiroamt 3000 Hannover (BLZ 250 100 30), Empfänger W.Löpker, 4452 Freren!

Als Verwendungszweck geben Sie bitte an: Fahrkarte(n) 21.09.85.

Hiermit bestelle ich verbindlich

_____ Fahrkarten (Erwachsene)	zu 54,00 DM =	DM
_____ Fahrkarten (Kinder)	zu 30,00 DM =	DM
	Summe =	DM

-für die DEF-Sonderfahrt am 21. September 1985
Den Betrag habe ich am _____ überwiesen.

Anschrift: _____

Unterschrift: _____