

3/2009

Erscheinungstermin: Juni 2009

BDEF REPORT

Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.

Liebe Eisenbahn- und Modellbahnfreunde und –freundinnen,

ich schreibe dieses Editorial im Hotel Tanne in Ilmenau nach einem wunderschönen und harmonischen Verbandstag 2009. Die letzten 5 Tage vergingen wie im Fluge mit vielen Programmpunkten, vielen Gesprächen, vielen Diskussionen und vielen wunderschönen Fahrten in und um die herrliche Goethe-Stadt an der Nordseite des Rennsteiges. Dabei spielten natürlich die plötzlichen Personalwechsel im erweiterten BDEF Vorstand eine große Rolle. Nach großen Diskrepanzen und unterschiedlichen Meinungen über die Zukunft des BDEF legte Gerhard Bayer sein Amt als Pressereferent nieder. Dass er auch seine Ehrenmitgliedschaft und seine Ehrennadel, fand ich sehr überzogen, denn diese Auszeichnungen bekam er für seine unzweifelhaften Verdienste während seiner Zeit als Vorsitzender unseres Verbandes. Das Pressereferat wurde auf Bernhard Rieger übertragen und die Übergabe fand am 11.05.2009 in Landsberg statt. Ich möchte mich persönlich bei Gerhard Bayer für seine Arbeit bedanken und bedauere die Entwicklung. Der Vorstand hat den Rücktritt einstimmig angenommen.

Der Vorstand hat einstimmig Frau Heidi Wolf mit Wirkung vom 04.05.2009 von ihrem Amt als Referentin für den AKF abgelöst. Ihre Aufgaben werden von Frau Angelika Amelung übernommen.

Die Gründe für diese Entscheidungen wurden der Delegiertenversammlung am 22.05.2009 in Ilmenau vorgelegt. Die einstimmige Entlastung des Vorstandes nach diesen Erklärungen zeigt, dass wir richtig im Sinne der Ziele des BDEF gehandelt haben.

Durch eine mehrheitliche Entscheidung der Delegierten Versammlung wurde Frau Angelika Amelung – MEC Bremen – zur stellvertretenden Vorsitzenden des BDEF gewählt. Nach vielen Jahren haben wir es wieder geschafft die Regionen Deutschlands Süd – West – Nord – Ost auch regional zu besetzen. Wir begrüßen Angelika Amelung im geschäftsführenden Vorstand des Verbandes und bitte alle Vereine – vor allem die im Norden – sie mit offenen Armen aufzunehmen und zu unterstützen. Eine Vorstellung von Angelika Amelung finden Sie auf Seite 3 dieses Report.

Ich habe sehr viele Gespräche während des Verbandstages mit den Delegierten und anwesenden der Vereine geführt. Sie handelten natürlich um die Situation in der Modellbahnbranche und wir haben über die daraus resultierenden Probleme gesprochen. Wir können alle nur hoffen, dass die Insolvenz von Märklin zur starken Neuerstehung der Leitmarke führen wird. Ein gutes Zeichen scheint zu sein, dass die Planungen für die Märklintage anlässlich des 150jährigen Jubiläums am 19. und 20.09.2009 mit voller Kraft vorangehen.



Der neue BDEF Vorstand

Foto: Eisenbahn Magazin / Peter Wieland

Mit freundlichen Grüßen

Peter Briegel, BDEF-Vorsitzender

Neue stellv. Vorsitzende	3
Verbandstag Ilmenau	7
Neues BDEF-Portal	19
Warum nicht 1:100 ?	21
Messe Dortmund	26

Walter Ruch – ein Freund ging von uns.



(RB) Man musste nicht Schweizer oder Leser der Schweizer Fachzeitschrift „Eisenbahn-Amateur“ sein, um den Namen WALTER RUCH zu kennen. Als langjähriger Text- und Bildautor für den Eisenbahn-Amateur war er selbstverständlich besonders bekannt, aber auch als begnadeter Modellbauer, als Vorstandsmitglied des Schweizerischen Verband Eisenbahn-Amateur SVEA und als Mitglied der technischen Kommission des MOROP war Walter Ruch hoch geschätzt.

Eine besonders gute Freundschaft entwickelte sich über viele Jahre zwischen Walter und dem BDEF-Vorstand. Vom ersten Auftritt des BDEF auf der Faszination Modellbau in Friedrichshafen an war er zusammen mit Kurt Baumgartner an unserem Messestand und vertrat den SVEA. Auf dieser Messe präsentierten sich stets die drei Verbände aus den Bodensee-Anrainerstaaten – BDEF, SVEA und VOEMEC. Auch auf der Messe in Sinsheim waren Walter und Kurt viele Jahre unser Standpartner. Um so betroffener waren wir alle, kurz nach der diesjährigen Messe Sinsheim die Nachricht zu bekommen, dass Walter verstorben ist. Wenige Tage zuvor war man noch zusammen auf der Messe und abends beim Essen – und nun plötzlich dieses endgültige Aus. Wir waren erschüttert.

Als begeisterter Fotograf überzeugte Walter auch die Leser des BDEF-REPORT über viele Jahre, da in den Bildberichten von Friedrichshafen,

Sinsheim und von den MOROP-Kongressen fast immer ausgezeichnete Bilder von Walter veröffentlicht wurden.

Wir sind der Meinung, den Ideen und Zielen von Walter am besten nachzukommen, wenn wir als Nachruf Bilder von und mit Walter bringen.

Walter Ruch wurde knapp 76 Jahre alt. Die Beisetzung fand am 29. April in seiner Heimatstadt Weiningen in der Schweiz statt. SVEA und BDEF hatten zwei fast identische Blumenschalen in den jeweiligen Verbandsfarben herstellen lassen. Bei der Bestattung gab es diverse Kränze und Blumenschalen, bei der anschließenden Abdankungsfeier in der Kirche gab es nur unsere beiden abgebildeten Verbandsschalen.

Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Lisa und seiner Familie, zu der auch seine vier Katzen gehörten, die sogar namentlich auf der Todesanzeige vermerkt sind.

Fotos: W. Ruch, H.-W. Bürkner, R. Steinmann, P. Briegel



Sinsheim 2009: Walter Ruch fotografiert die Anlage am BDEF-Stand



WR



WR

euroswitch-Weichentransportwagen – ein H0-Modell von Walter Ruch



Die Blumenschalen von SVEA und BDEF – beide mit einem LGB-Gleis.



WR

„Mietze“ liebt den Platz neben der PC-Tastatur

Angelika Amelung



Liebe BDEF-Mitglieder, liebe Eisenbahnfreunde- und Freundinnen, ich möchte mich gerne vorstellen: Mein Name ist Angelika Amelung, ich bin 51 Jahre alt, verheiratet und habe zwei Kinder. Intensiv zum Hobby Modelleisenbahn kam ich durch meinen damals 9 Jahre alten Sohn. Dieser wollte gerne in den MEC-Bremen eintreten, musste aber

hingebacht und abgeholt werden. So lernte ich die Mitglieder kennen und ab 2003 bin ich öfters im Club geblieben und wollte nur Figuren anmalen. Durch einen Vorstandwechsel bin ich seit 2007 Schriftführerin im MEC-Bremen. Der MEC-Bremen ist Mitglied im BDEF. So kam es, dass wir auf der Faszination Modellbau in Bremen 2006, den BDEF beim Auf- und Abbau des Standes und beim Brötchen schmieren unterstützt haben. Im Jahr darauf, war das Junior-College mit auf der Messe und der BDEF hat auch dazu unsere Unterstützung bekommen. Im Frühjahr 2008 wurde ich eingeladen, den AKF Stand auf der Creativa in Dortmund zu unterstützen und im Oktober 2008 habe ich auf der Messe in Leipzig auf dem AKF Stand Frauen und Mädchen das Hobby Modellbau näher bringen können.

