

1/2009

Erscheinungstermin: Februar 2009

BDEF REPORT

Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.

Liebe Eisenbahn- und Modellbahnfreunde und -freundinnen!

Ich hoffe Sie sind gut in das neue Jahr gekommen und ich wünsche Ihnen allen Gesundheit und Wohlergehen, dann kommt alles Andere von ganz alleine. Das letzte Jahr endete mit vielen pessimistischen Kommentaren und Ausblicken für das Neue Jahr, doch wir sollten uns nicht von der allgemeinen Miesmacherei anstecken lassen, sondern voller Zuversicht in das Jahr 2009 sehen. Manchmal habe ich den Eindruck, dass es das Volkshobby Nummer 1 geworden ist in Deutschland: „Wir jammern auf hohem Niveau!“

Das erste große Ziel in diesem Jahr sind die Messen in Sinsheim im März und in Dortmund im April, auf die wir uns schon intensiv vorbereiten. In Sinsheim wird wieder das Junior College Europa stattfinden und für die Messe in Dortmund sind wir in Verhandlungen, es auch dort zum ersten Male durchzuführen. Bisher war das JCE überall ein voller Erfolg und ein großer Publikumsmagnet. Wir bitten alle Mitglieder im je-

weiligen Umkreis, sich anzubieten, die JCE zu unterstützen. Unser Messereferent wird sich über jeden Anruf freuen.

Nach den ersten Messen geht es mit „Volldampf“ zum Bundesverbandstag 2009 nach Ilmenau in Thüringen. Das Programm steht und ist in diesem REPORT eingeleitet. Sie können sich also sofort anmelden. Ich denke, wir haben für Sie ein abwechslungsreiches und interessantes Programm in der wunderschönen Gegend am Rennsteig zusammengestellt und würden uns über große Beteiligung sehr freuen. Denken Sie bitte daran, es ist IHR Verbandstag! Er ist für Sie als Mitglieder im BDEF organisiert und Sie sind auf der Delegiertenversammlung gefordert die Geschicke des BDEF zu lenken. Wir werden bei dieser Delegiertenversammlung einen stellvertretenden Vorsitzenden wählen als Nachfolger für unseren leider so früh verstorbenen Klaus Kurpiers. Um der Regionalverteilung gerecht zu wer-

den sollte sie/er aus dem Nordbereich kommen. Ich bitte alle Mitglieder des BDEF sich mit dem Gedanken auseinander zu setzen für unseren Verband Mitverantwortung zu übernehmen. Es ist sehr, sehr schwer in der heutigen Zeit Menschen zu finden die sich für Ehrenämter zu Verfügung stellen. Aber denken Sie auch bitte daran, dass ohne diese Menschen unsere Gesellschaft nicht mehr so gut funktionieren würde. Ob es im sozialen, gesellschaftlichen, sportlichen oder freizeitorientierten Bereich ist, wir sind alle – also auch die Mitglieder des BDEF – auf diese Menschen angewiesen. Ich würde mich sehr freuen, wenn sich aus Ihren Reihen – ganz besonders aus dem Nordbereich – ein oder mehrere bei mir melden würden mit den Worten: „Ja ich möchte mich gerne für unsere gemeinsame große Aufgabe zur Verfügung stellen!“

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allen nochmals ein gutes Jahr 2009



Peter Briegel, BDEF-Vorsitzender



Foto: Ludwig Krämer

Versicherungshinweise	3
MOROP-Kongress 2009	4
Eisenbahn in der EU	6
60 Jahre MEC Essen	7
Messe Sinsheim	29

Eine Epoche ist zu Ende

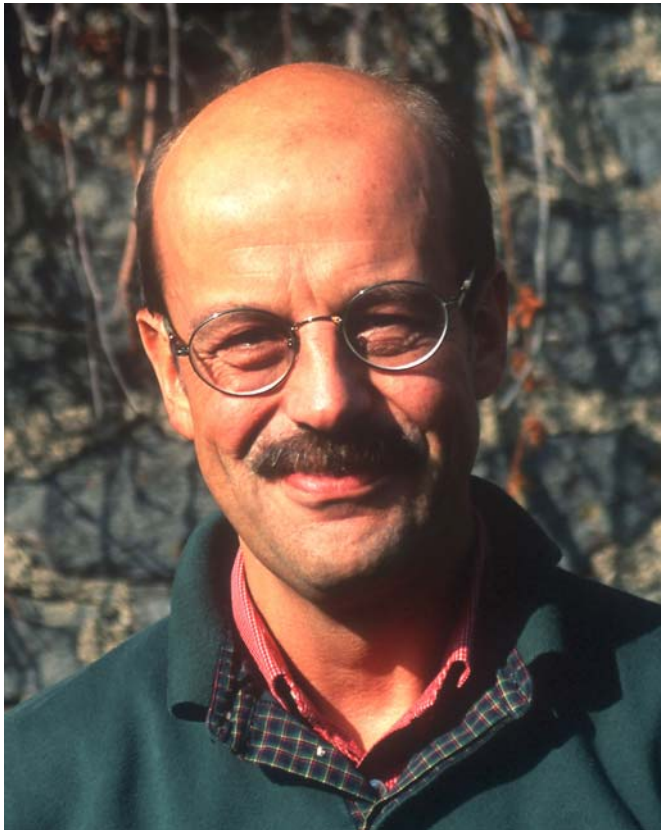


Bild: Martin Knaden

Am 4. Januar 2009 starb

Michael Meinhold

nach kurzer, heimtückischer Krankheit an seinem Geburtsort Laubach in Hessen. Seine Schulzeit hatte er in Kiel verbracht, Studium und Beruf führten ihn wieder nach Süden. Die Nord-Süd-Strecke sah ihn deshalb häufig. Sein Interesse für die Eisenbahn war schon im Kindesalter ausgebildet und sollte seinen weiteren Werdegang nachdrücklich prägen. Nach dem Studium der Geschichte und Germanistik trat er als Redakteur in die Dienste der Zeitschrift MIBA, besetzte dort später den Sessel des Chefredakteurs bis 1987. Danach gründete und führte er die Zeitschrift „Bahn & Modell“ als Chefredakteur während ihrer Erscheinungszeit von 1987 bis 1991. Später verfasste er zahlreiche Veröffentlichungen als freier Journalist. Sein Kürzel *mm* war zum Markenzeichen geworden und stand für eine unterhaltsame

Kombination aus sachlich fundierter Information und persönlichem Empfinden, oft gepaart mit humorvollen und/oder zeitgeschichtlichen Querverweisen.

Unvergessen die Zeit, als die MIBA von hinten gelesen wurde, weil *mm* sein Editorial „MIBA intern“ an den Schluss des Heftes stellte. Dann die Reihe „Planen+Fahren“, in der *mm* Beobachtungen am Vorbild mit dem Spiel im Modell verknüpfte und als Anlagen mit Konzept vorschlug. Wenn auch kaum Modellbauarbeiten aus seiner Hand bekannt sind, so hat er doch zahlreiche Anlagen durch seine Überlegungen zu Betriebsabläufen, Zugbildung und sinnvollem Verkehr mit gestaltet.

Zwar beschrieb er auch Eisenbahn-Vorgänge in anderen Zeiträumen, doch immer wieder stand die Zeit seiner Jugend, die abwechslungsreiche „Epoche 3“ Pate. Es scheint, dass er diese Ära in tiefen Zügen in sich aufgesogen hatte, um sie später anderen in schriftlicher Form wiedergeben zu können. In einem Text meldete er sogar selbstironisch Zweifel an, dass es vor und nach der Epoche 3 überhaupt jemals Eisenbahnen gegeben habe.

Aus einem mit der Zeit zusammen getragenen, scheinbar unerschöpflichen Archiv aus Fotos, Kursbuchtabellen, Zugbildungsplänen u. v. m. stellte er bis zuletzt Artikel zusammen, die auch in Zukunft ihren Wert behalten, sei es als Information oder als Anregung. Unterhaltsame Lektüre sind sie in jedem Fall. Nur ist ihre Zahl inzwischen leider begrenzt.

Persönliches vom BDEF-Pressereferenten:

Ich erinnere mich noch gut an meine „schriftstellerischen“ Anfänge bei MIBA. Damals war noch der berühmte WeWaWe – Werner Walter Weinstötter – Chef des Hauses. Assiiert wurde er von Michael Meinhold. WeWaWe stellte als erstes fest, dass ich als Autorenkürzel auf den Namen „geba“ zu hören habe, während *mm* mir mit sachlichem Rat und Tat zur Seite stand. Meine Veröffentlichungen in MIBA erhielten erst durch *mm* den erforderlichen Feinschliff. Heute weiß ich, dass *mm* für mich ein unverzichtbarer Lehrer war.

mm und ich trafen uns nicht sehr oft. Dennoch werde ich diese Treffen vermissen.

geba

Eine Epoche beginnt

Mit diesem ersten *REPORT* des Jahres 2009 halten Sie die erste in Farbe gedruckte Ausgabe in Händen. Nach mehr als 50 Rundschreiben in schwarz/weiß beginnt nun nach über 50 Jahren auch für den BDEF die Welt der Informationen farbig zu werden.

Und noch eine Neuigkeit konnten Sie feststellen: Der *BDEF-REPORT* wird kostengünstig als Postvertriebsstück versandt – wie die meisten Presseerzeugnisse. Sie erhalten den *BDEF-REPORT* künftig also schneller und in Farbe.

Die teure Daunenjacke und der BDEF

Was hat eine teure Daunenjacke mit dem BDEF zu tun? Zugegeben, eine seltsame Frage – aber für uns vom Eisenbahn-Technik-Club (ETC) in Albstadt besteht darin seit Advent 2008 ein unmittelbarer Zusammenhang. Am 1. und 2. Adventsonntag veranstaltete der ETC wieder seine traditionelle Eisenbahn-Modellbau-Ausstellung im ehemaligen Tailfinger Bahnhof auf der Schwäbischen Alb. Alles lief bestens, die Besucher strömten aus der ganzen Region zur Modellbahnschau und an allen Ecken nur lobende Worte über die ausgestellten Modellbahn-Anlagen und Technik-Schaustücke. Doch dann bekam die Hochstimmung der Mitglieder einen mittelgroßen Dämpfer. Eine Ausstellungsbesucherin meldete sich beim Vorsitzenden, mit einer aufgeschlitzten Daunenjacke. Was war passiert? Ein kleiner, vergessener Rest eines Reißnagels, der an der Kante an einem der Ausstellungstische knapp 4 mm hervor stand, hatte die teure Jacke „im Vorbeigehen“ buchstäblich aufgeschlitzt! Jetzt war erst mal guter Rat teuer.

Die Besucherin, freundlich aber bestimmt, forderte natürlich Schadenersatz. Als Veranstalter hat man ja auch die Haftung, wenn durch die Ausstellung was passiert. Soweit war uns vom ETC die Sachlage schnell klar. Da käme dann auf den Verein wohl eine happige Rechnung zu. Doch irgendwo im Hinterkopf war irgendwas mit Haftpflichtversicherung über den Bundesverband, im Mitgliedsbeitrag automatisch eingeschlossen? Abends wurde dann eifrig im Ordner mit den BDEF-Unterlagen gesucht. Und tatsächlich – mit der Mitgliedschaft im BDEF ist der Verein ohne weitere Kosten gegen solche Haftungsfälle versichert. Erst große Erleichterung, aber dann doch wieder Skepsis, bei Versicherungen weiß man ja nie Schnell wurde eine e-Mail an unseren BDEF-Vorsitzenden und Versicherungsbeauftragten, Peter Briegel, abgesetzt. Noch am gleichen Abend kam eine Mail zurück, mit präzisen Angaben, was wir unternehmen sollten (Fotos von der beschädigten Jacke, Protokoll über den Hergang, Rechnungskopie von der Jacke usw.). Dies

konnte zusammen mit der Besucherin schnell erledigt werden und dann die ganzen Unterlagen eingepackt und an Herrn Briegel gesandt. Jetzt regierte bei uns erst mal das Prinzip Hoffnung. Wird die Versicherung den vollen Schaden übernehmen? Schon nach kurzer Zeit, exakt am Heiligabend, war ein Brief der DEVK im Briefkasten. Die DEVK übernimmt den Schaden voll und überweist den Betrag in den nächsten Tagen! Große Erleichterung bei uns, jetzt waren wir als Verein „aus dem Schneider“ und der Besucherin konnten wir noch am Mittag des Heiligabend die erfreuliche Nachricht überbringen.

Für uns im ETC Albstadt steht fest: ein starker BDEF im Rücken und eine gute DEVK-Versicherung an seiner Seite, da lässt es sich gut „Verein sein“. Ein herzlicher Dank geht an unseren Bundesverband-Vorsitzenden Peter Briegel, der uns schnell und sehr kompetent in dieser Schadenssache beraten hat.

*Eckhard Conzelmann,
1. Vorsitzender des ETC Albstadt*

Der Versicherungsbeauftragte informiert

(PB) Nachdem von verschiedenen Vereinen Anfragen kamen, wie man den Verlust von Schlüsseln, besonders wenn Sie bei Mietobjekten zu einer Schließanlage gehören, versichern kann, habe ich eine Anfrage an unseren Versicherer DEVK gerichtet. Hier die erfreuliche Nachricht: **Der Verlust von Schlüssel ist ab sofort ohne weitere Kosten innerhalb der BDEF-Haftpflichtversicherung bis zu einer Höhe von 50.000.- Euro abgesichert.** Ich empfehle zudem allen Vereinsvorständen Ihre Versicherungen zu überprüfen und gegebenenfalls sich mit mir in Verbindung zu setzen. Ich stelle immer wieder fest, dass BDEF-Mitgliedsvereinigungen noch eigenständige Haftpflichtversicherungen haben, die sie absolut nicht brauchen, denn alle normalen Versi-

cherungsfälle sind über die BDEF-Haftpflichtversicherung abgedeckt. Bei doppelter Versicherung ergibt sich im Schadensfall kein Vorteil sondern es kann zu erheblichen Komplikationen bei der Schadensregulierung kommen. Außerdem ist es eine unnötige Ausgabe.

