

2/2009

Erscheinungstermin: April 2009

BDEF REPORT

Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.

Liebe Eisenbahn- und Modellbahnfreunde und –freundinnen!

Mit Freude kann ich berichten, dass die Suche nach Referenten für zwei sehr wichtige Bereiche des BDEF von Erfolg gekrönt wurden. Unser langjähriger Referent des Arbeitskreises Modellbahn – Bernd Waterholter – hatte aus Altersgründen darum gebeten, ihn von diesem Ehrenamt zu entbinden. Ebenso hat der Leiter der Arbeitsgruppe Basisnormen und Mechanik – Bernhard Rieger – aus persönlichen Gründen gebeten ihn zu entlasten. Es ist uns gelungen für den Arbeitskreis Modellbahn einen kompetenten Referenten zu finden: **Hartmut Bayer** – Vorsitzender des MEC Bremen – hat dieses Amt bereits übernommen und wird sich auch in Personalunion um die neu formierte Arbeitsgruppe Normen AGN kümmern, in der die Aktivitäten für Normen mechanischer und elektrischer/elektronischer Inhalte zusammengefasst sind. Die berufliche Vorbildung von Hartmut Bayer, sein Enthusiasmus und seine Erfahrung im Modellbahnbereich werden sowohl dem BDEF als auch dem MOROP sehr zu Gute kommen. Ich freue mich auf eine langjährige und gedeihliche Zusammenarbeit.

Unseren Bernd Waterholter und seine Frau Monika – wenn es ihre Zeit erlaubt – und auch Bernhard Rieger werden wir beim Verbandstag in Ilmenau in würdiger Form aus dem Vorstand des BDEF verabschieden. Doch auch für den Arbeitskreis Verkehrspolitik hat sich ein neuer Referent gefunden. **Stefan Andree** – schon viele Jahre kompetent im AKV tätig – hat sich bereit erklärt den neu benannten Arbeitskreis Schienenverkehr AKS als Referent zu übernehmen und zugleich als Leiter der Arbeitsgruppe Verkehrspolitik tätig zu sein. Die gut besetzte und aktive Gruppe um ihn wird sicherlich ihre Arbeit für eine schienenfreundliche Verkehrspolitik im BDEF fortsetzen und diese in der Öffentlichkeit wieder stärker ins Rampenlicht bringen. Stefan Andree ist Mitglied der BSW Freizeitgruppe MEC Hannover und so ist dieser aktive Mitgliedsverein nach Bernd Waterholter auch weiterhin aktiv im BDEF Vorstand vertreten. An dieser Stelle möchte ich es nicht versäumen Walter Schorn und Detlev Herzig zu danken, die während der „referentenlosen“ Zeit den AKV voll am Laufen hielten.

Der Verbandstag 2009 in Ilmenau steht vor der Tür und ich bitte nochmals **alle** Mitglieder daran teilzunehmen. Wir haben uns mit dem Programm viel Mühe gemacht und bieten für jedes Interesse etwas an. Es ist IHR Verbandstag und durch aktive Teilnahme können Sie alle mitarbeiten, dass der BDEF weiter der größte Verband der Eisenbahnfreunde in Europa bleibt.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Briegel, BDEF-Vorsitzender



Hartmut Bayer,
Leiter des Arbeitskreises Modellbahn



Stefan Andree,
Leiter des Arbeitskreises Schienenverkehr

BDEF-Vorstand	4
neue Mitglieder	9
Vereinsjubiläen	11
Lytax-Modellbahn	17
Messe Sinsheim	21

Arbeitskreis Verkehrspolitik „geht baden“!



Sitzung des AKV in den Räumen des Freizeit- und Bäderbetriebes Frechen bei Köln. von links: Hubert S. Längle, Stefan Andree, Rene Hoevel, Detlef Herzig, Peter Briegel, Günter Bechinka, Wilhelm Wunderlich
Foto: Norbert Huppert

(NH) Zu einer turnusmäßigen Sitzung des AKV trafen sich acht Mitglieder am 28.2./1.3.2009 zur ersten Sitzung im neuen Jahr 2009 in Frechen bei Köln. Als Tagungsort hatte sich der AKV die Verwaltungsräume des Frechener Freizeit- und Bäderbetriebes ausgesucht. Diese Räume sind baulich mit dem Frechener Er-

lebnisbad „fresh open“ verbunden. So nutzten denn einige unentwegte AKV-Mitglieder die morgendlichen Stunden vor Beginn der Tagung zu einem erfrischenden Bad.

Der AKV ging aber nicht nur baden, sondern traf in seiner zweitägigen Sitzung auch weitreichende Entscheidungen.

Künftig wird der Arbeitskreis die Bezeichnung Arbeitskreis Schienenverkehr – AKS - tragen. Um die rein verkehrspolitischen Belange kümmert sich die umbenannte Arbeitsgruppe AGV. Mit Stefan Andree (Hannover) konnte ein neuer Sprecher dieser Gruppe gefunden werden.

Der zu dieser Sitzung extra angereiste Bundesvorsitzende Peter Briegel ernannte Stefan Andree zudem zum neuen Referenten des BDEF für Schienenverkehr (AKS) und wünschte Herrn Andree viel Erfolg für seine neue Aufgabe. Der bisherige kommissarische Leiter Walter Schorn (Bergisch Gladbach) wird die Organisation der Tagungen des Arbeitskreises und weitere Funktionen in der Geschäftsführung des Arbeitskreises beibehalten.

Der neue Verkehrspolitische Referent des BDEF und Vorsitzende des AKS ist erreichbar unter:

Stefan Andree, Blumenstrasse 5, 30159 Hannover, Tel. 0511 4591235, e-Mail aks@bdef.de

Stefan Andree – Arbeitskreis Schienenverkehr

Liebe BDEF-Mitglieder, Anfang März wurde ich zum Referenten Schienenverkehr im BDEF und Leiter der Arbeitsgruppe Verkehrspolitik ernannt. Gerne möchte ich mich hiermit kurz vorstellen. Irgendwann als junger Bub, so ungefähr mit sechs Jahren, erhielt ich eine Modellbahnanlage. Während der Grundschulzeit wurde diese erweitert und umgebaut. Danach fehlte es an Zeit und als Schüler sowie Student auch an Geld. Nichts desto trotz blieb mein Interesse an der Eisenbahn erhalten, was nach einem Studium der Elektrotechnik 1992 zu einer Anstellung bei der Bundesbahn führte. Mit dem ersten verdienten Einkommen war das Hobby Ei-

senbahn finanzierbar und wurde wieder aktiviert. In nunmehr 17 Berufsjahren war ich in verschiedenen Funktionen und Firmen in der Bahnbranche tätig. Somit habe ich tagtäglich mit Eisenbahn zu tun und bin mit dem Ohr ganz dicht an der Schiene.

Über das Bahnsozialwerk geriet ich zu der örtlichen Modelleisenbahngruppe. Über diese BSW-Gruppe, den heutigen MEC Hannover, lernte ich den BDEF und die Verbandstage kennen. Zum AKV gelangte ich endgültig 2002 in Neuss und engagiere mich seitdem in diesem. Nach nun 7-jähriger Zugehörigkeit zum AKV erklärte ich mich bereit mich

zum Sprecher und Referenten ernennen zu lassen.

In der Arbeitsgruppe Verkehrspolitik wollen wir uns zukünftig, wie in der Pressemitteilung auf der BDEF-Homepage genannt, u. a. folgenden Themen widmen:

- Verantwortung und Finanzierung der Bahninfrastruktur in Deutschland
 - Angebot des Eisenbahn-Fernverkehrs in Deutschland (so genannter eigenwirtschaftlicher Verkehr).
- Alle an einer positiven Entwicklung des Schienenverkehrs interessierte Mitglieder möchte die AGV ermutigen mitzuwirken – geben Sie uns Ihre Anregungen.

Ihr *Stefan Andree*

AGN – Neue Arbeitsgruppe Normen

(BR) Die Arbeitsgruppe Basisnormen und Mechanik AGBM und die Arbeitsgruppe Elektrotechnik und Elektronik AGE wurden zur neuen „Arbeitsgruppe Normen“ AGN zusammengelegt.

Die bereits seit 20 Jahren bestehende AGE war und ist maßgeblich an der Entwicklung der technischen Normen beteiligt. Die AGBM, welche für die mechanischen und Basisnormen verantwortlich zeichnet, ist die erste verbandsübergreifende Arbeitsgruppe des BDEF. Hier sind also nicht nur BDEF-Mitglieder sondern auch Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Spur 0, des Arbeitskreis TT, des Dampfbahn-Club Deutschland, der Interessengemeinschaft Spur II und der Sächsischen Modellbahnvereinigung SMV vertreten. Außerdem arbeitet die AGBM direkt mit unsern Freunden vom Schweizerischen Verband Eisenbahn-Amateur SVEA und der bri-

tischen Double O Gauge Association DOGA zusammen.

Um die Normenarbeit, also die Erarbeitung neuer Normen und Planungshilfen, sowie die Revision bereits bestehender Normen (NEM), effektiver durchführen und Synergieeffekte nutzen zu können, hat sich der Vorstand des BDEF in Absprache mit den anderen bereits in der AGBM mitarbeitenden Verbänden entschlossen, die beiden sehr erfolgreich arbeitenden Arbeitsgruppen zusammenzulegen.

Zum Leiter der neuen AGN wurde Hartmut Bayer vom MEC Bremen ernannt, der zugleich neuer Modellbahnreferent und damit Leiter des Arbeitskreis Modellbahn (AKM) im BDEF wurde. Die Zusammenarbeit mit den anderen Verbänden wird selbstverständlich weitergeführt. Hartmut Bayer steht Ihnen ab sofort bei Fragen zum Thema Modellbahn-

normen (NEM) und Planungshilfen unter agn@bdef.de zur Verfügung. Die bisherigen Leiter der AGBM (Bernhard Rieger) und AGE (Stefan Wattenberg) schieden auf eigenen Wunsch hin aus.



Bernhard Rieger

Bild: Peter Briegel

Bernhard Rieger wird dem BDEF aber weiterhin in neuen Aufgaben – und als Autor (Kürzel: BR) zahlreicher Artikel im BDEF-REPORT – erhalten bleiben.

Hartmut Bayer – Arbeitskreis Modellbahn

Liebe BDEF-Mitglieder,
im Februar ernannte mich der BDEF-Vorstand zum Referenten Modellbahn im BDEF und gleichzeitig zum Leiter der Arbeitsgruppe Normen. Auch ich möchte mich kurz vorstellen: Ich bin heute 66 Jahre alt und noch beruflich tätig. Mein Hobby Modelleisenbahn begann mit 8 Jahren. Ich bekam ein Schienenoval und einige Wagen geschenkt und wurde „Teppichbahner“. Nach und nach entstand eine kleine Modellbahnanlage, die ich dann aus vielen Gründen wieder aufgeben musste. Nach meiner Ausbildung zum Elektromechaniker und dem Studium der elektrischen Energietechnik kam das Hobby wieder zur Geltung. In meiner langen Berufspraxis gab es immer wieder Begegnungen mit der Bahn, sodass sich Hobby und Beruf zeitweise vermischten.

Im Jahre 1970 trat ich in den Modelleisenbahnclub Bremen e.V. ein und begann dort, ein Steuersystem für die entstehende Clubanlage zu entwickeln, dem Stand der Technik entsprechend in Relais-technik mit Dioden.

1978 wurde ich als 2. Vorsitzender in den Vorstand gewählt und war dort lange Zeit auch als Schriftführer tätig, bevor ich 2007 den Vorsitz übernahm.

