

EFA - DL - NEWS

Ausgabe 01 / 2009

Damen und Herren

Beauftragte der Regionen für Amateurfunk

Mit Abdrucken für die BSW Regionen

Vorsitzende der Amateurfunkgruppen und
deren Mitglieder

Mitglieder Arbeitsausschuss Amateurfunk

Abdrucke an:

Zentrale BSW 60329 Frankfurt / M

Hauptbeauftragte des BSW für die
Freizeitgruppen

FIRAC - Landesgruppen

Aus dem Inhalt

J **Neuer Beauftragter für Amateurfunk**

📄 **Änderungen in der Mitgliederdatei**

🌐 **Nachlese EFA/Sachsentreffen 2009**

• **40 Jahre DL 0 PS**

& **Betriebsfunk bei der DB**

📻 **HAM – Radio 2009**

Die EFA DL News erscheinen 2 mal jährlich, Sonderdrucke bei Bedarf

Herausgeber: Stiftung Bahn Sozialwerk, Zentrale, der Hauptbeauftragte für Amateurfunk

Detlef Rämisch, DL 8 DWL, August-Bebel-Str 25, 02681 Wilthen

E-Mail: DL8DWL@darc.de

Redaktion: Dietmar Poengen, DL 8 KBH, Lohmarer Str. 4, 51105 Köln Telefon: (0221) 8302767

E-Mail: DL8KBH@aol.com

Internetauftritt: www.efa-dl.de, www.efa-dl-news.de

Beiträge für die EFA DL News sind willkommen. Veröffentlichte Artikel mit dem Namen oder Call des Autors stellen lediglich die Meinung des Verfassers dar und müssen nicht mit der Meinung des Herausgebers übereinstimmen.

Neuer Hauptbeauftragter für Amateurfunk

Nach vielen erfolgreichen Jahren mit Detlef Gard an unserer Spitze der EFA hat er aus gesundheitlichen Gründen das Amt aufgegeben. Ist nun die Zeit für einen Führungswechsel in der EFA gekommen. Ich freue mich, dass sich Detlef bereit erklärt hat noch eine gewisse Zeit im Arbeitsausschuss mitzuwirken, und mir mit Rat und Tat zur Seite stehen wird. Ab 2009 habe ich die Funktion des Hauptbeauftragten für Amateurfunk im BSW übernommen und möchte mich auf diesem Wege für Euch vorstellen.



Ich bin 42 Jahre alt, verheiratet und habe 3 Kinder. Nach meiner Schulausbildung habe ich bei der Deutschen Reichsbahn den Beruf des Elektromonteurs erlernt und bin der Bahn bis jetzt treu geblieben. Nach der Lehrzeit habe ich in der Starkstrommeisterei Bautzen als Elektromonteur gearbeitet.

Von 1993 bis 1995 war ich als Personalhilfe bei der Deutschen Bundesbahn im Bahnbetriebswerk München Steinhausen als Fahrzeugelektriker tätig. Nach den 2 Jahren kehrte ich in die Heimat zurück und bin bis jetzt bei der DB Bahnbau GmbH in Dresden als Arbeitsvorbereiter tätig.

In der Gesellschaft für Sport und Technik wurde ich in der Grundorganisation der Starkstrommeisterei Bautzen zum Fernschreiber ausgebildet. Als Mitglied der Bezirksauswahl

Nachrichtensport hatte ich den ersten Kontakt mit Amateurfunkern. Als in unserem Betrieb die Frage zur Errichtung einer Amateurfunkclubstation anstand, war ich sofort bereit, die Amateurfunkprüfung abzulegen, und an der neuen Clubstation mitzuarbeiten. Im Jahre 1986 legte ich die Amateurfunkprüfung ab und wurde Mitglied der Clubstation Y84ZL der Deutschen Reichsbahn in Bautzen. Am 28.10.1987 hatte ich den ersten Kontakt mit der Runde der Eisenbahnfunkamateure. Meine Vorstellung als Mitglied einer Amateurfunk Clubstation der Deutschen Reichsbahn sorgte im Hintergrund für einigen Wirbel. Einige Wochen später erhielt ich Post vom damaligen FIRAC-Präsidenten Horst Adensam OE3HAA. Dadurch erhielt ich Einblick in die Struktur der Vereinigung der internationalen Eisenbahnfunkamateure (FIRAC). Ein Antrag zum Beitritt in der FIRAC beim Radiosportverband der DDR wurde erwartungsgemäß zurückgewiesen. So dauerte es noch einige Zeit bis zur Wende in der DDR, die durch weitere Gastteilnahmen in der EFA-Runde überbückt wurde, bis ich am aktiven Leben der nun gesamtdeutschen Gruppe der Eisenbahnfunkamateure teilnehmen durfte. Seit 12 Jahren habe ich nun die „rote Fahrdienstleitermütze“ in der wöchentlich stattfindenden EFA-Runde auf, und bin seit dieser Zeit auch Mitglied im Arbeitsausschuss des Hauptbeauftragten für Amateurfunk in der Stiftung Bahnsozialwerk.

Ich hoffe, dass wir trotz der Konkurrenz von Internet und Handy doch noch junge Leute für das Hobby Amateurfunk begeistern können, und die Eisenbahn Funkamateure nicht aussterben werden. Ich wünsche mir, dass unser Stifter, die „Deutsche Bahn“, ihr Geld nicht nur in Fußballvereine investiert, sondern auch den Eisenbahn Funkamateuren den Erhalt der letzten Amateurfunkclubstationen ermöglicht. Nur hier ist es möglich, junge Eisenbahner an die doch sehr kostenintensive Freizeitbeschäftigung Amateurfunk heranzuführen, und letztlich neue Mitglieder und Spender für das Bahnsozialwerk zu gewinnen.

Auf wiederhören in der Mittwochsrunde und ein persönliches Kennen lernen bei unseren nationalen und internationalen Treffen.

vy 73 55
de Detlef, DL8DWL



Die Dateiverwaltung informiert



Wolfgang Neumann, DJ 6 FX

Postanschrift: Varnhagenstr. 22, 81241 München; eMail: WolfgangDJ6FX@aol.com

Änderungen in der Mitgliederliste

1. Streichungen (Austritt)

Rufzeichen	Vorname Name	Bezirk	Gruppe
DB 3 TL	Hans-Georg Gottschling	Nürnberg	Nürnberg
DE 0 WSM	Walter Schröder	Essen	Dortmund
DE 1 KSN	Karl Sommer	Essen	Paderborn
DE 15651	Waltraut Gries	Hannover	Hannover
DF 3 UD	Annel Zachert	Frankfurt	Frankfurt
DG 3 NEA	Sven Gottschling	Nürnberg	Nürnberg
DG 4 FAJ	Karl Leber	Frankfurt/M	Limburg
DG 9 FBJ	Franz-J. Herkert	Frankfurt/M	Limburg
DH 6 NAS	Anton Kummer	München	München
DH 8 NBL	Christian Bayer	Nürnberg	Nürnberg
DJ 1 BWH	Brigitte Wolff	Essen	Paderborn
DJ 1 MR	Jürgen Wille	Essen	Paderborn
DJ 4 WO	Walter Seemann	Frankfurt/M	Limburg
DK 2 NQ	Günter Gries	Hannover	Hannover
DK 3 CF	Max Roth	Frankfurt/M	Limburg
DK 5 OT	Wilhelm Grundmeier	Hannover	Hannover
DL 1 FAP	Gerd Emmesberger	Frankfurt/M	Limburg
DL 1 GWS	Waldemar Stein	Stuttgart	Stuttgart
DL 3 ZBI	Markus Preuß	Frankfurt/M	Limburg
DL 6 DD	Marita Sommer	Essen	Paderborn
DL 6 RAL	Harald Zisler	Nürnberg	Nürnberg
DL 8 NSB	Stefanie Bahr	Nürnberg	Nürnberg
DL 8 XI	Ingo Reinstein	Hamburg	Hmb/Ohlsdorf
DL 8 ZAD	Jürgen Hermann	Frankfurt/M	Limburg
DO 1 NUK	Uwe Krella	Nürnberg	Nürnberg
DO 6 TD	Heidelind Wille	Essen	Paderborn
SWL 009	Heinz Mikat	Hamburg	Hmb/Ohlsdorf
SWL 034	Paul Ulbrich	Stuttgart	Stuttgart
SWL 096	Maritta Grundmeier	Hannover	Hannover
SWL 129	Anton Laurinaitis	Hannover	Minden/Osnabrück

2. Rufzeichenänderungen

altes Rufzeichen	neues Rufzeichen	Bezirk	Gruppe
DC 6 QX	DL 9 QX	Frankfurt/M	Limburg
DG 1 FCG	SWL 143	Frankfurt/M	Limburg
DG 6 FK	DL 1 EW	Frankfurt/M	Limburg
SWL 123	DO 7 NDM	Nürnberg	Nürnberg

3. Ummeldungen

Rufzeichen	alter Bezirk	neuer Bezirk	neue Gruppe
DL 2 RUB	Hamburg	Hannover	Minden/Osnabrück

Stand: 7. Juli 2009



Die Dateiverwaltung informiert



Wolfgang Neumann, DJ 6 FX

Postanschrift: Varnhagenstr. 22, 81241 München; eMail: WolfgangDJ6FX@aol.com

Änderungen in der Mitgliederliste

4. Streichungen (Verstorben)

Rufzeichen	Vorname Name	Bezirk	Gruppe
DB 1 ZM	Horst Will	Frankfurt/M	Limburg
DC 9 QZ	Heinz Gradtke	Hannover	Minden/Osnabrück
DF 1 ZY	Manfred Keller	Frankfurt	Frankfurt
DF 4 VI	Friedrich Zimmermann	Saarbrücken	Saarbrücken
DG 4 ZA	Ullrich Rex	Frankfurt/M	Limburg
DK 3 EV	Anton Wellbrock	Hannover	Oldenburg
DK 4 KM	Kurt Möller	Frankfurt	Frankfurt
DK 5 QR	Heinrich Kniesburges	Essen	Paderborn
DL 1 RAI	Siegfried Braulik	Nürnberg	Nürnberg
DL 8 YP	Georg Zühlke	Karlsruhe	Karlsruhe
DL 8 YX	Toni Schäfer	Frankfurt/M	Limburg

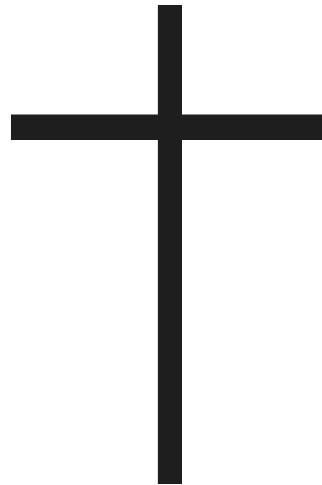
5. Neue Mitglieder

Rufzeichen	Vorname Name	DB Bezirk	Gruppe
DG 6 IDA	Torsten Raak	Berlin	Cottbus
DG 7 DBN	Veit Padberg	Frankfurt	Frankfurt
DJ 3 OP	Alfred Büttner	Karlsruhe	Ludwigshafen/Rh
DJ 4 NOB	Norbert Müller	Nürnberg	Nürnberg
DL 1 CNT	Christian Tillmann	Nürnberg	Nürnberg
DL 5 SZB	Ronny Mang	Hamburg	Hamburg/Ohlsdorf
DL 9 NBA	Gerhard Hiemer	Nürnberg	Nürnberg
DM 6 PA	Johannes Boers	Frankfurt/M	Limburg
DO 4 NST	Hans-Joachim Strube	Nürnberg	Nürnberg
DO 7 FM	Thorsten Kremer	Karlsruhe	Ludwigshafen/Rh
SWL 142	Regina Hofmann	Nürnberg	Nürnberg

Stand: 7. Juli 2009

DK4KM

Kurt Möller



Plötzlich und für uns unerwartet erreichte uns die Nachricht vom Tod unseres Mitglieds Kurt Möller, DK4KM. Er verließ uns am 22. Januar 2009, kurz nach Vollendung seines 85. Lebensjahres.