Auf der folgenden Faszination-Modellbau Messe in Bremen 2008, hat mich Peter Briegel gefragt, ob ich mir vorstellen könnte, den Posten des stellv. Vorsitzenden für den verstorbenen H. Kurpiers anzutreten. Bei der Vorstandssitzung in Wennigsen im Januar 2009 bin ich zur komm. stellv. Vorsitzenden ernannt worden.

Ende April 2009 wurde ich zusätzlich zur Leiterin des AK-Frauen ernannt. Dieses Thema liegt mir sehr am Herzen, denn wie ich selbst schön des Öfteren erlebt habe, werden Frauen im Gebiet Eisen- und Modellbahn gerne schlichtweg übersehen und der Küche zugeordnet. Da ich gelernte Kinderpflegerin bin und mir die Arbeit mit Kindern und Jugendlichen viel Freude bereitet, möchte ich gerne als stellv. Vorsitzende mich in diesem Gebiet einbringen.

Der MEC Saarlouis ist endgültig Geschichte

(RH) "Nun ist es nicht mehr rückgängig zu machen - der MEC Saarlouis ist endgültig Geschichte. Nach exakt 50 Jahren Vereinsgeschichte wurde am 5. Mai 2009 das ehemalige Vereinshaus (DB Stellwerk Saarlouis-Fraulautern) dem Erdboden gleich gemacht. Der Verein selbst hatte etwa 1 Jahr zuvor die Auflösung beantragt, nachdem das Gebäude einfach nicht mehr tragbar war, neue passende Räumlichkeiten zu teuer wären, und das allgemeine Interesse der Vereinsmitglieder auch immer weiter sank. Waren in Glanzzeiten über 100 Mitglieder gelistet, von denen auch tatsächlich fast die Hälfte aktiv am Vereinsleben teilnahm, so konnte man zum Schluss noch gerade einen "harten Kern" von maximal 10 Leuten antreffen. Die Geschichte vom Ende begann bereits im Jahr 2007. An einem Ver-

einsabend im Sommer mussten wir feststellen, dass kein Strom mehr im Haus war. Die Nachforschungen gestalteten sich schwierig, da unsere Zuleitung unterirdisch von einem ca. 150m entfernten, Güterschuppen kam.



Es stellte sich später heraus, dass in dem Gebäude eingebrochen wurde, und die Starkstromleitung innerhalb des Gebäudes entwendet war. Die

Panzersicherung wurde von den Tätern zerstört. Wir beauftragten die Instandsetzung der Panzersicherung und kauften neues Kabel. Das Gebäude wurde seitens der DB gegen weitere Einbrüche gesichert, jedoch für die Stromversorgung war laut Mietvertrag der Verein zuständig, was uns zu diesem Zeitpunkt dann schon über 1000.- Euro gekostet hatte. Bevor wir dann das Kabel neu verlegen konnten, war es schon wieder geklaut...also nochmals neu gekauft. Beim 2. Versuch die neue Zuleitung zu verlegen, mussten wir dann feststellen, dass die Leitung zwischen Zählerschrank und Stellwerk auch noch herausgerissen, und der Zählerschrank zerstört worden war - nun waren unsere Möglichkeiten am Ende und damit auch das Ende des MEC-Saarlouis besiegelt.

Foto: Roland Hille

40 Jahre MEC Barsinghausen e.V.



(DBi) „Dunkel war's, der Mond schien helle...“. Nein, so spannend wie in dem alten Kindergedicht war es nicht bei der Gründung des Modelleisenbahnclub Barsinghausen. Eine Gruppe von zehn Modellbahnern fand sich am 7. Juli 1969 im Hinterzimmer einer Gaststätte zusammen, um den Verein zu gründen. Dort wurde auch gebaut und gebastelt bis man Räume in einem Bahngelände mieten konnte. Von den Gründungsmitgliedern ist leider nur ein Gründungsmitglied verblieben. Der Verein wurde schon früh Mitglied im Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V., zu ersehen auch an der Mitgliedsnummer 023. Nach einiger Zeit wurde das Mietverhältnis von der Bahn gekündigt und das Gebäude zum Kauf angebo-

ten (versteigert). Der Verein hat mitgeboten und Dank der Hilfe eines mutigen Vorstandes der privat gebürgt hat, ist der MEC in der glücklichen Lage, seit dem 27. August 1987 über ein eigenes Clubheim zu verfügen. Dieses wird gehegt und gepflegt, um diesen „Schatz“ noch möglichst lange zu haben, deshalb ist auch einige Arbeit außerhalb des Modellbaues zu erbringen.

Zurzeit hat der MEC Barsinghausen 32 Mitglieder, welche sich hauptsächlich mit dem Bau von „NORD-Modulen“ der Nenngröße H0 (Maßstab 1:87) beschäftigen. Dieses Modulsystem wurde im MEC Barsinghausen seit 1983 entwickelt und durch einen Artikel im Eisenbahn-Magazin erstmals den Modellbahnern vorgestellt. Seither wurden weit über 1.000 Bauanleitungen in alle Welt verschickt und somit der Modulbau (zusammen mit dem Fremo-Modul) vorangebracht. Auf einer wegweisenden Tagung in Kassel wurde sogar eine Verbindungsmöglichkeit beider Modul-Systeme vereinbart. Das Fremomodul ist grundsätzlich eingleisig und ohne Oberleitung mit dem 2-Leiter-System. Das Nord-Modul ist zweigleisig mit funktionierender Oberleitung und

wahlweise im 2-Leiter oder 3-Leiter-System zu betreiben. Deshalb wird auch gerne in Schul-Arbeitsgruppen mit diesem Modul gearbeitet. Auf vielen Ausstellungen war (und ist) man Gast und hat auch schon zahlreiche Preise gewonnen.

In vielen Vereinen und Schulen wird nach wie vor mit und an „Nord-Modulen“ gearbeitet. Auf der jährlich, am 3. Novemberwochenende in Barsinghausen stattfindenden Ausstellung werden aber auch Modulanlagen in anderen Baugrößen gezeigt. So ist der Verein auch in der Lage Modellbahnen der Spurweiten N (1:160); H0m (1:87/Schmalspur) und IIm (1:22,5) den Besuchern zu zeigen.

Eine Vereinsanlage im Clubheim in der Berliner Straße besteht aus Modulen, und ist somit austausch- und wechselbar. Besucher und Gäste sind immer montags ab 19:30 Uhr willkommen.

Kontakt: MEC Barsinghausen e.V.,
Vors. Detlef Bischoff, Die Heide 20,
30890 Barsinghausen, Tel.
05105 80168, e-Mail: info@nord-modul.de,
Internet: <http://www.nord-modul.com>



Fotos: MEC Barsinghausen

Zugtaufe in Laatzen

(HJS) Am 08.05.09 fand in Laatzen eine Zugtaufe statt. Es handelte sich um die S-Bahn Wagen mit den Nummern: 94 80 0 425 771 - 3 (Tauf-Wagen), 94 80 0 435 771 - 1, 94 80 0 435 271 - 2 und 94 80 0 425 271 - 4.