Engere Kontakte mit dem BDEF entstanden auf den Messen „Faszination Modellbau“ in Bremen, auf denen unser MEC Bremen den BDEF tatkräftig unterstützen konnte.

Auf der Jahrestagung der Arbeitsgruppe Basisnormen Mechanik habe ich mich nun bereit erklärt, die Aufgabe des Referenten Modellbahn von Herrn Bernd Waterholter zu übernehmen, dem ich hier für seine

Arbeit meinen besonderen Dank aussprechen möchte.

Die Arbeitsgruppen Basisnormen Mechanik und Elektrik wurden organisatorisch zur Arbeitsgruppe Normen zusammengeführt, deren Leiter ich sein werde.

Ich werde mich hier auf ein bewährtes Team abstützen können und wir werden uns in dieser Gruppe folgenden Aufgaben widmen:

Lösungen einiger Aufgaben beim Modellbahnbetrieb:

- Rad-Schiene-Weichen,
- Kupplungen, Kurzkupplungen, Kompatibilität der Kupplungsköpfe,
- Steuersysteme und Stromversorgungen.

Ich bitte alle, die an dieser Aufgabe mitgestalten möchten, um Ihre Anregungen und Mitteilungen, um im Sinne der Mitglieder effektiv arbeiten zu können.

Ihr *Hartmut Bayer*

Vielen Dank, Bernd Waterholter !



Mit größter Akribie und Konzentration ist Bernd Waterholter dabei in den Messevitritten Modelle für eine BDEF-Sonderschau anzuordnen. Seine wochenlangen Vorbereitungen und vielen Kontakte mit Sammlern und Herstellern führten stets zu einem Highlight auf den BDEF-Messeständen. Aber nicht nur die Modelle zu einem bestimmten Thema organisierte Bernd Waterholter erfolgreich, sondern auch die liebevoll zusammengetragenen Ausstattungsdetails – einerlei, ob es Speisewagensgeschirr, Lokschilder oder sonstige Originalutensilien waren. Und nicht zu vergessen die detaillierten und aussagekräftigen Beschriftungen. Eine Vitrinenausstellung „made by Waterholter“ war ein immer unverkennbares Qualitätsmerkmal.

Dies alles stemmte Bernd Waterholter sozusagen „neben“ seinen umfangreichen Aufgaben als Modellbahn-Referent des BDEF, der für alle Arbeitsgruppen dieses Gebiets zuständig ist.

Lieber Bernd, wir verabschieden Dich mit einem besonders herzlichen Dankeschön und hoffen, dass Du uns hie und da noch helfen wirst.

Foto: Dieter Eikhoff

Vorstand, Referenten und Beauftragte des BDEF

(PB) Die Ernennung von Hartmut Bayer als Modellbahnreferent und von Stefan Andree als Referent für Schienenverkehr – in Verbindung mit der vom Vorstand beschlossenen Neuorganisation der Arbeitskreise und Arbeitsgruppen – ergibt folgende aktuelle Zusammensetzung des BDEF-Vorstands:

BDEF-Vorsitzender

Peter Briegel

vorsitzender@bdef.de
Akazienstr. 14, 86899 Landsberg
Tel. 08191 46929, Fax 08191 22385

Stellvertretender Vorsitzender

Hans-Werner Bürkner

hw.buerkner@bdef.de
Flensburger Straße 4, 10557 Berlin
Tel. 030 3924613, Fax 030 39833814

Stellvertretender Vorsitzender

Dieter Eikhoff

dieter.eikhoff@bdef.de
Danziger Str. 33, 47178 Duisburg
Tel. 0203 5783324, Fax 0203 9330731

Stellvertretender Vorsitzender

N.N.

Geschäftsführer

Burckhard Kattner

geschaeftsstelle@bdef.de
Am Saalfeld 25, 30890 Barsinghausen
Tel. 05035 188986, Fax 05035 188987

Schatzmeister

Michael Krumm

schatzmeister@bdef.de
Schochenbergstr. 26, 80686 München
Tel. 089 5704441

MESSE-Referat

Heinz-J. Siegmann

messereferat@bdef.de
Gartenweg 3, 30966 Hemmingen
Tel. 0511 426846

PRESSE-Referat

Gerhard A. Bayer

pressereferat@bdef.de
Schwarzenbachweg 9, 87629 Füssen
Tel. und Fax: 08362 37073

Arbeitskreis FRAUEN AKF

Heidi Wolf

akf@bdef.de
Rüthener Str. 22, 59597 Erwitte
Tel. 02943 974269

JUGEND-Referat

Dieter Hohmann

jugendreferat@bdef.de
Auf der Röhre 6, 93449 Waldmünchen
Tel. 09972 1059, Fax 09972 903272

Arbeitskreis Schienenverkehr AKS

Stefan Andree

aks@bdef.de
Blumenstrasse 5, 30159 Hannover
Tel. 0511 4591235, Fax 0511 4591236

Arbeitsgruppe Verkehrspolitik AGV

Stefan Andree

agv@bdef.de
Blumenstrasse 5, 30159 Hannover
Tel. 0511 4591235, Fax 0511 4591236

Arbeitsgruppe Eisenbahnfreunde

AGEF

N.N.

Arbeitskreis Modellbahn AKM

Hartmut Bayer

akm@bdef.de
Brummkoben 13a, 28279 Bremen
Tel. 0421 820319

Arbeitsgruppe Normen AGN

Hartmut Bayer

agn@bdef.de
Brummkoben 13a, 28279 Bremen
Tel. 0421 820319

Arbeitsgruppe Vorbild und Modell

Hans Zschaler

Buchweizenfeld 4, 31303 Burgdorf
Tel. 05136 81107, Fax 05136 892237

Arbeitsgruppe Dampfbahn AGD

Thomas Pohl

agd@bdef.de
Friedenstr. 7, 89231 Neu-Ulm
Tel. 0731 7299691

Beauftragter für Rechtsfragen

Bernhard Gehweiler

rechtsfragen@bdef.de
Rudolfstr. 14, 76131 Karlsruhe
Tel. 0721 817361

Beauftragter für Versicherungen

Peter Briegel

versicherungen@bdef.de
Akazienstr. 14, 86899 Landsberg
Tel. 08191 46929, Fax 08191 22385

Webmaster

Martin Deutgen

webmaster@bdef.de
Falkenstraße 2, 31275 Lehrte
Tel. 051 32 588773,

BDEF-Jahrbuch

Wolf-Dietger Machel

jahrbuch@bdef.de
Ahrenshooper Str. 30/0902, 13051 Berlin
Tel. und Fax: 030 68814184

Ein Zug sprengt alle Grenzen



(ESN) 100 Lokomotiven die 16 Wagen durch 18 Länder ziehen; ein überlanger Zug, länger als die meisten Bahnsteige, der 12.000 km durch Europa fährt und dabei 26 Grenzübergänge macht. Technisch, betrieblich und organisatorisch einzigartig, wird der ESNtrain vom 28 März bis 21. April Teilnehmer aus ganz Europa durch 18 verschiedene europäische Länder befördern und jeder kann teilnehmen. Ein sehr anspruchsvolles Projekt, denn zahlreiche Probleme mussten zuvor gelöst werden um einen reibungslosen Fahrtablauf garantieren zu können. Die 12.000 Kilometer werden meist nachts zurückgelegt. Tagsüber finden interkulturelle Begegnungen und Aktivitäten mit der lokalen Bevölkerung in den 40 besuchten Städten statt. Besondere Highlights sind das Frühlingsfest in Budapest, ein Genuesisches Frühstück, die Geisterfahrt auf dem Neckar in Heidelberg und das Sechseläuten in Zürich. Auch die Bahnreise ist einzigartig: Auf mehreren Teilstrecken begleiten Dampflokomotiven den Zug, in Wien findet eine Stadtrundfahrt auf dem S-Bahn Netz statt und vom deutschen Saßnitz gelangen die Waggonen mit Fährschiffen nach Schweden.

Technisch und betrieblich einzigartig

Unzählige technische und betriebliche Lösungen mussten gefunden werden um auf die verschiedenen nationalen technischen Standards und Betriebsregelungen Rücksicht zu nehmen. Die verschiedenen Strom- und Zugsicherungssysteme beispielsweise erfordern den Einsatz von 100 Lokomotiven. Auch die enorme Länge des Zuges von fast 500 Metern birgt Probleme. Nur sehr wenige Bahnsteige ermöglichen den Ein- und Ausstieg auf der gesamten Zuglänge. Nicht zuletzt die Fährüberfahrt zwischen Deutschland und Schweden ist eine Besonderheit, die sorgfältig geplant werden musste.

Vielseitiges kulturelles Programm

Die Menschen aus ganz Europa sind 20 Jahre nach dem Mauerfall und der Wiedervereinigung dazu eingeladen, an der ersten europaweiten Zugfahrt teilzunehmen. Das abwechslungsreiche kulturelle Programm von ESNtrain zeigt die Vielfalt Europas und fördert als Kommunikationsplattform den interkulturellen Dialog.

Erasmus Student Network (ESN)

Das Erasmus Student Network (ESN) ist ein Zusammenschluss lokaler studentischer Erasmus-Initiativen. Europaweit gibt es ESN an fast 300 Hochschulen in 33 Ländern und damit gehört es zu den weltweit größten Studentenorganisationen. Die non-profit Plattform GmbH führt das Projekt im Rahmen des 20-jährigen ESN-Jubiläums durch. ESN stellt Hände, Köpfe sowie das gesamte Netzwerk zur Verfügung. Von

der Projektidee bis zum Abschlussfest werden Hunderte Freiwillige im Einsatz sein.

Kontakt und Informationen

ESNtrain • platform GmbH, Neuhofstrasse 30, CH-8708 Männedorf, e-Mail: train-logistics@esntrain.org Telefon: +41 76 264 07 22 Internet: <http://www.esntrain.org>

Technische Daten zum Zug

Zuglänge: 500 m
Anhängelast: 771 t (zuzüglich 80 bis 160 t für die Lokomotiven)
9 Liegewagen, 1 Schlafwagen, 2 Bar- und Gesellschaftswagen, 1 Speisewagen, 1 Gepäckwagen, 2 Salonwagen.
Zurückzulegende Strecke: 12.000 km. Höchstgeschwindigkeit des Wagenzuges: 140 km/h. Anzahl Schlafplätze: 700.
Organisierendes Eisenbahnverkehrsunternehmen: ÖBB Erlebnisbahn

Ziele in Deutschland:

10.4. Frankfurt (Oder) und Berlin Ostbahnhof
11.4. Sassnitz
16.4. Hamburg Altona
16./17.4. Bremen Hbf
17.4. Osnabrück und Bad Bentheim
19.4. Kehl, Karlsruhe und Heidelberg
20.4. Karlsruhe und Freiburg/ Breisgau
21.4. Lindau Reutin, Memmingen, München Hbf
6.4. Dresden Hbf und Görlitz

EU-Studie „Riesen-LKW“

(ApS) Vor kurzem hat die EU-Kommission die seit langem erwartete Studie zur europaweiten Zulassung von Riesen-LKW veröffentlicht. Der negative Eindruck, den bereits der Entwurf der Studie von Juli 2008 hinterließ, hat sich leider bestätigt.

Die Studie empfiehlt die Zulassung von Riesen-Lkw in Europa und bagatellisiert die negativen Folgen für Verkehrssicherheit, Umwelt, Infrastrukturkosten und Verkehrsverlagerung. Darüber hinaus weist die Studie eine Reihe erheblicher sachlicher

Mängel auf und ist insgesamt als tendenziös zu bewerten. Tatsächlich geht die Studie weniger der Frage nach, ob Riesen-LKW zugelassen werden sollten, sondern untersucht, welche Variante dieser Fahrzeuge eingeführt werden sollte.