Kurt und seine Frau Rita hat es nach seiner Pensionierung von Köln nach Aschaffenburg verschlagen, und war seit 1987 Mitglied bei der EFA-Gruppe Frankfurt. Er war früher stets in unserer wöchentlichen Runde auf 2 Meter zugange, und kam regelmäßig zu unseren monatlichen Clubtreffen im Frankfurter Hbf. Viele werden ihn aus der EFA Runde, und von einigen nationalen Treffen in guter Erinnerung behalten.

So trauern wir nun um einen Freund, OM und Menschen, der uns, bei der EFA Gruppe Frankfurt ohne große Worte stets kompetent, ruhig und sachlich mit Rat und Tat zur Seite stand.

Wir werden ihn stets in bester Erinnerung behalten.

EFA Gruppe Frankfurt

Kurt Möller war 1984 Gründungsmitglied der Kölner EFA Gruppe und er war uns stets ein geduldiger und erfahrener Lehrer! Seine Ruhe und sein typisch Kölscher Humor sorgten dafür, dass Konflikte gar nicht erst aufkamen! Aktiv arbeitete er am Aufbau der Klubstation mit und gab uns viele wichtige Anregungen. Wir bedauerten sehr, dass er seinen verdienten Ruhestand in Aschaffenburg verbrachte. Um so grösser war jedes Mal unsere Freude, wenn wir ihn bei Veranstaltungen wieder sahen oder in der EFA – Runde hörten!

Wir trauern um Kurt und werden ihn nicht vergessen!

EFA Gruppe Köln



DK 5 QR Silent Key

Im Alter von 83 Jahren verstarb am 18.11. 2008 nach längerer Krankheit

Heinrich Kniesburg, DK5QR

Heinrich war Mitbegründer der Paderborner EFA-Gruppe, die 1969 in den Räumen des Ausbesserungswerkes Paderborn ihren Anfang nahm. Er war mit „Leib und Seele“ Funkamateur. Als ehemaliger Marine-Funker galt seine Vorliebe dem Funkverkehr in cw.

Die Förderung neuer Mitglieder war ihm ein besonderes Anliegen. So hat er sich lange Jahre als Morselehrer verdient gemacht.

So lange er konnte, war er unserer Klubstation DLØPS sehr verbunden und ein regelmäßiger Teilnehmer der wöchentlichen Runden auf den Amateurfunkbändern.

An den regelmäßig stattfindenden nationalen und internationalen Treffen nahm er mit seiner Frau Fine immer gerne teil.

Bei den Freunden des Amateurfunks war Heinrich ein willkommener Gast.

Die Pflege und Betreuung seiner schwer kranken Frau Fine ließen ihm in den letzten Jahren nicht mehr viel Zeit für sein geliebtes Hobby.

Mit dem Heimgang von Heinrich hat die Paderborner EFA-Gruppe einen liebenswerten und guten Freund verloren, dem wir durch ehrendes Gedenken verbunden bleiben.

Karl-Heinz Kesselmeier, DK9QV, Leiter der EFA-Gruppe Paderborn.

EFA Treffen – Sachsentreffen – Firac Präsidententreffen vom 23. April bis 26. April 09

Angereist sind wir mit dem Auto, 603 Kilometer waren es über Deutschland, es war relativ wenig Verkehr und so ging es zügig voran. Leichter Regen bei der Anreise, doch schon bei der Ankunft im Quartier „Hotel Erbgericht“ verzogen sich die Wolken und der Besichtigung vom Ortsteil Krippen stand nichts mehr im Weg.

Es ist so schön alte Freunde und Bekannte wiederzutreffen. 105 Teilnehmer, aus OE leider nur Hermann und ich, Guisepe IZ7CIK aus Italien, aus Rumänien George YO6HAY und Anne, aus Belgien Karel ON4CIR, Mario ON4KV und seine xyl, aus Luxemburg Emile LX1LE und Simone, aus Frankreich André F9AP, aus Tschechien Milan und der Rest war aus DL.

Bei der Präsidentensitzung am Abend wurde viel diskutiert, George aus Rumänien stellt sich zur Kandidatur bei der nächsten Präsidentenwahl, er ist ein netter und sehr gebildeter OM mit Charisma. Emile sucht auf Grund seines Gesundheitszustandes einen Nachfolger für sein Amt als Webmaster und für die Mitgliebergerbarung, keine leichte Aufgabe, es wird mit einem Nachfolger aus OE geliebäugelt. Frankreich wird das Kongressprogramm für 2010 erst in der Slowakei präsentieren. Karel will sehen, ob sich mit Polen als Kongressland für 2011 etwas arrangieren lässt.

Kurz war die restliche Nacht, die Unterkunft war nett und sauber, ein bisschen klein war das Zimmer vielleicht, aber das Bett war gemütlich und ich hatte keine einzige schlaflose Nacht. Die Verpflegung war sehr gut und noch heute kann man es auf der Waage sehen. Ein großes Lob an die Veranstalter, super geplant und sehr umsichtig, es ging keiner verloren und es wurde auf alle Rücksicht genommen.

Ich liebe es, wenn beim Frühstück Zeit zum Quatschen bleibt, dann fängt der Tag so richtig gut an. Mit 2 Stockbussen ging es nach Dresden.



Gleich die ersten paar Meter auf Schusters Rappen in dieser Stadt, versetzten mich ins totale Staunen, vor solch einer Pracht und Schönheit verstumme auch ich einmal. Das Wetter war ja einmalig, und so war alles in Sonnenschein getaucht. Unser Stadtführer hat viel und gut erklärt, für mich war es zum Teil „Nachhilfeunterricht in Geschichte, war in der Schule nicht unbedingt mein Lieblingsfach. Der Zwinger, die Semperoper, die Frauenkirche, ein Bauwerk imposanter als das andere und immer wieder unterbrochen von viel Grün und dem ruhigen Fluss der Elbe. Den Nachmittag verbrachten wir in den traumhaft schönen Parkanlagen von Schloss Pillnitz. Hier jagte natürlich ein Fotomotiv das andere. Die Wanderung durch die Anlagen war ein Wohltat für Auge und Seele und für das Baucherle gab es dann noch einen Eiskaffee. Nach dem Abendessen spielte dann noch ein Band schöne Klänge zum Tanzen.

Am nächsten Tag führte unser Ausflug entlang der Elbe mit einem Raddampfer in den Ort Rathen. Die Fahrt war ein wunderschönes Erlebnis, ich saß auf der Sonnenseite und genoss den Ausblick der langsam an uns vorbeizog. Die schönste Zeit haben wir uns ausgesucht, alles stand in voller Blüte und dazu der strahlend blaue Himmel. Die Männer waren meist unter Deck zu finden, dort wo es nach Öl und Diesel roch und die Maschinen ratterten.

In Rathen wurde unsere Gruppe zweigeteilt, die, welche gut zu Fuß waren und die, die es sich in Rathen und Umgebung gemütlich machten. Eine große Gruppe stieg gemeinsam mit Wolfgang DL5MM hinauf zur Bastei, ein Felsmassiv hoch über Rathen. Wunderbarer Fußweg angelegt mit Stiegen,



Stufen, Tunnels und Brücken und immer wieder überwältigende Aussichtspunkte in schwindelnden Höhen. Ohne große Anstrengungen wurden wir über alle Gebühren mit sensationellen Ausblicken belohnt.

Sozusagen als Sahnehäubchen gab es am Gipfel ein Glas schwarzes Bier. Der Abstieg war eine Viecherei und vor lauter Lachen und Herumalbern hätten wir beinahe die Fähre versäumt, welche uns dann über die Elbe brachte.

Ziel waren die Eisenbahnwelten von Rathen. Naturgetreue Bahnstrecken aus der Region mit den Bahnhöfen wurden in liebevollen Details nachgebaut. Das Kind im Manne wurde geweckt und es wurden Fotos am laufenden Band geschossen. Nach einer Kaffeepause ging es am Abend zurück nach Krippen. Hier kam nach dem Abendessen noch als Überraschung ein Komikerpaar, welche eine Auktion veranstalteten, man fühlte sich zurückversetzt in die Zeit, als die Dampfmaschine erfunden wurde. Man konnte Aktien erwerben für den ersten Streckenabschnitt einer Dampfeisenbahn von Leipzig nach Dresden, dabei gab es Nachhilfeunterricht (auf amüsante Weise), wie denn eine Dampfmaschine funktioniert. Österreich erhielt leider keinen Streckenabschnitt: wie zu erwarten, wurden wir von den Deutschen überboten. Damit so etwas nicht mehr vorkommen kann, sollten uns bei den nächsten Treffen doch wieder einige aus OE begleiten. Schnell war die schöne Zeit wieder vorbei, nach dem großen Drücken und Verabschieden, blieben nur mehr wenige zurück, darunter waren auch wir. Noch hatten wir nicht alles gesehen, von diesen imposanten Felsgebilden, welche die Landschaft der sächsischen Schweiz prägen. Diese Gegend ist einzigartig, ein Wander- und Kletterparadies, freundliche Menschen und natürlich einer hervorragenden Küche.



Den würdigen Abschluss dieser herrlichen Tage machten wir bei unseren Funkfreunden im Zittauer Gebirge, welches auch eine eigene Reise wert wäre. Zurück ging es dann flott durch Tschechien, diesmal nur mehr 450 Kilometer.

Es waren wunderschöne Tage mit dem vollsten Verwöhnprogramm.

Wie überall gibt es auch hier einen Wermutstropfen: „Wir sind süchtig nach schwarzem Bier“ und ein kleines Bäuchlein war unvermeidlich, mal sehen ob wir das bis zum Kongress in der Slowakei wieder in den Griff bekommen.



Bericht von Monika OE 5 MOM

Vorankündigung



Liebe Funkfreunde der EFA,
unser nächstes Deutschlandtreffen der Eisenbahnfunkamateure
findet vom 29.04.2010 bis zum 02.05.2010
im BSW-Ferienhotel Lindenbach in Bad Ems statt.



Am Programm wird momentan gearbeitet,
Vorschläge bitte an DL8DWL@DARC.de
Das Programm und das Anmeldeformular gibt es dann
in der nächsten EFA-DL-NEWS

HAM RADIO 2009

Auch in diesem Jahr waren die Eisenbahn-Funkamateure mit einem Stand auf der HAM RADIO vertreten, erstmals unter der Leitung des neuen HB Detlef, DL 8 DWL.

Die Zimmer hatten wir wie seit vielen Jahren bereits im Februar im Hotel Bären in Tettng gebucht.

Zur Standbesetzung zählten in diesem Jahr DG 4 FI, Werner, DJ 7 WX, Kuno, DK 4 UM, Volker und DK 9 VB, Detlef. Diese OM's waren mit ihren Frauen angereist. Dazu kamen der HB Detlef, DL 8 DWL, Alfred, DB 1 VQ und aus Paris der 87jährige André, F 9 AP. Privat eingemietet hatten sich Ludwig, DL 5 MHQ mit xyl Ilse, DL 6 IT.

Es fehlten die belgischen Freunde. Lode, ON 4 ED, ist im April plötzlich und unerwartet verstorben, der FIRAC-Präsident Willy, ON 4 CKC, ist seit längerer Zeit erkrankt und wird daher in diesem Jahr seit Amt niederlegen.

André hatte in diesem Jahr den Zug zur Fahrt von Paris nach Friedrichshafen gewählt, mit dem TGV von Paris nach Stuttgart und mit dem RE von Stuttgart nach Friedrichshafen. Diese Fahrt dauerte mit einer Stunde Aufenthalt in Stuttgart von 60 Minuten etwas mehr als 6 ½ Stunden, vor zwei Jahren hatte die Flugreise für die gleiche Strecke fast zwei Tage gedauert.