Nach einer kurzen Ansprache des Regionalleiter Produktion und Technik der DB Regio AG in Hannover, Herrn Büsing (im Bild links) mit der Vorstellung des neuen Triebzuges für die Region Hannover

übernahm der Bürgermeister der Stadt Laatzen, Herr Prinz, das Wort und begrüßte zwei Bundestagsabgeordnete und ein Teil der Ratsmitglieder der Stadt Laatzen sowie die anwesenden Gäste. Herr Prinz wies unter anderem darauf hin, das sich im einzigen Bahnhof der Region Hannover Tagungs- und Seminar-Räume befinden, die von der Stadt Laatzen, der Messe AG Hannover und der Industrie genutzt werden.

Der Bürgermeister ist stolz darauf, einen 6-gleisigen ICE-Bahnhof in seiner Stadt zu haben, der zur Messe CEBIT sowie zur Hannover-Messe und mehreren anderen Veranstaltungen wie das Internationale Reit-Turnier auf dem Messegelände von morgens 06:30 Uhr bis abends 21:30 Uhr jede halbe Stunde voll ausgelastet ist. Zur EXPO 2000 wurde dieser Bahnhof fertig gestellt und in Betrieb genommen.



Herr Büsing von der DB Regio AG (links) und Herr Bürgermeister Prinz (rechts) bei der Zugtaufe in Laatzen. Fotos: Heinz-J. Siegmann

Der neue Pressereferent

Liebe BDEF-Mitglieder, liebe Eisenbahn- und Modellbahnfreunde. Dem ein oder anderen bin ich vielleicht schon bekannt, als Leiter der früheren Arbeitsgruppe Basisnormen und Mechanik (AGBM). Von der Gründung der Arbeitsgruppe im Sommer 2004 bis zur Zusammenlegung mit der AGE zur AG Normen zu Beginn des Jahres, hatte ich diese Gruppe geleitet.

Außerdem war ich mit an der Entstehung des Arbeitskreis Frauen (AKF) und der Arbeitsgruppe Dampfbahn (AGD) beteiligt und habe bei der Auswertung und Analyse der großen Modellbahnumfragen 2004 und 2007 mitgewirkt.

Hauptberuflich bin ich seit 1995 Vertriebsleiter bei einem Münchner Zeitungsverlag und so ist mir die Presse-Arbeit als solches durchaus nicht fremd. Seit 4.Mai bin ich nun Pressereferent und damit auch Redakteur des *BDEF-Report*.

Bereits seit letztem Jahr schreibe ich regelmäßig für den *BDEF-Report* Artikel über die verschiedensten Themenbereiche. Immer wenn Sie das Kürzel **(BR)** vor einem Artikel lesen, dann steht das nicht etwa für den **Bayerischen Rundfunk** oder **British Rail** oder gar **BDEF-Report**, sondern eben für meine Initialen:

(BR) - Bernhard Rieger



Halbnull vs. Nullnull

(BR) In der Anfangszeit der Modellbahnen bezeichnete man die Spurweiten mit Ziffern. So entstanden die Spuren 1, 2, 3 und 4. Die weitere Verkleinerung ließ aber nicht lange auf sich warten, und so benannte man die nächstkleinere Spurweite einfach mit 0. Als die Eisenbahnen noch kleiner wurden, gingen viele Hersteller dazu über mehrere 0er aneinander zureihen. So entstanden 00, 000 und „kleiner als 0“ als Bezeichnungen für die unterschiedlichsten Spurweiten und Maßstäbe.

Auch unsere heutige H0 hieß anfangs 00, wurde aber nach dem zweiten Weltkrieg dann in H0 (Halbnull)

umbenannt. Nicht zuletzt deswegen, weil die Bezeichnung „00“ in Deutschland etwas „anrühig“ klingt, in England aber z.B. üblich war als Größenangabe für Stricknadeln oder Pinsel. Halbiert man nun den Maßstab der Nenngröße 0 mit 1:43,5 erhält man 1:87. Dieser Maßstab jedenfalls setzte sich in Kontinentaleuropa und den USA durch. Nicht allerdings in England. Es mag witzig klingen, aber es war tatsächlich so, dass die Lokomotiven in England meistens kleiner waren als die in den USA und in Kontinentaleuropa. Deshalb war es für die englischen Techniker sehr schwierig, die damals noch relativ

großen Modelleisenbahnmotoren in den Lokomotivmodellen unterzubringen. Während man also in den USA 3,5 mm (im Modell) für einen Fuß (beim Original) nahm, bevorzugten die englischen Modellbahnhersteller die Umrechnung von 4 mm für einen Fuß. Auf diese Weise wurden die Modelle etwas größer, die Motoren passten nun in die Lokomotiven. So blieb in Großbritannien die Bezeichnung 00 für den Maßstab 1:76 erhalten. Wohlgermerkt gilt dabei der Maßstab in diesem Falle nicht für die Spurweite, sondern nur für das rollende Material! Die Spurweite ist bei H0 und 00 mit 16,5 mm identisch.



Fotos: Bernhard Rieger

Bereits 1951 fuhren 53 Prozent der Briten in der Nenngröße 00 und zehn Jahre später (1961) waren es sogar 65 Prozent. Heute liegt der Marktanteil bei rund 75 Prozent und somit spielt die Nenngröße 00 in England bis zum heutigen Tage noch die gleiche Rolle, wie bei uns der Marktführer H0.

Die Maßstäbe 1:76 und 1:87 scheinen dem ersten Eindruck nach sehr nahe beieinander zu liegen, sodass man glauben könnte, dass zwischen H0 und 00 nicht so ein großer Unterschied besteht. Das folgende Bild zeigt jedoch anhand von zwei Modellen einer HGK-Diesellok in 00 (Lima/DOM-Models) bzw. H0 (Mehano), den nicht unerheblichen Größenunterschied.

Bis auf Ausnahmen, wie das 00-Modell der HGK-Diesellok, findet man allerdings fast nur Modelle nach britischen Vorbildern in dieser Baugröße. So ist 00 bis heute – im wahrsten Sinne des Wortes – eine „Insel-Lösung“ geblieben.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass es in der Anfangszeit der weltweit immer noch beliebtesten Nenngröße H0 auch Hersteller gab, die gänzlich andere Maßstäbe bei gleicher Spurweite verwendeten, so z.B. Fleischmann mit 1:82. Aber das ... ist eine andere Geschichte.

Heute ist die Nenngröße H0 weltweit, also sowohl in den Normen europäischer Modellbahnen (NEM), als auch in den NMRA Standards mit dem Maßstab 1:87 (in NMRA

1:87,1) und der Spurweite 16,5 mm genormt.

In den britischen Standards des „British Railway Modelling Standards Bureau“ (BRMSB) hingegen findet man die Nenngröße 00 mit dem Maßstab 1:76,2 und 16,5 mm Spurweite.