In zahlreichen EU-Mitgliedstaaten haben die Medien bereits über die jetzt von der EU-Kommission veröffentlichte Riesen-Lkw Studie berichtet. Leider werden die tendenziösen Thesen der Gutachter von der Presse meist ungeprüft zitiert. Daher war leider oft der Tenor der Berichterstattung, Riesen-LKW seien unschädlich für die Gesellschaft.

Hintergrundinformationen zur EU-Studie Riesen-Lkw, veröffentlicht am 16.01.2009 auf der Web-Seite der Europäischen Kommission – Generaldirektion Energie und Verkehr – http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/strategies_en.htm

I. Kernaussagen der Studie:

1) Der Lkw-Verkehr wird durch die Einführung von Riesen-Lkw deutlich billiger. Die Verbilligung des Straßentransports wird von den Gutachtern als Gewinn für die Gesellschaft gewertet.

2) Auf Basis der Annahme, dass die Verkehrsverlagerung von der Schiene und von der Wasserstraße auf die Straße unerheblich ist, behaupten die Gutachter, dass die Einführung von Riesen-Lkw zu weniger Lkw-Fahrleistung führen würde. Aus dieser These werden – trotz gegenteiliger Einzelergebnisse (siehe nächster Punkt) – positive Verkehrssicherheits- und Umwelteffekte abgeleitet.

3) Gravierende Nachteile von Riesen-Lkw werden ausdrücklich bestätigt:

- Riesen-Lkw sind ein Sicherheitsrisiko,
- Riesen-Lkw erfordern enorme Investitionen in die Infrastruktur,
- Riesen-Lkw sind umweltschädlich.

4) Verkehrsverlagerung von der Schiene und von der Wasserstraße auf die Straße wird zwar eingeräumt, aber ohne stichhaltige Belege als unerheblich eingeschätzt.

5) Abschließend empfehlen die Gutachter eine Zulassung von Riesen-Lkw in Europa.

II. Kritische Bewertung der Kernaussagen der Studie:

Die insgesamt positive Bewertung einer Riesen-Lkw Zulassung durch die Gutachter stützt sich auf eine zentrale Annahme: Die Gutachter halten eine Verkehrsverlagerung von

konkurrierenden Verkehrsträgern auf die Straße für unerheblich und leiten daraus einen Rückgang der Lkw-Fahrleistung. Kernpunkt der Bewertung ist deshalb die Prüfung, ob die Einstufung von Verlagerungseffekten als unerheblich und die Annahme einer sinkenden Lkw-Fahrleistung plausibel und zutreffend sind. Das Ergebnis fällt eindeutig aus: Das Fundament der positiven Gutachter-Bewertung hält einer Überprüfung nicht stand.



Die Abschätzungen der Gutachter zu Verlagerungseffekten sind unplausibel und teilweise sogar sachlich falsch.

Beispiele:

- Die Gutachter verwechseln Verkehrsmenge (gemessen in Tonnen) und Verkehrsleistung (gemessen in Tonnenkilometern):

- Die Gutachter verwenden unterschiedliche Bezugsgrößen für die Entwicklung der konkurrierenden Verkehrsträger: Für Schiene und Wasserstraße wird auf die Verkehrsmenge (Tonnen) Bezug genommen, für den Lkw-Verkehr dagegen auf die Verkehrsleistung (Tonnenkilometer. Auf der Basis unterschiedlicher Bezugsgrößen ist aber eine seriöse Abschätzung von Verlagerungseffekten nicht möglich.

- Die Hypothesen der Gutachter über die Transportmärkte sind unzutreffend:

Die Gutachter erwarten, dass sich eine Riesen-Zulassung lediglich auf den lokalen Eisenbahnverkehr negativ auswirken würde. Diese Erwartung hat mit der Realität wenig zu tun, da Riesen-Lkw für den Einsatz auf mittleren und langen Strecken konzipiert sind, wie ihre Befürworter ausdrücklich bestätigen. Dies bedeutet, dass Riesen-Lkw auf mittleren, langen und grenzüberschreitenden Strecken im Wettbewerb zur Schiene und Wasserstraße stehen. Verlagerungseffekte sind daher tatsächlich in

erheblichem Ausmaß auf mittleren, langen und grenzüberschreitenden Distanzen zu erwarten.

- Die unterschiedliche Wettbewerbssituation in verschiedenen Transportmärkten wird von den Gutachtern völlig ignoriert:

Die Gutachter nehmen bei ihrer Abschätzung der Verlagerungseffekte weder eine Differenzierung der Marktsituation nach Güterarten noch nach Verkehrsformen (Kombinierter Verkehr, Einzelwagenverkehr, Ganz-gug-Verkehr) vor.

Das pauschale Vorgehen der Gutachter entspricht somit nicht einmal ansatzweise der realen Marktsituation.

- Den Behauptungen der Gutachtern fehlen konkrete Zahlenbelege:

Die Gutachter behaupten ein weiteres Anwachsen der Eisenbahnverkehrsmenge auch bei Einführung von Riesen-Lkw. Erstaunlich ist bereits, dass die Gutachter diese Aussage auf eine Abgrenzung für Verkehrsmengen stützen, die in keiner (weder nationalen noch europäischen) Statistik üblich ist. Auch die Beschränkung auf Verkehrsmenge und die Nichtberücksichtigung der Verkehrsleistung ist wenig aussagekräftig.

Aber nicht einmal die von den Gutachtern so unüblich abgegrenzten Daten können das von den Gutachtern behauptete weitere Anwachsen der Eisenbahnverkehrsmenge belegen: Vergleicht man die von den Gutachtern für 2020 genannte Eisenbahnverkehrsmenge in Deutschland bei Einführung von Riesen-Lkw mit dem Status quo in gleicher Abgrenzung, ist kein Wachstum der Eisenbahnverkehrsmenge mehr erkennbar. Tatsächlich belegen die von den Gutachtern selbst präsentierten Daten also gar kein weiteres Wachstum, sondern vielmehr Stagnation des Bahntransports.

- Die Behauptung der Gutachter, dass nur geringe Verlagerungseffekte zu erwarten seien, beruht zudem auf ungewöhnlichen Annahmen hinsichtlich der Preiselastizität; nachvollziehbare Gründe für die Auswahl dieser Annahmen fehlen: Die Gutachter müssen selbst einräumen, dass ihre Abschätzung der Verlagerungs-

effekte schon bei geringer Modifikation der Annahmen hinfällig ist.

Die Gutachter bleiben jede Erklärung schuldig, warum sie sich bei Abschätzung der Verlagerungswirkung ausschließlich auf extreme Annahmen stützen.

- Das Problem von induziertem Lkw-Verkehr als Folge einer Riesen-Lkw Zulassung wird von den Gutachtern ebenso wie die Verkehrsverlagerung als unerheblich eingestuft. Dies ist besonders unverständlich, da ein zentrales Argument der Gutachter die Verbilligung des Lkw-Verkehrs infolge der Zulassung von Riesen-Lkw ist. Die Gutachter sind im Vorfeld der Studie ausdrücklich auf den Zusammenhang zwischen Verbilligung des Lkw-Verkehrs und induziertem Verkehr hingewiesen worden. Auch vor diesem Hintergrund ist die Annahme der Gutachter, es käme zu einer sinkenden Lkw-Fahrleistung, unplausibel.

- Die Bewertung wissenschaftlicher Studien durch die Gutachter ist tendenziös. Megatruckkritische Studien werden von den Gutachtern in Zweifel gezogen oder relativiert.

Beispiele:

- Im Auftrag des deutschen Bundesverkehrsministeriums wurde 2007 die Studie „Verkehrswirtschaftliche Auswirkungen von innovativen Nutzfahrzeugkonzepten II“ erstellt, die erhebliche Verlagerungseffekte konstatiert.

- Im Auftrag des britischen Verbandes Freight on Rail wurde 2007 von MTRU transport planning consultants eine Studie erstellt. Die Studie kommt zu dem klaren Ergebnis, dass

Riesen-Lkw nicht zu einer Reduzierung des Lkw-Verkehrs führen.

Demgegenüber halten die Gutachter Äußerungen von Interessenvertretungen der Riesen-Lkw-Hersteller (ACEA) selbst dann für nützlich, wenn es sich nicht einmal um Studien, sondern nur um Briefe handelt. Ebenso euphorisch bewerten die Gutachter eine Power-Point-Präsentation des schwedischen Lkw-Herstellers Scania.

Besonders unseriös ist die Gutachter-Bewertung einer „draft opinion“, die im Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss diskutiert wurde.

Diese Einschätzung steht in eklatantem Widerspruch zu der Bewertung, die der Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss selbst vorgenommen hat.

Die Haltung europäischer Institutionen zu Riesen-Lkw wird sachlich falsch dargestellt: Sachlich falsch und völlig inakzeptabel ist die Behauptung der Gutachter, der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EESC) befürworte die Zulassung von Riesen-Lkw. Tatsächlich wurde der von den Gutachtern zitierte Text wegen seiner inhaltlichen Mängel vom zuständigen Ausschuss abgelehnt.

III. Fazit:

Die Gutachter wiederholen in ihrer Studie die bekannte These der Befürworter, dass eine Zulassung von Riesen-Lkw zu einer Reduzierung der Lkw-Fahrleistung führen würde. Nicht entkräften können die Gutachter, dass inzwischen zahlreiche wissenschaftliche Studien zu dem Ergebnis gekommen sind, dass aufgrund von massiver Verkehrsverlagerung

von Schiene und Binnenschiff und induziertem Verkehr eine Reduzierung der Lkw-Fahrleistung durch Riesen-Lkw nicht zu erwarten ist.

Wegen der fehlenden Belege für eine Reduzierung der Lkw-Fahrleistung ist auch die These der Gutachter hinfällig, dass sich in der Folge positive Verkehrssicherheits- und Umwelteffekte ergeben könnten. In ihrer positiven Bewertung vermischen die Gutachter zudem Gemeinwohl und Partikularinteressen: Milliardenkosten für Infrastrukturanpassungen, die von den Steuerzahlern zu finanzieren wären, werden mit Kostenvorteilen innerhalb des Straßentransportsektors verrechnet.

Klar einräumen müssen die Gutachter dagegen die negativen Effekte der Riesen-Lkw: Sicherheitsrisiken, Infrastrukturkosten in Milliardenhöhe, höhere Emissionen.

Im Ergebnis bleibt daher festzuhalten: Die EU-Kommission hat am 16. Januar 2009 eine Studie veröffentlicht, die in sich widersprüchlich ist. Die Studie bestätigt in wesentlichen Einzelergebnissen die Argumente gegen eine Zulassung von Riesen-Lkw. Trotzdem kommen die Gutachter zu einer positiven Bewertung einer Riesen-Lkw-Zulassung in Europa, bleiben aber konkrete und nachvollziehbare Belege für diese positive Bewertung schuldig.