Die vereinbarte Ankunftszeit im Hotel verzögerte sich durch Sperrung der B31 und Umleitung mit Stau über Markdorf.

Nach einer Pause mit Kaffee und Kuchen im Hotel in Tettng machten wir uns dann auf den Weg zur Messe, während unsere Frauen die Koffer auspackten.

Leider war der von uns so sehr geschätzte, kurze Schleichweg über Gebertshausen durch den Wald zum Messegelände wegen Bauarbeiten gesperrt, so dass wir einen großen Umweg um das ganze Flughafengelände herum fahren mussten.

Die vom HB erbetene Änderung an unserem Stand mit einer zusätzlichen Wand zum Anbringen der Transparente war von der Messeleitung fernmündlich zugesagt, allerdings war versäumt worden, die mit dem Messebau beauftragte Firma zu verständigen. Da wir nicht die Einzigen waren, die reklamieren mussten, dauerte es doch sehr lange, bis der Stand unseren Wünschen entsprechend hergerichtet war. Erst gegen 18.15 Uhr konnten wir mit unserem Aufbau beginnen, zu einer Zeit, als wir in den Vorjahren bereits zurück ins Hotel fahren konnten.

So verzögerte sich auch unser Abendessen. Unser Wirt, der inzwischen unsere Wünsche genau kennt, hatte viel Mühe, Pfifferlinge für das von uns allen so sehr geschätzte Pfifferling-Rahmsüppchen zu besorgen.

Den Beginn der Messe am nächsten Morgen wollten wir nicht versäumen. So sind wir



wegen der Sperrung unseres Schleichweges früher aufgebrochen als normal. Trotzdem war der Stau in Friedrichshafen so groß, dass wir erst nach Messebeginn an unserem Stand ankamen. Ludwig und Ilse waren aber bereits da und vertraten die EFA.

Auffallend in diesem Jahr waren die breiten Wege in Halle 1, durch die ganze Halle konnte man unseren Stand sehen. Die Räume zwischen den Ständen waren wesentlich größer als in den vergangenen Jahren, ein Zeichen dafür, dass die Zahl der kommerziellen Aussteller und auch der ausstellenden Verbände erheblich zurückgegangen ist.

Wie in den Vorjahren war unser Stand Anlaufstelle für EFA- und FIRAC-Mitglieder, die nach der Einkaufstour bei Händlern und auf dem Flohmarkt eine Pause benötigten.

Obgleich die Messeleitung mit 17400 Besuchern 600 Besucher mehr zählte als im vergangenen Jahr, schien uns die Besucherzahl rückläufig zu sein. Das kann aber auch an den großen, freien Flächen in der Halle gelegen haben. Vielleicht hat aber auch das schlechte Wetter Besucher abgeschreckt. Es regnete vom Freitag-Nachmittag bis in den Samstag hinein.

In den Nachmittagstunden ließ der Besuch am Stand merklich nach. In den Ruhephasen merkten wir dann, wie ermüdend die Messtätigkeit doch ist. Nach 9 Stunden wirkte schließlich die Durchsage "Es ist 18.00 Uhr, die Messe schließt" wie eine Erlösung. Im Hotel trafen wir dann die Frauen wieder, die den Tag beim Shopping in Friedrichshafen verbracht hatten. Nach einem sehr schmackhaften Abendessen zogen sich alle sehr früh in die Zimmer zurück. Die für uns so hinderliche Straßensperrung in Gebertshausen bestand auch am Wochenende weiter, der Umweg blieb, wegen des fehlenden Berufsverkehrs gab es aber keinen Stau.

Am Samstag war der Besucherstrom erheblich größer als am Freitag und das trotz starken Regens. Die Besucher, die mit dem Zug angereist waren, konnten den kostenlosen Shuttle-Bus von und zum Messegelände benutzen.

Am stärksten frequentiert war der Flohmarkt, der sich über 2½ Hallen erstreckte. An einigen Ständen wurden Elektronik-Bauteile angeboten, auch einige Händler boten aus Kostengründen ihre Waren auf dem Flohmarkt an. Viele OM's versuchten, ihre Altgeräte und jede Menge „Funkschrott“ an den Mann zu bringen. Es wurden aber auch Waren angeboten, die mit Funk, auch im weitesten Sinne, nichts zu tun haben: Damenhandtaschen, Modeschmuck, antiquarische Bücher usw.

In diesem Jahr hatte ich mir Zeit zu einem ausgiebigen Bummel genommen. Die Luft in den Flohmarkthallen war aber so stickig, dass ich froh war, als ich meine Runde beendet hatte.

Auch an diesem Abend waren alle Akteure müde und das gemütliche Beisammensein nach dem Abendessen dauerte nur kurz.

Alfred, DB 1 VQ, der meine xyl und mich in seinem Pkw an den Bodensee chauffiert hatte, musste in der Nacht von Sonntag auf Montag Dienst tun. Vorher wollte er nach der langen Heimfahrt noch einige Stunden ausruhen. So sind wir am Sonntag nach dem Frühstück bereits in Richtung Heimat aufgebrochen. Unser HB hatte ja mit fast 800 km den weitesten Weg nach Hause. Da erfahrungsgemäß am Sonntagnachmittag nur noch vereinzelte Besucher durch die Hallen gehen und sich ein Bleiben nicht mehr lohnt, haben die verbliebenen OM's am frühen Nachmittag den Stand abgebaut. In diesem Jahr konnten auch die Aussteller zu jeder Zeit das Gelände verlassen, in den Vorjahren war das zwischen 12 und 15 Uhr nur mit Sondergenehmigung der Messeleitung möglich. Die HAM RADIO 2009 war zu Ende.

DK 9 VB



Die FIRAC trauert um Lode De Man, ON 4 ED

Lode war, seit die EFA/FIRAC den Stand bei der HAM Radio in Friedrichshafen betreibt, ein treuer Mitarbeiter am Stand gewesen! Anfang Mai hat uns die Nachricht von seinem plötzlichen und unerwarteten Ableben erreicht.

Wir werden Lode, als immer freundlichen Om, in steter Erinnerung behalten!

40 Jahre BSW – Funkamateure Paderborn

Die Eisenbahn-Funkamateure Paderborn konnten im Dezember des vergangenen Jahres auf ihr 40 jähriges Bestehen zurückblicken.

Es ist ein schöner und alter Brauch, nach Ablauf von 40 Jahren Vereinsgeschichte, Ereignisse und Aktivitäten „Revue passieren lassen“.

Am 13. Dezember 1968 fanden sich unter der Leitung von Walter Spallek, DL 9 OL, sieben Funkamateure zusammen und gründeten damals als 28. Gruppe im Bundesbahn - Sozialwerk die EFA Gruppe Paderborn.

Die Beschaffung eines Senders, Empfängers und Zubehör erfolgte im April 1969.

Im September 1969 erteilte uns die damalige OPD Münster die Sende- und Empfangsgenehmigung zur Inbetriebnahme unserer Klubstation –DL Ø PS-.

Die erste Langdrahtantenne für Kurzwelle wurde im Oktober 1969 errichtet. Die Masten hatten eine Höhe von 20m.

Im Rahmen einer Feierstunde wurde die Klubstation – DL Ø PS - im Ausbesserungswerk Paderborn am 12. Dezember 1969 durch den damaligen Werkdirektor, Herrn Heinisch, seiner Bestimmung übergeben. Herr Heinisch betonte hierbei in seiner Ansprache unter anderem, dass der Amateurfunk als Brückenschlag zwischen den Völkern zu verstehen ist, frei von politischen und wirtschaftlichen Interessen. Zur Inbetriebnahme der Amateurfunkanlage wurde eine „Funkbrücke“ zwischen Eisenbahn-Funkamateuren in Hamburg, Augsburg, Feuchtwangen und Paderborn hergestellt.

Eine Clubstation für Eisenbahnfunker



Am Tag nach der Inbetriebnahme der Funkstation am 12. Dezember 1969 war dieses Bild der örtlichen Tageszeitung zu entnehmen. Es zeigt Walter Spallek, DL9OL, am Mikrofon beim ersten QSO in der Klubstation. Im Hintergrund die Ehrengäste (vierter von links Herr Heinisch) und weitere Mitglieder der Paderborner Funkamateure.

Heute zählt die Gruppe 13 Mitglieder. Eine Funklizenz besitzen 9 Mitglieder. Unsere Klubstation –DLØPS- befindet sich nach wie vor an der selben Stelle im Werk Paderborn an der Hermann-Kirchhoff-Straße.

Die vom DARC, Ortsverband Paderborn, veranstalteten Lehrgänge zur Erlangung einer Amateurfunklizenz fanden teilweise in unseren Klubräumen statt. Hierbei betätigte sich unser Mitglied Heinrich Kniesburgs, DK5QR, als Morselehrer.

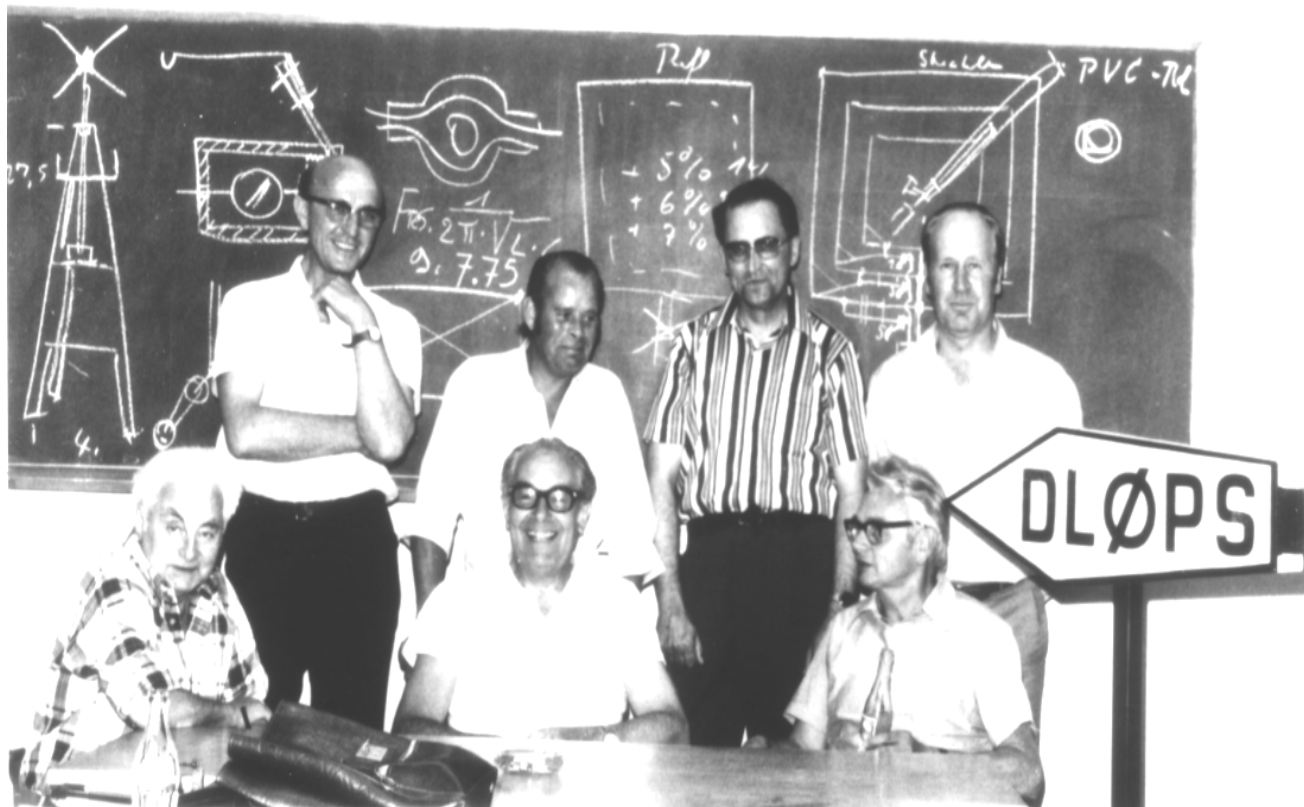
Die an jedem Mittwoch stattfindende EFA-Runde auf Kurzwelle, 80 m, wurde von 1970 bis 1985 von Walter Spallek, DL9OL, geleitet. Nachfolger wurde wiederum ein Mitglied unserer Gruppe und zwar Hartwig Claaßen, DL5YCB, der diese Aufgabe bis 1996 wahrgenommen hat.