Während wir in Deutschland größten Wert darauf legen, die Bezeichnung H0 als „Ha-Null“ zu sprechen („Ha-Oh“ war eine Handelskette in der DDR!), ergeben sich in den angelsächsischen Ländern – durch die übliche Buchstabierung einer Null als „Oh“ – die Sprechweisen »Aitsch-Oh« und »Oh-Oh« (»Aitsch-Ziro« spricht sich auch nicht besonders gut).

52. Verbandstag 2009: Ilmenau

(PB) Nach einigen noch notwendigen Vorbereitungen besetzten Peter Briegel und Burckhard Kattner am Mittwoch ab 14.00 Uhr das Tagungsbüro im Hotel Tanne in Ilmenau. Innerhalb weniger Minuten meldeten sich die ersten an und bis 18 Uhr waren fast ein Drittel der 130 Teilnehmer schon angekommen.

Beim Abendessen gab es die ersten Gespräche und um 19:30 Uhr versammelten sich 30 Teilnehmer zum Vortrag „Geschichte der Rennsteigbahn“. Dr. Dr. Franz Rittig und Stefan Vespa zogen mit bisher noch nie gezeigten Bildern die Zuhörer in den Bann, so dass der Vortrag weit über die geplante Stunde hinausging.

Am Donnerstag begrüßte uns durchwachsenes Wetter und insgesamt 71 Teilnehmer nahmen die Gelegenheit wahr die Vatertagstour mit der Rennsteigbahn und der Tageskarte zu machen.

Am Abend war das Modellbahnforum sehr gut besucht. Mit Hilfe von Beamer und einer Webcam konnten die filigranen Signale der Firma Erbert sehr gut gesehen und besprochen werden und einige haben sicher das Sonderangebot angenommen und sich noch die neuen Signale gekauft.

Parallel dazu fand der Vortrag: „In Ilmenau da ist der Himmel blau“ durch die Stadt Ilmenau statt. Auch hier waren sehr viele Teilnehmer anwesend.

Ebenso fanden sich danach mehr als 30 Teilnehmer zur Vorstellung der Vereinsverwaltung S-Verein durch Herrn Dufner, Herrn Semet von der Fa. Tineon und Herr Rimmele – Vorsitzender des Modellbahnclubs Pfullendorf – ein. Vor allem Herr Rimmele – sein Club benützt dieses Verwaltungsprogramm mit großem Erfolg schon

über ein Jahr – zeigte die immensen Vorteile auf, die eine internetbasierte Vereinsverwaltung bietet. Auch der BDEF als Dachverband wird dieses Programm innerhalb der nächsten Monate voll einführen.

Seit ersten Mai gibt es auch ein BDEF-Portal im Internet, das wir langsam aufbauen werden. Es haben nur Mitglieder des BDEF dort Zutritt. Wer die Zugangsdaten möchte, der wende sich bitte an die Geschäftsstelle. Mehr Informationen dazu auf Seite 19.

Freitag Morgen trafen sich fast alle Teilnehmer zur ersten Fahrt. Um 08.32 Uhr fuhr unser Rennsteigbahn Sonderzug – gezogen von der Diesellok 213 – in Ilmenau Bad ab und in Arnstadt trennten sich die Gruppen. Ein Teil fuhr weiter nach Erfurt Ost und besichtigte das Betriebswerk der Erfurter Eisenbahn und die große Anlage des Erfurter Modellbahnclubs. Anschließend ging es wieder mit dem Sonderzug zurück nach Ilmenau. In Erfurt konnten die Teilnehmer am Nachmittags-Begleitprogramm aussteigen um reibungslos zu den Veranstaltungen

felder Schmiede und von dort mit der Bergbahn hoch nach Lichtenhain. Dort begrüßte uns der Direktor der OWB – Peter Möller – und es gab die Möglichkeit den Maschinenraum der Bergbahn zu besichtigen. Ebenso waren im Rahmen eines großen Bergbahnfestes die Saxonia in voller Funktion zu besichtigen. Mit der Flachbahn ging es weiter zur Endstation, wo die Teilnehmer von Bussen erwartet und rechtzeitig zur Delegiertenversammlung nach Ilmenau zurückgebracht wurden.

Das Begleitprogramm am Nachmittag waren entweder eine Stadtführung zu Fuß durch Erfurt oder die Fahrt in einer Nostalgie Straßenbahn mit anschließender Besichtigung der schönsten Sehenswürdigkeiten in Erfurt. Alle Teilnehmer waren begeistert. Leider ließ die Teilnahme an diesen Knüllern sehr zu wünschen übrig.

Die Delegiertenversammlung verlief harmonisch und ohne Probleme. Die Ehrengäste:

Jürgen Berghäuser für den MOROP, Jürg Reimann für den SVEA, Wieland Zimmer für den VOEMEC, Thomas Bohne für die SMV, Karl-Peter Naumann für den Fahrgastverband Pro Schiene und zur großen Freude aller Ib Damm vom dänischen Modellbahnverband sprachen die Grußworte. Die Stadt Ilmenau wurde durch Dr. Mahlendorf – Leiter des Stadthauptamtes – vertreten, der die Grüße des verhinderten Schirmherrn Oberbürgermeister Seeber



zu gelangen.

Die andere Gruppe wurde in Arnstadt von der „Ferkeltaxe“ des Oberweißbacher Bergbahn abgeholt. Über Rottenbach ging es zur Obst-

überbrachte.

Nach einem Gedenken für Klaus Kurpiers, Walter Ruch vom SVEA und allen verstorbenen Mitgliedern wurden die notwendigen Berichte

verlesen. Nach dem Jahresbericht ergänzte Peter Briegel die gedruckten Ausführungen mit kurzen Erklärungen über den Rücktritt von Gerhard Bayer als Pressereferent und die Abberufung von Heidi Wolf als Leiterin des AKF. Ebenso noch kurze Berichte über die neue Gliederung des erweiterten BDEF Vorstandes.

Nach dem Kassenbericht wurde der Schatzmeister und danach der gesamte Vorstand einstimmig entlastet.

Die anstehenden Wahlen – geleitet durch Thomas Bohne dem Vorsitzenden der SMV- brachten folgende Ergebnisse:

Stellvertretende Vorsitzende (Nord)
Angelika Amelung vom MEC Bremen.

Kassenprüfer:

Markus Peschel, Vorsitzender MEC Kaufbeuren.

Gerhard Thiel, Vorsitzender MEC Bad Reichenhall-Freilassing

Die schon im Vorfeld an alle Mitglieder versandte Satzungsänderung wurde mit kleinen Korrekturen in der Ausdrucksweise einstimmig angenommen.

Auf Antrag des MEC Bad Reichenhall-Freilassing verlieh der BDEF dann Gerhard Thiel die Goldene Ehrennadel des BDEF. Der Veranstalter des Verbandstages 2010 in Lage/Lippe stellte das vorläufige Programm vor und die Delegiertenversammlung nahm einstimmig Lage/Lippe als Austragungsort 2010 an. Ebenso wurde Landsberg am Lech mit der Vorbereitung für 2011 betraut.