Bitte überprüfen Sie auch die Inhaltsversicherung Ihres Vereinsheimes oder Eisenbahnwagens. Inzwischen sind die Werte erheblich gestiegen und eine Unterversicherung kann böse Folgen bei einer Schadensregulierung haben. Wenn Sie es für notwendig erachten Ihre Versicherungssummen zu erhöhen, rufen Sie mich bitte an. Ebenso sollten alle Vereine, die noch eine Inhaltsversicherung haben, die nicht über den Gruppenvertrag des BDEF mit der DEVK läuft, Ihre Versicherung ü-

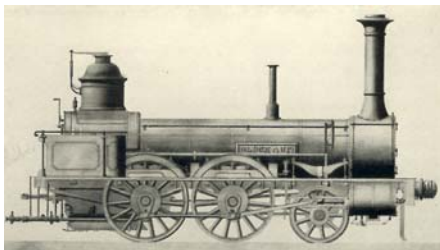
berprüfen und, wenn Zweifel an der Versicherung aufkommen, mir den Vertrag per Fax 08191-22385 oder als e-Mail-Anhang zuschicken. Ich überprüfe diesen dann nach den Anforderungen für eine BDEF-Mitgliedsvereinigung und gebe gegebenenfalls Hilfestellung.

Vereinigungen, die noch keine Inhaltsversicherung für Ihr Vereinsheim haben, sollte sich den Abschluss überlegen. Wir hatten 2008 einen Verein der sich auflösen musste, da nach mehreren Schadensfällen die finanziellen Mittel nicht mehr reichten den Verein fortzuführen. Zögern Sie also nicht, sich bei allen Fragen an mich zu wenden. Dies ist auch eine Dienstleistung des BDEF für seine Mitglieder.

200. Geburtstag Richard Hartmann



(MF) Der Geburtstag des sächsische Lokomotivkönigs Richard Hartmann, seinerzeit der größte Fabrikant des Königreichs, jährt sich am 8. November 2009 zum 200. mal. Knapp 4.700 Lokomotiven verließen zwischen 1848 und 1929 sein Werk, die Sächsische Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann AG in Chemnitz.



„Glückauf“, die erste Lokomotive von Hartmann 1848

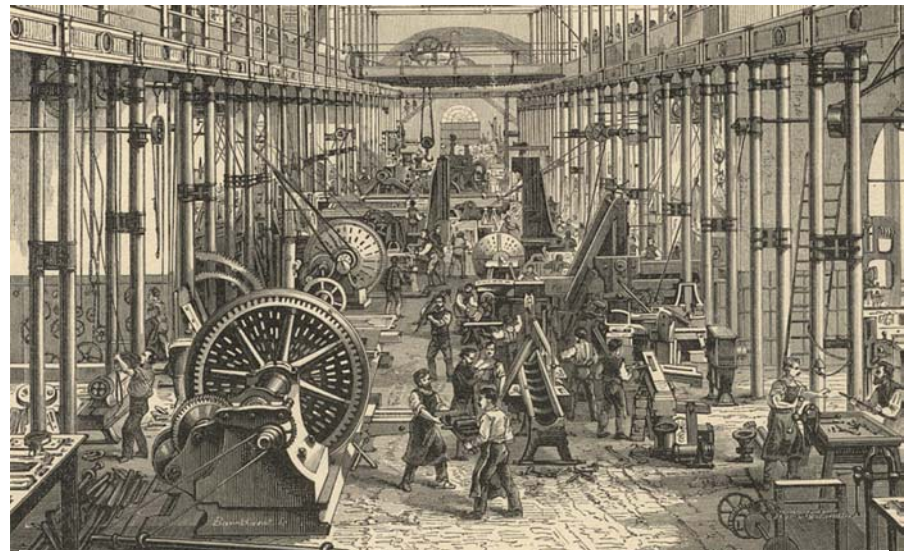
Seine Lokomotiven stehen vom 21. bis 23. August 2009 zum Heizhausfest des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf im Mittelpunkt. Auf dem riesigen Gelände mit zwei Lokschruppen ist für viel Lokomotivdampf gesorgt.

Höhepunkt bildet am Samstag, 22. August 2009, ein Lokomotivtransport mit über einem Dutzend Pferden vom ehemaligen Hartmann-Werk quer durch die Stadt zum Bahnhof. Genau wie es einst unzählige Mal geschehen ist, denn Hartmann fehlte bis 1908 ein eigener Gleisanschluss.

Einen Tag später, am Sonntag, 23. August, öffnet die Sonderausstellung „Mythos Hartmann“ im Sächsischen Industriemuseum Chemnitz erstmals ihre Türen. Dort können die Besu-

Freunde der Schmalspurbahn kommen übrigens bereits am Wochenende, 13. und 14. Juni 2009, auf ihre Kosten. Die Parkeisenbahn Chemnitz feiert dann ihr Sommerfest zu ihrem 55-jährigen Bestehen und lässt ihre Züge durch den Küchwald dampfen.

Das Günnewig Hotel Chemnitzer Hof bietet als Partnerhotel des Richard-Hartmann-Vereins anlässlich der „Richard-Hartmann-Ehrung 2009“ interessante Sonderangebote. Internet: www.guennewig.de



Blick in eine Werkhalle bei Hartmann 1869

cher auf Zeitreise ins 19. Jahrhundert gehen und Leben und Werk des Unternehmers nachvollziehen. Viele alte Maschinen erlebt man in diesem Museum in lebendiger Vorführung. Die Ausstellung bleibt bis zum 8. November geöffnet.

Mehr Informationen über die Aktivitäten der Stadt Chemnitz im Richard Hartmann-Jahr 2009 finden sich im Internet auf der Seite <http://www.richardhartmann.info>.

MOROP-Kongress 2009 in der Schweiz

(MB) Der für 2009 in Pilsen (CZ) geplante MOROP Kongress 2009 wurde vom Verband SMCR abgesagt. Der Schweizer Verband Eisenbahn Amateur SVEA-ASEA hat nun dankenswerter Weise die Organisation des Kongresses 2009 übernommen. Das MOROP-Präsidium bedankt sich beim Präsidenten der SVEA-ASEA und den Mitarbeiter ganz herzlich dafür.

Der MOROP Kongress 2009 findet nun vom **6. bis 10. September in Weinfelden (CH)** statt. Weinfelden ist unweit des Bodensees und liegt in einer – auch für Eisenbahnerlebnisse – schönen Gegend.

Das offizielle Programm mit Anmeldeformular soll so schnell wie möglich auf der MOROP-Internetseite www.morop.eu zur Verfügung stehen.

200 Jahre Eisenbahntunnel

(BR) Die Erzeisenbahn Bullo Pill in Wales, baute 1809 den weltweit ersten Eisenbahntunnel, den Haie Hill Tunnel. 1854 erfolgte dann eine Vergrößerung, da auf Breitspur umgestellt wurde. Der heute geschlossene Tunnel hatte unterschiedlichen Angaben zu Folge eine Länge von ca. 973 bis 990 m und verband Bullo Cross mit Upper Soudley.

1926 wurde die Eisenbahnlinie in „Forest of Dean Railway“ umbenannt. Das Bild zeigt den vermaurerten, westlichen Tunneleingang.



In Deutschland hingegen wurde der erste Eisenbahntunnel erst zwischen 1837 bis 1839 an der Bahnstrecke Leipzig-Dresden gebohrt. Das Bild zeigt das Nordportal um 1840. Heute erinnert nur noch ein Obelisk an diesen Meilenstein deutscher Eisenbahngeschichte.

Zur Zeit gibt es in Deutschland über 900 Eisenbahntunnel, von denen fast 2/3 bereits in den Jahren 1860 bis 1880 errichtet wurden. Seit es Eisenbahntunnel gibt, versucht man immer längere Tunnel zu bohren, immer größere Berge auszuhöhlen um damit die Menschen immer schneller ans Ziel bringen zu können. Der längste Tunnel Deutschlands, der Landrückentunnel auf der Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg, hat eine Länge von 10779 m. Die zwischen 1981 und 1986 errichtete Röhre kam erstmals im Mai 1988 in die Schlagzeilen, weil hier der InterCityExperimental seine Weltrekordfahrt mit 406,9 km/h aufstellte. 2008 dann erneut in

der Presse, wegen der Kollision eines ICE mit einer Schafherde. Doch es gibt noch wesentlich größere Eisenbahntunnel:

Der im Bau befindliche Gotthard-Basistunnel wird nach seiner Fertigstellung (ca. 2016) mit 57 km der längste Eisenbahn-Tunnel der Welt sein und damit den bisherigen Rekordhalter, den Seikan-Tunnel in Japan ablösen.

Dieser bisher längste Tunnel wurde am 13. März 1988 eröffnet und verbindet mit 53,9 km Länge, davon 23,3 km unter dem Meer, die zwei japanischen Inseln Hokkaidō und Honshū.

Wenn aber der geplante Brenner-Basistunnel tatsächlich gebaut und 2022 fertig werden sollte, wird er wiederum mit 62,7 km, inkl. der ebenfalls unterirdisch verlaufenden Zulaufstrecken, zum längsten Eisenbahn-Tunnel der Welt werden.

Das absolute Mammutprojekt ist aber der Beringstraßentunnel, der Sibirien mit Alaska verbinden soll. Bereits 1905 wollte Zar Nikolaus II. diesen Tunnel bauen - 38 Jahre nachdem sein Großvater Alaska für 7,2 Millionen Dollar an die USA verkauft hatte. Doch er musste das Vorhaben, unter anderem durch den aufkeimenden Ersten Weltkrieg, begraben.

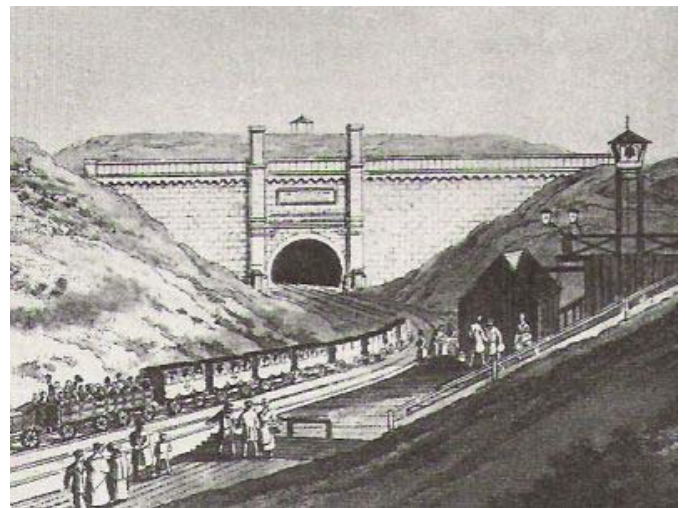
Nun überlegt man in Russland erneut diesen Tunnel zu bauen. Mit 104 km Länge wäre er doppelt so lang wie der Ärmelkanaltunnel zwischen Frankreich und England. Neben einer Hochgeschwindigkeitsstrecke sollen im Tunnel auch eine Autobahn und Pipelines Platz fin-

den, sowie umfangreiche Daten- und Stromleitungen. Japanische Unternehmen haben sich bereits beworben diesen Tunnel zu graben. Ob dieses auf rund 65 Milliarden Dollar geschätzte Projekt mit dem Namen „TKM-World Link“ wirklich gebaut wird, steht aber noch in den Sternen.

Doch auch dieses Projekt würde in den Schatten gestellt, sollte irgendwann einmal der immer wieder mal angedachte Transatlantiktunnel zwischen London und New York gebaut werden.

Mit rund 5600 km wäre er in etwa solange wie die chinesische Mauer. In ihm soll man mit mehrfacher Schallgeschwindigkeit mittels einer Magnetschwebbahn innerhalb einer Stunde (!) von London nach New York fahren können.

Auch wenn dies sehr nach Science Fiction klingt, dürfen wir nicht vergessen, dass der Franzose Nicolas Desmaret, der 1751 vorschlug eine



Verbindung zwischen England und Frankreich herzustellen, sicher von den meisten seiner Mitmenschen belächelt oder gar ausgelacht wurde. Heute aber reisen wir durch den Eurotunnel, als sei es ganz selbstverständlich. Man darf gespannt sein, durch welche Tunnel unsere Enkel dereinst reisen werden.

Moderne Eisenbahn – modernes Europa

(EU) Der Schienenverkehr steht heute großen Herausforderungen gegenüber. Er muss einerseits den wachsenden Mobilitätsbedarf der EU-Bürger decken und andererseits eine brauchbare Alternative zu anderen Verkehrsträgern bieten, und dies vor dem Hintergrund steigender Ölpreise und wachsender Beachtung der Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt. Angesichts dieser Herausforderungen muss der Schienenverkehr effizienter werden.

Die Europäische Union verfolgt eine aktive und ausgewogene Politik, die darauf abzielt, ihren Bürgern hochwertige Bahndienste zu bieten, die Verwaltung der Bahninfrastruktur zu verbessern, die Entwicklung und Nutzung neuer Technologien für den Ausbau eines modernen und wettbewerbsfähigen Schienenverkehrssystems zu fördern und aus dem Schienenverkehr ein zentrales Instrument der europäischen Integration zu machen.