Ein erwähnenswertes Ereignis in unserer Vereinsgeschichte war die Aktivität anlässlich des 75-jährigen Jubiläums des Ausbesserungswerkes Paderborn in der Städtischen Galerie der Stadt Paderborn im Jahr 1988. Die Eröffnung dieser BSW-Veranstaltung erfolgt durch den damaligen Bürgermeister unserer Stadt, Herrn Lüke, und dem damaligen Vorsitzenden des BSW-Ortsvorstandes Paderborn, Herrn Arnicke. Während dieser Zeit haben wir unsere Klubstation –DLØPS- eine Woche von dort aus betrieben. Uns wurde gestattet, eine Langdrahtantenne zwischen dem Turm der Abdinghofkirche und dem Dach der gegenüberliegenden Stadtverwaltung zu spannen. Der DARC hatte uns den Sonder-DOK-HHz88- für diesen Zeitraum genehmigt. Ferner hatten wir für diese Jubiläums-Veranstaltung eine besondere QSL-Karte entworfen und drucken lassen.



In der Städtischen Galerie der Stadt Paderborn. Bürgermeister Wilhelm Lüke (zweiter von rechts) und Werkdirektor Wolfgang Arnicke zeigten besonderes Interesse am Amateurfund. Sie schauten Walter Spallek über die Schulter, der gerade mit einem Funkamateurl Erfahrungen austauschte.

Im Sommer des Jahres 1970 erhielt die Paderborner Gruppe besonderen Besuch. Der damalige FIRAC-Präsident und Hauptbeauftragte für Amateurfunk Heinz Windelband, DJ 3 UN, war zu einem Erfahrungsaustausch nach Paderborn gekommen.



Dieses Foto entstand während des Erfahrungsaustausches 1970 in Paderborn. Es zeigt sitzend (von links) Wilhelm Holländer, DK1XJ, Heinz Windelband, DJ3UN, Walter Spallek, DL9OL und stehend (von links) Heinrich Kniesburges, DK5QR, Heinz Göbel, DK6QE, Fritz Lange, DJ7FL und Heinz Winter, DC5QP.

Ein weiteres Ereignis unserer Gruppe war das EFA – Jahrestreffen vom 12.04. bis 14.04.1991 in Paderborn.

Untergebracht waren die Teilnehmer im Tagungs-, Konferenz- und Schulungszentrum Schloss Eringerfeld, Haus Dicke Birke, ca. 7 km entfernt von Paderborn. Es erfolgten Ausflüge zum Hermannsdenkmal, den Externsteinen, sowie eine Führung durch die Stadt Paderborn. Ferner wurde die Waldglashütte Erpentrup, bei Bad Driburg, besichtigt. Hier wurden Einblicke in die Kunst des Glasblasens vermittelt. Als Erinnerung erhielten alle Besucher von der Geschäftsleitung der Glasbläserei ein Trinkglas mit der Aufschrift „EFA 1991“.

Ein „Dankeschön“ für die gute Organisation dieses Treffens übermittelte der damalige Hauptbeauftragte, Willi Sauerbrei, DL 3 ZBW, an Barbara Claaßen, DL 5 YCB, Hartwig Claaßen, DL 4 YDJ und Heinz Winter, DC 5 QP.

Von den z.Zt. 13 Mitgliedern haben an der Gründungsversammlung im Dezember 1968 folgende Mitglieder teilgenommen: Heinz Göbel, DK 6 QE, Bernhard Gülle, DG 3 YGB, Manfred Menne, SWL 107, Josef Steffens, SWL 110 und Adolf Fromm, DO 3 YAF



Die Gründungsmitglieder (von rechts) Heinz Göbel, DK6QE, Bernhard Gülle, DG3YGB, und Adolf Fromm, DO3YAF, erhielten während einer Feierstunde vom Leiter der Paderborner Gruppe Karl-Heinz Kesselmeier, DK9QV, ein Präsent für die langjährige Mitgliedschaft. Die erkrankten Gründungsmitglieder Josef Steffens und Manfred Menne konnten an dieser Feier nicht teilnehmen.

Da Freud und Leid dicht beieinander liegen, gedenken wir auch unserer ehemaligen Mitglieder, die im Verlauf der 40 Jahre verstorben sind. Im Jahr 1983 Werner Kemper, DG9YBJ, 1992 Wilhelm Holländer, DK1XJ, 2001 Friedrich Lange, DJ7FL, Heinz Winter, DC5QP, Walter Spallek, DL9OL, 2006 Bernhard Hermesmeier, DK5OS, 2008 Heinrich Kniesburgs, DK5QR.

Karl-Heinz Kesselmeier, DK9QV, Leiter der EFA-Gruppe Paderborn.

Fieldday der EFA-Gruppe Saarbrücken

An der Weihnachtsfeier der EFA-Gruppe Saarbrücken im letzten Jahr nahmen 20 Personen teil. Viele OM's, die nicht an den monatlichen Treffen in Saarbrücken teilnehmen können, haben sich gefreut, mit alten Bekannten ein paar gemütliche Stunden verbringen zu können.

Ich wurde gebeten, im Laufe des Jahres wieder eine Aktivität der Gruppe zu organisieren. Es bot sich an, an den jährlichen Fielddays meines OV Beckingen, Q 12, als Mitveranstalter teilzunehmen. Der Vorstand begrüßte diese Gemeinschaftsveranstaltung mit den EFA Saarbrücken.

Alle Mitglieder, deren Wohnlage eine Teilnahme ermöglicht, wurden von mir angeschrieben. Leider sind nur wenige Antworten eingegangen. Bis kurz vor der Veranstaltung rechnete ich noch mit der Reaktion einiger Mitglieder, leider vergebens. Eine Absage der Veranstaltung war nicht mehr möglich, hatten wir doch zusammen mit dem OV Q 12 ein großes Zelt und Partygarnituren angemietet, Kraftstoff für drei Tage Dauerbetrieb des Stromaggregates gekauft sowie Essen und Trinken bestellt.

Unser Bezirksbeauftragter Werner, DG 4 FI, aus Hessen und auch Volker, DK 4 UM, aus der Pfalz hatten meine Einladung angenommen, sie kamen mit ihren Frauen, Volker auch noch mit seiner Schwester.

Während am Freitag, dem 19. 06. Barbara mit den Damen eine Fahrt nach Saarlouis unternahm, fuhren Werner, Volker, Alfred, DB 1 VQ und ich zur Käshütt nach Taben-Roth, um beim Aufbau des Zeltes und der Antennenanlagen zu helfen. Bei unserer Ankunft hatten die Männer von Q 12 das Gerippe des Zeltes bereits errichtet, es fehlten nur noch das Anbringen der Kopfteile und das Verzurren. Besonders zeitaufwändig war das Errichten der etwas mehr als 80 m langen Eigenbau-Loop auf 4 GFK-Masten in etwa 11 m Höhe. Als das geschafft war und auch das Stromaggregat und die Geräte ihren Funktionstest bestanden hatten, wurde der im Saarland unverzichtbare „Schwenker“ (Bild) aktiviert. Bratwürste, Schwenkbraten und Bier waren der Lohn für die Arbeit von vielen Stunden.



Werner, Volker und ich fuhren dann zu mir nach Hause, wo unsere Frauen bereits warteten. Alfred und der Organisator von Q 12, Herbert, DH 5 VZ, machten Funkbetrieb und übernachteten denn im Zelt, um auf die Geräte und die Vorräte an Essen und Trinken in der Kühlanlage aufpassen zu können. Der 10jährige Enkel von Herbert hatte sich ein eigenes kleines Zelt neben unserem großen errichtet, wo er mit seinem Freund übernachtete.

Am Samstag hatte Barbara für unsere fünf Gäste ein ausgiebiges Frühstück bereitet. Wie immer, wenn wir in dieser Konstellation zusammen sind, hatten wir viel Spaß und die Zeit verflog schnell.

Als wir dann nach etwa 40 km Fahrt auf dem Fieldday-Gelände eintrafen, war es bereits 11.30 Uhr. Leo, DF 5 IA mit seiner Frau Ute waren bereits da, sie waren 100 km aus Schöneberg-Kübelberg angereist. Der Routenplaner auf der Homepage von Q 12 hatte ihnen den richtigen Weg gezeigt. Die von Barbara und Ursel, DH 5 YY, gebackenen Kuchen fanden auch noch Platz im großen Kühlschrank.

Die Funkgeräte waren besetzt. Obgleich es anfang zu regnen, wurde im Freien gegrillt, Schwenkbraten, Bratwürste und die saarländische Nationalwurst, die Lyoner, dazu hatte Ursel Salate bereitet. Als Nachtisch gab es Kaffee und Kuchen. Inzwischen hatte sich das Wetter wieder gebessert, und es war sommerlich warm. Die Frauen machten Spaziergänge, die Männer machten Funkbetrieb und erörterten viele Fachthemen, insbesondere zum Antennenbau. So merkte man kaum, wie die Zeit verging. Die Frauen fuhren früher nach Hause, Barbara hatte für sie bereits das Abendessen vorbereitet. Wir Männer



aßen auch abends auf dem Fieldday-Gelände vom Grill. Alfred fuhr wie wir nach Hause, er hatte am Sonntag Frühdienst. So wurde die Nachtwache ausschließlich von Q 12-Leuten gestellt.

Abends waren unsere Gäste genau so müde wie wir, wir gingen alle früh zu Bett. Am Sonntag nach dem Frühstück hieß es für unsere Gäste, Koffer packen und den Pkw beladen. Dann fuhren wir alle wieder zum Fieldday-Gelände. Der OVV von Q 12, Sigg, DK 5 VF, befasste sich liebevoll mit den zwei 10 und 11 jährigen Jungen, die dann mit seinem Ausbildungsrufzeichen viele Verbindungen ins Logbuch eintragen konnten. Es blieb aber auch Zeit, um aktuelle Amateurfunkfragen zu diskutieren. Zum Mittagessen gab es dann Minutenschnitzel. Dazu hatte Ursel einen schmackhaften Kartoffelsalat zubereitet. Danach gab es Kaffee und Kuchen. Unsere Gäste aus Hessen und der Pfalz haben erfahren, dass das saarländische Wort „Hauptsach gut gess“ nicht nur Gerede ist.

Bevor sie in Richtung Heimat aufbrachen, versicherten sie, es habe ihnen sehr gut gefallen, zum Fieldday im nächsten Jahr werden sie wieder anreisen.

Da eine Gewitterwand aufzog, beeilten wir uns mit dem Abbau des Zeltes und der Einrichtungen, die wir auf zwei Pkw-Anhänger von Herbert verstaute. Alfred war nach Schichtende wieder zu uns gestoßen und half beim Abbau.

Ein Funkgerät lief immer noch, als das Zelt bereits abgebaut war und der Regen bereits eingesetzt hatte. Eine Folie bot Schutz vor der Nässe.



Schöne Funktage gingen zu Ende. Allen Teilnehmern hat es sehr gut gefallen. Ich hätte mir aber eine größere Teilnehmerzahl der EFA Saarbrücken gewünscht.