Am Abend gab es dann noch das Verkehrspolitische Forum. Der geplante Vortrag über den Technologiebahnhof Ilmenau musste auf Biten der Stadt Ilmenau abgesetzt werden, da erhebliche und sehr kontroverse Diskussionen über dieses Vorhaben die Stadt etwas erschüttern. Dr. Dr. Franz Rittig sprang kurzfristig mit einem sehr interessanten und visionären Zukunftsprojekt der Rennsteigbahn ein. (Siehe Bericht AKV auf Seite 9)

Die große Rundfahrt mag den Namen auf Grund der nur ca. 85 km langen Fahrt nicht unbedingt verdient haben, aber sie hat sich den Namen erarbeitet. Gezogen von der 94 1538 der Rennsteigbahn mit drei preußischen Donnerbüchsen und einem G10 ging es von Ilmenau Bad zum Rennsteig.



Dann hinunter nach Schleusingen und weiter nach Themar. Wasserfassen und Scheinanfarten erfreuten das Herz jedes Eisenbahnfans. Nach Kopfmachen in Themar fuhren wir zurück zum Klostermuseum Veßra. Diese einzigartige Anlage und eine sehr gute Führung ließ bei strahlendem Sommerwetter keinen Wunsch übrig. Dann wieder hinauf auf den Rennsteig, ebenfalls wieder mit Wasserfassen und Scheinanfarten, brachte uns zum verdienten Mittagessen mit Thüringer Bratwurst. Nach einem ausgiebigen Aufenthalt zur Besichtigung des Bahnhofs und allen Anlagen brachte die Bahn uns bis 16.30 Uhr wieder sicher und müde zurück nach Ilmenau Bad.

Der Abschlussabend war leider etwas schwach besucht, aber das herrliche thüringische kalte und warme Buffet ließ keine Wünsche offen und es wurden alle Teilnehmer satt. Peter Briegel bedankte sich bei allen beteiligten. Ansonsten wurden keine Reden mehr geschwungen sondern die Gelegenheit intensiv wahrgenommen mit den bekannten und noch weniger bekannten Eisenbahnfreunden zu ratschen.

Am Sonntag stand dann noch ein Leckerbissen auf dem Programm. Mit der 213 einem Speisewagen,

einer Donnerbüchse und einem G10 ging es über Plaue nach Ohrdruf. Dort brachte uns ein Bus zum Tobias Dampfhämmer. Nicht nur das Hammerwerk und alle dazugehörigen Teile waren zu besichtigen, sondern auch eine der größten Dampfmaschinen der Welt. Ein phantastisches Museum, das jeder der in diese Gegend kommt unbedingt besichtigen sollten.

Anschließend weiter nach Frankenhain zum Modellbahnclub Gräfenroda. Ein Dorf baut eine Modellbahnanlage oder eine Modellbahnanlage mit echtem Dorf ist einzigartig in Deutschland.

Peter Briegel überbrachte Glückwünsche zum 40jährigen Jubiläum und nach ausgiebiger Besichtigung aller Eisenbahnanlagen ging es weiter mit dem Sonderzug. Während wir über Arnstadt nach Erfurt fuhren, wurde ein warmes Mittagessen im Speisewagen gereicht. Fast alle stiegen in Erfurt aus und sagten tschüss bis 2010 in Lage. Ein kleines Häufchen fuhr wieder mit nach Ilmenau zurück.

Ein sehr schöner und vor allem harmonischer Verbandstag war schon wieder Geschichte.

Mehr dann im Internet, doch ein Bild wollen wir Ihnen nicht vorenthalten:



Vielleicht eine zukünftige Lokführerin ?

Fotos: Angelika Amelung und Peter Briegel

Verkehrspolitisches Forum des AKV

(SA/DH) Das im Rahmen der Verbandstage obligatorische "Verkehrspolitische Forum" fand in diesem Jahr Freitag Abend statt. Auf Wunsch der Stadt Ilmenau wurde das in den dortigen politischen Gremien heftig umstrittene Thema "Technologie-Bahnhof" kurzfristig abgesetzt. Dr. Dr. Rittig referierte fast 100 Minuten über das Konzept der Rennsteigbahn. Dieses Konzept ist zum Teil schon umgesetzt, enthält aber auch noch einige Visionen. In dem Vortrag wurde dargestellt, dass die Rennsteigbahn als ökologisches Verkehrsmittel, trotz teilweiser Dampftraktion, den Naturpark um den Rennsteig erschließt und weitere Attraktionen am Rennsteig installieren möchte. Die Rennsteigbahn möchte mit Hilfe der Landes Thüringen durchgehende Züge, vor allem von Leipzig, mindestens bis Stützerbach, wegen des herausragenden (im wahrsten Sinne des Wortes!) Ziels aber bis Rennsteig fahren lassen.

Der Steilstreckenabschnitt Stützerbach - Rennsteig wird an einzelnen Tagen bereits jetzt mit den Dampf-

zügen bedient. Sollten die Züge von Erfurt direkt bis zum Rennsteig fahren, würden die Dampfzüge die Südrampe bis Schleusingen oder Themar übernehmen.



Die Probleme von für Steilstrecken tauglichen und auf diesen zugelassenen Triebfahrzeugen wurde erörtert. Zur Zeit sind die Baureihen 094, 213, 218, und 228 (ex-DR V 180) als Steilstreckenfahrzeuge zugelassen, wobei die 218 wegen des fehlenden regionalen Bezuges ausscheidet. Es kommt mehr auf das Bremsvermögen und auf zwei unterschiedlich und autark wirkende Betriebsbremsysteme an als auf ausreichendes Traktionsvermögen, was dennoch - gerade wegen der strengen Winter - ausreichend vorhanden sein sollte.

Der Baureihe 612 ist noch nicht zugelassen. Das Zulassungsverfahren ist kostenintensiv und kann von der Rennsteigbahn nicht betrieben wer-

den. Auch hat derzeit in Deutschland nur DB Regio solche Fahrzeuge. Deshalb soll die Zulassung mit dem Land Thüringen diskutiert werden.

Als weiterer Punkt wurde die Tarifierung angesprochen. Die südliche Anbindung des Bahnhofs Rennsteig über Schleusingen nach Themar soll weitere Touristenströme aus den Räumen Coburg und Nürnberg erschließen und so das Einzugsgebiet des Naturparks um den Rennsteig erheblich erweitern.

Am Bahnhof Rennsteig beabsichtigt die Rennsteigbahn vier Wagen, darunter auch einen Schlafwagen, aufzustellen. In den Wagen sollen Tagungen und Fachtreffen stattfinden, wobei die Gäste im Schlafwagen auch übernachten können sollen. Im Dialog mit den zahlreichen Forumsteilnehmern wurde einige ihrer Anregungen von Dr. Dr. Franz Rittig wohlwollend aufgenommen.

Wir begrüßen: Neue Mitglieder im BDEF

IG N Bahner Nordschwarzwald

Wir wollen kein Verein sein oder auch kein Verein werden, sondern ein zwangloser und lockerer Stammtisch von N-Bahn-Freaks, die das gemeinsame Ziel haben, eine hauptsächlich eingleisige N-Modulanlage nach Fremo-Grundsätzen mit Motiven aus dem Nordschwarzwald zu bauen.

Kontaktdaten:

75305 Neuenbürg, Bahnhofstraße 13, Telefon 07082 413897, Fax 03212 9496483

Internet: <http://www.modellbahnfreak.de>

e-Mail: trainuncle@web.de

Vors. Stephan Gallus, Stellv. Georg Holzhammer

Wir begrüßen: Neue Mitglieder im BDEF

Modellbahner Backnang e.V.