Kontakt: www.nomegatrucks.eu
c/o Allianz pro Schiene, Martin Roggermann, Dr. Andreas Geißler
Reinhardtstraße 18, 10117 Berlin
Tel. 030 2462599-31

E-Mail: info@nomegatrucks.eu

EU-Kommissar bremst Monstertruck-Befürworter

(ApS) EU-Verkehrskommissar Antonio Tajani hat den Plänen, Riesen-Lkw möglichst bald europaweit zuzulassen, vorerst eine Absage erteilt. In einem Interview, das am 10. März auf der Internetplattform der europaweiten Kampagne „NO MEGA TRUCKS“ veröffentlicht wurde, erklärt Tajani, dass es erst 2010 auf EU-Ebene eine endgültige Entschei-

dung über den Einsatz von Monstertrucks geben werde. Die auch von hochrangigen EU-Beamten befürwortete Salomitaktik, vorab zwischen einzelnen EU-Staaten den grenzüberschreitenden Einsatz der bis zu 25 Meter langen und bis zu 60 Tonnen schweren Fahrzeuge zu erlauben, ist darüber hinaus laut Tajani weder mit gelten-

dem EU-Recht vereinbar noch erstrebenswert: „Bilaterale Vereinbarungen zwischen Mitgliedsstaaten zu so einer Frage widersprechen der Idee eines gemeinsamen Binnenmarktes und werfen auch Fragen über eine mögliche Wettbewerbsverzerrung auf.“

Island – Land ohne Eisenbahn ?

(BR) In fast jedem Reiseführer über Island kann man es lesen und als Eisenbahnfreund wundert man sich: Verkehrsmittel – Eisenbahn : Keine vorhanden. Sollte es wirklich in Europa noch ein Land geben, das fast so groß ist wie die neuen Bundesländer zusammen, in dem es keine einzige Eisenbahn gibt bzw. jemals gab ?

Ab 1906 gab es sogar konkrete Pläne für Eisenbahnstrecken auf Island, doch leider wurde keine dieser geplanten Strecken jemals gebaut.

Aber 1913 war es dann soweit, Islands erste Eisenbahn, die Reykjavik Harbour Railway, wurde eröffnet. Speziell für den Bau des Hafens wurden damals zwei zusammen 12 km lange Schmalspurstrecken mit 900 mm Spurweite gebaut. Auf diesen Strecken kamen zwei Dampfloks und mehrere Güterwaggons (Bild 1) zum Einsatz, die bis zu 25 mal täglich verkehrten und Material zum Bau beförderten. Nach Beendigung des Hafenbaus im Jahre 1917 wurden die Strecken noch bis 1928 genutzt.

Die beiden bereits 1892 von Jung erbauten Dampflokomotiven Pionér und Minør waren erst bei einer Industriebahn in Rostock und dann später in Kopenhagen im Einsatz, bevor sie beide im Jahre 1913 nach Island verschifft wurden.



Bild 2

Man kann sie aber auch heute noch bewundern. Die Minør (Bild 2) steht im Hafen von Reykjavik und die Pionér im Árbaer Museum in Reykjavik.

Die zwischen 1906 und 1924 entwickelten Pläne zum Bau eines Eisenbahnnetzes für die Personenbeförderung wurden 1931 endgültig zu den

Akten gelegt und es folgte eine sehr lange eisenbahnfreie Zeit in Island. Erst zu Beginn des 21. Jahrhundert war es wieder soweit und zum Bau des Kárahnjúkar Wasserkraftwerk-



Bild 1

Projekts im Osten des Landes wurde eine dieselbetriebene Schmalspurbahn für den Transport von Arbeitnehmern, Ausrüstung und Material gebaut. Aber die Lebensdauer wurde von vorne herein auf die Bauzeit des Projektes begrenzt und mittlerweile wurde der Großteil der Ausrüstung (Lokomotiven, Wagen, etc.) – die in Italien geleast war - zurückgegeben. Und damit beginnt in Island erneut eine eisenbahnlose Zeit. Vor ein paar Jahren gab es plötzlich Pläne für eine rund 50 km lange Bahnstrecke zwischen Reykjavik und dem Flughafen in Keflavik, die aber noch sehr weit von der Realisierung entfernt sind.

Der Vollständigkeit halber sei eine weitere Eisenbahn erwähnt, die Korpúlfsstaðir Farm Railway. Korpúlfsstaðir war eine der ersten großen Farmen in Island. Sie wurde

1930 am Rande von Reykjavik erbaut.

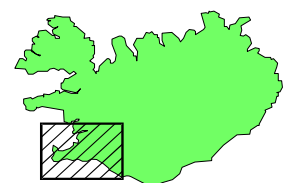
Auf der Farm gab es eine 600 mm Schmalspurbahn zum Transport von Gütern und Materialien. Allerdings

gab es nur Waggons die durch Menschenhand geschoben wurden. Es ist nichts darüber bekannt, ob es dort jemals eine Lokomotive gegeben hat. Korpúlfsstaðir Farm ist mittlerweile geschlossen und auf dem Grundstück steht heute eine Schule und ein Golfplatz.

Übrigens gibt es im „Land ohne Eisenbahn“ sogar ein eigenes Wort, analog zu „Seekrankheit“, nämlich „Eisenbahnkrankheit“ = járnbrautarveiki (aus dem deutsch-isländischen Wörterbuch Jón Ófeigsson, 1953.) Das kommt davon, wenn Eisenbahnen so selten sind.

Bild 1: Wolfgang Müller „Neues von der Elfenfront - die Wahrheit über Island“, edition suhrkamp 2008. Die Übersichtskarte wurde ebenfalls aus diesem Buch reproduziert.

Bild 2 von Date Jan de Vries.



- geplante Route 1906
- - - - - mögliche Nebenbahnen
- geplante Route 1924

Neues Fördermitglied: Prehm-Miniaturen

(GB) Als neues Fördermitglied des Bundesverbandes begrüßen wir herzlich Siegfried Prehm, den Inhaber der Firma Prehm-Miniaturen.

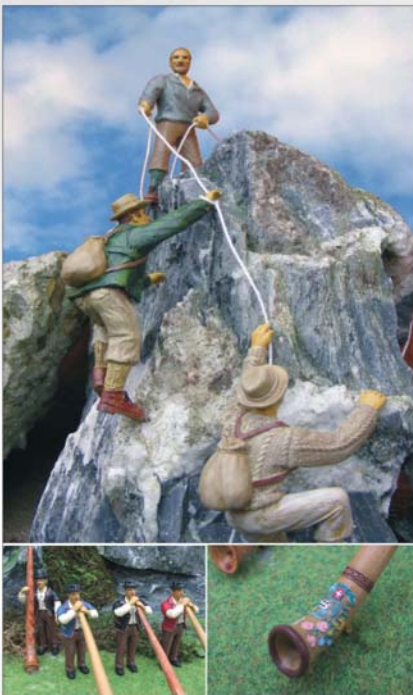
Prehm-Miniaturen liefert fein detailierte Metallfiguren im Maßstab 1:22

bis 1:24, passend zu Modellbahnen der Größe G. Bei der Metalllegierung wird komplett auf Blei verzichtet, so dass keine giftigen Bestandteile in den Figuren vorhanden sind. Außerdem sind auch die Farben frei von Giftstoff-

fen und so auf das Metall abgestimmt, dass die Figuren absolut haltbar und wetterfest sind. Alle Figuren sind handbemalt und jede für sich ein kleines Kunstwerk. Die Figuren sind im gut sortierten Fachhandel erhältlich.

ANZEIGE

Prehm-Miniaturen®



Jetzt gestalten Sie Ihr Anlage mit den richtigen Details
z.B. Schweizer Figuren, wie aus dem richtigen Leben

Edle Metallfiguren in 1:22-1:24

handbemalt und ohne Blei und ohne Gift

Figuren nur im gut sortierten Fachhandel

Händlerliste anfordern

www.Prehm-Miniaturen.com · Am Hühnerort 35 · D-47198 Duisburg, 02841 503492 · info@prehm-miniaturen.com

Intermodellbau Dortmund, 22. - 26. April 2009



BDEF-Mitglieder erhalten an den Kassen gegen Vorlage ihres gültigen BDEF-Ausweises eine Ermäßigung von 1,50 Euro auf den jeweils gültigen Eintrittspreis!

Dortmund zeigt das größte europäische Modellangebot mit über 20.000 Einzelmodellen auf einer Bruttofläche von 48.000 Quadratmetern in acht Hallen: Flugzeuge, Hubschrauber, Eisenbahnen und Straßenbahnen, Mini-Cars, Motorräder, Mini-Trucks, Dampfmaschinen, Heißluft-Ballons, Zeppeline, Schiffe, Baustellenfahrzeuge, Karussells – es gibt kaum ein Original, das auf der INTERMODELLBAU nicht als Modell zu sehen ist.

es gibt kaum ein Original, das auf der INTERMODELLBAU nicht als Modell zu sehen ist.

Den BDEF finden Sie in Halle 6 – umgeben von attraktiven Modellbahnanlagen.

Neues Fördermitglied: Miniatur Erlebniswelt

Miniatur ERLEBNISWELT

Der große Traum

Die Geschichte der Miniatur Erlebniswelt, einer Modelleisenbahn-Erlebniswelt für Groß & Klein, hat eigentlich schon vor über 20 Jahren begonnen, als der Eigentümer der Miniatur Erlebniswelt eine Modelleisenbahn geschenkt bekam. Fasziniert von dieser Modelleisenbahn wurde aus dem anfänglichen Interesse schnell eine große Sammelleidenschaft und der Traum von einer eigenen Anlage war geboren. Das über

die Jahre angeeignete Wissen, der liebevolle Eigenbau der Landschaften sowie professionelle Unterstützung bei der Anlagenplanung und dem Anlagenbau machen den unvergleichlichen Charme der Miniatur Erlebniswelt aus. Mit ihrer Eröffnung Mitte 2009 wird der große Traum von einer eigenen Anlage nun endlich Wirklichkeit.

Die Anlage

Die Anlage der Miniatur Erlebniswelt besteht aus sieben Hauptstrecken und ist mit ihrer Fläche von ca. 55 qm im Endausbau eine der größten N-Spur-Anlagen Deutschlands. Die Besucher der Miniatur Erlebnis-

welt dürfen sich weiterhin auf einen Emotionsraum mit einer Ausstellung wechselnder Dioramen, eine H0-Anlage, einen Kinderspielraum sowie einen Workshopraum, in welchem die unterschiedlichsten Workshops rund um das Thema Modelleisenbahn angeboten werden, freuen.

Der BDEF begrüßt die Miniatur Erlebniswelt herzlich als neues Fördermitglied und wünscht viel Erfolg. Kontakt: Miniatur Erlebniswelt, 90599 Diethofen, Langenzenner Str. 10, www.miniatur-erlebniswelt.de e-Mail: info@miniatur-erlebniswelt.de



Bilder: Miniatur-Erlebniswelt



Neu im BDEF: IG Eisenbahnfreunde Germersheim e.V.



(IGG) Am 21. Oktober 1999 traf sich zum ersten Mal eine kleine Gruppe von Eisenbahnfreunden aus dem Gebiet rund um Germersheim. Dieser Tag war die Geburtsstunde der Interessengemeinschaft Eisenbahnfreunde Germersheim. Die Gründungsmitglieder wollten an diesen Stammtisch nur Erfahrungen austauschen. Doch schon Anfang 2000 konnten durch die Stadt ein Raum gefunden

werden, wo diese kleine Gruppe ihr Hobby nachgehen konnte. Dieser Raum befand sich unter dem Dach des Deutschen Straßenmuseums. Es wurde auf der Anlage der Bahnhof Germersheim in Nenngröße H0 nachgebaut. Nach drei Jahren erhielten wir nette Räume und es entstanden zwei von einander unabhängige Anlagen, mit Verbindung, in zwei großen Räumen. Der erste Raum wurde der Pfalz gewidmet und der zweite Raum der Phantasie. Bisher wurden in beiden Anlagen etwa 16.000 Stunden geleistet.