Holzbachschlucht, nahe Westerbürg

Ausflug der EFA-Gruppe Limburg 2009

Schon beim Beschluss zu dieser Wanderung wurde klar: man hatte schon mal was von dieser Schlucht gehört, aber erwandert hatte diese kaum Jemand. Also wurde beschlossen: es geht dieses Jahr zur Holzbachschlucht!

„Westerwald du bist so schön, mit deinen Tälern, deinen Höhn“

so fängt der Refrain des Westerwaldliedes an. In der Tat, der Westerwald hat es in sich und zeigt sich dem Betrachter mit satten Wiesen und grünen Wäldern. Mittlerweile ist der Westerwaldsteig bei den Wanderfreunden bekannt und erfreut sich großer Beliebtheit. Dieser führt vom Hessischen Westerwald, dem Hohen Westerwald / Wiesensee, die Kroppacher Schweiz zum Naturpark Rhein-Westerwald und zum Wiedtal. Die Holzbachschlucht ist ein Kleinod im Hohen Westerwald und beginnt in Gemünden bei Westerbürg (Rheinland Pfalz). Dies als kleine Einführung, wo unsere Wanderung begann.

Schon bei der Anfahrt verloren wir unsere Gastwanderer DL 7 TI Dieter und XYL Irma. Trotz verzweifelter Suche waren die beiden verschwunden und, von der Aar kommend, zwar im Westerwald, aber leider nicht am Treffpunkt.



Bereits im Jahre 1929 wurde die bis 30m tiefe Schlucht unter Schutz gestellt und ist eines der ältesten Naturschutzgebiete in Deutschland. Nach etwas Wartezeit auf unsere verspäteten Gäste, ging es dann fast planmässig los.

Schnell noch ein Bild von der Gruppe, dann wurde, dem Richtungspfeil nach links folgend, der Einstieg begonnen.

Von links: DB 8 PZ, XYL Marion, DL 3 ZBH, *XYLChristel,*
DK 9 PM, DF 8 PN ; ** XYL Jing mit Lukas,** DG 1 FBA .

Entlang eines romantischen Wildbaches wanderten wir in Richtung Hofgut Dapprich.

Ein schmaler Pfad führte uns aufwärts, umgeben von steilen Basaltwänden in die Höhe, sowie runter fast bis zum Grund, auf dem sich ein romantischer Wildbach durch Basaltsteine und großen Basaltblöcken windet.

Öfter kamen wir an Holzbrücken vorbei um in die Tiefe zu schauen oder, dem Bachlauf folgend, die pure Romantik zu genießen.

Mittlerweile war allen klar, warum festes Schuhwerk angebracht war! Falls Jemand, angeregt durch diesen Bericht, die gleiche Wanderung machen möchte: bitte nicht bei oder nach dem Regen, denn dann wird es nämlich sehr schlüpfrig.



Der Weg führte weiter, an vielen umgefallenen Bäumen, an einem privaten Friedhof vorbei, bis wir nach etwa 40 Minuten das Hofgut Dapprich erreichten, mit seiner alten Schmiede, der Fohlenwiese und dem Hofcafe.

Das Hofgut, bekannt für seine selbstgebackenen Kuchen, wurde natürlich ausgiebig in Anspruch genommen. Da Lukas sich wacker gehalten hatte, erhielt er vom Papa Markus sein wohlverdientes Eis.

Bald ging es zum Abstieg, diesmal auf der anderen Seite der Schlucht. Der Pfad war etwas beschwerlicher, viele Wurzeln ragten aus der Erde, wir mussten höllisch aufpassen, um nicht zu straukeln. Auffallend war die Sauberkeit, und das soll hier gewürdigt werden.

Nach 30 Minuten erreichten wir den Ausgangspunkt. Von hier führen wir kurzerhand zum Wiesensee, der nur wenige km von der Holzbach-



Rüdiger DL3FBH

Reiner DF8PN

schlucht entfernt zu erreichen war. Markus hat eine Menge Bilder geschossen, die dann auf unserer Homepage bewundert werden können:

<http://www.qslnet.de/member/dl0dj>.

Alle waren sich einig: es war ein herrlicher Tag bei herrlichem Wetter und muss seine Fortsetzung finden. Schauen wir mal

DK 9 PM

Der („analoge“) Funk bei der DB – Geschichte und Ausblick
**Folge 3 : Der Kraftfahrzeugfunk (Kfz-Funk), auch „TVT-Funk“
oder „Flm-Funk“)**

Bevor wir zur 3. Folge und damit zum Kfz-Funk kommen hier noch ein Nachtrag zum 2. Artikel über den Betriebs- und Instandhaltungsfunk Bifu : Kurz nach Fertigstellung dieses letzten Beitrages stellte ich fest daß die bei mir in der Nähe liegenden Bifu-Feststationen nicht nur ausgeschaltet wurden. Vielmehr hat man Anfang 2009 auch die Antennen und Leitungen komplett von den Masten abgebaut, gleiches gilt übrigens auch für die am selben Standort (Betonschalthaus) angebrachten Zugbahnfunkantennen. Dort hängen jetzt nur noch die GSM-R-Antennen.

Nun aber zum Kfz-Funk: Dabei handelt es sich um ein Funksystem aus der Zeit VOR den allgegenwärtigen Handies und der heute selbstverständlichen dichten Netzversorgung dafür. Dieses Funknetz - entwickelt um von Basa-Anschlüssen aus Dienst-Kfz erreichen zu können - ist mir aus meinen ersten Jahren im Signaldienst (ebenso wie der Bifu) als tägliches Arbeitsmittel bestens bekannt. Es war seinerzeit die einzige Möglichkeit bei den Arbeiten an Bahnübergängen und entlang der Strecke im Störfall für den Fahrdienstleiter erreichbar zu sein. Handies gab es noch nicht und so war die damalige deutsche Bundesbahn gezwungen eigene Systeme aufzubauen und instand zu halten, was dann auch mit entsprechendem technischen und personellen Aufwand geschah. Heute fast undenkbar, werden doch nur noch Systeme „von der Stange“ eingesetzt – meist aus wirtschaftlichen oder strategischen Überlegungen („Kommunikation ist kein Kerngeschäft“) und mit den bekannten negativen Folgen für die Anwender.

Entstehung und Geschichte

Lassen wir zur Entstehungsgeschichte und über die Gründe zur Entwicklung des Kfz-Funks am besten „Elsners Taschenbuch der Eisenbahntechnik“ (Jahrgang 1972– übrigens ganz im Stil der Zeit im „poppig“ orangefarbenen Einband) zu Wort kommen. (Seiten 557 bis 571):

„Schon seit langer Zeit bestand der Wunsch nach einer Sprechverbindung zwischen bestimmten Kraftfahrzeugen (Kfz.) und einer ortsfesten Stelle. Aber erst die nach dem Kriege weiterentwickelte Ultrakurzwellentechnik gab brauchbare technische Grundlagen für einen derartigen Sprechverkehr. 1953 richtete die BD Frankfurt für einige wenige Fahrzeuge der HVB und der BD einen eigenen Kfz-Funk (Gegensprechen im 2m-Band) ein. Die ortsfeste Funkstelle befand sich in der Fernmeldemeisterei, die Antenne auf dem damals neuen UKW-Richtfunkurm. Die Vermittlungseinrichtung wurde von der Basavermittlung mitbedient. Die Anlage mit ihren für heutige Begriffe schweren und unförmigen Fahrzeuggeräten arbeitete zur Zufriedenheit. Im Laufe der Jahre wurde sie erweitert und modernisiert.

Andere Direktionen folgten. Vor allem die Bahnpolizei (Bapo) zeigte großes Interesse an dem Kfz-Funk und rüstete in einigen Orten ihre Streifenfahrzeuge mit Funkgeräten aus. Unabhängig von diesen Kfz-Funkdiensten entstand etwa um die gleiche Zeit der sog. Fahrleitungsmeistereifunk (Flm-Funk), der – im Gegensatz zum Kfz-Funk – nach einheitlichen Gesichtspunkten an den meisten elektrifizierten Strecken eingerichtet wurde. Im wesentlichen wickelte er sich zwischen den Turmwagen bzw. den dazugehörigen tragbaren Geräten und den ortsfesten Funkstellen in den Unterwerken oder Schaltposten ab. Zusätzlich waren auch noch Rüstwagen (Lkw) für die Wartung an den 100-kV-Speiseleitungen beteiligt. Dieser Flm-Funk gewann rasch eine größere Bedeutung, denn nur mit Hilfe dieses Flm-Funks war es möglich, kurze Zugpausen zur Arbeit an Fahrleitungen auszunutzen. Sein Nutzen ließ sich eindeutig in DM-Zahlen ausdrücken, was bei manch anderen Funkdiensten mehr oder weniger eine Ermessensfrage war. [...]

Im Laufe des Jahres 1970 stellte das BZA München ein einheitliches Konzept für den Kfz-Funk auf das nach einigen Änderungen am 30.11.1970 von der HVB genehmigt wurde. Die Hauptpunkte dieses Konzeptes sollen kurz erläutert werden:

Der künftige allgemeine Kfz-Funk soll allen Diensten gemeinsam zur Verfügung stehen. Im Endzustand soll der gesamte DB-Bezirk erfaßt werden. Die Bedienung soll möglichst einfach sein. Der Gebrauch darf nicht zeitlich beschränkt sein. Da es sich um Gegensprechen handelt kommt als Sprech- und Hörgerät nur ein Handsprechhörer (Handapparat) in Betracht. Um die Basa-Vermittlungskräfte zu entlasten und den Aufbau der Verbindungen zu beschleunigen, soll der Verbindungsaufbau zum Kfz automatisch (Selektivruf), vom Kfz – zumindest vorläufig noch – von Hand durch die Vermittlungskraft durchgeführt werden. Nicht an einem Gespräch beteiligte Fahrzeuge sollen nicht gesperrt werden, um ihnen im Notfall jederzeit den Eintritt in ein bestehendes Gespräch zu ermöglichen. Ein Anruf zum Fahrzeug soll den Insassen optisch und akustisch angezeigt werden. Ein optisches Besetztzeichen soll anzeigen wenn ein Gespräch läuft. Eine besondere Einrichtung soll beim Betätigen anzeigen daß sich das Kfz noch in der Reichweite des ortsfesten Senders befindet und ein Gespräch möglich ist.

Neben einigen heutzutage selbstverständlichen Forderungen wie reine Halbleiterbestückung, geringes Gewicht und Größe, 20 kHz Kanalabstand, geringe Stromentnahme aus der Fahrzeugbatterie, Befolgung aller einschlägiger FTZ-Vorschriften, möglichst gängige Industrieausführung, waren einige Punkte wie Selektivrufverfahren, Anschaltung an das Basanetz, Zahl der schaltbaren Frequenzkanäle verbindlich festzulegen, um das gleiche Fahrzeuggerät in allen BD-Bezirken benutzen zu können."

Wer wurde mit Kfz-Funk ausgerüstet ?

Zunächst einmal die Dienstfahrzeuge (Kfz) für die das erforderlich war. Also alle Bereitschaftsfahrzeuge der technischen Dienste, außerdem zB die Fahrzeuge des Entstörungsdienstes für Fahrkartenautomaten.

(Diese Gespräche haben wir sehr oft über den von uns benutzten Funksender Tönisheide auf Kanal 5 mitgehört.)

Dann natürlich alle Fahrzeuge der Bahnpolizei. Für diese war sogar bundesweit der Kanal 25 reserviert.

