

Vereinsmitteilung Nr. 5/87

LEEUWARDEN!

Jever, den 20.09.87

Liebe Eisenbahnfreundinnen und Eisenbahnfreunde,

am Samstag, dem 10. Oktober 1987, fahren wir, einer Einladung des "Friesse Modelbaan Club" folgend, nach Leeuwarden. Es ist die erste Vereinsfahrt im "grenzüberschreitenden Verkehr".

Nach der Ankunft in Leeuwarden besuchen wir zunächst unter Führung des Vorsitzenden des FMC, Herrn At Rinsma, eine Fahrzeugschau der "Nederlandse Spoorwegen", der Niederländischen Staatsbahn" also.

Im Anschluß daran besteht Gelegenheit zum Mittagessen in der Bahnhofsgaststätte. Herr Rinsma wird das freundlicherweise nach Meldung der Teilnehmerzahl für uns organisieren.

Nach dieser Stärkung, die sicherlich erforderlich sein wird, denn wir sind zu diesem Zeitpunkt ja schon mehrere Stunden unterwegs, erfolgt der Bustransfer zum Vereinsheim des FMC wo uns eine groß angelegte Modellbahnvorführung mit ca. 150 Loks und 500 Wagen der Systeme HO und N erwartet. Es besteht dann auch noch die Möglichkeit das sehenswerte Zentrum der Stadt Leeuwarden zu besuchen. Auch hierzu hat Herr Rinsma einen Bustransfer in Aussicht gestellt.

Der Fahrplan:

Friesse
Modelbaan
Club

WHV	ab E 3911	06.43	an	20.16
Sande	ab	06.52	an	20.07
Varel	ab	07.04	an	19.57
OL	an	07.29	ab E 7379	19.32
OL	ab E 2030	07.49	an	19.24
Groningen	an	09.58	ab E 2035	17.36
Groningen	ab	10.19	an	17.11
Leeuwarden	an	11.09	ab	16.19

Für diese Fahrt ist ein gültiger Personalausweis erforderlich. Außerdem sollte sich jeder Fahrtteilnehmer vor Antritt der Reise holländische Gulden beschaffen. (*Gäste sind, wie immer, willkommen!*)

Vereinsfahrt zum MEC Bremen

Für alle daheimgebliebenen Mitglieder gibt unser "Reiseberichterstatte" Klaus Depping folgende Schilderung:

Am Samstag, dem 12.09.87 wurde eine seit längerem ausgesprochene Einladung des MEC Bremen wahrgenommen. 27 Vereinsmitglieder, zum Teil mit Angehörigen, hatten schon sehr bald nach Bekanntwerden des Reiseterrns eine Vertretung zum Autowaschen oder Rasenmähen gefunden und Ihre Teilnahme zugesagt. Auf reservierten Plätzen ging die Fahrt mit E 3145 (Bad Harzbg.) ab WHV 12.59 nach Bremen, wo wir mit etwa 5 Minuten Verspätung eintrafen. Auf dem Bahnsteig wurden wir vom Vorsitzenden des MEC Bremen, Diethard Ludley, und einem weiteren Mitglied des MEC empfangen. Letzterer lotste uns zur richtigen Straßenbahnlinie, sodaß die Fahrt und der kurze Fußweg zum MEC-Vereinsheim ohne langes Suchen verlief.

Das Vereinsheim befindet sich im Obergeschoß eines Hinterhofgebäudes und besteht aus dem Anlagenraum (ca. 100 m²), einer Werkstatt mit Magazin und einer Küche mit Sitzgelegenheit.

Die entstehende Anlage besticht neben ihrer Größe und der zur Verfügung stehenden Schattenbahnhofsgleise vor allem durch die konsequent saubere handwerkliche Arbeit. Diethard Ludley und einige Vereinsmitglieder standen für Fragen zur Verfügung und nach kurzer Zeit war ein reger Erfahrungsaustausch im Gange.

Der Besuch brachte für uns auch ein Wiedersehen mit unserem ehemaligen Mitglied Hans-Dieter Meyer der infolge Wohnortwechsels jetzt beim MEC Bremen wirkt.