Herausforderungen und Möglichkeiten der europäischen Eisenbahn

Der europäische Schienenverkehr hat seit den späten 60er Jahren beim Eisenbahngüterverkehr und bei den Personenverkehrsdiensten Schwierigkeiten zu bewältigen, um der wachsenden Beliebtheit des Straßen- und Luftverkehrs begegnen und auf neue Kundenwünsche reagieren zu können. Dies war zum Teil auf den fehlenden Wettbewerb auf dem Schienennetz zurückzuführen. Schrittweise wendet sich nun das Blatt, da die Europäische Union eine Reihe von Initiativen verfolgt, die darauf abzielen, den Bahnsektor zu modernisieren und die Entfaltung seines unbestrittenen Potenzials zu ermöglichen. Das besteht Ziel darin, einen integrierten europäischen Bahnsektor aufzubauen, dessen Grundlage die Kompatibilität zwischen nationalen Systemen sowie hohe Leistungsfähigkeit und Sicherheit bilden.

Ein leistungsfähiger Eisenbahnsektor

Den Eisenbahnsektor leistungsfähiger zu machen hat für die EU höchste Priorität. Deshalb hat sie Maßnahmen zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn vorangetrieben. Eine Trennung zwischen der Verwaltung von Infrastrukturen und dem Betrieb des Bahnverkehrs einerseits und den verschiedenen Aspekten des Eisenbahngeschäfts bei der Rechnungsführung andererseits ist eine wesentliche Voraussetzung, um den Wettbewerb im Eisenbahnsektor zu stärken — und die Verteilung öffentlicher Ausgaben effektiver zu gestalten.

Ein integrierter europäischer Eisenbahnmarkt

Den Warentransport und die Personenbeförderung nationaler Märkte dem grenzüberschreitenden Wettbewerb zu öffnen ist ein zentraler Schritt bei der Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums und eines echten EU-Binnenmarktes für den Bahnverkehr. Die verbesserte technische Harmonisierung der Eisenbahnsysteme und die Entwicklung grenzüberschreitender Hauptstrecken wird, zusammen mit besseren Verbindungen zwischen der EU und den Nachbarmärkten, ebenfalls dazu beitragen, die Hindernisse für einen wettbewerbsfähigeren Eisenbahnsektor abzubauen.

Ein modernes Schienensystem

Die Neubelebung des Bahnverkehrs ist ein Schlüsselziel der EU-Verkehrspolitik. Die Modernisierung des Sektors — insbesondere durch die Einführung neuer Technologie — ist von wesentlicher Bedeutung, damit die Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern und auf Märkten mit Wachstumspotenzial erfolgreich bestehen kann. Insbesondere gehören dazu der Containergüterverkehr auf Fernstrecken und internationale Schnellverbindungen zur Personenbeförderung.

Den Erwartungen der Bürger gerecht werden

Die Eisenbahn kundenorientierter zu gestalten trägt bedeutend dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn zu steigern. Die Schiene hat bereits den großen Vorteil, umweltfreundlicher zu sein als andere Verkehrsmittel — und ist dazu insgesamt eine äußerst sichere Transportart. Im Hinblick auf hohe Dienstqualität und Bereitstellung eines Bahndienstes, der optimale Bonutzerfreundlichkeit bietet, arbeitet die EU gleichzeitig darauf hin, die Rechte der Fahrgäste zu stärken und Sicherheitsanforderungen zu harmonisieren.

Entwicklung des Schienenverkehrs: Perspektiven für die Zukunft

Viel wurde bereits unternommen, um die europäischen Eisenbahnen wieder auf Kurs zu bringen, die Aufgabe ist jedoch noch lange nicht abgeschlossen. Die EU wird ihre Bemühungen in diese Richtung über die kommenden Jahre fortsetzen und sich gleichzeitig durch Antizipieren auf neu entstehende Trends im Verkehrssektor einstellen.

Europäische Eisenbahnen weiter modernisieren

Als Ergebnis neuer und modernisierter Infrastrukturprojekte und Begleitmaßnahmen dürfte der Schienenverkehr in Zukunft zunehmen, was namentlich die Entwicklung von Hochgeschwindigkeits-Bahnnetzen und Netzen mit der Priorität auf Gütertransport begünstigen wird.

Auch wenn in den kommenden Jahren die Straße unter den verschiedenen Verkehrsträgern die Haupttransportart bleiben dürfte, sollte der Schienenverkehr langfristig seinen „modalen Anteil“ am Transportmarkt insgesamt — für Personen- und Güterbeförderung — steigern können. Die Erholung im Güterverkehr könnte beispielsweise durch die Überlastung der Straßen, die vermutlich ansteigenden Kosten des Straßentransports und die starke Zunahme von Fahreinschränkungen für Lastkraft-

wagen auf bestimmten Straßen gestützt werden

Laufende Bemühungen der EU

Die Fähigkeit der Schiene, aus ihren vielen Stärken und Möglichkeiten Nutzen zu ziehen und Schwächen und potenziellen Risiken zu begegnen, hängt jedoch vom abgestimmten Bemühen aller Beteiligten ab. Sie beruht weitgehend auf der einwandfreien Umsetzung von Initiativen, die auf EU-Ebene ergriffen werden, um den Sektor neu zu beleben. Zahlrei-

che wichtige Entwicklungen zeichnen sich am Horizont ab. Dazu gehören unter anderem die Liberalisierung des Bahnmarktes für internationale Personenbeförderung ab 1. Januar 2010; zu gegebener Zeit die mögliche Öffnung der nationalen Märkte für den grenzüberschreitenden Wettbewerb im Personenverkehr in den EU-Ländern (ein Thema, das in einem Bericht untersucht wird, der der Europäischen Kommission bis 2012 vorliegen wird) und die Modernisie-

rung 2012-2015 von mehreren Hauptverkehrsstrecken für Frachtgut durch die Einführung der ERTMS-Systeme. Überdies werden andere Entwicklungen eintreten, wie die neuen EU-Regelungen zu Fahrerlaubnissen für Zugführer und zu Rechten der Zuggäste.

All dies wird dazu beitragen, das EU-Ziel umzusetzen und einen effizienten, integrierten europäischen Bahnsektor aufzubauen — eine moderne Eisenbahn für ein modernes Europa.



Texte und Bild aus der amtlichen Veröffentlichung „Moderne Eisenbahn – modernes Europa“ der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission, 2008, ISBN 978-92-79-07607-7

60 Jahre MEC Essen und Umgebung e.V.



(MECE) Der MEC Essen ist eine Vereinigung von Eisenbahninteressierten jeder Altersstufe. Wir unterhalten und betreiben ein eigenes Clubheim, zwei Modellbahnanlagen und

zwei historische Originalfahrzeuge. Die Mitgliederzahl bewegt sich relativ konstant zwischen 60 und 70 Personen, wovon etwa 20 den aktiven Kern des Clubs bilden. Das Spektrum der Mitglieder reicht von "A" wie Amtsrichter bis "a" wie arbeitslos und von "e" wie ein Bisschen interessiert bis "E" wie Eisenbahnprofi. Insofern hat bei uns eigentlich jede/r die Möglichkeit, sich nach individueller Interessenlage und verfügbarer Zeit mit dem Eisenbahnhobby zu beschäftigen, wobei weder Fachwissen noch unend-

lich viel freie Zeit für ehrenamtliche Tätigkeiten notwendig sind oder vorausgesetzt werden; auch gibt es vielfältige Möglichkeiten, Interessen und Fähigkeiten einzubringen, die nicht direkt mit der Eisenbahn zu tun haben, beispielsweise bei Tätigkeiten rund um Clubheim und Gelände, Bibliothek, Kinder- und Jugendarbeit, Bedienung im Barwagen und und und.

Das „Clubleben“ unter dem (Bahnsteig-) Dach unseres Vereins mit wöchentlichen Clubabenden, Ausflügen und Feierlichkeiten unter-

scheidet sich vermutlich nicht sehr von anderen Vereinen, wobei unsere Hauptaktivitäten die Clubmodellbahn, die Schauanlage im H0-Wagen und der Barwagen sind.

Die Vereinsgeschichte begann am 16.1.1949 mit der Gründungsverammlung im damaligen Essener Hotel „Burghof“. Der MEC Essen ist damit die älteste noch existierende (Modell-) Eisenbahnvereinigung dieser Art im Ruhrgebiet und in NRW, sowie eine der ältesten in ganz Deutschland. Der Verein betrieb u.a. die erste Museumsbahn in der Region und trug maßgeblich zur Entwicklung der heutigen Museumsbahnszene bei, er baute eine personenbefördernde Gartenbahn mit der ersten propangasbefeuerten Dampflok auf und, nicht zuletzt, war er 1958 Gründungsmitglied des BDEF.

Alle Initiativen, Projekte und Aktivitäten, die der Club im Laufe seiner Geschichte kommen und auch gehen sah, lassen sich schlecht in wenigen Sätzen zusammenfassen; man bedenke, dass in den „Jugendjahren“ unseres Vereins vieles aktuell war, was heute als „Geschichte“ oder „Nostalgie“ bezeichnet wird. So konnte die Eintragung ins Vereinsregister beim Amtsgericht Essen erst erfolgen, nachdem die alliierte Militärregierung die politische Unbedenklichkeit bestätigt hatte. Die ersten Verhandlungen über ein Clubheim wurden noch mit der Reichsbahn geführt, auf den Bahnstrecken der damaligen Montanregion Ruhrgebiet bestimmten noch Dampflok das Bild und für viele lag der Luxus einer privaten Modellbahn in weiter Ferne. Verdammst lang´ her also und viel passiert!

Im Herbst 1949 stellte die just gegründete Bundesbahn dem Verein einen kriegsbeschädigten Schnellzugwagen als Clubheim im Bahnhof Essen-Werden zur Verfügung, der 1951 durch einen betriebsfähigen D-Zug-Wagen ersetzt wurde. Im neuen Heimatbahnhof Essen-Rüttenscheid wurde in diesem Wagen mit dem Bau einer Vereinsanlage in der Spur H0 begonnen und die Idee einer fah-

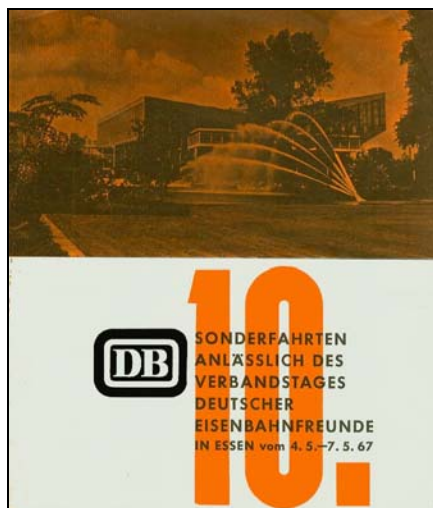
renden Modellbahnausstellung war geboren.

Bei der Gründung des Verbandes Deutscher Modell-Eisenbahn Clubs (VDMEC) am 29. Okt. 1949 war der MEC Essen Gründungsmitglied. 1958 entstand aus diesem VDMEC der heutige BDEF.

Der Verein trat erstmals an Ostern 1950 in der Öffentlichkeit auf: Mit Spur-0 Material wurde in der Berufsschule am Essener Westbahnhof in Zusammenarbeit mit der BD Essen und der Firma Krupp eine Ausstellung ausgerichtet. Es folgten diverse weitere Veranstaltungen, deren Höhepunkte die Beteiligung an den Verkehrsausstellungen „Schiene und Straße“ und der Beginn des Vorführibetriebes der Clubanlage im D-Zug-Wagen waren.

Mit der Abnahme der Gartenbahndampflok im Jahre 1960 begann der Betrieb in einem weiteren Arbeitsfeld. Die Bahn sollte in den folgenden drei Jahrzehnten ein gern gesehener Gast bei regionalen und überregionalen Festen und Veranstaltungen werden.

1962 übernahm der Club aufgrund von Schäden am Holzwagenkasten des Vorgängers den dritten (und letzten) Schnellzugwagen für die H0-Anlage. Im diesem „Hechtwagen“ von 1923 ist sie bis heute zu besichtigen und ist – voll funktionsfähig und kompatibel mit allen NEM-genormten Fahrzeugen – Zeugnis von den Selbstbauqualitäten unserer Aktiven der Wirtschaftswunderzeit.



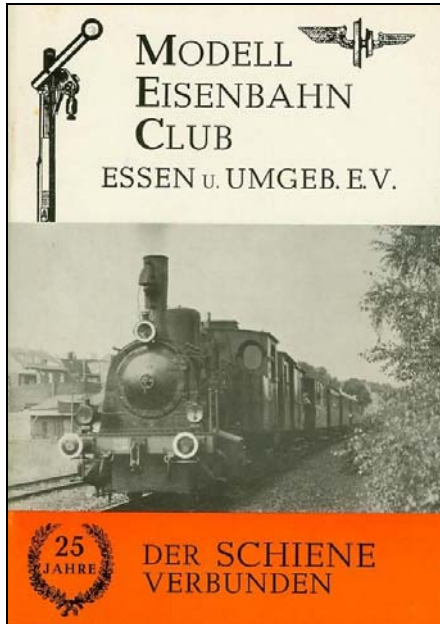
Den 10. BDEF-Verbandstag richtete der MEC Essen im Mai 1967 in Zusammenarbeit mit den Clubs in Bochum, Herne und Wanne-Eickel in Essen aus: Fahrzeugschau und H0-Wagen u.a. am Hbf Essen, Gartenbahn im Grugapark. Höhepunkt war die große zehnstündige Ruhrgebietssonderfahrt mit einem DB-Sonderzug am 6. Mai.