Außerdem waren als ein Hauptnutzer des Kfz-Funks die Oberleitungs-Turmtriebwagen (TVT) der Baureihen 701 und 702 mit Kfz- bzw. Flm-Funk ausgerüstet. Wenn ich mich richtig erinnere wurden diese Fahrzeuge allerdings mit der Zugnummer gerufen und nicht mit einer fest eingestellten gerätespezifischen Nummer wie bei den Kfz. Außerdem meine ich daß die Bediengeräte nicht die aus den Autos bekannten Bediengeräte hatten sondern Geräte ähnlich den im Rangierfunk verwendeten Geräten (MF 150), im TVT waren die Geräte im Führerstand an der Mittelstrebe der Frontscheiben angebracht. Interessanterweise hat man auf den TVT übrigens auch nicht die üblichen "oberleitungsfesten" Fahrzeugantennen Auf vielen älteren Fotos dieser TVT kann man über dem Führerstand diese Antenne erkennen, auch die Fa. Märklin hat diese bei ihrem HO-Modell nachgebildet.

Es gab einige besondere Fahrzeuge, die mit Kfz-Funk ausgerüstet waren:

1. Anfang / Mitte der 90er Jahre gab es noch einen kleinen Pendelbus, der vom Haltepunkt Wuppertal-Zoologischer Garten zur Bundesbahnschule Wuppertal-Boltenberg fuhr um die Lehrgangsteilnehmer dorthin zu bringen und abzuholen. Dies war erforderlich geworden da Ende der 80er Jahre der Zugverkehr auf der Strecke Elberfeld-Cronenberg eingestellt wurde und deshalb der direkt unterhalb dieser Schule für den Signaldienst gelegene Haltepunkt Boltenberg nicht mehr benutzt werden konnte. Ich kann mich erinnern daß auch dieser Bus mit Kfz-Funk ausgerüstet war für den Fall daß Teilnehmer wegen Zugverspätung später als geplant ankamen. Dafür gab es auf dem Bahnsteig des Haltepunktes Zoo einen Basa-Apparat in einem F-Kasten, in dessen Tür die Funkrufnummer des „Schulbusses“ angegeben war.

2. Bis etwa ins Jahr 2000 gab es die "Propanzüge" vom Typ KlV 96, die entlang der Strecken die Gasflaschen der damals noch zahlreich vorhandenen Propan-Signalbeleuchtungen austauschten. Heute existieren weder diese Züge (pro Direktionsbezirk gab es mindestens einen) noch die Propanbeleuchtungen. Diese Lichtpunkte sind heute sämtlich auf LED-Laternen mit Solar- oder Netzspeisung umgestellt. Im Prinzip bestanden diese Propan-Skl's aus zwei Skl's der üblichen Bauform KlV 53, zwischen Das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen erwarb 2002 von der Sm Oberhausen einen solchen KlV 96. Dieser sollte eigentlich aufgearbeitet werden, deshalb habe ich im Sommer 2002 draus selbst die Funkeinrichtungen ausgebaut. Das Fahrzeug verfügte nicht nur über Zugbahnfunk (Zugfunk 70) - interessanterweise wegen des langen Aufbaus zwischen den Endwagen mit zwei komplett autarken Anlagen - sondern auch über je eine Kfz-Funk-Anlage in den beiden Endwagen.

Zur Aufarbeitung kam es leider nicht mehr, der komplette Zug wurde verschrottet. Was aus den Funkanlagen geworden ist entzieht sich leider meiner Kenntnis.

3. Früher gehörten ja auch die Hochseefährschiffe der Linie Puttgarden (auf Fehmarn) - Rodby der Deutschen Bundesbahn (heute Scandlines). Auch diese Schiffe waren mit DB-Kfz-Funk ausgerüstet und somit per Basa erreichbar. Für die Bodensee-Schiffahrt galt dies nicht, hier gab es wohl einen besonderen Bodenseefunk.

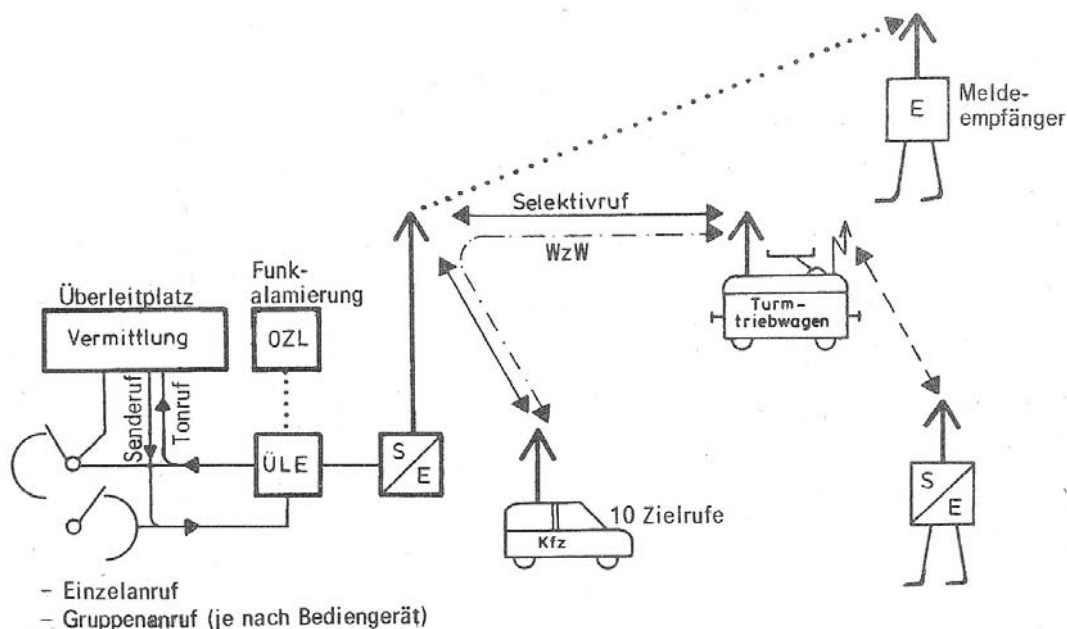
Funktionsweise, Aufbau und Technik

Die folgende Systemübersicht (aus der damaligen Ausbildungsunterlage 129/6 15 „Merkblatt Übersicht über die Telekommunikationstechnik bei der DB“ der Deutschen Bundesbahn, Stand Februar 1989) verdeutlicht den Aufbau des Systems recht anschaulich:

Kraftfahrzeug-Funk (Kfz-Funk)

Eine Vielzahl der DB-eigenen Kfz, sowie Turmtriebwagen, Hilfszüge usw. sind mit Kfz-Funkgeräten ausgerüstet. Die Verbindung zu den Fahrzeugen erfolgt über das Basanetz (VAZ 6) und ortsfesten Funkstellen.

Er bezieht die Funkdienste der Unterhaltung (Sm, Fm, Flm, Bm) und der Überwachung (Bapo) mit ein. Flächenversorgung durch ein einheitliches Netz (BD-Bezirk)



Das System bestand (neben den Kfz- und tragbaren Geräten) aus dem Funksender, der oft an einem exponierten Ort aufgestellt war und einer sogenannten Überleiteinrichtung (ÜLE).

Diese verband den Funksender mit dem Basanetz und konnte außerdem die erforderlichen Steuertöne erzeugen bzw. auswerten. Diese ÜLE war meist in einem Gebäude am Fuß des Gittermastes der die Antennen des Kfz-Funks trug, untergebracht.

Frequenzen und Bedienung

Für den Kfz-Funk wurden – soweit mir bekannt ist – immer die Kanalgruppen F und G benutzt, im Duplex-Betrieb mit 4,6 MHz Shift im 2m-Bereich. Dies war erforderlich weil man ja gegensprechen können musste – der Gesprächspartner war ja ein Basa- Teilnehmer und konnte deshalb natürlich gleichzeitig sprechen und hören. Außerdem waren natürlich die meisten ortsfesten Gesprächspartner nicht trainiert auf ein Wechselsprechen wie im Funk meistens üblich - allein schon wegen einer effektiven Frequenznutzung. Dies führte dann auch nach Einführung der blauen Teleport 9 - Geräte mitunter zu Verständigungsproblemen. Denn alle 2m-Geräte die wir damals bekamen waren nicht nur für den Bifu (Kanalgruppe E) freigeschaltet sondern auch für F und G, also den KFZ-Funk. Auch hatte jedes Gerät seine eigene Rufnummer, beginnend mit 047xx.

Die Bedienung der Geräte war in der Tat recht einfach gehalten. Die meisten Fahrzeugausstattungen besaßen ja keinen Wahlzusatz und bestanden so nur aus dem Sende- / Empfangs- gerät, dem Sprechhörer und dem eigentlichen Bediengerät (siehe Foto unten). Am Bediengerät fanden sich auch nur wenige Bedienelemente: Außer Anzeigen für „eingeschaltet“ (blau), Kanalbelegung (rot) und eingehendem Anruf (gelb) ein Lautstärkeregler (gleichzeitig Ein- / Ausschalter) und ein Kanalwahlschalter (große Drehregler bzw. -schalter). Die wichtigsten Bedienelemente waren aber die kleinen Drehknöpfe und die darunter befindlichen Tasten. Mit dem linken Drehknopf wurde zwischen „Ruf 1“ und „Ruf II“ umgeschaltet. Ruf I war der bekannte Ruf ton 1750 Hz und Ruf II der im Betriebsfunk (wie zB auch beim Rangierfunk oder BiFu)

Kanal	F	G
00	X	X
01	166,450	171,050
02	166,470	171,070
03	166,490	171,090
04	166,510	171,110
05	166,530	171,130
06	166,550	171,150
07	166,570	171,170
08	166,590	171,190
09	166,610	171,210
10	166,630	171,230
11	166,650	171,250
12	166,670	171,270
13	166,690	171,290
14	166,710	171,310
15	166,730	171,330
16	166,750	171,350
17	166,770	171,370
18	166,790	171,390
19	166,810	171,410
20	166,830	171,430
21	X	X
22	166,870	171,470
23	166,890	171,490
24	X	X
25	166,930	171,530
26	X	X
27	166,970	171,570
28	X	X
29	X	X
30	X	X
31	X	X
32	X	X
33	X	X
34	167,110	171,710
35	167,130	171,730
36	167,150	171,750
37	167,170	171,770
38	X	X
39	X	X

übliche Tonruf 2 mit 2235 Hz. Mit Ruf I wurde die Vermittlung angesprochen („I“ einstellen und Taste „R“ (wie „Ruf“) drücken.) Der Ruf II hatte gleich zwei Funktionen: Ein kurzer Tastendruck auf R (wenn II eingestellt war) reizte die ÜLE an einen Ton zurückzusenden. Damit konnte geprüft werden ob man sich noch in Reichweite des Senders befand. Ein langer Tastendruck hingegen ermöglichte den sogenannten „Wagen zu Wagen“ („WzW-) Verkehr. Dieser bestand darin daß die ÜLE auf eine Betriebsart wie ein Amateurfunk-Relais umgeschaltet wurde und alle Fahrzeuglautsprecher aufgetastet, so daß man von Fahrzeug zu Fahrzeug sprechen konnte –allerdings nur mit Sprachanruf, nicht selektiv. Der linke Drehschalter trug außerdem (außer „I“ und „II“) noch die Zahlen 1 bis 10. Damit konnten zehn Ziehlwahlen angesprochen werden, die in der ÜLE fest eingespeichert waren und sich von Funksender zu Funksender unterschieden. Welche das waren wurde in den örtlichen Bedienungsanweisungen für den Kfz-Funk bekanntgegeben. Der rechte Drehschalter diente nur zum Einstellen des Funkkanals nachdem mit dem rechten großen Drehschalter vorgewählt wurde ob es sich um Kanal 1 bis 10 oder 11 bis 20 handeln soll. Außerdem konnte hier noch Wechselsprechen „W“ oder Gegensprechen „G“ gewählt werden, es wurde aber eigentlich immer in Betriebsart „G“ gearbeitet.