Gestärkt durch eine, oder auch mehrere, Tassen Kaffee ging es um 18.01 Uhr mit dem E 3126 ab Bremen-Hbf. wieder zurück in Richtung Heimat.

Die Fahrt nach Bremen war ein Beispiel dafür, wie eine Vereinsfahrt un-

Grundbesitz: Freitag, 2. Okt. 1987!

unkompliziert und ohne allzu großen Aufwand durchgeführt werden kann. Vereinsfahrten in dieser Form sollten in der Zukunft zur häufigen Normalität werden.

Sparte "O"

Nach längerer Zeit meldet sich die Sparte "O" wieder zu Wort. Hier nun ein Situationsbericht des Spartenleiters Paul Schmalenbach:

Nach der Hektik der vergangenen Monate bzw. Jahre, die mit dem Spur Null Fest im Gorch Fock Haus ihren Höhepunkt gefunden hatte, ist nun wieder Ruhe eingekehrt. Der noch fehlende Raum für weitere Aktivitäten und die Urlaubszeit führten dazu, daß die Freunde dieses Maßstabes bei ihren Treffen ohne Ablenkung diskutieren und sich über die generelle Richtung einigen konnten. Dabei wurden die Besonderheiten der Spur Null gegenüber den anderen Baugrößen deutlich:

- In keiner anderen Baugröße gibt es so wenig Zubehör. Es steht fast nur baugrößenunabhängiges Ausgangsmaterial zur Verfügung und erfordert einen hohen Arbeitsaufwand.
- Bei dem Bau oder der Ausstattung eines Anlagenteiles stehen deshalb weniger die Kosten sondern der Aufwand an Zeit und Arbeit im Vordergrund.
- Nur in Ausnahmefällen steht privat der Platz zur Verfügung, um eine Anlage mit abwechslungsreichem Betrieb zu errichten.
- Eine große Anlage mit einiger Ausgestaltung ist fast nur über das Modulkonzept zu realisieren.

Aus diesen Fakten ergibt sich praktisch zwangsläufig, daß die Module, die über den Bahnhof Heidmühle hinaus erforderlich sind, normalerweise Dioramen im Privatbesitz sein werden, die zum Teil daheim und zum Teil in einer gemeinsamen Werkstatt gebaut werden. Davon bleibt die Fertigstellung und Ausgestaltung des Bahnhofes Heidmühle unberührt.

Im Gegensatz zu beispielsweise H0, wo nur ein Verein eine große Anlage bieten kann, ergibt sich bei der Spur Null der Bedarf nach dem Raum für eine Anlage, den nur ein Verein decken kann.

So waren denn auch die Aktivitäten der letzten Monate auf das Suchen von Räumen gerichtet. Nachdem ein "Traumraum" z.Zt. nicht bezahlbar ist, sollte ein Raum folgende Anforderungen erfüllen:

- Sichere Aufbewahrung des Bahnhofes Heidmühle,
- genügend Platz, um wenigstens etwa 3 Module für Funktionstests aufstellen zu können.
- Ein sehr großer Raum in einer Entfernung, die den Transport aller Module per Hand erlaubt, wenn man einige Male pro Jahr eine große Anlage aufbauen und dafür den Raum vorübergehend anmieten möchte.

Diese Forderungen werden zur Zeit von Räumen in Sande erfüllt, die jedoch nicht kostenlos zur Verfügung stehen. Die Gespräche mit der Gemeinde Heidmühle könnten jedoch dazu führen, daß Räume in stillzulegenden Schulen bereitgestellt werden, die dann auch hoffentlich uns die Ausübung unseres Hobbies erlauben.

Bis dahin wird getrennt gebaut und gemeinsam geklöhnt!