Mit der Beschaffung und Herrichtung der ersten Originalfahrzeuge für den Oldtimerzug des MEC, darunter die Dampflok „Walsum 5“, wuchs das Betätigungsfeld des Clubs ab 1968 weiter. Anlässlich der 1000-Jahr-Feier von Essen-Rüttenscheid fanden dann die ersten Fahrten des Zuges auf seiner heute fast vergessenen Stammstrecke von Rüttenscheid über Rellinghausen nach Steele Süd statt. Im gleichen Jahr vereinbarten die Arbeitsgruppe Bochum-Dahlhausen der 1967 gegründeten DGEG und der MEC die Zusammenarbeit im Bereich der Originalfahrzeuge an den Standorten in Rüttenscheid (MEC) und Dahlhausen (DGEG). Aufgrund der langjährigen, guten Beziehungen vor Ort war der MEC zunächst federführend hinsichtlich der betriebsfähigen Fahrzeuge. Darüber hinaus trug er hier und da zum Aufbau der Fahrzeugsammlung der DGEG bei, u.a. die Werksbahndampflok 41-E, welche heute vor dem StarlightExpress-Theater in Bochum steht, wurde über den Club angeschafft.

Im Oktober 1971 konnte der MEC einen bayerischen C3i, Baujahr 1921 erwerben und ihn 1973 als Barwagen in Betrieb nehmen. Im gleichen Jahr fanden mit dem Zug des MEC die ersten Oldtimerfahrten auf der Hespertalbahn von Essen-Kupferdreh zur Zeche Pörtingsiepen statt. Im Hinblick darauf lag es nahe, dass der Club sich 1975 auch an der Gründung des heute dort aktiven Vereins zur Erhaltung der Hespertalbahn beteiligte.

Zum Jubiläum 25 Jahre MEC Essen, erschien die Jubiläumsschrift „25 Jahre der Schiene verbunden“. Ein mehrtägiges Eisenbahnfest zum 25-jährigen fand an Pfingsten 1974 in

Zusammenarbeit mit der DB und der DGEG statt. Mit der Gründung einer Spur N-Gruppe im Jubiläumsjahr erreichte der Verein Mitte der 1970er Jahre ein Maximum an Aktivitäten und einen Höhepunkt seines Erfolges.



Nichtsdestotrotz und bei allem Engagement: Der gleichzeitige Einsatz in fünf unterschiedlichen und teils sehr umfangreichen Tätigkeitsfeldern hätte auf Dauer eine zu große Anstrengung bedeutet. Der MEC musste sich neu positionieren; zur Debatte standen seinerzeit die Konzentration auf den Museumsbahnbereich *oder* den Modellbauereich *oder* die überschaubarere Betätigung in der bisherigen Vielfalt. Der letztgenannte Mittelweg wurde schließlich beschritten. Dieser Prozess begann bereits 1973 mit der Übergabe des Oldtimerzuges mit Ausnahme des Barwagens zum Weiterbetrieb an die DGEG. Die Zusammenarbeit der beiden Vereinigungen blieb, jetzt unter umgekehrten Vorzeichen (DGEG/MEC), bestehen. Dabei verlagerten sich die Aktivitäten im Museumsbahnbereich nach den letzten Fahrten von Rüttenscheid nach Steele im Jahr 1977 nach und nach komplett nach Bochum-Dahlhausen, wo unsere verbliebenen Fahrzeuge auch heute noch beheimatet sind.

Nachdem seit längerer Zeit nur noch Ausstellungen teils privater Spur 0-Selbstbaufahrzeuge stattfanden,

wurde das Gleismaterial verkauft, was 1979 letztlich auch das Ende der Spur 0 im MEC war.

Zum Jubiläum 150 Jahre Deutsche Eisenbahn im Jahre 1985 verstärkte der H0-Wagen den offiziellen Ausstellungszug der Bundesbahn bei den Einsätzen im Raum der BD Essen. Bei der legendären Fahrzeugschau der DB im Oktober 1985 in Bochum-Dahlhausen lief der Barwagen in zahlreichen Sonderzügen mit, während der zehntägigen Ausstellung wurde der H0-Wagen förmlich überrannt.

Mit Zustimmung des MEC wurde im Winter 1985 „unsere“ Walsum 5 in das Eisenbahnmuseum Neustadt/Weinstraße umbeheimatet. Nach Grundsanierung und Umbau zur Schleptenderlok durch die DGEG ist die Lok seit 1991 unter dem neuen Namen „Speyerbach“ auf dem Kuckucksbähnle in Neustadt unterwegs.

1986 bis 1988 musste der MEC nach 25 Jahren erstmals im „großen Stil“ umziehen, da das Gelände des Güterbahnhofs Essen-Rüttenscheid von der DB aufgegeben wurde. In Eigenarbeit wurde ein ehemaliges preußisches Bahnmeistereigebäude am Bahnhof Essen-Altenessen als Clubheim hergerichtet.

Eine neue H0-Modellbaugruppe entstand 1990 und begann mit dem Aufbau einer stationären Anlage im Clubheim, nachdem der Anlagenraum durch die Abgabe der Spur N frei geworden war.

Durch die umzugsbedingten Bauarbeiten und die Konzentration auf das neue H0-Projekt blieb leider nicht genügend Zeit für die Gartenbahn, welche nach längerem Stillstand schließlich Anfang der 1990er Jahre abgegeben wurde. In diesem Zuge wurden auch die letzten, als Lagerwagen genutzten Originalfahrzeuge bei uns frei. Sie gehörten zur Fahrzeugsammlung des Clubs, die seit den 1960er Jahren neben dem Oldtimerzug aufgebaut wurde. Sämtliche Exponate wurden zur weiteren Erhaltung und zum Betrieb abgegeben, darunter u.a. die Dampflokomotive „Graf Bismarck XV“ als heutige

Zuglok des Krefelder „Schluff“, eine weitere Lok an die Dampfisenbahn Weserbergland, Wagenmaterial z.B. an die Museumseisenbahn Minden und den Historischen Schienenverkehr Wesel. Der MEC erhielt somit bis Mitte der 1990er Jahre seine heutige Struktur.

Zum zweiten Mal in der Vereinsgeschichte war der Club im Mai 1991 Gastgeber des BDEF-Verbandstages in Essen. Mit einem besonders vielfältigen Programmangebot und einer wiederum hervorragend organisierten Großen Rundfahrt blieb dieser Bundesverbandstag in ganz besonderer Erinnerung der Teilnehmer.

1999 wurde der MEC Essen 50 Jahre. Gefeiert wurde u.a. mit einer großen, vereinsinternen Festveranstaltung im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen mit Dampfzugsonderfahrt auf der Ruhrtalbahn und einem anschließenden Festbankett.

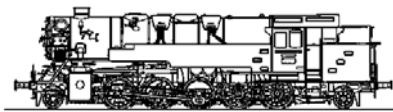
Nachdem die Bahn sich ein weiteres Mal von unserem Vereinsheim trennte, stand 2003 wieder ein Umzug an. Das neue Domizil, das nur wenige Schritte vom alten Häuschen entfernt ist, wurde wiederum in Eigenarbeit für die Vereinszwecke umgebaut. Am 26. Juni 2005 erfolgte dann die Einweihung des neuen Clubheims und schließlich die Gründung einer neuen Modellbauaktivität. Da die stationäre H0-Anlage nicht versetzt werden konnte, entschlossen sich die Vereinsmitglieder dieses Mal zu einem konzeptionellen Neubeginn in Form einer zwei- und dreileiterfähigen Modulanlage, die sich derzeit im Aufbau befindet.

Nach allem Auf und Ab der Vergangenheit freuen wir uns, das 60-jährige Bestehen unseres Clubs zu feiern und schauen optimistisch den nächsten 60 Jahren entgegen.

Kontakt: Modell-Eisenbahn-Club Essen und Umgebung e.V., Vors. Hans Stimmer, Sydowstr. 37, 46240 Bottrop, Tel. und Fax 02041 94494, e-Mail: info@mec-essen.de, Internet: <http://www.mec-essen.de>

25 Jahre Modell-Eisenbahn-Club Luthe e.V.

Der Spur N – Club der Region Hannover



Spur N 1:160

(JPS) Am 06. Januar 1984 gründeten sieben Modellbahnfreunde überwiegend aus den niedersächsischen Wunstorfer-Luthe den Modell-Eisenbahn-Club Luthe e.V. (MEC) und beschlossen gleichzeitig, dem Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde BDEF beizutreten.

Ein sehr eisenbahnnahes Domizil des Vereins war zunächst das Schrankenwärterhaus bei Schranke F 24 im Frachtweg 6 im Wunstorfer Ortsteil Blumenau an der Eisenbahn-Hauptstrecke Hannover - Wunstorf - Bremen.

Nach Umstellung des Bahnübergangs auf die automatisierte Technik stand das Schrankwärterhaus zunächst leer – bis es der MEC Luthe von der Deutschen Bundesbahn anmieten konnte.

Vor Einzug des Clubs wurden die Räume für den Modell-Eisenbahnbetrieb von den Mitgliedern aufwändig hergerichtet. Am 9. Februar 1985, also mehr als ein Jahr nach der Gründung, wurde die Einweihung des neuen Clubheims des MEC gefeiert und der Aufbau der Spur N Modell-Eisenbahn-Anlage begonnen. Nach nur drei Jahren wurde das bundesbahneigene Gebäude zum Verkauf angeboten. Dem noch jungen Verein fehlten jedoch die notwendigen Mittel für den Erwerb und die bestehende Anlage musste abgebaut werden. Für die Mitglieder war dies eine herbe Enttäuschung und ein Verlust sowohl materieller, als auch ideeller Werte.

Mit Unterstützung des Ortsrats Luthe und der Stadtverwaltung Wunstorfs fand der Club neue Räumlichkeiten im ehemaligen Schul-/Verwaltungsgebäude am Kirchplatz in Luthe.

Auch hier mussten umfangreiche Umbaumaßnahmen von den Mitgliedern in Eigenleistung erbracht werden, bis am 7. September 1989 das

neue Clubheim, nun großzügiger geschnitten als das bisherige, eingeweiht werden konnte.

Für die erste zaghafte Ausstellung in den neuen Clubräumen stellten die Firmen Arnold, Fleischmann und Trix Schauanlagen zur Verfügung, mit denen den Besuchern ein vielfältiger Modell-Eisenbahnverkehr durchgeführt werden konnte.

Mit dem Aufbau der neuen Anlage mit ca. 26 qm Grundfläche nach neuen Plänen wurde nun unverzüglich begonnen und ein Jahr später, im Jahre 1990, konnte den Ausstellungsbesuchern eine im Grundkonzept weitgehend fertiggestellte Anlage vorgestellt werden.

Die Anlage wurde als Schau- und Betriebsanlage konzipiert. Die längere der beiden zweigleisigen Hauptstrecken hat je vier Blockstellen, die kürzere je drei Blockstellen. Die Nebenstrecke ist in Knochenform in sich verschlungen ca. 44 m lang und hat acht Blockstellen. Insgesamt können 17 Züge gleichzeitig fahren. Gesteuert wird die Anlage über vier Stellpulte. Der Rangierbereich, die Betriebswerke sowie der Ablaufberg können auch digital mit Trix-Selectrix-System gefahren werden. Insgesamt wurden 54 Weichen, eine Dreiwegweiche, eine doppelte Kreuzungsweiche und ca. 242 m Gleise verbaut. Eine Bergbahn verbindet den Bahnhof Reichenbach mit der Bergbahnhof, eine Drahtseilbahn befördert Touristen auf die Aussichtsplattform des alles überragenden Granitbergs. Integriert sind zwei Faller Car-System-Anlagen.

Wie üblich ist eine solche Anlage niemals vollendet. Sie wird ständig weitergebaut und verbessert, was der eigentlich Sinn und Zweck dieses vielseitigen schönen Hobbys ist. So wird seit dem letzten Jahr an der Fertigstellung der Oberleitungen gearbeitet, sowie unter anderem eine Kleingartenkolonie mit Gärtnerei aufgebaut und eine Eisenbahnersiedlung erstellt.

In der Zwischenzeit schreiben wir das Jahr 2009 und blicken auf die 25 zurückliegenden Jahre des Vereinslebens, die viel Arbeit, aber auch viel Freude und Entspannung bereitet haben. Die Mitgliederzahl des Clubs schwankt aufgrund der Altersstruktur und der sich verändernden Arbeitswelt zwischen 26 und 31 Mitgliedern. Im Jahr 2007 konnte der Club mehrere Familien als Mitglieder gewinnen, so dass spontan eine Jugendabteilung gegründet wurde, um die Kinder für den Aufbau einer Jugend-Anlage, ihrer eigenen Anlage, zu begeistern. Der Vorstand sieht darin eine nicht uneigennützte Investition in die Zukunft.

Zur Verfügung stehen heute dem MEC Luthe eine stationäre Spur-N-Anlage, die mit 26 qm als zur Zeit größte Club-Anlage der Region Hannover gilt, eine aus acht Segmenten bestehende mobile Spur-N-Anlage, die in der Regel nur einmal jährlich in den Clubräumen während der traditionellen Ausstellung des MEC am ersten November-Wochenende oder auf auswärtigen Messen der Öffentlichkeit vorgestellt wird und die im Aufbau begriffene Spur-N-Modulanlage der Jugendabteilung, die unter Anleitung erfahrener Alt-Modellbauer auf der Grundlage des Barsinghäuser Nord-Modul weitestgehend durch die Kinder der Clubmitglieder erstellt wird.