Wir fahren original lange Zuggarnituren. Der momentan längste Zug ist 7,50 m lang. Ferner haben wir eine eigene Schnellfahrstrecke in die Anlage integriert. Steuerung mit Gahler+Ringstmeier inkl. elektronischem Bildschirm-Stellwerk. Modellbahnanlage: Anlage im 3-Leiter-Gleichstromprinzip, die sukzessive auf 2-



Leiter-Gleichstrom umgebaut wird. Die Anlagenfläche umfasst ca. 120-140 qm, die auf eine räumliche Fläche von ca. 220 qm verteilt sind.

Kontaktdaten:

71522 Backnang, Tübinger Straße 25, Telefon 0160 2156975

Internet: www.modellbahner-backnang.de

Vors. Roland Wenzel, Stellv. Franz Schöbinger

Modelleisenbahnverein Markersdorf/Chemnitztal e.V.



Auf der H0-Gemeinschaftsanlage ist eine Mittelgebirgslandschaft dargestellt, welche im Raum Sachsen liegen könnte. Die Anlage kann in zwei Varianten aufgestellt werden. Bei der langen Variante ist ein Bahnbetriebswerk zu sehen, bei der kürzeren eine Standseilbahn. In ihrer größten Aufstellungsvariante hat die Anlage eine Fläche von ca. 22 m². Es wurden ca. 163 m Gleis und 77 Weichen verlegt.

Die H0-Anlage Bahnhof Markersdorf-Tauba entsteht seit 1999. Hier wird ein kleines Stück Chemnitztalbahn nachgebaut, welche nun schon seit einigen Jahren stillgelegt ist. Diese Anlage kann für sich, aber auch mit unserer H0-Gemeinschaftsanlage zusammen, betrieben werden.

Kontaktdaten:

09236 Claußnitz, Obere Siedlung 17

Internet: <http://mcev.mc.funpic.de> – eMail: gunther-liebers@t-online.de

Vors.: Gunther Liebers, Stellv.: Wolfgang Speer, Gf.: Frank Liebers

ModellEisenbahnFreunde Frankenthal e.V.



Wir streben an eine Modellbahnanlage, Spurweite H0, zu bauen. Den älteren Eisenbahnliebhabern wird die Möglichkeit gegeben, Ihr Wissen und Ihre Erfahrungen einzusetzen und weiterzugeben. Jugendlichen soll der Einstieg erleichtert und deren handwerkliches und technisches Geschick gefördert werden. Aus der gemeinsamen Arbeit soll auch ein Projekt "Modellbau &

Schule" in Form von Jugendarbeit entstehen. Darüber hinaus sind themenbezogene Ausflüge, Reisen, Mes- sebesuche und vieles mehr in Planung.

Kontaktdaten:

67227 Frankenthal, Am Strandbad 1, Telefon 06233 600858

Intrenet: <http://www.mef-frankenthal.de>

eMail: info@mef-frankenthal.de

Vors. Detlef Schönbeck, Stellv. Reiner Willem

Modellbahnfreunde Rhein-Neckar

Ziel des Vereins ist der Bau von Modellbahn-Modulen mit dem System Märklin Wechselstrom Digital. Bislang wurden schon über 80 Module gebaut und viele hundert Meter Gleis und Kabel verlegt.

Kontaktdaten:

67346 Speyer, Eselsdamm 8, Telefon 06232 677741, Telefax 06232 677742

Vors. Ulrich Klumpp, Stellv. Harald Meincken

Internet:

<http://www.modellbahnfreunde-rhein-neckar.de>

eMail: mail@moba09.de

Ausführliche Darstellungen der neuen Mitglieder erfolgen in einer der nächsten Ausgaben.

Grönland's Qoornoq X-press

(BR) Noch nördlicher als das „eisenbahnlose“ Island (wir berichteten im BDEF REPORT 2/2009) liegt das noch kältere Grönland, das rund sechsmal so groß ist wie Deutschland.

In einem Land wo es – außer in den Städten – keine Straßen gibt, erwartet man eigentlich auch keine Eisenbahn.



Es gibt lediglich eine 6 km lange Schotterstraße, die den südgrönländischen Ort Kangilinnuit (Gronnedal) mit der größtenteils verlassen Minensiedlung Ivigtut verbindet. Ansonsten kann man nur per

Helikopter, Flugzeug oder Schiff von einem Ort zum andern kommen. Doch auch hier gibt bzw. gab es zumindest früher mal Eisenbahnen. Die meisten Bahnanlagen existieren mittlerweile nicht mehr, doch rund 50 km nordöstlich von Nuuk, der Hauptstadt von Grönland, liegen noch die Gleise vom Qoornoq X-press, der hier von 1955 bis 1971 im Einsatz war.

Auf den Gleisen mit 600 mm Spurweite wurden die gefangenen Fische vom Hafen zum Weiterverarbeiten in eine Halle im Ort transportiert. Im Jahre 1971 wurde die Firma jedoch geschlossen und damit auch der Betrieb der Bahn eingestellt. Soweit

man überhaupt von Bahnbetrieb reden kann, da die Wagen per Hand geschoben wurden. Auch in andern Orten gab es Industriebahnen, wo teilweise auch Dampf- und Diesel-

loks im Einsatz waren. So unter anderem in Malmbjerget und Mestersvig an der Ostküste, sowie in Juliahehaab und Ivigtut an der Südküste Grönlands.



In Ivigtut, dem Ort der durch die einzige Straße Grönlands mit einem andern verbunden ist, diente die Bahn zum Transport des dort abgebauten Kryolith. Im Jahre 1987 waren die Kryolithvorkommen erschöpft und der Tagebau wurde aufgegeben. Ivigtut gilt übrigens als weltweit einziger Fundort von Kryolith, welches heutzutage synthetisch hergestellt wird.

Personenbefördernde Bahnen hat es in Grönland jedoch nie gegeben.

Fotos: Bo Malmberg

Die neue Reihe im BDEF-REPORT: Das gute Beispiel

(HWB) Der BDEF-REPORT will und kann natürlich nicht den renommierten Modellbahnzeitschriften Konkurrenz machen, dennoch wollen wir künftig Tipps und kleine Bauanleitungen zur besseren Gestaltung von Modellbahnanlagen geben, aber auch an nicht so gelungenen Beispielen zeigen, was zu vermeiden sei. Hierzu sind auch unsere Leser aufgefordert, entsprechende Beiträge einzusenden, die wir dann gerne hier veröffentlichen.