Verwendete Geräte

Zumindest über die in den Kraftfahrzeugen verwendeten Geräte kann ich hier einiges aussagen. Standardausrüstung war in den Dienstwagen immer ein Sende-Empfangsgerät vom Typ „Teledux“, meistens unter dem Beifahrersitz oder im Kofferraum eingebaut. Diese großen grauen Geräte von AEG Telefunken werden uns in dieser Artikelreihe noch öfter begegnen, sie wurden nämlich auch im Rangierfunk auf den Triebfahrzeugen eingesetzt und dort auch für den Zugbahnfunk – dort sogar im „Doppelpack“ (zwei Gerätegehäuse übereinander). Im Einbauschacht für das Autoradio befand sich seinerzeit natürlich kein solches so daß hier das Bediengerät für den Kfz-Funk eingebaut wurde.. (Autoradios in den Dienst-Kfz durften offiziell nicht sein, wurden aber trotzdem meist provisorisch eingebaut, häufig in selbstgebaute Holzkisten o.ä.)

Zwei dieser Bediengeräte konnte ich vor der Verschrottung retten, ebenso zwei der nachfolgend im



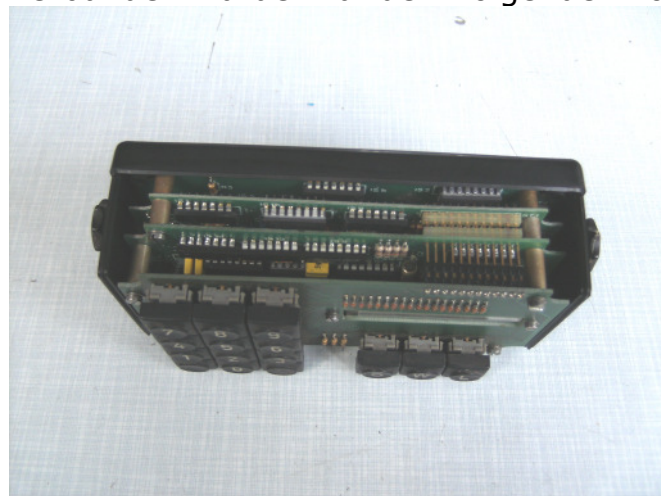
Bild wiedergegebenen Wahlzusätze. Ob sich dieselbe Geräteausstattung auch in den Turmtriebwagen (TVT) der Fahrleitungsmeisterei fand darüber bin ich mir nicht sicher. Ich meine hier früher zumindest Bediengeräte gesehen zu haben die eher dem Rangierfunktyp auf Loks entsprechen. Da diese im Rangierfunk aber ebenfalls S/E-Geräte vom Typ Teledux steuern (dann natürlich in 4m-Version) kann das durchaus so gewesen sein.

Etwa 1992 kamen dann (im Rahmen der bundesweiten Aktion „Zeigersprung“ zur Verbesserung der Pünktlichkeit) die ersten blauen Handfunkgeräte vom Teleport 9 in den Bahneinsatz. Diese waren sowohl im Kfz als auch in der Benutzung als Handfunkgerät eine echte Verbesserung der Situation.

Es muß auch schon vorher vereinzelt Handfunkgeräte für den Kfz-Funk gegeben haben. Mir sind nämlich schon einmal Geräte des alten Typs Teleport VI begegnet die für Kfz-Funk-Frequenzen bequarzt waren. Wegen der niedrigen Sendeleistung der Teleport VI und der bekannt schlechten Reichweite der Geräte wird das aber wohl eher ein Behelf gewesen sein.

Zusatzgeräte / Zusatznutzen

Anfang der 80er Jahre wurde ein Konzept „Kfz-Fu80“ entwickelt und zum großen Teil auch umgesetzt. Dabei wurde unter anderem versucht, den Teilnehmern im Auto das Wählen zu ermöglichen, also nicht mehr über die Vermittlung gehen zu müssen. Das wurde unter anderem wegen der dadurch erheblich verringerten Kanalbelegungszeit angestrebt. Dafür wurde also von AEG Telefunken ein Wahlzusatz entwickelt (siehe Foto rechts), der auf dem Armaturenbrett des Fahrzeugs angebracht



und über eine Vielfach-Steckverbindung mit dem Teledux- S/E-Gerät verbunden wurde. Auf dem folgenden Foto kann man gut die für damalige

Verhältnisse recht dichte Bestückung der Geräte sehen. Mit dem Wahlzusatz mußte nun nicht mehr die Vermittlung bemüht werden (was auch die Belegungszeit des Funkkanals wesentlich verkürzte) sondern es konnte selbst gewählt werden. Außerdem beinhaltete der wahlzusatz eine Wahlwiederholung, so daß zB bei belegtem Kanal leicht noch einmal ein Wahlversuch gestartet werden

Konnte. Ab 1992 war dieser Wahlzusatz überflüssig, denn nun stand das Gerät Teleport 9 zur Verfügung (siehe oben) und damit konnte man ohnehin selber wählen. Zumindest auf unserer Dienststelle hatten aber

nur sehr wenige Dienst-Kfz (vielleicht 3 oder 4 von 20) einen solchen Wahlzusatz, alle anderen besaßen nur die oben beschriebene „Standard-Ausstattung“.

Wesentlich früher bereits bekam das System „Kfz-Funk“ einen weiteren Nutzen: Schon bald wurden nämlich die Kfz-Sender um eine sinnvolle Möglichkeit erweitert, nämlich um die Alarmierung von Funk-Meldeempfängern (FME). Damit konnten Bereitschaftshabende usw. von jedem Basaanschluß alarmiert werden. Dafür galten anfangs wegen der veränderten technischen Bedingungen in der ÜLE (keine „Annahme“ des Rufes, kein „Auflegen“ usw.) andere Vorwahlen als für den normalen Kfz-Funk. Wenn zB für den Kfz-Funk (hier als Beispiel in der BD Essen, Funksender Tönisheide) die Basa-Vorwahl 641 galt, so mußte man zum Alarmieren eines FME die 642 wählen. Später wurde dafür wohl eine bessere Lösung gefunden denn die letzten Verzeichnisse (siehe Foto) wiesen gleiche Vorwahlen für Funkgeräte und Meldeempfänger aus



Übersicht der Funksender der BD Essen im Jahr 1994:

Anhang I				Anhang I			
Rufnummernübersicht der Kfz-Funksender Regionalbereich Essen für Kfz-Funk und Meldeempfänger				Rufnummernübersicht der Kfz-Funksender Regionalbereich Essen für Kfz-Funk und Meldeempfänger			
Kfz-Funk-Station	Kanal	Basaruf-Nr Kfz	Basaruf-Nr Meldeempf.	Kfz-Funk-Station	Kanal	Basaruf-Nr Kfz	Basaruf-Nr Meldeempf.
Ahaus	5	852	666	Meschede	18	822-661	822-662
Betzdorf	2	892	612	Münster	4	852	662
Bo.-Langendreer	10	802	655	Neubeckum	2	807	665
Coesfeld	13	852	665	Nordhelle	19	812	644
Dortmund	14	802	650	Oberhausen	8	882-641	882-642
Duisburg	9	842	640	Paderborn	9	805-130	805-179
Dülmen	17	852	664	Siegen	7	892	612
Emmerich	15	885	180	Soest	8	807	668
Essen	3	812	641	Tönisheide I	5	812	642
Fröndenberg	16	832	642	Tönisheide II	18	812	643
Gladbeck West	3	812	641	Wanne-Eickel	2	862	640
Große Egge I	12	852	667	Wesel	7	882-645	882-646
Große Egge II	6	852	668				
Hagen	11	832	640				
Hamm	9	807	667				
Kindelsbg. (Kreuzt)	3	892	611				
Lennefeld	17	893-612	893-616				
Marl-Sinsen	6	862	641				

Rufnummernänderung für den Kfz- Funk und Meldeempfänger in der Region Mitte- West ab 20.07.1999

Folgende Rufnummern sind ab 20.07.1999 wirksam.

Kfz- Funkstation (Sender)	Kanal	Anwahl bis 20.07.1999 11:59 Uhr analoge BASA	Anwahl bis 20.07.1999 11:59 Uhr ISDN- Kennzahl	BASA Anschaltung bis 20.07.1999 11:59 Uhr	Anwahl ab 20.07.1999 12:00 Uhr analoge BASA	Anwahl ab 20.07.1999 12:00 Uhr ISDN- Kennzahl	BASA Anschaltung ab 20.07.1999 12:00 Uhr
Ahaus	5	852 - 666	945 - 666	Münster	852 - 3983	945 - 3983	Münster
Betzdorf	2	892 - 612	9497 - 612	Siegen	892 - 612	9497 - 612	Siegen
Bochum-Langendreer	10	802 - 650	946 - 650	Dortmund	812 - 3986	944 - 3986	Essen
Coesfeld	13	852 - 665	945 - 665	Münster	852 - 3982	945 - 3982	Münster
Dortmund	14	802 - 655	946 - 655	Dortmund	812 - 3985	944 - 3985	Essen
Duisburg	9	882 - 3980	9484 - 3980	Oberhausen	882 - 3980	9484 - 3980	Oberhausen
Dülmen	17	852 - 664	945 - 664	Münster	852 - 3981	945 - 3981	Münster
Emmerich	15	885 - 180	9487-180	Emmerich	885 - 180	9487 - 180	Emmerich
Essen	3	812 - 641	944 - 641	Essen	812 - 3980	944 - 3980	Essen
Fröndenberg	16	832 - 642	9491 - 642	Hagen	832 - 642	9491 - 642	Hagen
Gladbeck- West	3	812 - 641	944 - 641	Essen	812 - 3980	944 - 3980	Essen
Gr. EGGE I	12	852 - 667	945 - 667	Münster	852 - 3984	945 - 3984	Münster
Gr. EGGE II	6	852 - 667	945 - 668	Münster	852 - 3985	945 - 3985	Münster
Hagen	11	832 - 640	9491 - 640	Hagen	832 - 640	9491 - 640	Hagen
Hamm	9	807 - 667	9475 - 667	Hamm	807 - 667	9475 - 667	Hamm
Kindelsberg (Kreuztal)	3	892 - 611	9497 - 611	Siegen	892 - 611	9497 - 611	Siegen
Lennestadt (Kuhelle)	17	892 - 613	9497 - 613	Siegen	892 - 613	9497 - 613	Siegen
Marl Sinsen	6	862 - 641	9488 - 641	Wanne-Eickel	862 - 641	9488 - 641	Wanne-Eickel
Meschede	18	812 - 645	944 - 645	Essen	812 - 3983	944 - 3983	Essen
Münster	4	852 - 662	945 - 662	Münster	852 - 3980	945 - 3980	Münster
Neubeckum	2	807 - 665	9475 - 665	Hamm	807 - 665	9475 - 665	Hamm
Nordhelle	19	812 - 644	944 - 644	Essen	812 - 3982	944 - 3982	Essen
Oberhausen	8	882 - 3981	9484 - 3981	Oberhausen	882 - 3981	9484 - 3981	Oberhausen
Paderborn	9	807 - 669	9475 - 669	Hamm	807 - 669	9475 - 669	Hamm
Siegen	7	892 - 612	9497 - 612	Siegen	892 - 612	9497 - 612	Siegen
Soest	8	807 - 668	9475 - 668	Hamm	807 - 668	9475 - 668	Hamm
Tönisheide	5	812 - 642	944 - 642	Essen	812 - 3981	944 - 3981	Essen
Wanne-Eickel	2	862 - 640	9488 - 640	Wanne-Eickel	862 - 640	9488 - 640	Wanne-Eickel
Wesel	7	882 - 3982	9484 - 3982	Oberhausen	882 - 3982	9484 - 3982	Oberhausen

Mannesmann Arcor AG & Co.
Kundenprojekte und Dienste- Implementierung
Fred Schirrmeister

Das Ende

Dem Kfz-Funk ging es schon an den Kragen bevor das System GSM-R alle anderen analogen Systeme verdrängte. Mit dieser Verfügung in den „Geschäftlichen Mitteilungen“ der DB („Amtsblatt“) wurde das Ende des Kfz-Funks bekanntgegeben.