Sparte Verkehrspolitik

Zum Thema Verkehrspolitik ein Beitrag von E. Ostertag unter der Überschrift

Urlaubsimpressionen 1987

Die Ferienzeit ist vorüber, der Alltag hat uns wieder. Zieht man Bilanz "der schönsten Wochen des Jahres", so muß man feststellen, daß man viel gesehen und erlebt hat, daß man aber auch abschalten und hin und wieder nachdenken konnte. Und ein Urlaub 1987 in Deutschland hat nicht nur etliche schöne Erinnerungen, sondern auch manches Nachdenkliche hervorgebracht:

1. Der Wald stirbt tatsächlich in einem vorher so nicht geahnten Ausmaß. Wie mag der Schwarzwald in 5 oder 10 Jahren aussehen, wenn die jetzt schon durchsichtigen Kronen der Laubbäume nackt dastehen, wenn die Tannen und Fichten ihre kahlen Äste in einen ungesunden Himmel strecken? Soviel tote Holz wird selbst die Papierindustrie nicht gebrauchen können - wohin damit? Und damit ist es nicht getan, nachzupflanzen und auf eine bessere Zukunft zu hoffen? Auch der Nachwuchs weist ja bereits deutliche Schäden auf, er hat beim Kampf ums Überleben eigentlich schlechtere Karten als kräftigere ältere Bäume. Man sagt, die genauen Ursachen des Waldsterbens

seien noch nicht bekannt, aber niemand leugnet, daß die Luftverschmutzung einen wesentlichen Anteil daran hat.

2. Auf Deutschlands Autobahnen wird wieder gerast. Die Verkehrsdichte nimmt ständig zu. Lastwagen, Busse, Wohnwagengespanne und Unmengen von PKW sind in allen Richtungen unterwegs. Die Verkehrsmoral bleibt häufig auf der Strecke. Es kracht, oft serienweise. Es gibt Tote und Verletzte. Dann bewegt sich plötzlich gar nichts mehr. Ein Stau, soweit das Auge reicht - und darüber hinaus. Das Fernsehen meldet am Abend Staus von 60 - 80 - 100 km Länge, dreispurig! Man hört, daß die offiziellen Stellen weiterhin gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen sind. Warum eigentlich? Werden hier nicht normale Verkehrswege mit Rennpisten verwechselt?

3. Städte ersticken im Autoverkehr. Die Parkplätze und Parkhäuser sind überfüllt, die Durchgangsstraßen verstopft, die Abgaswolken dringen in die letzten Gassen, der Verkehrsinfarkt droht. So schön Freiburg immer war und zum Teil auch noch heute ist, der überbordende Autoverkehr macht die Schönheit kaputt. Merkt das niemand? Weitere Umgehungsstraßen sind im Bau oder geplant. Sie zerstören intakte Landschaft. Aber können sie wirklich Entlastung bringen? Wird damit nicht eine weitere Verkehrszunahme programmiert? Fast täglich melden die Nachrichten schlimme Tanklasterunglücke. Ganze Stadtteile werden ausstrahlt. Wie steht es mit der Sicherheit auf unseren Straßen?

4. Das Höllental ist abgasgeschwängert. Man kann kaum atmen, muß die Fenster schließen. Die Straße wurde vor einigen Jahren verbreitert, schnelles Fahren ist angesagt, auch Drängeln. Die Landschaft wird kaum noch richtig wahrgenommen, ihr Zauber ist sowieso längst dahin. Als Autofahrer hat man es immer eilig, schließlich muß man ja stets dorthin, wo alle anderen Autos auch schon hingefahren sind.

5. Der Verkehr nimmt deutlich zu. Deshalb werden überall neue Straßen geplant und gebaut. Weiße Punkte und Markierungen auf alten, romantischen Sträßchen deuten darauf hin, daß auch hier bald die neue, die moderne Zeit einkehren wird. Es werden wohl einige Häuser weichen müssen und etliche Straßenbäume, die noch im Wege stehen, aber dann wird auch dieser Fahrweg zu einer schnurgeraden und langweiligen Neubaustrecke umgewandelt sein, dann kann sie auch mehr Fahrzeuge aufnehmen und ein schnelleres Fortkommen ermöglichen. Aber nicht nur Nebenstraßen, auch Autobahnen und Bundesstraßen werden überall verbreitert. Mit einem riesigen finanziellen Aufwand wird die automobile Gesellschaft gefördert.