Wie die Mitglieder des MEC Luthe berichten, sei das Jahr 2008 eines ihrer arbeitsreichsten Ausstellungsjahre gewesen. So beteiligte sie sich an der Ausstellung in Stadthagen anlässlich des 10-jährigen Bestehens der Modellbahn AG der „Schule am Schlosspark“ im Rahmen der Schaumburger Regionalschau im April, an der Ausstellung für den Entdeckertag der Region Hannover als Touren-Ziel Nr. 35 in den Räumen des MEC Luthe im September an der Ausstellung „modell-hobby-spiel“ auf der Neuen Messe in Leipzig im Rahmen der BDEF Anlagen-

schau im Oktober und an der traditionellen eigenen Ausstellung am ersten November-Wochenende

Zu empfehlen ist ein Besuch der Homepage des Clubs unter <http://www.mec-luthe.de>, die von einem Clubmitglied betreut und ständig aktualisiert wird. Zu sehen ist umfangreiches Bildmaterial vom Vereinsleben und Baumaßnahmen. U.a. können auch Gleispläne der Clubanlagen heruntergeladen werden.

Kontakt:

Modell-Eisenbahn-Club Luthe e.V., Clubheim Kirchplatz 2 (Eingang Kirchstraße), 31515 Wunstorf OT Luthe. Clubtage: Jeden Freitag von 14 – 19 Uhr (manchmal kann es später werden).

Geschäftsstelle: Modell-Eisenbahn-Club Luthe e.V., Bussardhorst 5,



31515 Wunstorf, Telefon 05031 971467, Fax 05031 971468, e-Mail:

geschäftsstelle@mec-luthe.de, Internet: www.mec-luthe.de

25 Jahre MEC Tarp e.V.



(MH) Der Modelleisenbahnclub Tarp ist ein anerkannt gemeinnütziger, eingetragener Verein mit z.Zt. 19 Mitgliedern. Nach der Gründung im Jahr 1984 wurde in unserem Vereinsheim im Güterschuppen des Bahnhofs von Tarp mit dem Bau einer großen, stationären H0-Anlage begonnen. Diese Anlage hatte das Vorbild des Bahnhofs Flensburg-Weiche, darüber gab es auch in der MIBA mal einen Bericht. Mit Stilllegung und Verkauf des Bahnhofs musste diese im Jahr 2004 leider abgebaut werden, unser neues Domizil fanden wir in einem

Gebäude der Bundeswehr in Harrislee bei Flensburg.

Die Zahl der Anhänger anderer Spurgrößen hatte stark zugenommen, und auch diese wollten eine Anlage für ihr Rollmaterial. Und da man an Ausstellungen teilnehmen wollte, begannen wir im Jahr 1989 mit dem Bau von Modulen: Transportable Teilstücke einer Anlage mit genormten Verbindungen, die einen variablen Aufbau der Gesamtanlage ermöglichen.

Im Herbst 1992 nahmen wir an der Kölner Modellbaumesse teil: Über 40 Meter Spur-N-Module wurden ausgestellt und von neun Clubmitgliedern eine Woche lang vor mehr als 100.000 Zuschauern betrieben. Kurze Zeit später veranstalteten wir mit unseren Freunden vom SMC Flensburg (Schiffe) und dem FMC Tarp (Flugzeuge) die "1. Flensburger Modellbautage", durch die etwa 5.000 Besucher wurde das Unternehmen ein Riesenerfolg und wir beschlossen, diese Ausstellung alle zwei Jahre auszurichten. Gezeigt wurden neben unzähligen Schiffen,

Autos, Flugzeugen und Dampfmaschinen unsere bewährten N-Module und die sehenswerten Anfänge unseres Spur-0-Ressorts.

1997 wurden die H0-Module aus der Taufe gehoben, und der Bau einer transportablen Segmentanlage der großen Spur 0 begonnen.

In der Folgezeit wuchsen alle Anlagen und gediehen prächtig, heute verfügt der Verein über folgende Anlagen:

- Spur N-Module, Gesamtlänge ca. 50 m
- Spur H0-Module, ca. 30 m
- Spur 0 Segmentanlage, etwa 100qm groß
- Spur N Segmentanlage „Fehmarn“ (Eigentum unseres Mitgliedes Kai Eichstädt), schon über 30 Teilstücke vorhanden, mit einer Gesamtlänge vom ca. 30 m (Gesamtaufbau nur in einer Turnhalle möglich!)
- Spur 1: Drei Segmente, ca. 4m lang (kleines Betriebswerk)
- Spur H0: kleine Weihnachtsanlage mit Schnee (z.B. zur Schaufensterdekoration)

- Spur H0: kleine Weihnachtsanlage mit Schnee (z.B. zur Schaufensterdekoration)

- Spur 0e (=Schmalspur): Geplante Ausstellungsanlage, US Wald- und Erzbahn (mit Shay- und Climax-Lokomotiven)

Zusätzlich haben einige Clubmitglieder auch noch zu Hause Platz (und Zeit) für eine eigene Anlage,

über die man auf unserer Homepage (www.mec-tarp.de) nachlesen kann. Als reiner Hobby-Verein verzichten wir auf Pflichtarbeitsstunden und (außer bei Ausstellungen) auf schwere Arbeit und Stress. So trifft man sich an den Basteltagen (Di. abends + Sa nachmittags) schon mal nur zum Klönen, Spielen und Kaffeetrinken. Gelegentlich wird das

Clubleben durch Fahrtage im Clubheim (mit Gästen), sowie Besuche bei Messen und anderen Vereinen aufgelockert.

Kontakt: Modelleisenbahnclub Tarp e.V., Meinhard Hofmeister (2. Vors.), Kreuzkoppel 105, 24943 Flensburg, Tel. 0461 65404, e-Mail: mhofmeister@foni.net, Internet: www.mec-tarp.de

25 Jahre Murgtärer Modellbahnclub

(MH) Wir treffen uns immer Montags ab 18:30 Uhr in den Kellerräumen der alten Grundschule in Weisenbach in denen zur Zeit noch die Renovierungsarbeiten unserer zukünftigen Clubräume getätigt werden. Dort hoffen wir bis Ende 2009 mit dem Bau einer neuen

Clubanlage beginnen zu können. Die bisherige und zur Zeit noch bestehende Anlage ist im Zweileitersystem gebaut und befindet sich in einem Raum der ehemaligen Schule im Ortsteil Au. Die Anlage stellt eine Mittelgebirgsstrecke dar und ist in U-Form gebaut. Es wurden ca.

450 m Geleise verlegt. Ein Zug legt in einer Runde eine Wegstrecke von 222 m zurück. Der Zugbetrieb erfolgt noch analog und ist durch ein gut funktionierendes Blocksystem abgesichert.

Außer einem Haupt und zwei kleinen Nebenbahnhöfen wurden auch noch zwei sechsgleisige Schattenbahnhöfe integriert. Neben der Altstadt und dem Kirmesplatz sind auch noch eine Straßenbahn, eine Gondelbahn und ein Stausee mit Kraftwerk auf der Anlage zu finden. Auch das Faller-Car-System wurde nachträglich noch integriert und sorgt für Abwechslung auf den Straßen.

Das neunständige BW wurde in der Zwischenzeit noch auf Digitalbetrieb umgebaut und die Strecke ist bis zum Hauptbahnhof auch digital befahrbar.

Wegen des bevorstehenden Umzugs nach Weisenbach haben wir auf eine weitere Ausschmückung der Anlage verzichtet.

Zu unserem Jubiläum planen wir eine Modellbahnausstellung evtl. mit Tauschbörse in der Festhalle in Weisenbach. Als Termin für diese Veranstaltung haben wir den 6. und 7. Juni eingepplant.

Kontakt: Murgtärer Modellbahnclub, Vors. Arnold Faißt, Am Talblick 15, 76599 Weisenbach, Murgtal, Tel. 07224 67326, e-Mail: herrmann.weisenbach@freenet.de (Schriftf.)



10 Jahre Modellbahn-Club der Jürgen-Fuhlendorf-Schule e.V.

(GW) Der Modellbahn-Club der Jürgen-Fuhlendorf-Schule e.V. hat seinen Ursprung in einer im Schuljahr 1995/96 eingeführten Arbeitsgemeinschaft an der JFS in Bad Bramstedt, einem Gymnasium in der Mitte Schleswig-Holsteins. Seine Gründung erfolgte am 12. Februar 1999. Es handelt sich um einen Verein, in dem fast ausschließlich jugendliche Mitglieder organisiert sind. Es darf erwähnt werden, dass der Verein allen offen steht. Man muss nicht Schüler der JFS sein oder als Erwachsener sein Kind in der Schule angemeldet haben.

Neue Mitglieder rekrutieren sich überwiegend aus den fünften Klassen und verbleiben unterschiedlich lange im Verein. Sie beginnen dann mit dem Bau eines Moduls oder setzen den Bau eines Moduls eines ausgeschiedenen Mitglieds fort. Meistens ist es für die Mitglieder der erste Kontakt mit Werkzeugen wie Stich- oder Dekupiersäge u.a. Es geht folglich zuerst darum, die präzise Holzbearbeitung zu erfahren. Erst später kommt die modellbahntypische Technik hinzu.

Im Laufe der Jahre sind viele Module entstanden. Von diesen Modulen stehen derzeit ca. 65 für Ausstellungen zur Verfügung. Es sind tatsächlich nicht alle jemals gebauten Module verfügbar, da die Module im Besitz der Erbauer bleiben und beim Ausscheiden aus dem Verein u. U. mitgenommen werden. Manche ehemaligen Mitglieder halten noch Kontakt und bringen ihr Modul zu Veranstaltungsterminen mit und integrieren es. Auf diesem Wege wird hoffentlich über die Jahre ein noch intensiverer Kontakt zu Ehemaligen der Schule zustande kommen, der vielfältige Möglichkeiten wirklich werden lassen kann. Die Module des Vereins werden nach einer Norm des MEC Tarp gebaut. Diese Norm wurde aus verschiedenen Gründen ausgewählt. So

ist die Schienenoberkante (100cm) noch in Erreichbarkeit von 10-jährigen. Es existieren zwei Geländeprofile, die eine ansprechende Gestaltung der Module ermöglichen. Außerdem wird eine einfache Technik verwendet. Hier sei noch einmal der Dank an die Mitglieder des Tarper Vereins ausgesprochen, die uns beim Start mit Tipps und Unterstützung auf den ersten Veranstaltungen wesentlich geholfen haben.

Die Module führen eine doppelgleisige Hauptstrecke ohne Oberleitung, was uns nicht daran hindert, auch E-Loks fahren zu lassen. Die entstandene Modulanlage hat einen ganz anderen Charakter als die meisten anderen Anlagen. Es wird überwiegend Landschaft dargestellt. Inzwischen erfolgt eine Erweiterung dadurch, dass wir parallel zum Gleis eine Straße legen. An dieser Straße finden sich dann verschiedene Themen wie Gartencenter, Autohaus, Bauernhof mit Maisfeld in Bearbeitung, Autohof und einiges mehr. Diese Themen lassen allerdings die Baukosten für den Besitzer des Moduls stark ansteigen. Es darf nicht vergessen werden, die Finanzierung erfolgt hauptsächlich über das Taschengeld und einige Spenden anlässlich unserer Veranstaltungen.

Wie üblich wird die Anlage von zwei Wendemodulen begrenzt. Diese haben wir mit fünf Kehrschleifen und jeweils ca. fünf Halteabschnitten in einer Schleife ausgestattet. Wir können folglich viele - 50 und mehr - und auch sehr lange Züge durch die Modelllandschaft schicken. Gerade die langen Züge kommen auf der Strecke wunderbar ins Bild. Der längste Güterzug hat eine Länge von 3,60m, wohlgemerkt in Spur N. Es hängen dann je nach Zusammenstellung 50 bis 60 Wagen an der Lok.

Die Steuerung solch eines Wendemoduls bedarf einiger Erfahrung und Übersicht. Ein Zug kommt rein, einer fährt raus und vier müssen in der Kehrschleife vorgezogen werden. Die jungen Schülerinnen und Schüler schaffen dies nach kurzen Einarbeitung und auf einer Veranstaltung reißen sich alle um diesen Job. Deshalb wird mit den Streckenposten, die die Strecke „fahren“, durchgewechselt.

Im Laufe der Jahre wurde die Modulnorm weiter entwickelt. Wir schaffen es, die Anlage, wenn alle Module im Raum sind, in zwei Stunden aufzubauen und zu verkabeln. OK, es sind noch anschließende Justierarbeiten notwendig, doch bei welcher Modulanlage sind diese nicht notwendig?