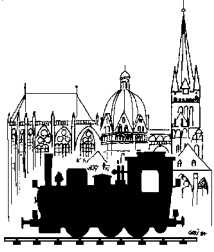
Leider kam es in der letzten Zeit zu Unstimmigkeiten und so entschlos-

sen wir uns am 21.10.2007 selbst einen Verein zu gründen. In den nächsten Wochen wird sich die Frage stellen, bleiben wir unter dem Dach des Straßenmuseums oder muss ein neues Domizil gefunden werden. Jedoch sind wir davon überzeugt es wird sich eine passende Lösung finden.

Kontakt: Interessengemeinschaft Eisenbahnfreunde Germersheim e.V.,
Vors. Kunibert Petry,
Postfach 1642, 76726 Germersheim,
Tel. 07274 6546,
e-Mail: kunibert-petry@t-online.de

50 Jahre MEC-Aachen

modelleisenbahnclub



Aachen e.V.
gegr. 1959

(HK) Wenn sich Modelleisenbahner zu einem Club zusammenschließen, dann wollen sie ein Anlagenkonzept entwickeln und verwirklichen, das in den eigenen Wohnungen aus Platzgründen nicht zu verwirklichen ist. Deshalb gründeten im März 1959 einige Modellbahner aus Aachen den MEC. In den ersten Jahren trifft man sich im Keller eines Gründungsmitglieds und erstellt die ersten Konzepte und später zu verwendende Anlagenteile. Man sucht und findet in 1962 im Bahnhof Rothe Erde in Aachen eigene Clubräume, plant, entwirft und baut eine eigene Anlage. Weichen, Gebäude, Bäume, Brücken werden überwiegend im Eigenbau erstellt. Die Industrie liefert noch wenig maßstäbliche Produkte. Fahrzeuge werden soweit wie möglich umgebaut oder entstehen gänzlich im Eigenbau. 1965/66 entsteht eine Kleinserie von

27 Stück einer Köf II mit endlich erhältlichen Kleinmotoren. Bis 1978 wird die Anlage ausgestaltet und die Steuerungstechnik erstellt.

Die Katastrophe eines unreparierbaren Wassereintruchs erzwingt den Abbruch der Anlage. Erst 1980 findet man eine neue Bleibe im Bahnhof Hoengen-Mariagrube. Nach mehr als einjähriger Umbauarbeit kann mit dem Aufbau einer neu geplanten Anlage begonnen werden. Zum 25. Jubiläum konnte schon eine den räumlichen Verhältnissen angepasste Anlage präsentiert werden, die dann über mehrere Jahre ausgestaltet und vervollständigt wurde. Zu Tagen der offenen Tür fanden Besucher anerken-

nende und lobende Worte über die Qualität der geleisteten Arbeit. Die im Bereich der Baumherstellung und dem Gebäudebau erreichte Modelltreue ist eng mit dem Namen Franz Jerusalem verbunden. Viele seiner erstellten Prototypen fanden in Großserien der Modellbauindustrie Verwendung.

1993 wurde der Bahnhof Mariagrube verkauft. Trotz schmerzlichen Abbruchs konnten wir 1994 in Räume in der Lützow-Kaserne in Aachen umziehen. Planung und Anlagenneubau gingen von vorne los. Der Computer hielt Einzug in die Steuerungstechnik. Zum 40-jährigen Jubiläum 1999 war eine vorzeigbare Anlage auf ca. 70m²



Grundfläche entstanden. Es wurden zwar Teile der Abbruchanlage verwendet, doch waren zeitaufwendige Anpassungen und viele Neubauten erforderlich. Der Finanzbedarf konnte über Spenden und Erlösen aus organisierten Ausstellungen gedeckt werden. Gleichzeitig hat der Club in mehreren Bauabschnitten eine modulare Ausstellungsanlage gebaut und erweitert. Mit dieser Anlage nehmen wir an



Modelleisenbahnausstellungen in der näheren und weiteren Region teil. Im Rahmen der Vereinigung Eurotrack nehmen wir mit selbstgebaute privaten und vereinseigenen Modulen mit Bahnthemen aus der Region an den jährlich in einem anderen EU-Land stattfindenden internationalen Treffen teil und integrieren unsere Module in den zeitweiligen Verbund einer Ausstellungs-Großanlage. Auf



diese Weise bildet die stationäre Anlage nicht mehr den alleinigen Schwerpunkt unserer Clubtätigkeit.

Unser 50-jähriges Clubjubiläum wollen wir am 18. und 19. April 2009 mit einer großen Modelleisenbahnausstellung in Aachen feiern. Wir hoffen auf reges Interesse und einer großen Besucherzahl.

Information: www.mec-aachen.de ; www.eurotrack.org



Bilder: MEC Aachen

25 Jahre Eisenbahnfreunde Mülheim an der Ruhr e. V. - Original und Modell -

(MM) Seit 1984 bauen die Mitglieder der Eisenbahnfreunde Mülheim an der Ruhr e. V. ein Stück ihrer Heimatstadt im Modell nach. Seit 2008 hat auch der Zusatz „Original“ seine Gültigkeit, da eine ehemalige Halle des AW Mülheim-Speldorf restrukturiert wird.

Nachdem es bereits in den 1950er Jahren zu Vereinsgründungen in den Nachbarstädten kam, sollte es in Mülheim noch bis 1983 dauern bis auch hier begeisterte Anhänger der Modellbahn beschlossen einen Verein zu gründen. Auf Initiative eines Mitarbeiters in der damals noch großen Modellbahn- und Spielwaren-Abteilung des Kaufhofs, wurde ein Plakat zur Vereinsgründung entworfen. Schon kurze Zeit später konnten die ersten Zusammenkünfte mit Interessierten vereinbart werden.

Bis zur Anmietung des Vereinshauses an der Friedrich-Ebert-Straße 38, gegenüber dem Kaufhof, im Frühjahr 1984 fanden die Treffen jeden Sonntag in einem Restaurant statt. Mit dem Bezug des heute noch genutzten Vereinshauses in der Innenstadt wur-

den auch die ersten Beiträge erhoben und Spendenaufrufe gestartet. Dank der aktiven Mithilfe vieler konnte bereits Anfang 1984 im Erdgeschoss des frisch renovierten Vereinshauses die erste Jahreshauptversammlung, mit anschließender Eintragung in das Vereinsregister, stattfinden. Da die Mehrzahl der Aktiven bei der Vereinsgründung um die 20 Jahre alt war, ging der Aufbau der großen Anlage zügig voran. Schon 1985 konnten sich andere Modellbahner beim ersten Tag der offenen Tür über die Fortschritte informieren und sich eigene Anregungen holen. Wenig später, wurde der zukunftsweisende Entschluss gefasst ein Teil der Anlage auf das 2-Leiter-Gleichstromsystem umzurüsten. Fortan konnten also „Märklinisten“, „Gleichströmer“ und auch Straßenbahner ihre Modelle fahren lassen. Da der Verein bis heute nur die Gleise stellt, aber kein eigenes rollendes Material besitzt, kann jeder Gast seine Modelle zum Fahrbetrieb mitbringen.

Um neben LGB-Gartenbahnern auch N-Bahner eine Heimat zu bieten

wurde mit dem Bau einer U-förmigen Anlage begonnen. Neu gestartet wurde auch 1986 mit dem bisher aufwendigstem Projekt. Als die Ruhrtalbahn, die einstige Hauptstrecke von Mülheim-Styrum nach Essen-Kettwig, immer mehr aus dem Stadtbild verschwand und man bereits von einer Gartenschau auf dem Gelände sprach, regten einige Mitglieder an diese ins Modell umzusetzen. So sind inzwischen alle Bahnhöfe, bahntechnischen Anlagen und wichtige Bauwerke exakt nachgebildet. Die freie Strecke ist aber stark verkürzt, was dem Besucher aber kaum auffällt da er alle markanten Punkte wiedererkennt. Nach mehreren Ausstellungen der inzwischen über 50 Meter langen Anlage soll die Ruhrtalbahn in der „Alten Dreherei“ eine ständige Bleibe erhalten. Da im Verein mehr Jugendliche als Rentner aktiv sind, sind die transportablen Anlagen nur selten auf Messen zu sehen, denn eine langfristige Urlaubs- bzw. Messeplanung wird durch die flexiblen Arbeitszeiten oder Schichtdienste der überwiegend

jungen Mitglieder immer schwieriger. So konzentriert man sich derzeit auf regionale Ausstellungen an zwei Wochenenden pro Jahr und den Aktionstagen an der Alten Dreherei.

2006 wurde mit dem H0-Nachbau der letzten Mülheimer Zeche Rosenblumendelle, die 1966 geschlossen wurde, begonnen. Nach Fertigstellung des Modells und der Räume in der Alten Dreherei soll sie an die Modellstrecke im Bahnhof Heißen der Ruhrmodule angeschlossen werden. Dieses neue Modulsystem konnten erstmals am BDEF-Stand auf der InterModellbau 2002 in Dortmund der breiten Öffentlichkeit vorgestellt werden. Thema der 100 cm x 60 cm großen „Ruhrmodule“ ist wie der Name schon sagt das Ruhrgebiet und speziell eine zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke mit dem Märklin-C-Gleis.

Eine begleitende Ausstellung von Dokumenten, Fotos, Fahrkarten, Schildern, kleineren Vorbildfahrzeugen und Informationen zu den anliegenden Firmen gibt interessante Einblicke in die Mülheimer Eisenbahngeschichte. Für weitergehende Informationen gibt der Verein Broschüren zur regionalen Eisenbahn-Geschichte und Sondermodelle mit Beschriftungen aus dem Ruhrgebiet und speziell Mülheim heraus. Exkursionen zum Vorbild, Sonderfahrten, Workshops, eine umfangreiche Bibliothek, Dia- und Filmvorträge runden das Angebot für Gäste und Mitglieder ab. Schon mehrmals drehten Fernseheteams in



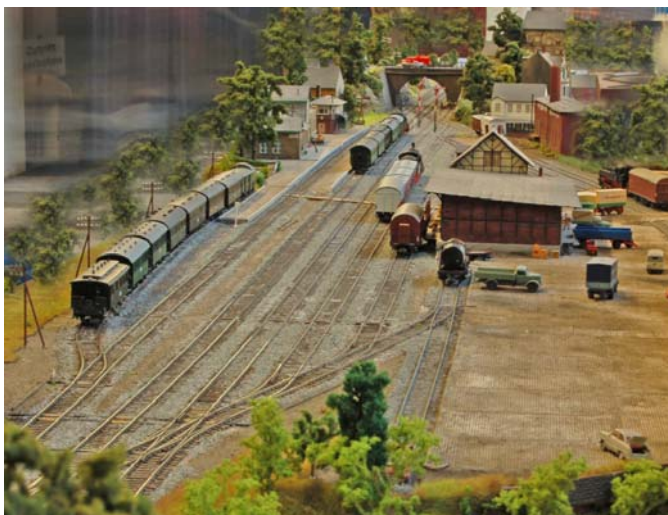
Die 1874 erbaute Alte Dreherei mit der einzigartigen Holzkonstruktion wird zum neuen Vereinshaus der Eisenbahnfreunde Mülheim

den Vereinsräumen und berichtete die überregionale Presse bzw. Fachzeitschriften über die Mülheimer Eisenbahnfreunde, so dass immer wieder neue Mitglieder gewonnen werden können. Derzeit werden noch Feldbahner gesucht, die eine Demonstrationsanlage am neuen Vereinshaus aufbauen möchten. Eine Unterstellmöglichkeit für die Fahrzeuge ist vorhanden, so dass auch eine Regionalgruppe eines anderen Vereins willkommen ist. Außerdem richtete der Verein den BDEF-Verbandstag 2008 aus und war am Verbandstag 1992 maßgebend beteiligt.