6. Gibt es denn keine Alternative? Es könnte sie geben, aber: im Urlaub 1987 stoße ich auf viele Eisenbahnstrecken, die zurückgebaut, stillgelegt, abgebaut sind. Manchmal liegt nur noch der Schotter dort, wo vor kurzem noch Züge fuhren, manchmal ragt noch ein Viadukt ins Leere, manchmal erkennt man an der geradlinigen Ausrichtung eines Wander- oder Radweges, daß hier früher Gleise lagen. Wo sind die vielen Züge geblieben, die früher das ganze Land belebten? Man begegnet ihnen heute kaum noch, allenfalls auf den Hauptstrecken, wo sie im Stundentakt ihre Fahrgäste von einer Großstadt in die andere befördern. Dazwischen riesige Gebiete, die vom Schienenverkehr entblößt sind.

7. Ich frage mich: muß das so sein? Ist die totale Autogesellschaft unser Schicksal? Müßte nicht die allgemeine Förderung des Schienenverkehrs eines der wichtigsten Ziele unserer Zeit sein? Zur Entlastung der Straßen, zur Schonung der Landschaft, zur Rettung der Wälder und zur Humanisierung des Reisens? Es wäre wohl zu schön, um wahr zu sein!

So las man in der W3

1887 (Vor 100 Jahren)

Die Direktion der Oldenb. Eisenbahn beabsichtigt, am nächsten Sonntag wieder einen Extrazug von Wilhelmshaven nach Zwischenahn und zurück laufen zu lassen mit Billettausgabe auch für die Stationen Varel und Rastede zu erheblich ermäßigten Fahrpreisen.

Für unsere Vaterlandsvertheidiger vom Feldweibel abwärts werden vom 1. Oktober ab die Fahrpreise auf der Eisenbahn nicht unerheblich verteuert.

1912 (Vor 75 Jahren)

Der Bau der elektrischen Straßenbahn in der Gökerstraße (Restaurant „Elisenlust“) macht gegenwärtig recht erfreuliche Fortschritte.

In letzter Zeit haben Verhandlungen stattgefunden wegen des Verkehrs der Straßenbahn über die Kaiser-Wilhelm-Brücke. Es ist eine Verstärkung der Brücke erforderlich. Die dabei entstehenden Kosten von 28 500 Mark will die Bahngesellschaft tragen.

1937 (Vor 50 Jahren)

Größere Überholungs- und Erneuerungsarbeiten werden jetzt an den Geleisen der Hafenbahn ausgeführt. Zur Zeit ist man an der Überquerung der Roonstraße bei der Berufsschule beschäftigt, wo u. a. die Erneuerung der Kreuzung mit den Straßenbahngleisen vorgenommen wurde.

Der Haltepunkt „Rüstringen“ der Reichsbahn erhält ab 3. Oktober die Bezeichnung „Wilhelmshaven-West“ und der Bahnhof Wilhelmshaven die Bezeichnung „Wilhelmshaven Hbf“.

Die Firma CONRAD-Elektronik bietet für DM 39,90
einen Elektronik-Fertigbaustein

1. Lokpfeife; 2. Dampf- od. Diesellogeräusch; 3. Bahnsteigan-
saren; 4. Bremsenkreischen, Drehscheibengeräusche usw.

Die maximale Zeit pro Durchgang liegt bei 16 Sekunden. Durch
einfache Änderung läßt sie sich auf jede gewünschte Zeit
kürzen. Die Speicherung der Geräusche kann im einfachsten
Fall mit dem eingebauten Mikrofon

geschehen. Bessere Ergebnisse erzielt man mit Direktanschluß an einen Kassettenrekorder. Die Stromversorgung ist 9 Volt, muß aber immer anliegen, wenn der Speicherinhalt nicht verlorengehen soll. Also: Akku über Einfachst-Netzteil gepuffert. Interessenten können technische Tips von mir bekommen.