Die Module von in der Regel 1,2 m Länge und 50 cm Breite tragen Klappbeine mit Stellschrauben. Die Modulköpfe weisen passgenaue Führungsstifte und -buchsen auf. Wir müssen nicht mit einer M8-Schraube in einem 10-mm-Loch die Module zusammen schrauben und ausrichten. Die mechanische Verbindung erfolgt durch einen Kofferverschluss. Die elektrische Verbindung erfolgt verpolungssicher durch farbige 4-mm-Stecker und Buchsen. Ein Bahnhof, der aus fünf Segmenten von einer Gesamtlänge von 5,6 m besteht, bildet den Mittelpunkt der ca. 70 m langen Anlage. Seine umfangreiche Verkabelung kann natürlich nicht über 4-mm-Stecker erfolgen. Hier wurden 25-polige SubD-Stecker und -buchsen eingesetzt. Davon werden zwei bis vier zur Verbindung eines Segments zum Stellpult benötigt. Das Stellpult ist so aufgebaut, dass zwei Schüler den Bahnhof bedienen können. Einer betreut den westlichen und einer den östlichen Teil so als säße er im Stellwerk an der Bahnhofseinfahrt. Dank der Unterstützung vieler Eltern, wofür wir uns an dieser Stelle

nochmals bedanken wollen, konnten wir auch an auswärtigen Veranstaltungen teilnehmen. Bisher sind wir in Rendsburg und mehrmals in Neumünster gewesen. Inzwischen konnten wir uns auch bei den Tapper Freunden in Flensburg ein wenig revanchieren, dadurch dass wir deren Anlage mit speziellen Modulen ergänzten oder das Fahrpersonal der dortigen Anlage unterstützten. Zu guter Letzt seien uns einige Anmerkungen verziehen. Auf unseren Veranstaltungen, überwiegend auf den auswärtigen, begegnen uns mitunter Nietenzähler, die einfach nicht begreifen wollen, dass es auch 10- bis 12-jährige begeisterte Mo-

dellbauer gibt, die Module bauen. Dies stimmt uns dann traurig. Wir erhielten auch ganz kuriose Bautipps wie „Stahlbeine sind für Module doch viel stabiler. Wir schweißen sie selbst zu Beinpaaren zusammen.“ Auch wenn hinter der Anlage der eine oder andere ältere Schüler steht, hat er sein Modul mit 10 Jahren begonnen zu bauen. Manch ein Reporter, der über unsere Anlage berichtete, konnte überhaupt nicht nachvollziehen, dass bei uns auch Mädchen völlig gleichberechtigt mit entwerfen, bauen, ausgestalten und ihre Züge fahren. Warum eigentlich nicht?

Es ist da auch noch die fehlende Unterstützung der Kultusbehörde zu beklagen. Stunden für Arbeitsgemeinschaften müssen in Schleswig-Holstein von den Schulen inzwischen erwirtschaftet werden. Welcher Schulleiter lässt Fachunterricht für eine AG ausfallen? Also findet keine AG statt oder es handelt sich dabei um die Freizeit des Lehrers

Kontakt: Modellbahn-Club der Jürgen-Fuhlendorf-Schule e.V., Gerd Wiechering, Hunnenkamp 28, 24613 Aukrug, Tel. 04873 2035920, e-Mail: mbc@wiechering.de, Internet: www.wiechering.de/body/b_MBC.html



Fotos: Gerd Wiechering, Jan Hagemann

Markendifferenzierung bei Fleischmann und Roco

Pressemitteilung der Firmen ROCO, Bergheim und Fleischmann, Heilsbrunn vom 5.12.2008:

Die beiden Marken bieten in Zukunft ein sich ergänzendes Sortiment an. Jede Marke konzentriert sich auf ihre gewachsenen Stärken und entwickelt dadurch für den Modelleisenbahner noch mehr Attraktivität.

Die beiden mehrheitlich der Modelleisenbahn Holding GmbH gehörenden Unternehmen Fleischmann und Roco haben ihren Markendifferenzierungsprozess abgeschlossen. Mit Jahresbeginn 2009 werden beide Marken in Sortiment und Philosophie deutlich unterschieden, aber gemeinsam in einem Unternehmen vertrieben. „Wir festigen die Stärken der beiden Marken und liefern sowohl dem Modelleisenbahner als auch dem Fachhandel ein noch attraktiveres Angebot, als es jede Marke einzeln bisher vermocht hat“, betont der für den Vertrieb der beiden Marken zuständige Geschäftsführer Reinhold Ott, in einer Aussendung in Bergheim bei Salzburg.

Die beiden Unternehmen, Fleischmann GmbH & Co KG sowie Roco Modelleisenbahn GmbH, an denen die Modelleisenbahn Holding die Mehrheit der Eigentumsanteile hält, bleiben weiterhin rechtlich und operativ selbständig. Ab 2009 bedienen sie sich aber eines einzigen Unternehmens beim Vertrieb der beiden Kollektionen, um eine höchst zweckmäßige Synergie zwischen den Schwesterunternehmen mit führender Stellung auf den europäischen Märkten für Modelleisenbahnen zu heben. Dies setze aber voraus, betonte Ott weiter, dass sich die beiden gemeinsam vertriebenen Marken in ihren Märkten mit einem klar unterschiedlichen Profil präsentieren:

„Weil wir uns in Zukunft auf die Stärken der jeweiligen Marke konzentrieren, können wir unsere Märkte beim Modellprogramm und bei den jeweiligen Produktstärken noch besser bedienen.“



Roco:

Dynamik, Innovation, Begeisterung

Im Zentrum der Markenwerte von Roco stehen die Kraft zur Vision und zur Innovation. Technische Lösungen bei der Antriebs- und Motorentechnologie oder bei der Digitalisierung sind dafür beispielhaft. Das Sortiment ist gekennzeichnet von starker Internationalität und einem umfangreichen Zubehörsortiment. Die Qualität spiegelt sich unter anderem im hohen Detaillierungsgrad und in der exakt maßstabsgetreuen Ausführung. Diese Markenwerte werden in Zukunft noch stärker hervorgehoben.

Das künftige Roco-Sortiment zeichnet sich also aus durch:

- Vollsortiment Spur H0
- Modelle in TT
- Wechselstrommodelle
- internationale Modelle, nationale Modelle ab Epoche 5



- technische Innovationen.

Fleischmann:

Tradition, Präzision, Passion

Mehr als 120 Jahre Unternehmens-tradition sind ein unüberbietbarer Trumpf in Sachen Erfahrung, Know-how und Originaltreue. Die Marke Fleischmann steht künftig für:

- Marktführerschaft und Vollsortiment in Spur N

- Spezialisierung in Spur H0: Historische deutsche Länderbahnen, nostalgische Modelle

• traditionelles Markenverständnis
Diese Markendifferenzierung ist in der Neuheitenplanung für 2009 bereits eingegangen. Die komplette Sortimentsanpassung wird zwei bis drei Jahre in Anspruch nehmen. Unter anderem wird Roco ab sofort keine N-Modelle

mehr anbieten, umgekehrt aber alleine ein TT-Sortiment im Portfolio haben. In HO wird Roco bei Neuentwicklungen den Waggonmaßstab 1:100 aufgeben und künftig für seine Personenwagen den Maßstab 1:87 verwenden. Fleischmann behält bei den Personenwagen in H0 den Längenmaßstab 1:93,5.

Fachhändler im Zentrum
„Wir beweisen mit dieser Differenzierung, was es heißt, zwei starke Marken selbstständig zu führen. Beide können jetzt unabhängig voneinander ihre Stärken voll entwickeln und die jeweiligen Segmente auf neue Höhen führen. Der Tanz auf zu vielen Hochzeiten ist beendet“, sagte Ott. Die Markendifferenzierung ist nur ein Teil der umfassenden Strategie von Roco und Fleischmann, seit sie unter einem gemeinsamen Eigentümerdach leben. Die Unternehmen werden weiterhin einen eigenen Unternehmenssitz haben, selbstständig auf eigenen Anlagen produzieren und eine eigenständige Sortimentspolitik betreiben. Synergien sollen gehoben werden – durch den gebündelten Einkauf, gemeinsame Entwicklungsprojekte und den Vertrieb durch eine Gesellschaft mit einer statt zwei Außendienstmannschaften. Der Fachhandel ist unverändert der exklusive Vertriebspartner, der von beiden Herstellern maximal unterstützt wird.

20 Jahre Arbeitsgruppe E

(BR) Die Arbeitsgruppe Elektrotechnik und Elektronik (AGE) wurde 1989 gegründet und ist somit die am längsten existierende Arbeitsgruppe im BDEF. Sie kann auf zwei sehr erfolgreiche Jahrzehnte zurückblicken.

Die Zielsetzung war, die über Jahre vernachlässigte Norm-Arbeit im elektrischen Bereich, also der Modellbahnsteuerungen, zu verbessern. Dazu sollten einerseits Grundlagennormen eine theoretische Basis herstellen, andererseits sollten spezielle Themen wie Schnittstellen und wichtige Kennwerte definiert werden. 1995 arbeitete die AGE zusammen mit ehemaligen Mitgliedern der zu dem Zeitpunkt nicht mehr existierenden AGM (Module) gemeinsam im extra dafür gebildeten Arbeitskreis Modellbahntechnik (AKMT) an einer einheitlichen Modulschnittstelle für H0. Ergebnis war die NEM 908D, in der nun



erstmals zumindest die elektrische Schnittstelle einheitlich genormt wurde. Die Umsetzung einer einheitlichen mechanischen Schnittstelle gelang damals leider noch nicht. Erst gut zehn Jahre später entwickelte dann die Arbeitsgruppe

Basisnormen Mechanik (AGBM) 2006 ein Adaptermodul für alle Nenngrößen.

Der frühere, langjährige Leiter der AGE, **Claus Dahl**, ist seit 1996 bis heute auch Leiter der „Gruppe E“ in der Technischen Kommission des europäischen Dachverbandes MOROP und kümmert sich somit u.a. um die moderne Digitaltechnik und die Erarbeitung der technischen Normen (NEM). Seit einigen Jahren arbeitet die AGE eng mit dem technischen Referenten der Arge Spur 0 (Achim Sühlig), der zugleich DCC-Berater und stellvertretender Leiter der Technischen Kommission im MOROP ist, zusammen.

Viele, wenn nicht fast alle NEM der 600er-Reihe tragen die Handschrift der AGE. Bei Anliegen, Fragen und Wünschen zu diesen Themen steht Ihnen der Leiter der Gruppe, Stefan Wattenberg, gern zur Verfügung: e-Mail age@bdef.de

Bayern-Ticket wird 15facher Millionär

Die 15millionsten Käufer des Bayern-Tickets sind Theodor und Inge Zangl aus Planegg bei München. Bayerns Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Martin Zeil, der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG, Klaus-Dieter Josel und der Vorsitzende der Regionalleitung von DB Regio Bayern, Norbert Klimt, gratulierten dem Ehepaar am Hauptbahnhof in München. Als Dankeschön erhielten die beiden Rentner, die mit dem Ticket nach Nürnberg zum Stadtbummel fahren wollten, einen Blumenstrauß und 15 Bayern-Tickets: „Das ist wirklich ein super Gewinn! Die Tickets können wir gut gebrauchen, da wir das Bayern-Ticket oft für gemeinsame Ausflüge nutzen“, freuten sich die beiden.

Das Bayern-Ticket ist das erfolgreichste Länderticket in Deutsch-

land: Seit seiner Einführung im März 1997 wurden 15 Millionen Stück verkauft. Täglich verkauft die DB 11 000 Bayern-Tickets. Zusammen mit dem Bayern-Ticket Single, dem Bayern-Ticket Nacht und dem Schönes-Wochenende-Ticket sind 25 Millionen Stück verkauft worden. Reisende mit dem Bayern-Ticket profitieren an 330 Orten im Freistaat von Vergünstigungen.

„Dieses Ergebnis gibt uns recht: Das Bayern-Ticket ist die Mobilitätskarte für den Freistaat. Mit Bahn oder Bus mit Straßenbahn oder U-Bahn, bequem und günstig kommt man an sein Ziel - sei es um Städte zu erkunden oder mit der ganzen Familie einen entspannten Ausflug zu machen“, so Norbert Klimt.

Das Bayern-Ticket kostet 28 Euro und gilt für bis zu fünf Personen oder Eltern/ Großeltern mit beliebig vielen eigenen Kindern/Enkeln unter

15 Jahren für beliebig viele Fahrten in der 2. Klasse. Mit dem Ticket können alle Nahverkehrszüge aller Eisenbahnverkehrsunternehmen, alle Verbundverkehrsmitteln (S-, U-Straßenbahnen, Busse) und fast alle Linienbusse genutzt werden, von montags bis freitags von 9 Uhr bis 3 Uhr des Folgetages. Für Alleinreisende gibt es das Bayern-Ticket Single für 20 Euro, für Nachtschwärmer zum gleichen Preis das Bayern-Ticket Nacht.

Ermäßigungen gibt es für Eintritte in Thermen, Museen, Freizeitparks oder Tiergärten. Die Ermäßigung bei den Ausflugszielen gilt für jede mit dem Bayern-Ticket anreisende Person - also für bis zu fünf Personen. Mehr Informationen zu den Tickets, Ausflugstipps und eine Liste mit den über 330 Kooperationspartnern sind unter www.bahn.de/bayern zu finden.

Messe „Faszination Modellbau“, Sinsheim

(AW) Vor 15 Jahren hat eine erfolgreiche Entwicklung ihren Lauf genommen, die anfänglich viele überrascht hat, mittlerweile aber auf die Entwicklung der gesamten Modellbaubranche einwirkt. Die Faszination Modellbau Sinsheim hat sich zeitlich unmittelbar nach der Nürnberger Spielwarenmesse als erste publikumsoffene Messe zum Großereignis für die Branche entwickelt. Anbieter aus dem Funktionsmodellbau und Modelleisenbahnen stellen in Sinsheim alle Bereiche des Modellbaus vor. Die Attraktivität für die Besucher steigt mit abwechslungsreichen Sonderschauen, Wettbewerben und Vorführungen, in die Besucher auch teilweise eingebunden werden können. Das bewährte Erfolgskonzept, das eine qualitativ hochwertige Präsentation des Modellbaus mit Erlebnischarakter für die Besucher vorsieht, hat mittlerweile mit der Faszination Modellbau Bremen und Friedrichshafen Fortsetzungen gefunden.