Soweit ich mich erinnere war der Kfz-Funk aber auch schon vor diesem Zeitpunkt schon nicht mehr genutzt, aber vermutlich noch in Betrieb. Vor einigen Jahren war noch die Rede davon daß das System Kfz-Funk als Reserve für den Katastrophenfall vorgehalten werden soll.

Angesichts der Erfahrungen beim Orkan „Kyrill“ wäre das sicher

Geschäftliche Mitteilungen Nr. 03 vom 21. Januar 2005

Technik, Werkstätten

Informationstechnik

40

Abschaltung des Kraftfahrzeugfunks (Kfz-Funk)

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat mit Schreiben Z 34/2532.5/5/4 vom 06. August 2004 zugestimmt, dass der Kfz-Funk abgeschaltet werden kann.

Als Ergebnis einer Rücksprache mit den Anlagenverantwortlichen und der Auswertung von Rückmeldungen auf die Ankündigung in den GM Nr. 44 vom 29. Oktober 2004, Kapitel 766, S. 11 wurde festgestellt, dass mit Ausnahme der Bahnsteigbeschilderung auf der Strecke 3112 (Bullay – Traben-Trarbach) kein weiterer Bedarf für Kfz-Funk besteht.

Daher wurden zum 01.01.2005 Betrieb und Service für den Kfz-Funk – mit Ausnahme der für die Strecke 3112 notwendigen Einrichtungen – eingestellt.

Wir bitten um Kenntnisnahme.

DB Netz AG Frankfurt am Main vom 11. Januar 2005
– N.VIT 2 Le – Intern 955-42095

keine schlechte Idee gewesen. Damals waren alle Tk-systeme ausgefallen, nur der „gute alte analoge Funk“ funktioniert noch ...

Übrigens ...

... gibt es immer noch analogen Zugfunk in Betriebsart A (als Streckenfunk). Ich ging davon aus daß es ZBF nur noch als Ortskanal (oder seltener auch für Strecken) in Betriebsart C gibt (als Simplex-Kanal / Wechselsprechen). Aber ich wurde eines besseren belehrt: Im Raum Limburg ist der Streckenfunk auf dem Kanal A 60 nach wie vor in Betrieb. Weiß jemand genaueres bzw. kann noch weitere Bereiche benennen ?

Literatur:

- [1] Hans Kerksenboom „Kraftfahrzeugfunk bei der Deutschen Bundesbahn“, Elsners Taschenbuch der Eisenbahntechnik 1972, Seiten 557 – 571.
- [2] Wolf-Rüdiger Herrmann, Hans-Walter Rose: „Neue Technik im Kraftfahrzeugfunk“, Signal und Draht Heft 9/1983, S. 202-205
- [3] Werner Karl: „Frequenzplanung bei der Deutschen Bundesbahn“ , Signal und Draht Heft 9/1983, S. 195-200

Der Autor:



- Christian Diederichs DL3EAC, Jahrgang 1968, ledig
- Lehre als Nachrichtengerätemechaniker und Informationselektroniker in der Signalwerkstatt Wuppertal der Deutschen Bahn AG
- Werkmeister Fachrichtung Signaltechnik und
- Industriemeister Leit- und Sicherungstechnik Eisenbahn
- tätig in diversen Instandhaltungsbezirken (LST) und im BÜ-Trupp Essen Hbf
- zuletzt Teamleiter Feinplanung LST im Netzbezirk Bochum, jetzt beim Signalwerk Wuppertal im Bereich LST-Wertstoffmanagement
- 2005-2009 OVV des DARC-Ortsverbandes L11 Essen-Haarzopf

Christian Diederichs, DL3EAC (Ex DH2JU ex DG1EKR),
Dr.-C.-Otto-Straße 104, 44879 Bochum-Dahlhausen
Tel. 0234/9409536, Fax 0234/2988346, Mobiltel. 0177/4337703
e-mail: dl3eac@darco.de oder dh2ju@t-online.de
dienstlich:

DB Netz, Signalwerk Wuppertal – Vertrieb und LST-Wertstoffrückführung
Basa 9411 2121, Fax –2864, Post (0202) 35-2121, Fax –2864

Meine Erinnerungen an die Hohe Tatra

Die Hohe Tatra ist das kleinste Hochgebirge der Welt und ein Ausläufer der Karpaten. Aus dem Tal in die Waldzone sind es kaum 10 km, die alpine Zone erreicht man dann in 2 bis 3 Stunden. Die höchste Erhebung ist der Gerlachovský štít (Gerlsdorfer Spitze) mit 2.655 m. Auf den zweithöchsten Gipfel, den Lomnický štít (Lomnitzer Spitze – 2.632 m hoch) führt sogar eine Seilbahn.

Die Hohe Tatra ist bei den Bürgern der neuen Bundesländer bestens bekannt. Da wir keine Möglichkeit zur Fahrt in die Alpen hatten, war es ein schöner Ausgleich. Ich selbst war in den siebziger und neunziger Jahren vier Mal in der Hohen Tatra, zwei Mal im Sommer mit dem Pkw „Trabant“ sowie zwei Mal im Winter mit der Bahn. Die erste Fahrt mit dem PKW ging über Polen. Da DDR-Bürger für die Urlaubsländer nur eine begrenzte Menge Geld pro Tag tauschen durften, von denen Übernachtung, Verpflegung, Kraftstoff und auch Eintritte bezahlt werden mussten, hatte jeder seine eigenen Möglichkeiten zur Sammlung der „Reisezahlungsmittel“. Es wurde für eine Tagesreise 20 DDR-Mark, für eine Zweitagestour aber schon 40 DDR-Mark usw. umgetauscht. Es durfte lt. Gesetz keine ausländische Währung nach der Rückfahrt behalten werden, Ausnahme: 10 tschechoslowakische Kronen in Münzen. Aber es gab eine Möglichkeit, ohne Schwierigkeiten zu Hause, einfach den Restbetrag in den Wechselstellen an der Grenze auf ein Konto der tschechischen Staatsbank einzuzahlen. Mit vielen Tagesreisen konnte man so einen schönen Betrag zusammensparen. Bei Vorlage der Einzahlungsbelege konnte man sich dann in jeder tschechoslowakischen Bank wieder das Bargeld auszahlen lassen. Auch gab es öfter in den DDR-Kaufhallen original tschechisches Bier. Die leeren Flaschen wurden aber nicht bei uns, sondern im Nachbarland zurückgegeben. Mit jeder leeren Bierflasche ließ sich so die Urlaubskasse mit einer Krone für den Pfand füllen.

Bei meiner ersten Fahrt via Polen hatte ich auch noch 55 Liter Benzin in Kanistern im Auto (heute wäre man damit schon ein Gefahrguttransport). Es gab aber auch noch die Möglichkeit, DDR-Mark in polnischen Złoty umzutauschen. Spötter sagten immer, der Kurs ist 1 : 1, eine DDR-Mark für einen Wassereimer voller Złoty. Hier war der Umtausch ohne Limit erlaubt. So konnten dann auch die Benzinkanister wieder für die Rückfahrt in Polen gefüllt werden.

Die Hohe Tatra ist ein Grenzgebirge zwischen Polen und der Slowakei. Eine Umrundung konnte ohne Schwierigkeiten mit dem PKW an einen halben Tag geschehen. Für die Anreise gibt es mehrere Möglichkeiten. Mit dem Flugzeug oder der Bahn nach Poprad im Tatra-Vorland. Von dort fährt die elektrische Tatabahn ins Gebirge. Ob es für Pkw Parkmöglichkeiten gibt, kann ich nicht sagen, schon 1980 wollte man die Kfz auf Parkplätze im Vorland verweisen. Ich freue mich auf den Kongress und werde einige Tage länger in dieser Region bleiben.

Das Interesse unserer Bürger hat nach der Wende wegen der Entfernung stark abgenommen. Von Sachsen sind es ca. 800 km, in die Alpen ist es nicht einmal die halbe Entfernung.

73' aus Dresden, Günther DG0DCL

Vermischtes

Ende des Hebestellenverfahrens

Der Verband der Spardabanken hat im Auftrag der Hebestellengesellschaften zum 30.06.2010 das Hebestellenverfahren gekündigt. Neben den Bahngewerkschaften sind vor allem die Sozialeinrichtungen wie BSW und EWH betroffen. Als Grund für die Kündigung werden rechtliche Probleme angegeben.

Das BSW bittet daher alle Förderer (Spender), **zeitnah** die Umstellung auf Einzugsermächtigung durchzuführen, damit die Spenden weiterhin monatlich eingehen und so die Arbeit des BSW sichergestellt werden kann. Ein entsprechendes Formblatt ist dieser Ausgabe beigelegt und als PDF in der Internetausgabe dieser EFA DL News zu finden!

Beitrittserklärung zur EFA DL

Es wurde ein neuer Aufnahmeantrag entwickelt, der bei den BBA und auf www.efa-dl.de als neuer Link erhältlich ist!

Newsletter der EFA DL

Durch einen Fehler wurden alle Adressen der Newsletterempfänger gelöscht. Alle Interessenten werden gebeten, sich über unsere Internetseiten neu einzutragen, da sie ansonsten keinen Newsletter mehr erhalten!

Sonnenfleckenzyklus 24:

Entgegen früheren Berechnungen verzögert sich der Beginn und wird mit einem Durchschnitt von etwa 90 Flecken pro Tag wesentlich schwächer ausfallen als erwartet. Die NASA erwartet das Maximum im Mai 2013. Quelle: (NASA)

Keine QSL – Vermittlung!

Bitte **keine** QSL-Karten zur **Vermittlung** über Organisationen wie z.B. via GDXF, via qrz.com, via eqsl schicken. Eine Vermittlung ist dort nicht möglich.

Im Juli kommen **neue IRCs** heraus, die bisherige Version ist bis zum 31.12.2009 gültig.

Die BnetzA hat für **Störungsmeldungen** eine eMail-Adresse eingerichtet. Sie lautet: **Funkstoerung@BnetzA.de**



Einzugsermächtigung

Die Datenverarbeitung beschränkt sich ausschließlich auf den Umfang, der zur Erfüllung der von BSW/ EWH/ BZAL wahrzunehmenden Aufgaben notwendig ist.

Förderer- Nr.: _____

Datum des Beitritts: _____

Name, Vorname : _____ Geb.-Datum: _____

Tel.: _____ E-Mail: _____ @ _____

Straße: _____ PLZ: _____ Ort: _____

Familienstand: _____ Name Ehepartner: _____
(ggf. Datum Eheschließung) (bitte Geburtsdatum mit angeben)

Derzeitiger bzw. früherer Arbeitgeber / Beschäftigungsstelle: _____

gewünschte Ortsstelle: ¹ Wohnort oder ¹ Dienort: _____

Mitglied Kultur- und Freizeitgruppe: _____

Einzugsermächtigung

Hiermit ermächtige ich das ¹ BSW, ¹ EWH und ¹ BZAL bis auf Widerruf, die von mir angegebenen Beträge

vierteljährlich ¹ halbjährlich ¹ jährlich ¹

von meinem Konto bei

.....
(Name/ Ort des Geldinstituts) (Bankleitzahl) (Konto-Nummer)

mittels Lastschrift einzuziehen. Wenn mein Konto die erforderliche Deckung nicht aufweist, besteht seitens des obigen Geldinstituts keine Verpflichtung zur Einlösung. Einen evtl. Widerruf werde ich bei der Zentrale Service & Betreuung (ZSB) des BSW und des EWH vollziehen. Mit einer Anpassung der Regelfördersätze bin ich einverstanden. Diese werden im BSW Magazin rechtzeitig bekannt gegeben.

.....
(Wohnort) (Datum) (Unterschrift Kontoinhaber/in)

¹ Zutreffendes bitte ankreuzen