Mitte März ging die Modellbahnmesse „Faszination Modellbau“ in Sinsheim zu Ende. Und wie immer auf diesen Messen waren viele

schöne große Anlagen zu bewundern. Aber eben fast immer große Clubanlagen, Heimanlagen sind auf diesen Ausstellungen meist unterrepräsentiert. So nahmen auch in Sinsheim Anlagen in der Nenngröße 1 oder LGB-Anlagen etwa ein Viertel der Halle ein, alle gut gestaltet. Da kann der praktizierende Modellbahner, der zu Hause seine eigene Anlage betreibt oder bauen will, nur die eine oder andere Anregung mitnehmen oder sich gar frustriert abwenden. Leider ist dieser Trend auch bei den etablierten Modellbahnzeitschriften zu beobachten. Da werden zu meist Anlagen beschrie-

ben, die der Modellbahnfreund, wenn er nicht über einen eigenen Keller oder Bodenraum zum Bau einer Modellbahnanlage verfügt, nur wehmütig, wenn nicht gar deprimiert betrachten kann. Da aber eine Vielzahl, wenn sogar nicht die Mehrheit aller Modellbahnfreunde, eine Miets- oder auch Eigentumswohnung bewohnt, ist an die Verwirklichung dieser Anlagenträume selten zu denken. Aber auch wenn die Kinder inzwischen außer Haus sind und vielleicht ein eigenes Zimmer zur Verfügung steht, soll dieses nicht vollständig von einer Modellbahnanlage in Beschlag ge-

nommen werden, weil es weiter als Gäste- oder Arbeitszimmer genutzt werden soll. Da ist Beschränkung auf möglichst kleinsten Platz notwendig. Aber warum nicht aus der

baranlage überwechseln konnten. Die Anlagen waren auf kleinsten Raum – 75 cm x 50 cm – erbaut und wie ein Diorama als Guckkasten gestaltet. Durch die Bebauung, bei-

nauer Weingut“, die Anlage „Edel & Faul“ und die Feldbahn „Sandaufbereitung“. Die Anlagen waren in der bei uns selten verwendeten Nenngröße Gn15 erbaut, d.h. im Maßstab 1:22,5 auf 16,5 mm-Gleis. Natürlich ist auf diesen Anlagen nur ein beschränkter Fahrbetrieb möglich. Das wird vielen Freunden auf dem ersten Blick vielleicht nicht genügen, auch wird ein Feldbahnbetrieb, wie im beschriebenen Fall, nicht jedermanns Sache sein. Andererseits bietet eine derartige Anlage aber auch einen hohen Spielwert. Aber das Prinzip sollte als Anregung verstanden werden. Je nach zur Verfügung stehendem Platz kann z.B. das klassische Motiv, ein kleiner Lokbahnhof, gestaltet werden, auf dem die Loks vom Einsatz (aus der Kulisse) kommen, zum Ausschlacken und zur Bekohlung fahren, Wasser nehmen und dann im Schuppen abgestellt werden, bis sie dann wieder zum Einsatz ausfahren (und hinter einer Kulisse verschwinden). Es muss nicht immer das blitzende Schweißgerät im Schuppen sein, aber zur Gestaltung einer derartigen Anlage gibt es die vielfältigsten Möglichkeiten: Eine Heizlok unter aufgeständertem Schornsteingerüst – auch die muss ab und an wieder bekohlt werden -, der Hilfszug auf einem Nebengleis abgestellt und vieles mehr. Aber auch ein kleiner Endbahnhof einer Klein- oder Nebenbahn böte sich als Motiv an. Hierzu wurden auch bereits einige vorbildliche Anlagen in der Fachpresse vorgestellt. In einen späteren Beitrag soll hier auf die Immer-ander-Wand-entlang-Anlage eingegangen und Beispiele hierzu vorgestellt werden.

Ihre Anregungen, Vorschläge und Baubeschreibungen, die hier in Zukunft veröffentlicht werden sollen, senden sie bitte an pressereferat@bdef.de oder an das bekannte Postfach unserer Geschäftsstelle in Hannover.



Not eine Tugend machen? Natürlich wirkt eine Modellbahnanlage auf 1 m x 2 m, auf der natürlich Schnellzüge fahren sollen, von denen nur zwei Wagen von dem Dreiwagenzug am Bahnsteig stehen, als Karikatur. Aber wenig ist manchmal mehr, auch wenn man sich auf ein Minimum einschränken muss. So wurde ein Sinsheim ein Privatanlagenwettbewerb veranstaltet, wo natürlich neben dem ein oder anderen Kuriosum auch durchaus interessante Lösungen für Kleinanlagen geboten

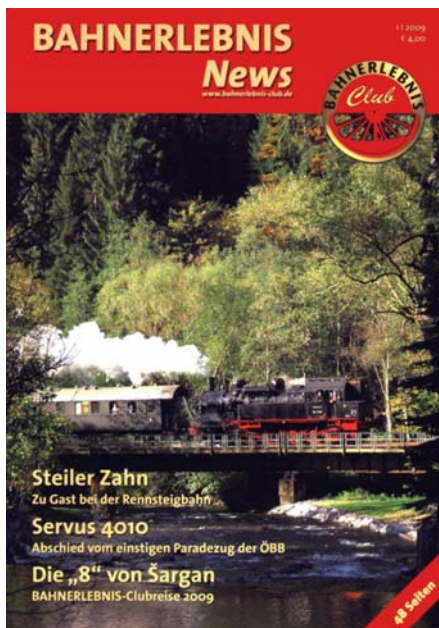
derseits und an der Rückseite wurde auch gut die Enge kaschiert. Das Betriebsgeschehen spielte sich wie auf einem Hof ab, auf dem die Züge aus dem einen Gebäude in das andere fahren, über eine Drehscheibe, wie bei Feldbahnen üblich, war das Befahren mehrerer Anschlüsse ohne Weichen möglich. Eine dieser Anlage, die Moorbahn, war an zwei Seiten offen und so gut gestaltet, dass der Betrachter erwartete, aus dem Moor die Blasen aufsteigen zu hören und den Nebel übers Moor zu sehen.



wurden. So wurden mehrere Feldbahnanlagen vorgestellt, die ihre Erbauer so zusammengestellt hatten, dass die Züge jeweils auf die Nach-

Das Ganze wurde noch mit Vogelstimmen von einer CD akustisch aufgepeppt. Neben der Mooranlage gab es da noch die Anlage „Döppe-

BAHNERLEBNIS-News für BDEF-Mitglieder



Als besonderes Entgegenkommen hat unser Fördermitglied „BAHNERLEBNIS Club“ an alle Mitgliedsvereinigungen des BDEF und des österreichischen VOEMEC je ein Exemplar der neuesten Bahnerlebnis-News versandt. Auch in Zukunft wird je ein Exemplar der Bahnerlebnis-News kostenfrei nach Erscheinen zugesandt.

Vereinsnachrichten in den BAHNERLEBNIS News

Gleichzeitig möchten der Club dazu ermuntern, die Bahnerlebnis-News als Informationsplattform für Vereinsveranstaltungen und Ausstellungen zu nutzen. Hierzu wird eine eigene Rubrik in den Bahnerlebnis-News eingerichtet. Informationen zu Veranstaltungen sollen als Datei per Mail oder an die Anschrift des Bahnerlebnis-Club gesandt werden. Bilder sollten eine druckfähige Auflösung haben (mind. 300 dpi) Mit der Veröffentlichung in den Bahnerlebnis-News werden neben allen Vereinen und deren Mitgliedern im BDEF bzw. VOEMEC auch zahlreiche Leser aus dem ehemaligen Roco- bzw. BAHNORAMA-Club erreicht, die jetzt Mitglieder im Bahnerlebnis-Club sind. Die Bahnerlebnis-News erscheinen Anfang April, Juli und Oktober sowie Mitte Dezember. Redaktionsschluss ist immer drei Wochen vorher.

Sollten unsere Verbandsmitglieder noch weitere Exemplare der Bahner-

lebnis-News benötigen, so sendet der Bahnerlebnis-Club diese gerne zum Sonderpreis von 2,80 € pro News zu. Der Versand erfolgt ab fünf Exemplaren portofrei.