P. Möhlmann 04461/ .
80070

Denkmalslok

Der fällige Bericht zur
Denkmalslok fiel in VM 4/87 dem Platz-
mangel zum Opfer. Der Bericht wird hier-
mit nachgeholt:

Wie in den vergangenen Jahren waren die EF Friesland, anlässlich des Wochenendes an der Jade, auch in diesem Jahr wieder in und an der Denkmalslok im Einsatz. So ließ es sich Ehrenmitglied und Denkmalsdampflokomotivschlosser Helmut Ristau nicht nehmen, am 4. und 5. Juli auf

tau nicht nehmen, am 4. und 5. Juli auf dem Führerstand der Lok den Besuchern Rede und Antwort zu stehen. Dafür gebührt ihm, eingedenk seines Alters, besondere Anerkennung. Vor der Lok bemühten sich weitere Mitglieder um den Verkauf von Postern, Broschüren und Postkarten. Der Verkauf lief schleppend und das Ergebnis war unbefriedigend. Das Original war für die Besucher offensichtlich interessanter.

Beiträge zu den nächsten Vereinsabenden

Beiträge zu den nächsten Vereinsabenden
Donnerstag, 29. Oktober 1987 : Bundesbahn-Magazin III/87 und evtl. eine von Hans Klotz gemachte Video-Aufzeichnung

Donnerstag, 26. November 1937: "Von Moskau mit der Transsib nach Chabarowsk"
Dia-Vortrag von Herrn Schimming, W'haven

Donnerstag, 17. Dezember 1987: "Hobby, Film und Eisenbahn" - Relebnisse 1987
Film von Peter Löffler

Verkauf von HO-Modellbahnmaterial

Verkauf von HO-Modellbahnmateriale
Peter Möhlmann löst seine HO-Sammlung auf. Aus diesem Grunde ist für die HO-Freunde unserer Vereinigung einem Teil dieser VM eine Liste des zum Verkauf stehenden Materials beigelegt. Versehentlich nicht berücksichtigte HO-Freunde wenden sich, bitte, direkt an Herrn Möhlmann.

Mit freundlichem Gruß

Rudolf Hopfenster

Ideen-Wettbewerb für das Digital-Memo

**Ihrer Phantasie und Ihrem
Einfallerichtum sind keine
Grenzen gesetzt!**

Sie schreiben Sie uns, wie Sie das
Ours-Digital-Memo eingestrichelt haben. Sie
haben noch etwas mehr zu sagen, nicht wahr?

DIGITAL-MEMO

mit 1001 Möglichkeiten

Im Gegensatz zu herkömmlichen Sprachprozessoren, die über einen festen, unveränderbaren Wortschatz verfügen, kann dieses Modul vom Anwender beliebig oft individuell besprochen u. wieder gelöscht werden.

gelocht werden

Die Aufnahme erfolgt ähnlich wie bei einem Gaboentwurf, wird durch ein Kondensatormikrofon. Das aufgenommenen Signal wird in einem Spezial-IC in digitale Form umgewandelt und als Digital-Information in einem RAM abgespeichert. Der maximale Speicherplatz beträgt 256 Kanäle. Nach einer Speichervorgabe (max. 16 Sekunden) wird das nächste Kanalsignal aufgenommen. Im eingeschalteten Stoppfen wird das mit selbst! Während des Einschaltens blinkt eine rote Leuchtdiode als Kontrollanzeige. Die Aufnahme kann jederzeit mit abgebrochen und gelöscht werden. Ein kleiner NF-Verstärker ist bereits auf der Platine integriert – Ihre eigene Stimme ist klar und deutlich zu hören. Dieser Baustein wird komplett abgetrennt mit Kondensatormikrofon, LED, Lautsprecher und Batterielinie (mit 9V-Batterie geliefert).

Einfachste Bedienung der Aufnahme und Wiedergabe

Technische Daten:
Betriebsspannung 8-15 V Stromaufnahme ca. 12 mA
Speicherkapazität 256 K (16 Sek.) Abm. ca. 68 x 45 x 19 mm
(ohne Lautsprecher 81 x 57 mm)
Baueinst. mit, ausf. Anleitung
und Schaltplan

Best.-Nr. 190454 Stück **39.50**

34.50

ab 3 Stück à **34.50**
Bausatz: Batterie (9 V Block)

Zubehör-Best.-Nr. 10 58 05 **4.20**

*Da staunt der Fachmann,
und der Laie wundert sich*

KIT CRAFT
СОПРАД

Original-Große