Mit Fertigstellung des neuen Vereinshauses, mit 500 m² Fläche nur für die Anlagen, verschiedenen Versammlungsräumen für bis zu 200 Personen, einer Gastronomie, Büros und Technikräumen soll das Angebot kontinuierlich ausgebaut werden. Zusammen mit Firmen aus der Mo-

dellbahnbranche entsteht ein Tagungs- und Schulungszentrum. Die zentrale, stadtnahe Lage am Landeshofpark, die gute Verkehrsanbindung, ausreichend Parkplätze, attraktive Freizeitangebote in der Nachbarschaft und ein eigener Straßenbahn-Gleisanschluss versprechen in Zukunft interessante Veranstaltungen im Herzen der Metropole Ruhr. Neben den Vereins- und Sozialräumen stehen in der denkmalgeschützten, für 90 Jahre gepachteten Alten Dreherei des vor 50 Jahren geschlossenen AW-Speldorf noch 2000 m² ebenerdiger Ausstellungsfläche zur Verfügung. Nach der Sanierung können alle interessierten Vereine und Firmen diese Fläche preisgünstig für Ausstellungen, Modultreffen und Tagungen anmieten.

Wer sich näher über die als gemeinnützig anerkannten, vielseitigen Projekte der Eisenbahnfreunde Mülheim



Szenen aus dem Ruhrgebiet auf den H0-Anlagen



Das Vereinshaus in zentraler Innenstadtlage mit eigener Leuchtreklame (ganz rechts)

Bahnfahren mit Bio-Siegel



Foto DB AG/Hartmut Reiche

(DB AG) Unter dem Motto „natürlich genießen“ bieten die Bordrestaurants seit Februar im monatlichen Wechsel vier Gerichte mit Bio-Siegel an. Bis Januar 2010 präsentiert die Bahn Spezialitäten nach Rezepten deutscher Spitzenköche, für deren Zubereitung ausschließlich Zutaten aus

zeigt uns, dass sich immer mehr Gäste bewusst ernähren möchten“, erklärt Robert Etmans, Vorstand Personal und Bordservice der DB Fernverkehr AG. „Mit der jetzt beginnenden Aktion tragen wir diesem Wunsch Rechnung.“

kontrolliert ökologischem Anbau sowie Fleisch von Tieren aus artgerechter Haltung verwendet werden. „Produkte mit Bio-Siegel haben ihren festen Platz in unserem Speise- und Getränkeangebot. Die steigende Nachfrage nach Bio-Gerichten

Den Auftakt der Reihe machte im Februar Oliver Heilmeyer (Foto). Der Sternekoch aus Burg/Brandenburg setzt in seinen Restaurants im Hotel „Zur Bleiche“ schon seit längerem auf regionale Bioprodukte. 2008 wurden Heilmeyer ein Michelin-Stern und 16 von 20 Punkten im Gault Millau verliehen – märkischer Spitzenwert. Für die Gäste der ICE-Bordrestaurants gab es von ihm Spezialitäten aus dem Spreewald.

Die neue gastronomische Kooperation schließt nahtlos an die erfolgreiche einjährige Aktion „Europa erleben. Sterne genießen“ mit zehn europäischen Spitzenköchen an. Mehr als 500.000 verkaufte Gerichte und ein Umsatzzuwachs von über sechs Prozent beim Speisenumsatz in den Bordrestaurants belegen die hohe Akzeptanz und den Erfolg der Feinschmecker- und Qualitäts-Offensive.

DB bestellt 130 neue Rangierloks

(DB AG, 3. März 2009) Trotz des drastischen Wirtschaftseinbruchs hat die Deutsche Bahn AG 130 neue Rangierlokomotiven nach neuesten technischen Standards bestellt. Das Investitionsvolumen beläuft sich auf

rund 250 Millionen Euro. „Für den Rangierbetrieb hätten zwar die Loks aus der Bestandsflotte durchaus noch einsatzfähig gehalten werden können, doch für die DB ist es wichtig, mit modernen Lokomotiven

umweltfreundlichen, energiesparenden Verkehr zu betreiben“, begründete Dr. Lutz Bücken, Generalbevollmächtigter Systemverbund Bahn der DB, die Entscheidung.

Die bestellte Diesellok des Typs Gravita 10 BB von Voith Turbo, Kiel, ist eine der neuesten Entwicklungen auf dem Fahrzeugmarkt. Sie entspricht den europäischen technischen Normen TSI und erfüllt alle gesetzlichen Umweltstandards. Die ab 2009 gültigen Emissionsgrenzwerte (Stufe IIIA) werden eingehalten. Gegenüber der Altflotte sind dadurch sowohl die NOx- als auch die Partikel-Emissionen erheblich reduziert.

Die Deutsche Bahn verhandelt derzeit noch über die optionale Ausstattung der Rangierloks mit Partikelfiltern. Ein erstes Angebot der Industrie war von der Bahn als zu teuer und nicht nachvollziehbar. Musterlok der Gravita 10 BB auf der InnoTrans 2008



Foto: H.-W. Bürkner

teuer und nicht nachvollziehbar abgelehnt worden. Erste Nachverhandlungen führten bereits zu Preisreduzierungen von 20 Prozent. Die DB hat nach wie vor die Option, noch bis zum Jahresende 2009 über die Erstausrüstung mit Partikelfiltern zu entscheiden. Im Zuge der Verhandlungen mit der Industrie gibt es inzwischen deutliche Signale, dass es bei den Preisen für die Partikelfilter noch Spielraum gibt. „Wir setzen darauf, dass die Industrie alle Ener-

gie darauf verwenden wird, zu einer zuverlässigen, funktionalen und kostengünstigen Lösung zu kommen, die den Einbau der Partikelfilter auch wirtschaftlich verantwortbar macht“, sagte Dr. Lutz Bücken mit Blick auf die aktuelle Wirtschaftskrise, als deren Folge auch der Güterverkehr in Deutschland derzeit einen drastischen Einbruch verbuchen muss.

Bücken wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Ausrüs-

tung konkurrierender Verkehrsträger wie Lkw und Binnenschiff mit Partikelfiltern bzw. deren Remotorisierung vom Bund mit einer dreistelligen Millionensumme gefördert werde. Eine entsprechende Förderung für den Verkehrsträger Schiene könnte jetzt die Entscheidung über die Ausrüstung mit Partikelfiltern für die Deutsche Bahn deutlich erleichtern.

Neues von der Spur T (*nicht TT!*)



Foto: Markus Tiedtke / MIBA-Verlag

Zur Spielwarenmesse 2009 in Nürnberg präsentierte die Firma Eishindo nun Handmuster des japanischen Hochgeschwindigkeitszug mit dem markanten „Entenschnabel“ und des ICE 3 im Maßstab 1:480. Sollte der ICE tatsächlich in Serie gehen, wird die Spur T wohl auch hierzulande viele Liebhaber finden.

In Australien gibt es bereits erste Bastler die eigene Modelle in Spur T herstellen. So Paul Blake, der Modelle nach australischen Vorbildern auf T-Gauge-Basis baut.

Zum Größenvergleich: Das australische 2-Cent-Stück ist ungefähr so groß wie eine europäische 10-Cent-Münze nur etwas dicker.

Das Gleis auf dem der Zug steht, ist das neue Flexgleis von Eishindo, welches ab Sommer 2009 auch bei uns lieferbar sein soll.

Interessanterweise bastelte schon mal ein Australier an Miniatur-Modellbahnen. Arthur Sherwood aus Sydney baute in den 1970er-Jahren Modelle im Maßstab 1:480 mit 3,18 mm Spurweite. Sozusagen der Urahn der Spur T.

Man darf gespannt sein, wann hierzulande die ersten Modelle in Nenngröße T entstehen. Der *BDEF-Report* wird auf jeden Fall darüber berichten.

Weitere Informationen zu den australischen Modellen von Paul Blake findet man auch im Internet unter: www.victorian-tgauge.blogspot.com



Foto: Darren Hodges, Hobbies Plus, Stratford, Australien

(BR) Für die Modellbahner, denen es nicht klein genug geht, gibt es seit letztem Jahr die Nenngröße T mit nur 3 mm Spurweite (wir berichteten im *BDEF-Report* 5/2008).

Bisher gab es jedoch nur Modelle nach japanischen Vorbildern, die im Maßstab 1:450 gehalten sind. Was umgerechnet in etwa der in Japan verbreiteten Kapspur entspricht.

Die Lytax-Comet Modellbahn

(BR) Die Firma LYTA-Kino-Werke wurde in den 20er Jahren in Freiburg im Breisgau gegründet. LYTA ist ein Kunstwort aus den Anfangsbuchstaben der Firmengründer Dr. Lyon und Dr. Tauern. Später wurde dem Namen ein x hinzugefügt und so firmierte das Unternehmen ab 1930 unter dem Namen „LYTAX-Werke GmbH“. In den Anfangsjahren produzierte die Firma Schmalfilmprojektoren.

Im zweiten Weltkrieg wurde die Produktion auf Richtaufsätze für Granatwerfer und Flak-Nachtbeleuchtungsanlagen umgestellt. Vom Ende des Krieges bis zur Demontage durch die Franzosen (1946/47) reparierte man technische Geräte für den Herder-Verlag und die Universität. Nach der Demontage musste ein Neuanfang gemacht werden, ein Teil dieses Versuchs war die Lytax-Comet-Bahn mit 12 mm Spurweite. Sie war mit die erste in Deutschland hergestellte TT-Bahn.

Die technische Leitung des „Projekts Lytax Bahn“ übernahm Diplomingenieur Dr. Sverre Schleip. Seinem Engagement mit vielen neuen technischen Ideen, zu denen er einige

genommen. Als Lokomotiven wurden die Re4/4 und das Krokodil ausgeliefert.

Die Lytax-Comet-Bahn zeichnete sich durch Zweischienenbetrieb ohne Mittelschiene mit Drahtoberleitung aus. Der Gleiskörper bestand aus Holz. Wie beim Vorbild dienten die Schienen nur als Rückleitung für den aus der Oberleitung den Loks zugeführten Strom. Daher gab es auch nur elektrische Lokomotiven. Allerdings suchte man auch nach einer eleganten Lösung um auch Dampflokotiven bauen und einsetzen zu können. Leider kam es nicht mehr dazu. Nach der Währungsreform 1948 musste die Modellbahnproduktion eingestellt werden. 1953 wurde die Firma dann gänzlich aufgelöst.

Weitere Informationen und zahlreiches Bildmaterial findet sich im Internet unter www.lytax.de.

DIE Lytax-Comet- MODELLBAHN



Foto: Horst Weber

Patente erhielt, ist das Entstehen der Lytax-Bahn trotz der widrigen Umstände der Nachkriegsjahre (insbesondere mangelhafte Werkzeuge und schwer beschaffbare Materialien) zu verdanken.

Für die Loks und Wagen wurden Schweizer Modelle zum Vorbild

Planungshilfen



(BR) Als voller Erfolg erweisen sich die Planungshilfen die von der Arbeitsgruppe Basisnormen und Mechanik (AGBM) in den letzten Jahren entwickelt wurden. Durch die Zusammenlegung der AGBM mit der Arbeitsgruppe Elektronik (AGE) übernimmt ab jetzt die neugegründete Arbeitsgruppe Normen (AGN) diese Aufgabe.

Seit Erscheinen der ersten Planungshilfe im April 2005 wurden alle Planungshilfen zusammen bis jetzt bereits über 55.000 mal im Internet heruntergeladen.