Die Messe Sinsheim GmbH wird ab Mitte des Jahres 2009 nicht mehr über die Hallen 1 bis 5 verfügen, sondern ausschließlich in der Messehalle 6 auf 10.000 qm agieren. Demzufolge steht für die Faszination Modellbau Sinsheim und auch für einige andere Veranstaltungen nicht mehr genügend Hallenfläche zur Verfügung. Daher wird die Faszination Modellbau ab dem Jahre **2010** von Sinsheim in die neue Landesmesse Stuttgart verlegt. Der Standort ändert sich, aber nicht das Konzept und der Charakter der Modellbaumesse. Die Schall Gruppe mit der Messe Sinsheim GmbH

bleiben Veranstalterin der Faszination Modellbau.

Damit steht einer erfolgreicheren Modellbaumesse in Stuttgart nichts im Wege.

Mittlerweile haben Akzeptanz und Zustimmung die anfängliche Skepsis gegenüber der Neuen Messe Stuttgart abgelöst und die Aufmerksamkeit für das Messe- und Ausstellungsprogramm steigt national und international bei Ausstellern und Besuchern stark an. Entscheidend für den Ortswechsel nach Stuttgart sind neben dieser großen Beachtung auch die infrastrukturellen Gegebenheiten und die Entwicklungspotenziale, die sich in einem größeren Einzugsgebiet und durch gute Erreichbarkeit ergeben.

Bei der Faszination Modellbau vom 12. bis 15. März 2009 in SINSHEIM werden bereits Pläne vorgestellt, die einen ersten Eindruck vom neuen Standort der Faszination Modellbau ab 2010 geben können.

Internet: <http://www.messe-sinsheim.de>

Vorschau Faszination Modellbau Sinsheim

(MGS) Die Modellbahnanlagen auf der Faszination Modellbau Sinsheim vom 12. bis 15. März bieten Modellbahn-Liebhabern liebevoll und aufwändig gestaltete Anlagen in verschiedenen Spurweiten. Sie laden zum Betrachten der zahlreichen Details ein und liefern Ideen und Anregungen zur eigenen Anlagengestaltung. Folgende Anlagen werden zu sehen sein:

Eisenbahnfreunde Friesland, Wilhelmshaven, Spur N

Die Eisenbahnfreunde Friesland aus Wilhelmshaven haben eine Modulanlage der Nenngröße N im Reisegepäck. Zu den Besonderheiten der Modulanlage zählen die originalgetreu nachgebaute Klappbrücke Mariensiel, die elektronisch gesteuerte Schiebebühne, die als Schatten-

bahnhof dient, sowie die Kirmesmodule mit dem selbstgebauten Freifallturm und Fahrgeschäften, die mit unzähligen Lichtern um die Wette leuchten.

La Traverse, Spur II m

Die Modulanlage Passion II m aus dem Nachbarland Schweiz besteht aus 79 Modulen! Auf 72 Modulen herrscht reger Fahrbetrieb mit TGVs und VVVs. Sieben Module liefern dekorative Ergänzungen zur Anlage.

LGB - Freunde Hildesheim, Spur II m

Auf der nach Angaben der LGB-Freunde größten norddeutschen Modulanlage mit großem Fahrbetrieb fahren alle Triebfahrzeuge mit Sound. Das Anlagenthema ist eine Schmalspurbahn im norddeutschen Raum mit attraktiven Landschafts-

elementen wie Berge, Täler, Tunnel und Brücken.

Modellbahn Arbeitsgemeinschaft Kaarst, Spur N

Die Anlage besteht aus mehreren Modulen und zeichnet sich durch viele technische Raffinessen, welche Bewegung auf die Anlage bringen, aus. Beispielsweise hämmert ein Bauarbeiter lautstark mit einem Presslufthammer, dann dreht sich eine Feuerwehroleiter und spritzt Wasser auf die Umgebung. Ein Holzfäller fällt Bäume und eine Fähre transportiert einen Zug, der zuvor auf die Fähre gefahren ist, über den Fluss.

Modelleisenbahnfreunde Wangen Spur H0

Der Verein stellt auf seiner Anlage der Nenngröße H0 die Geschichte der Eisenbahn in Wangen und den

Bahnhof Wangen zur Dampfloekzeit um ca. 1950 bis 1960 vor.

Modelleisenbahnfreunde

Markdorf, Spur H0

Auf der Märklinanlage im Stil der „60er-Jahre“ herrscht umfangreicher Fahrbetrieb mit bis zu sechs Zügen. Neben den eingesetzten Fahrzeugen ist auch die Landschaft ausschließlich mit Material aus dieser Zeit entstanden, was zum stimmigen Bild der zeitgenössischen Anlage beiträgt.

Z-Stammtisch Rhein-Ruhr,

Spur Z

Die Szenarien der voneinander unabhängigen Module spiegeln die Landschaft am Niederrhein wider.

Le Club de Modelisme de Draveil,

Spur H0

Auf einer H0m-Anlage wird eine französische Schmalspurbahn der 50er im mittelfranzösischen Limousin dargestellt. Die Gestaltung der Anlage erfolgte frei von jedem Vorbild.

Modellbahnteam Dreisamtal,

Spur H0

Das Modellbahnteam Dreisamtal präsentiert eine Stadtbahnanlage in H0 mit viergleisiger Ringstrecke, die drei Bahnhöfe miteinander verbindet. Auf der digital gesteuerten Anlage können bis zu zehn Züge gleichzeitig verkehren.

N-Bahn-Club Rhein-Neckar,

Spur N

Die Modulanlage ist im Stadium des Aufbaus und daher noch nicht endgültig. Sie soll in der Epoche III/IV angesiedelt sein und besteht aus einer zweigleisigen Hauptstrecke. Auf vier Modulen ist die Rheinbrücke von Remagen nachgebildet.

Nostalgie Spur 0 Karlsruhe,

Spur 0

Die Mitglieder von Nostalgie Spur 0 Karlsruhe verarbeiten und zeigen auf ihrer Anlage historisches und aktuelles Material in Spur 0.

Voornse Modelspoor Vereniging,

Modulebaan Hellevoetsluis,

Spur H0

Aus dem Nachbarland Holland kommt die Voornse Modelspoor Vereniging und stellt mit ihrem Nachbau in H0 die Schmalspurbahn zwischen Rotterdam und Hellevoetsluis in den 50er- und 60er-Jahren vor.

Die 15. Faszination Modellbau ist die erste publikumsoffene Modellbaumesse des Jahres. Rund 400 Aussteller, Clubs und Vereine stellen vom 12. bis 15. März 2009 die Neuheiten des Jahres und ein hochwertiges Produktangebot in den Modellbaubereichen Modellbahn, Automodellbau, Flug- und Schiffsmodellbau, Karton- und Plastikmodellbau vor.

In Halle 1 erhalten Sie am großen BDEF-Stand Informationen und Antworten zur Arbeit des BDEF und seiner Mitgliedsvereinigungen.

Der BDEF auf Messen und Ausstellungen 2009



12. – 15. März

15. Faszination Modellbau

Sinsheim 2009

Messe Sinsheim



22. – 26. April

31. Intermodellbau 2009

Westfalahallen Dortmund



19. - 20. September

150 Jahre Märklin,
Göppingen



2. – 4. Oktober

14. modell-hobby-spiel, Leipzig 2009

Neue Messe Leipzig



30. Okt. - 1. Nov.

8. Faszination Modellbau

Friedrichshafen 2009

Neue Messe Friedrichshafen



20. – 22. November

4. Faszination Modellbau, Bremen 2009

Messe Bremen

13. Kölner „Modellbahn“, 6. - 8.11.2008

(PB) Die Teilnahme an der „Modellbahn“ - Internationale Ausstellung für Modellbahn und -Zubehör, Spielzeug und Hobby, in Köln war für den BDEF ein großer Erfolg. Auf einem sehr ansprechenden Messestand mit dem Hauptthema „80 Jahre Rheingold“ und der Teilnahme des Freundeskreises Eisenbahn Köln e.V. – FEK (Rheingoldzug) – mit einem kleinen Werbestand, konnten viele Vertreter der BDEF-Vereinigungen sowie Einzel- und Fördermitglieder empfangen werden. Eine große Freude war der Besuch einer Delegation des MOBA-Vorstands auf unserem Messestand. Dabei wurde auch die Zusammenarbeit der beiden Verbände bei der Ausrichtung eines Digital-Symposiums auf der Internationalen Modellbau Messe in Dortmund 2009 beschlossen. Ebenso wurde das gegenseitige Versprechen der beiden

Verbandsvorstände bestätigt, dass keine Mitglieder des anderen Verbandes abgeworben werden. In weiteren gemeinsamen Treffen soll diskutiert werden, auf welchen Ebenen eine weitere Zusammenarbeit möglich ist. Insgesamt hatten wir den Eindruck, dass die Messe durch die neue Sparte „Legoland“ an Attraktivität gewonnen hat.

Die Qualität der ausgestellten Anlagen war sehr gut. Als einzige Kritik hörten wir, dass „kleine Anlagen“, die als Vorbild für den Bau oder Nachbau zu Hause geeignet sind, fehlten. „Die konsequente Ausrichtung der Modellbahn als Event für die ganze Familie ist auch dank der Integration neuer Angebotssegmente hervorragend gelungen und hat sich ausgezahlt“, so das Resümee von Sandra Orth, Geschäftsführerin der Koelnmesse Ausstellungen GmbH.

Liebhaber des Dampfmodellbaus kamen beim 5. Kölner Echtdampftreffen, das von der Messe Sinsheim



GmbH parallel zur Modellbahn veranstaltet wurde, auf ihre Kosten. 40 Aussteller und rund 120 private Teilnehmer sorgten für „Vollampf unterm Hallendach“. Zahlreiche Besucher ließen es sich nicht nehmen, eine Runde auf einem Dampfzug mitzufahren.

An der Modellbahn 2008 beteiligten sich 192 Unternehmen aus 13 Ländern. Insgesamt belegte die Veranstaltung eine Bruttoausstellungsfläche von 60.000 Quadratmetern. Zur Modellbahn 2008 wurden rund 70.000 Besucher gezählt.

Fotos: Dieter Eikhoff



Sonderschau am BDEF-Stand zum Thema „80 Jahre RHEINGOLD“ mit Modellzügen des RHEINGOLD in vielen Nenngrößen.



Der Freundeskreis Eisenbahn Köln - FEK (Rheingoldzug) präsentierte sich erfolgreich auf unsere Stand.



Der frühere BDEF-Vorsitzende, unser Ehrenmitglied Friedhelm Ernst (rechts) im Gespräch mit Otto Straznicki „OSTRA“, einem Pionier der „Modelleisenbahn zum Draufsitzen“.

Faszination Modellbau Bremen, 21. – 23.11.2008



(PB) Dank der intensiven Hilfe des MEC Bremen verlief der Messestandaufbau einschließlich des Junior College Europa® JCE ohne Probleme und wir konnten am Donnerstag sogar noch die herrliche H0-Anlage des Vereins besichtigen, die in einem früheren Kuhstall eines unter Denkmalschutz stehenden Bauernhofes untergebracht ist.

Die Faszination Modellbau Bremen – ausgerichtet von der Messe Sinsheim – entwickelt sich immer mehr zum Publikumsmagneten. In drei Hallen im Messegelände direkt am Hauptbahnhof präsentieren sich Modellbahn, -flieger, -fahrzeuge und -schiffe auf mehreren tausend Quadratmetern. Auch die Zahl der Hersteller nimmt von Jahr zu Jahr zu. Direkt am Eingang zur Messe postiert hatten wir einen sehr guten Überblick und konnten den Zustrom der Besucher sehr gut einschätzen. Leider hat der Wintereinbruch wohl eine Rekord-

zahl an Besuchern verhindert, doch die Zahl von fast 25.000 lässt auf ein zunehmendes Interesse an der Faszination Modellbau erkennen.

Sehr interessante Gespräche mit den anwesenden Fördermitglieder und vor allem mit der Messeleitung Sinsheim gaben Ein- und Ausblicke auf die im Augenblick sehr aktive Gerüchteküche über die Zukunft der Messen im Modellbaubereich. Es wurde allgemein bedauert, dass die IMA im nächsten Jahr voraussichtlich nicht mehr in München stattfinden wird, doch eine Antwort auf die Frage wo sie 2009 abgehalten wird, konnte niemand definitiv geben.

Das JCE des BDEF war wieder der absolute Renner auf der Messe und wurde an allen drei Tagen so intensiv besucht, dass mehrere Male Pausen in der Annahme von neuen Bewerbern eingelegt werden mussten. An jedem Nachmittag gab es bei der Siegerehrung strahlende Gesichter und natürlich besonders begeisterte am Sonntag bei der großen Siegerehrung. Ein ganz großes Dankeschön an alle Sponsoren des JCE ohne deren Unterstützung diese wertvolle

Nachwuchsförderung nicht möglich wäre.

Fazit: Die Faszination Modellbau in Bremen hat Ihren Platz, wie Sinsheim und Friedrichshafen, als reine Modellbaumesse erobert und wird in den nächsten Jahren im Nordbereich sicherlich die Leitmesse werden. Bei allen Gesprächen mit Messeleitung und den Herstellern schälte sich klar die Erkenntnis heraus, dass wir alle am gleichen Strang ziehen müssen um das Hobby Modellbau aus der augenblicklichen Krise zu bringen und vor allem die Nachwuchswerbung mit allen Möglichkeiten zu intensivieren.