Die Dokumente sind als Ergänzung zu den Normen Europäischer Modellbahnen – NEM – gedacht und enthalten Informationen, die für Modelleisenbahner wichtig

sind, aber (vorerst) nicht in das NEM-Regelwerk einfließen.

Bis jetzt erschienen sind folgende Planungshilfen:

- Bahnsteige und Laderampen,
- Schotter,
- Module für Nenngröße TT,
- Modulbau Nenngröße 0,
- Eisenbahn-Epochen in Großbritannien.

Die erst seit letztem Herbst erhältliche Planungshilfe zu den englischen Eisenbahn-Epochen wurde bereits über 1.000 mal abgerufen. Es scheint in Deutschland mehr Freunde der englischen Eisenbahnen zu geben, als man annehmen möchte.

Alle Planungshilfen findet man im Internet unter www.bdef.de → AK Modellbahn.

Schienenanbindung Jade-Weser-Port

(SA) Im Zusammenhang mit der geplanten Errichtung des Jade-Weser-Ports (JWP) Containerterminals ist aus der Region Wilhelmshaven mit einer erheblichen Zunahme des Schienengüterverkehrs zu rechnen. Daher ist es erforderlich, vor Fertigstellung des JWP-Containerterminals auch die Infrastrukturen den erwarteten Verkehrsmengen anzupassen. Anlässlich einer Veranstaltung bei der IHK Oldenburg zum Thema Schienengüterverkehr – Perspektiven für die Wirtschaft in Niedersachsen und Bremen – äußerte Otto Wiesheu, Vorstand für Wirtschaft und Politik der DB AG, dass Verkehrsexperten bis 2015 mit einer Verdoppelung des Seehafenhinterlandverkehrs rechnen. Dieser Mehrverkehr ist mit der derzeitigen norddeutschen Schieneninfrastruktur nicht zu bewältigen. Allein für den Knoten Bremen werden 150 zusätzliche Züge aus den Containerterminals Wilhelmshaven und Bremerhaven prognostiziert. Der JWP erhält eine 1725 m lange Stromkaje für 4 Großcontainerschif-

fe (L 430 m, B 58 m, Tiefgang 16 m) und erklärt selbst, für Short-Sea-Verbindungen (Feederverkehre) in Richtung Ostsee-Anrainer und Skandinavien zu fungieren. Diese Aussage gibt einen Hinweis auf die Hauptabfuhrichtung. In der ersten Ausbaustufe wird der JWP für 2,7 Mio TEU (twenty feet equivalent unit) realisiert. Es wird mit 6.000 TEU/Tag gerechnet, das Maximum kann 7.500 TEU/Tag erreichen. Bei 6.000 TEU/Tag Umschlagsmenge im Containerterminal JWP sind dafür mindestens 75 Güterzüge je Tag für jeweils 80 TEU notwendig! Um 80x20' Standardcontainer (TEU) auf übliche Container- bzw. KLV-Tragwagen zu verladen, ergeben sich bei optimierter Tragwagenlänge Zuglängen von mindestens 550 m. Im ungünstigsten Fall jedoch auch inklusive Lok knapp unter 700 m, dies entspricht der in Deutschland maximalen Überholgleisnutzlänge. Weitere Probleme ergeben sich bei den Grenzlasten; denn ein Zug kann bei 700 m Länge 2.500t Last erreichen. Die Grenzlast für deutsche

Neubaustrecken wird z. B. mit 1.600 t angegeben! Die Strecke 1522 Oldenburg – Sande soll für den erwarteten Güterverkehr elektrifiziert werden; sie besitzt schon die Streckenklasse D4 (22,5 t Radsatzlast, 8,0 t/m Meterlast) und die KLV-Kodierung P/C 410.

Weiter reichende Konsequenzen werden sich jedoch unweigerlich im fortführenden Streckenverlauf hinter Oldenburg im „Hinterland“ ergeben. Das erste Nadelöhr ist die Huntebrücke, nachfolgend der Knoten Bremen und daran anschließend kapazitive Infrastrukturengpässe in alle Richtungen.

Es ist daher dringend geboten Ausbaumaßnahmen nicht nur lokal bis Oldenburg sondern auch global über Oldenburg hinaus in das Land hinein zu sehen. Nur bei einer gesamtheitlichen Betrachtung kann der Seehafenhinterlandverkehr auch Erfolg versprechend sein.

Zusammenfassung des Vortrags von Stefan Andree, AKS im BDEF, bei den Horber Schientagen 2008.

Güterbahnen leiden stärker unter der Wirtschaftskrise als Lkw

(ApS) Die Güterbahnen in Deutschland werden von der aktuellen Wirtschaftskrise wahrscheinlich stärker getroffen als der Lkw-Verkehr. Eine am 18. Februar veröffentlichte Prognose im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums sagt für das laufende Jahr einen Einbruch der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr um 4,5 Prozent voraus, für den Straßengüterverkehr prognostizieren die Gutachter einen Rückgang der Verkehrsleistung um 4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. „Nachdem der Schienengüterverkehr in den vergangenen fünf Jahren jeweils prozentual stärker gewachsen ist als der Lkw-Verkehr sind die Prognosen

zahlen für 2009 ein Weckruf an die Bundesregierung“, sagte Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege in Berlin. „Die Regierung hat sich in ihren Konjunkturmaßnahmen voll und ganz auf den Straßenverkehr konzentriert. 1,5 Milliarden Euro für Abwrackprämien beim Neuwagenkauf, 500 Millionen Euro für die Entwicklung von Elektroautos, 2.000 Euro pro Lkw für nachgerüstete Partikelfilter. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Bahntechnikhersteller sind bislang hinten runter gefallen. Jetzt muss die Regierung sich auch um die Schiene kümmern“, forderte Flege. Die Allianz pro Schiene hat ein Zwei-Seiten-Papier mit Maßnahmen erar-

beitet, die den umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehr nachhaltig stärken. Flege: „Warum gibt es eigentlich keine Abwrackprämie für alte Dieselloks oder Zuschüsse für Innovationen im Schienenverkehr? Diese Frage werden wir der Politik jetzt vermehrt stellen. Immerhin hängen an den Eisenbahnen in Deutschland rund 900.000 Arbeitsplätze.“ Die „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr - Winter 2008/2009“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung finden Sie im Internet unter <http://www.bvu.de>.

Der Vulkan-Express startet in die Saison 2009

(OW) Die ehrenamtlichen Aktiven zusammen mit den hauptamtlichen Mitarbeitern der Brohltalbahn haben es durch ihren unermüdlichen Einsatz erneut geschafft, Arbeitsplätze zu erhalten und die Loks, Wagen und Gleise aufzuarbeiten, damit die Züge der Brohltal Schmalspureisenbahn wie bisher auch in diesem Jahr wieder in vollem Umfang rollen können. Auch der öffentliche Güterverkehr rollt im Brohltal weiter auf der Schiene.

Die Saisonöffnung findet am Karfreitag 10. April 2009 statt.

Gefahren wird ab 12. April an jedem Sonn- und Feiertag, zusätzlich ab 3. Mai an jedem Samstag und ab 2. Juni 2009 auch an jedem Dienstag und Donnerstag.

Abfahrzeiten: 9:30 Uhr und 14:10 Uhr ab Bahnhof Brohl BE, zusätzlich ab 3. Juni 2009 an jedem Mittwoch und Freitag um 9:30 Uhr ab Bf. Brohl BE

Feste SONDERFAHRTEN tagsüber und an Abenden fahren nach den gesonderten Fahrplänen.

Die Traditions-Dampflok Schwere Mallet 11sm befindet sich in Aufarbeitung. Sie soll zum nächsten Saisonstart 2010 wieder auf die Gleise kommen.

Weitere Informationen: Verkehrsbüro Brohltal, Niederrissen;
Tel. 02636 80303, Fax 02636 80146
Internet: www.vulkan-express.de
e-mail: buero@vulkan-express.de



First train to Laos

(BR) Außer einer 7 km langen Bahnstrecke die von den Franzosen 1910 gebaut wurde und bis 1920 in Betrieb war, um die Khon-Phapheng-Wasserfälle zu umgehen, gab es in Laos als einzigem Land in Asien bislang keine Eisenbahn.

Am 5. März 2009 wurde nun feierlich die Anbindung an das thailändische Eisenbahnnetz gefeiert. Seither

kann man auf Meterspurgleisen mit dem Zug von Nong Khai in Thailand über die Freundschaftsbrücke, die den Mekong überquert, bis nach Laos in das Städtchen Thanaleng fahren. Die bisher 3,5 km lange Strecke soll mittelfristig um 9 km bis nach Vientiane – der Hauptstadt von Laos – erweitert werden. Langfristig ist sogar geplant die Strecke bis nach Vietnam weiterzuführen.

Modul-Ausstellung am 25. und 26. April in Speyer



(UK) Nach dem großen Erfolg der letzten beiden Jahre findet auch 2009 wieder eine Modellbahn-Ausstellung statt. Gezeigt werden vom Speyerer Märklin Insider Stammtisch (kurz MIST) diesmal 70 Module, die zusammen gesetzt eine Anlage mit über 200 Meter

Gleis ergeben. Darauf fahren über 50 verschiedene Züge, die alle Eisenbahn-Epochen widerspiegeln. Sämtli-

che Lokomotiven werden digital gesteuert, die Anlage wird im Märklin Wechselstrom System betrieben.

Die Ausstellung findet am Samstag, 25. April von 11 bis 18 Uhr und am Sonntag, 26. April von 10 bis 17 Uhr in der Halle des AV 03 in der Raiffeisenstraße 14 in 67346 Speyer statt. Der Eintritt für Kinder und Jugendliche ist frei, Erwachsene zahlen 2 Euro.

Weitere Informationen im Internet unter www.mist-rhein-neckar.de oder beim Sprecher des Stammtisches Ulrich Klumpp, Telefon: 06232-677741, e-Mail: uklumpp@web.de

Breitspurbahnen in den Niederlanden

(BR) In den Niederlanden entschied man sich 1837 beim Bau der ersten Eisenbahnstrecke für die auf der Welt bis heute einmalige Spurweite von 2000 mm. Wobei die Holländer nicht das lichte Maß zwischen den Schienen als Maß nahmen, sondern den Abstand von Schienenmitte bis Schienenmitte. So betrug die tatsächliche Spurweite nur 1950 mm.

Vor genau 170 Jahren, im Jahre 1839 war die Eröffnung der ersten Teilstrecke von Amsterdam nach Haarlem. Die ersten vier Lokomotiven, die für die HIJSM (Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij) in England bei Longridge & Co gefertigt wurden (Stephenson hatte volle Auftragsbücher und musste den Auftrag ablehnen), waren die fast baugleichen „De Snelheid“ (Geschwindigkeit), „De Arend“ (Adler), „De Hoop“ (Hoffnung) und „De Leeuw“ (Löwe).



Die Lok „De Arend“ hieß nicht nur wie die erste deutsche Dampflok, der „Adler“ (1835 Nürnberg), sondern sah auf den ersten Blick auch fast genauso aus.

Die 1845 erbaute zweite Eisenbahnstrecke von Amsterdam über Utrecht nach Arnhem (NRS - Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij), wurde bereits um 1855 auf die in Kontinentaleuropa mittlerweile gängige Spur von 1435 mm umgespurt. Nachdem auch Belgien sich für die

„Standard Spur“ entschieden hatte, blieb den niederländischen Eisenbahngesellschaften nichts anderes übrig, um Ihre Eisenbahn an die Netze der Nachbarn (Deutschland und Belgien) anschließen zu können. 1864 wurden dann auch die Strecken der HIJSM umgespurt.

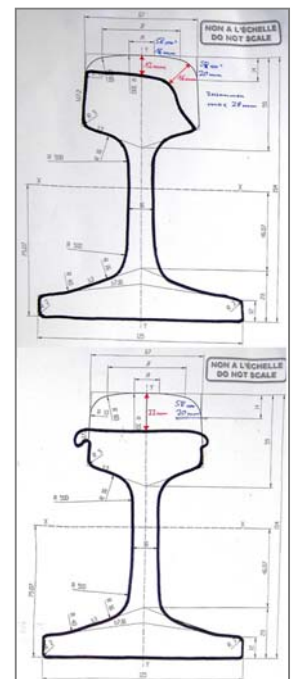
Zur 100-Jahr-Feier wurde 1939 ein Nachbau der „De Arend“ gefertigt. Die Lokomotive überlebte sogar den 2. Weltkrieg und durfte

zur 150-Jahr-Feier wieder fahren. Hierfür wurde 1989 in Utrecht extra eine kreisförmige Breitspurstrecke mit 1950 mm aufgebaut. Heute steht die „De Arend“ im dortigen Eisenbahnmuseum (siehe Bild). Sie wird gerade betriebsfähig aufgearbeitet und soll später auf einer eigens dafür angelegten Breitspurstrecke auf dem Museumsgelände wieder fahren.

Weitere Informationen zu Breitspurbahnen in Europa und der Welt: www.breitspurbahn.de

Zulässige Deformationen

(GB) Zufällig konnten wir kurze Abschnitte von Schienen bekommen, die nach langem Gebrauch erhebliche Abnutzungserscheinungen aufweisen. Wie die abgebildeten „Norm“-Blätter zeigen, jedoch durchaus im zulässigen Bereich. Auf dem Foto links ist ein neues Schienenprofil 54 zu sehen.



Faszination Modellbau, Sinsheim 12. – 15.3.2009

(GB) Mit Wehmut traf man sich vom 12. bis 15. März in Sinsheim zur 15. Messe „Faszination Modellbau, Sinsheim“, da bekannt war, dass dies die letzte Veranstaltung im kleinen, aber liebgewonnenen Messegelände in Sinsheim sein wird. Was 1995 als eigentlich verwegener Versuch begann, entwickelte sich in den Jahren zu DER Leitmesse für Modelleisenbahnen und Modellbau, da es die erste Messe nach der jährlichen Spielwarenmesse in Nürnberg war, die dem interessierten Publikum die Neuheiten der Saison zeigte. Auch die immer schneller, ausführlicher und farbiger erscheinenden Messehefte der Fachpresse konnten den Modelleisenbahner nicht davon abhalten, seine Objekte der Begierde schon vorab dreidimensional ansehen zu wollen.

Der stetig steigende Erfolg der „Faszination Modellbau“ bewies den Organisatoren der Schall-Gruppe, einen Volltreffer gelandet zu haben. Der Bedarf an so einer Messe war so groß, dass es nichts ausmachte, dass man in einem bis dahin – in diesem Zusammenhang – kaum bekannten Ort im Kraichgau eine Messe etablierte. Wenn auch all die Jahre die Anreise mit der Bahn etwas beschwerlich war, die Parkmöglichkeiten für PKWs eher am unteren Niveaurand lagen und die erforderlichen Hotels sich auf einen Radius von bis zu 80 km verteilen, SINSHEIM wurde zum Begriff und zum Mekka.

Dieses Flaggschiff der Modellbaumessen der Messe Sinsheim GmbH wird ab 2010 in der Messe Karlsruhe eine neue Heimat finden. Die dann 16. Faszination Modellbau wird vom 25. bis 28. März 2010 stattfinden. Optimale Voraussetzun-



gen vor Ort bieten der „Faszination“ in Karlsruhe beste Startbedingungen. Die Anreise nach Karlsruhe mit der Bahn spart auf jeden Fall mehrere Umsteigevorgänge und genügend hallennaher Parkplatz steht auch zur Verfügung. Und mit einer entsprechende Hotel-Dichte ist in Karlsruhe und Umgebung auch zu rechnen.

Ein Problem wird lediglich die künftige Terminologie werden: „Ich fahre nach Sinsheim. Kommst Du mit?“. Das war die Ausdrucksweise aller Modellbahner. Man sprach nur von „Sinsheim“ und meinte die „Faszination Modellbau in Sinsheim“. Werden wir künftig sagen „nach Karlsruhe“? Eher nicht, denn noch weiß keiner, was da los sein wird. Also wird man sich erst mal auf die Langform „Faszination Modellbau in Karlsruhe“ einigen müssen und als Qualitätsmerkmal anfügen „... die, die von der Messe Sinsheim veranstaltet ist“.



Messe Sinsheim GmbH

Messe- und Kongresszentrum

Wie gesagt, am Sonntag, dem 15. März, endete die 15. und letzte Faszination Modellbau am Messestandort Sinsheim. Wir hatten den Eindruck, dass die allgemeine Wirtschaftskrise leider auch an den vier Tagen der Messe sichtbar war. Irgendwie schien es, dass schon einige Aussteller weniger in der Halle 1, der Modellbahnhalle, waren, als in

den Vorjahren. Zumindest fehlten uns einige namhafte Firmenauftritte – dafür waren aber wieder Firmen anwesend, die uns früher nicht aufgefallen waren. Und in Halle 1 glaubten wir auch weniger Besucher zu sehen. Diese subjektiven Eindrücke lassen sich auch nicht durch die „amtliche“ Besucherstatistik ausräumen, da diese Statistik nicht das Ziel enthält, also zu welcher Hobby-sparte (Flug, Schiff, etc.) der Besucher geht. Laut Pressebericht der Messe Sinsheim GmbH gab es in diesem Jahr sogar einen Besucherrekord mit 55.000 Besuchern, was einem Zuwachs von etwa 5 Prozent entspricht.

Besonders wichtig für die gesamte Modellbahnsparte war die Anwesenheit der Firma MÄRKLIN mit Ihren Marken Märklin, Trix und L.G.B. War auch sichtbar weniger Standpersonal zur Verfügung, wäre ein völliges Wegbleiben des Marktführers ein bedenkliches Signal gewesen. Die allgemeine Gerüchteküche verbreitete, dass der Auftritt von Märklin durch die Messesgesellschaft gesponsert sei. Egal wie, wichtig war die Teilnahme. Falls die Gerüchte stimmen, ist auf jeden Fall der Messesgesellschaft ein großes Lob auszusprechen.

Mehr Modellbau bietet die Messe Sinsheim GmbH im Herbst. Vom 30. Oktober bis 1. November 2009 findet am Bo-

densee die 8. Faszination Modellbau Friedrichshafen statt, gefolgt von der 4. Faszination Modellbau Bremen vom 20. bis 22. November 2009. Im nächsten Frühjahr begeistert dann die Faszination Modellbau Karlsruhe vom 25. bis 28. März 2010 die Modellbaufans erstmals in Karlsruhe.

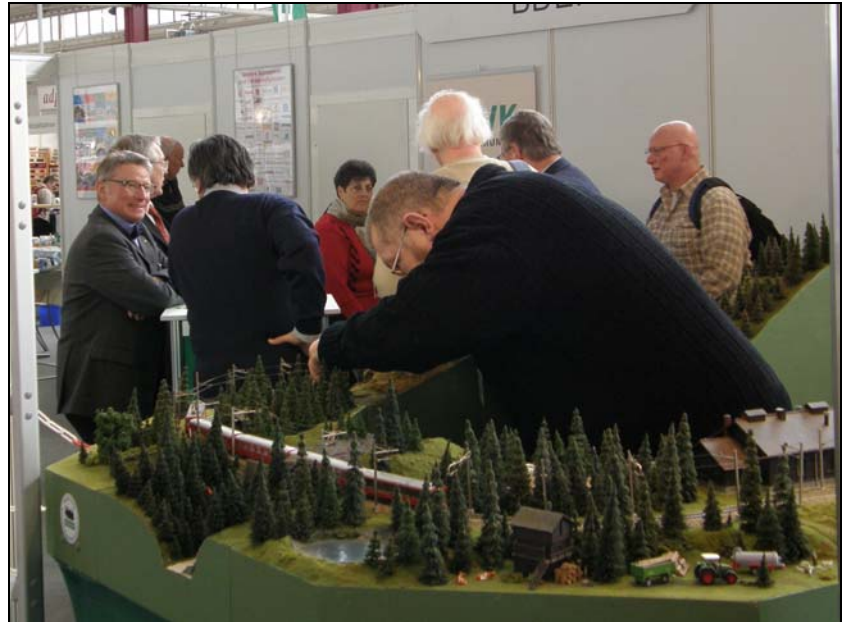
Die folgenden Bilder zeigen einige Highlights aus Halle 1, in der ziemlich zentral auch der große BDEF-Stand und das Junior College Europa® des BDEF zu finden waren. Weitere Bilder folgen im nächsten BDEF-REPORT.

Fotos: Peter Briegel

15. Faszination Modellbau Sinsheim 2009



Am großen Messestand des BDEF waren wieder die Freunde vom Schweizer Verband Eisenbahn-Amateur SVEA zu Gast. Rechts schmückte eine H0m-Anlage nach Vorbild der Rhätischen Bahn den Stand. Im Hintergrund links befand sich der Bereich des Junior College Europa®



Unser Geschäftsführer Burckhard Kattner in seiner H0m-Anlage sorgt für reibungslosen Betrieb.



Stets gut besucht waren der BDEF-Stand, das Junior College Europa® und die H0m-Anlage



LGB - Freunde Hildesheim e.V. Auf einer der größten norddeutschen Modulanlagen fahren alle Triebfahrzeuge mit Sound. Das Anlagenthema ist eine Schmalspurbahn im norddeutschen Raum mit attraktiven Landschaftselementen.



Modelleisenbahnfreunde Markdorf e.V.

Herausragende Beachtung fand bei den Besuchern die Märklinanlage im Stil der 60er-Jahre. Neben den eingesetzten Fahrzeugen auf Märklin-M-Gleisen ist auch die Landschaft ausschließlich mit Material aus dieser Zeit entstanden, was zum stimmigen Bild der zeitgenössischen Anlage beiträgt.



Auch die Steuerung der Anlage erfolgt über die bekannten, alten Märklin-Stellpulte.



La Traverse: Die Modulanlage „Passion IIm“ aus dem Nachbarland Schweiz überzeugte durch detailreiche Ausgestaltung der zahlreichen Module.



8. Landsberger Modell- & Eisenbahn-Schau in der Fritz-Beck-Hauptschule Landsberg

Ostern
11. bis 13.04.2009
10:00 - 17:00 Uhr

28 Aussteller auf 2000 m²



Schirmherrschaft durch Oberbürgermeister Ingo Lehmann
Weitere Infos unter www.mev-ll.de

Beilagenhinweise und Impressum

Diesem BDEF-REPORT liegen folgende Firmeninformationen bei:

Viessmann Modellspielwaren GmbH,
Neuheiten 09

... 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:

Allianz-pro-Schiene, Stefan Andree, Gerhard A. Bayer, Hartmut Bayer, Peter Briegel, DB AG, Dieter Eikhoff, Norbert Huppert, IG Germersheim, Ulrich Klumpp, Hans Krauth, Martin Menke, Miniatur Erlebniswelt, Bernhard Rieger, Jürgen Schimanski, Günter Schreiner, Ortwin Wildeman.

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



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