Schauen wir guten Mutes in die Zukunft unseres herrlichen Hobbys und vor allem wünsche ich mir als Vorsitzender des BDEF, dass die Verbände, die Hersteller, die Händler und die Messeleitungen an einem Strang ziehen und die etwas zu vielen Messen in diesem Bereich mit gemeinsamen Anstrengungen auf ein vernünftiges Maß bringen. Etwa fünf Messen im Jahr wären für den Modellbau ausreichend, wenn Sie regional gut gestreut sind.



Fotos: Ludwig Krämer

Faszination Modellbau Bremen 2008



Der Messestand des BDEF direkt am Haupteingang zur Messehalle.



Thema der Präsentation in den Schauvitriolen des BDEF war „75 Jahre Fliegender Hamburger im Vorbild und Modell“



Eine neue Erfahrungswelt für Kinder, das Einschottern von Modellgleisen



Nach dem Basteln: Glückliche Gewinner von Sachpreisen

Eisenbahninfrastruktur Malente-Lütjenburg

FKBG

(CR) Die FKBG – Feld- und Kleinbahn Betriebsgesellschaft gemeinnützige GmbH, Bad Malente – hat die Konzession bis 2058 als EIU (Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen) für die Strecke Malente-Lütjenburg in 600 mm Spur erhalten. Die Pläne für den ersten Abschnitt Malente - Bruhnskoppel sind fertig und werden jetzt eingereicht.



FKBG-Loks „Erika“ und „Willem“

Bei der Wiederinbetriebnahme der Schranke am Bahnhof Bad Malente ergeben sich Probleme, da es die Antriebe und die Steuerung nicht mehr gibt. Schlechtestenfalls müssen 100.000 EUR in die Erneuerung fließen, was natürlich gern vermeiden würde. Als Alternative ist auch eine seilzugbetätigte Vollschranke will-

kommen. Wer also helfen kann, der sei Willkommen!

Ab Januar werden die Lokführer die Ausbildung zum Führerschein Klasse 2 absolvieren und somit ab Ostern zur Verfügung stehen. Die Gleisrotte ist derzeit mit dem Abbau der dritten Schiene zwischen Bad Malente und Eggersdorf (Malente Nord) beschäftigt.

Da der Schifffahrtsbetreiber angekündigt hat, dass er im Jahre 2009 nur noch dienstags bis sonntags fahren wird und ab 2010 den Schiffsverkehr auf dem Kellersee ganz einstellen will, wurde der Bau des Landungssteges in Holsteinische Schweiz auf 2009 vorgezogen. Insbesondere für die Gruppen für die Jugendherberge soll ein Kombiführerschein aufgelegt werden, der Bahnfahrt und Schifffahrt bis zur Fischerei (ca. 800 m von der Jugendherberge entfernt) beinhaltet. Damit besteht die Hoffnung, dass die „Luise“ auf diese Weise noch einige Zeit erhalten bleibt, da die Fahrt auf dem Kellersee mit zu den schönsten Fahrten gehört („Immenhof“, Born der Luise etc.). Eine Zitterpartie wird noch die rechtzeitige Fertigstellung der Wagons werden (die DIEMA-Lok hat bereits eine Luftdruckbremse und

muss nur eine HU nach ESBO haben), damit Ostern überhaupt gefahren werden kann. Die beiden OMZ werden dann wohl abgestellt werden müssen oder auf dem Baugleis ab Bruhnskoppel unterwegs sein. 2009 nur mit einer Lok!

Die Truppe der FKBG ist sehr motiviert und es haben sich schon drei neue Lokführeranwärter gemeldet. Von den weiteren Teilnehmern aus Plön/Lütjenburg erwarten wir ähnliches Interesse.



FKBG-Lok Diema DS 90

Kontakt: FKBG - Feld- und Kleinbahn Betriebsgesellschaft gemeinnützige GmbH, Bad Malente, Geschäftsf. Carsten Recht, Klaus-Groth-Weg 11a, 23714 Bad Malente, Tel. 04523 984764, e-Mail: fkbg@af-i.de, Internet: <http://www.fkbg.de> oder <http://www.hein-schüttelborg.de>

Fotos FKBG

„5 vor 5“

(BR) Der ein oder andere Modellbahner wird sich sicher schon mal gefragt habe, warum auf seiner bzw. auf jeder Modellbahnanlage immer 5 vor 5 Uhr ist. Ausgenommen natürlich der Anlagen, wo funktionsfähige Modelluhren eingesetzt werden.

Wobei das 04:55 am Morgen sein kann, aber auch 16:55 am Nachmittag. Doch wie kommt es, dass überall die gleiche Uhrzeit herrscht ?

Auf Anregung der Zeitschrift MIBA einigten sich die Modellbahn-Zubehörhersteller bereits vor über 50 Jahren auf eine einheitliche fahrplanfreundliche Zeigerstellung für unbewegliche Zeiger an Uhren. Vorher konnte es nämlich passieren, dass am Bahnhof 16:30 war, am Bahnsteig 1 erst 08:45 und am Bahnsteig 2 vielleicht gerade 12 Uhr Mittag.

Erst später in den 60er Jahren wurde bei Uhren (z.B. in der Auslage eine Uhrengeschäftes) die heute noch übliche „10 nach 10“-Stellung eingeführt. Der weltgrößte Uhrenhersteller Seiko begann damals seine Uhren auf 10:08 und 42 Sekunden zu fixieren. Fast alle anderen Uhrenhersteller der Welt folgten nach und nach dem Beispiel Seikos. Dafür gab es mehrere Gründe. Zum einen war so sichergestellt, dass das Firmenlogo - meist oben in der Mitte - stets erkennbar ist. Zum andern deutet der Stand der Zeiger so ein lachendes, rundum positiv gestimmtes Gesicht mit fröhlich nach oben gezogenen Mundwinkeln an (heute als Smiley-Effekt bezeichnet). Nicht so jedoch auf der Modellbahnanlage. Hier ist seit nunmehr über 50 Jahren (fast) überall und immer „5 vor 5“.

Neuer Club-Waggon

(wv) 2010 wird der MEC Regensburg 50. Ein Anlass wieder einen Club-Waggon aufzulegen. In Zusammen-

Waggon entstanden. Die Sparda-Bank hat etwas mitgeholfen. Bei dem H0-Modell handelt es sich um einen

Bauart LGS 579 mit einem 40-Fuß-Container. Der Container ist mit der Vereinsbezeichnung, dem Gründungsjahr und den Silhouetten des Walhalla-Bockerls (99-253) und Regensburgs Wahrzeichen Dom und Steinerne Brücke bedruckt. Der Wagen ist auch außerhalb des MEC Regensburg käuflich, er kostet 22,- € plus Versandkosten.

Bestellung bitte an die Geschäftsstelle: Wolfgang Viehbacher, Am Sonnblick 2, 93083 Obertraubling.



arbeit mit der Fa. Piko ist dieser DB-Cargo Containertragwagen der

Interessenvertretung pro Schiene jetzt auch in den USA

(ApS) „Yes, we can!“ - der optimistische Wahlspruch von Barack Obama scheint auch für den Schienenverkehr zu gelten: Rechtzeitig zur Amtseinführung des neuen US-Präsidenten, zu der Barack Obama mit dem Zug anreiste, kündigten Umweltschützer, Fahrgastverbände, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnindustrie in den USA die Gründung einer „OneRail Coalition“ nach deutschem Vorbild an. „Das ist ein bedeutendes Signal für die verkehrspolitische Entwicklung in den Vereinigten Staaten“, kommentierte Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, die Gründung des breit angelegten Interessenverbandes pro Schiene in den USA. „Für das wachsende Mobilitätsbedürfnis der Menschen und den anhaltenden Boom im Güterverkehr gibt es kaum Alternativen zum sicheren und umweltschonenden Schienenverkehr. Das haben auch unsere Partner im traditionellen Autoland USA erkannt“, so Flege.

Ermuntert durch die Erfolge der deutschen Allianz pro Schiene, die im kommenden Jahr ihr zehnjähriges Bestehen feiert, will die OneRail Coalition als Vorkämpfer für eine umweltschonende Verkehrspolitik agieren. „Die Schiene bietet die Lösung für viele unserer dringendsten Transport-, Energie- und Umweltprobleme. Die Schiene muss bei Investitionen in die Infrastruktur eine wesentliche Rolle spielen“, begründet Anne Canby, Präsidentin der Surface Transportation Policy Partnership in Washington, die Initiative.

Gründungsmitglieder der OneRail Coalition: The American Public Transportation Association, The American Short Line and Regional Railroad Association, Amtrak, Association of American Railroads Building America's Future, National Association of Railroad Passengers, The Natural Resources Defense Council, The Railway Supply Institute, Inc, The States for Passenger Rail Coal-

ition, The Surface Transportation Policy Partnership.

Weitere Informationen zur OneRail Coalition erhalten Sie unter www.transact.org/onerail/

Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. In dem Bündnis haben sich 16 Non-Profit-Verbände zusammengeschlossen: die Umweltverbände BUND, NABU, Deutsche Umwelthilfe und NaturFreunde Deutschlands, die Verbraucherverbände Pro Bahn, DBV und VCD, die Automobilclubs ACE und ACV, die drei Bahngewerkschaften TRANSNET, GDBA und GDL sowie die Eisenbahnverbände BDEF, BF Bahnen, VBB und VDEI. Die Mitgliedsverbände vertreten mehr als 2 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von 83 Unternehmen der Bahnbranche.

Letzte Nachrichten

Die Firma **Artur Schnabel GmbH**, Kaufbeuren-Neugablonz, teilte uns am 26. Januar mit: Wir haben die Rechte, Formen und Urmodelle an den Artikeln der ehemaligen Fa. Günther Modellbahntechnik Ende Dezember 2008 an die Firma Weinert verkauft. Lediglich die Rechte und Formen für den B675 MAN-Triebwagen und B483 Lokalbahntriebwagen MBC3 bleiben in unserem Besitz.

Neues Fördermitglied: TOPPMODELL

TOPP MODELL®

(ST) Vor mittlerweile fünf Jahren entstand die Firma cmm - custom made models. Der Name, welcher übersetzt „maßgefertigte Modelle“ bedeutet, beschreibt Dienstleistungen wie Lackierungen, Patinierungen und die Erstellung von Modellen nach Kundenwünschen sehr treffend. Da sich das Programm der Firma in den letzten drei Jahren um Rollenprüfstände und die seit 2008

erhältlichen Gebäude-Modellbausätze erweitert hat, kam der Entschluss, den Firmennamen zum 1. September 2008 in TOPPMODELL zu ändern. Auch, weil Sebastian Topp für ein qualitativ hochwertiges Produkt mit seinem Namen stehen will.

Mit dem neuen Markennamen, einem neu strukturierten Außenauftritt sowie neuen, innovativen und komplett in Deutschland hergestellten Produkten wird die Firma auch in Zukunft weiter wachsen und einen festen Platz in der Modellbahn Branche ausbauen können. Neben

der Stärkung des Produkt-Programms werden aber auch in Zukunft Modelle nach Kundenwunsch gefertigt und die Dienstleistungsschiene weiter entwickelt. Der BDEF begrüßt Sebastian Topp und damit die Firma TOPPMODELL herzlich als Fördermitglied.

Kontakt: TOPPMODELL,
Sebastian Topp, Meisenweg 1,
72589 Westerheim,
Tel. 07073 300761, Fax: - 922791,
e-Mail: info@toppmodeLL.de
Internet: <http://www.toppmodeLL.de>

Beachten und nutzen Sie bitte die eingelebten Programme und Anmeldeformulare für den Bundesverbandstag in ILMENAU.

Beilagenhinweise und Impressum

Diesem BDEF-REPORT liegen folgende Firmeninformationen bei:

Herpa-Miniaturmodelle, Dietenhofen,
Littfinski Daten Technik, Heist,
alba-Verlag, Düsseldorf

... und eventuell kurzfristig eingegangene Beilagen.

Wir bitten um besondere Aufmerksamkeit für diese Informationen und Angebote.

Herausgeber:

Bundesverband Deutscher
Eisenbahn - Freunde e.V.
Postfach 1140, D-30011 Hannover
Tel. 05035 188986, Fax 05035 188987,
e-Mail: bdef@bdef.de,
Internet: www.bdef.de

Erscheinungstermine:

Februar, April, Juni, August, Oktober,
Dezember – jeweils zum Monatsanfang.

Redaktionsschluss:

jeweils am 15. des Vormonats.

Auflage: 800 Exemplare.

Druck: DigitalPrintGroup, 81477 München

Redaktion: Gerhard A. Bayer

Text- und Bildbeiträge in dieser Ausgabe von:

ApS, Gerhard A. Bayer, Peter Briegel, Michel Broigniez, Hans-Werner Bürkner, Eckhard Conzelmann, DB AG Regio, Dieter Eikhoff, Magdalene Fuchs, Michael Herrmann, Meinhard Hofmeister, Martin Knaden, Ludwig Krämer, Messe Sinsheim GmbH, Modelleisenbahn GmbH, Carsten Recht, Bernhard Rieger, Jens-Peter Schütt, Sebastian Topp, Wolfgang Viehbacher, Gerd Wiechering, Andreas Wittur.

Der Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. ist Mitglied:



im
Verband der Modelleisenbahner und
Eisenbahnfreunde Europas MOROP
(Union Européenne des Modélistes
Ferroviaires et des Amis des Chemin de Fer),



in der
Internationalen Eisenbahn-
Presse-Vereinigung FERPRESS
(Union Internationale de
Presse Ferroviaire)

in der



**Allianz
pro Schiene**

BDEF – 50 Jahre Dachverband der Eisenbahn- und Modellbahn-Freunde - in Europa der Größte !