BAHNERLEBNIS Shop

Als Vereinsmitglied im BDEF bzw. VOEMEC können ab sofort auch die Angebote aus dem BAHNERLEBNIS Shop genutzt werden. Bei Sammelbestellungen über die Vereinsadresse wird ein Rabatt von 10 % auf alle Artikel gewährt.

Wir wünschen Ihnen nun viel Vergnügen mit der Lektüre der Bahnerlebnis-News.

Kontakt: BAHNERLEBNIS-Club, Herr William Hübler, Postfach 64, 97711 Massbach, Tel. 09724 907447, Fax 09724 907448, e-Mail: info@bahnerlebnis-club.de, Internet: <http://www.bahnerlebnis-club.de>

Zu Gast bei Freunden



Sächsischen Modellbahnervereinigung e.V. (SMV), statt. Als Gast an dieser Veranstaltung nahm der für die Region zuständige Stellvertretende BDEF-Vorsitzende, Hans-Werner Bürkner, teil.

In seinem Rechenschaftsbericht würdigte der Vorsitzende der SMV,

(HWB) Am 28. März 2009 fand in der Erzgebirgsstadt Anna-

berg-Buchholz der zehnte Delegiertentag der

Modellbahner-

Thomas Bohne, einmal mehr die freundschaftliche Zusammenarbeit mit dem Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.

In seinem Grußwort richtete Hans-Werner Bürkner herzliche Grüße des BDEF- Vorsitzenden, Peter Briegel, aus. Bürkner bedankte sich für den herzlichen Empfang, der ihm zuteil wurde und bekräftigte ebenfalls die gute Zusammenarbeit des BDEF mit der SMV. Ferner hob er hervor, dass es immer wieder schön ist, unter Gleichgesinnten zu sein und auch von den Erfahrungen anderer zu lernen. Das macht die Zusammenarbeit beider Verbände so fruchtbar, ob

beim Junior College Europa zur Leipziger Messe modell-hobby-spiel, bei der Normenarbeit, bei der Zusammenarbeit in Versicherungsfragen oder auch in Rechtsfragen. Hans-Werner Bürkner ging davon aus, dass diese freundschaftlichen Beziehungen zum beiderseitigen und vor allem zum Nutzen aller von uns vertretenen Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde auch in der Zukunft nicht nur Bestand haben, sondern weiter intensiviert werden wird. In diesem Sinne wünschte er dem Delegiertentag einen guten Verlauf und der SMV eine erfolgreiche Arbeit für das Jahr 2009.

MOROP-Zwischentagung 2009

(HWB) Die diesjährige MOROP-Zwischentagung fand vom 8. bis 10. Mai in der polnischen Hafenstadt Gdansk (Danzig) statt. Neben der Zusammenkunft des MOROP-Vorstandes steht die Sitzung der technischen Kommission zur Normenarbeit, der Normen Europäischer Modellbahnen (NEM), hier im Mittelpunkt.

Folgende Normen standen zur Diskussion:

Schwerpunkt der Tagesordnung war die schon länger diskutierte Revision der NEM 311 Radsreifenprofile. Diese NEM ist ja bei einigen Modelleisenbahnern ein heikles Thema, denn wenn es um Radsätze geht, dann schwört ein „richtiger Modellbahner“ nur auf RP 25-Radsätze. Dabei wird schnell ausgeblendet oder fehlt das Wissen, was RP 25 überhaupt heißt. Ja, Radsätze mit niedrigen Spurkränzen, werden die Apologeten der reinen Modellbahnlehre sagen. Aber das ist nur die halbe Wahrheit. Die RP 25 leitet sich aus dem amerikanischen NMRA-Standard für Achsen her und diese gehen nicht immer mit unserem Gleissystem konform, was

dann in der Regel spätestens beim Überfahren von Weichen unangenehm auffällt. Die Gründe hierfür zu erläutern, würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen. Aber der Wunsch nach kleineren Spurkranzprofilen ist auch verständlich, so wie auch Maßstäblichkeit und Vorbildtreue der Modelle immer besser geworden sind. Da das nur im Einklang mit dem Modellgleissystem erfolgen kann, war auch hier eine Revision erforderlich. Die TK einigte sich schon in einer früheren Sitzung auf eine Auftrennung der alten NEM 310 in die neuen NEM 110 Gleise – Spurführungsmaße – und NEM 310 Radsätze – Spurführungsgrundlagen. Dafür wurden nun die Entwürfe abschließend diskutiert, sodass zum MOROP-Kongress im Herbst diese Normen beschlossen werden können. Die neue NEM 310 nähert sich dann in den wesentlichsten Maßen den NMRA-Standards an. Die neue NEM 311, nun Empfehlung, wird zu einer Anleitung zum Umsetzen der NEM 310.

NEM 609 Richtlinien zur elektrischen Sicherheit bei Modellbahnausstellungen:

Die Revision der Norm wurde notwendig, da in der alten NEM aus dem Jahr 2000 zum Teil noch auf nationale Standards verwiesen wird, die zwischenzeitlich ins europäische Recht überführt wurden. Das bedeutet zwar keine wesentlichen fachlichen Änderungen, aber eine inhaltliche Anpassung an europäische Normen. Bei dieser Gelegenheit sollte diese NEM dann für den Anwender verständlicher gestaltet und mit weiteren Erläuterungen versehen werden. Der Entwurf der revidierten NEM 609 wurde dann der Deutschen Elektrischen Kommission, Unterkommission Schutz gegen thermische Auswirkungen/ Sachschutz, zur Begutachtung vorgelegt, die dann auch die Richtigkeit der Ausarbeitung bescheinigt. Die neue NEM 609 stellt für den nichtfachkundigen Modelleisenbahner eine gute Anleitung und Checkliste dafür dar, was elektrotechnisch beim Aufbau von Modelleisenbahnanlagen, insbesondere bei Modulanlagen, aber auch beim Aufbau und Gestaltung von Modellbahnausstellungen zu beachten ist.



Vierteilige Doppelstockeinheiten der PKP



Die Mitglieder der Technischen Kommission beim Stadtbummel

Bei einer Reihe von NEM wurden redaktionelle Änderungen zum besseren Verständnis vorgenommen, so z.B. bei der NEM 352 Führungen für Kurzkupplung.

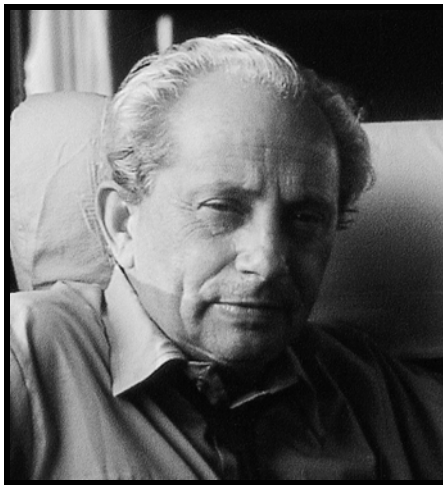
Die Revision anderer NEM wurde diskutiert, die weitere Bearbeitung aber auf die Herbsttagung in Weinfielden vertagt.

Neben den Sitzungen gab es aber auch noch Gelegenheiten, die Stadt, die im zweiten Weltkrieg total zerstört und nun wieder mustergültig aufgebaut wurde, zu besichtigen. Aber auch eine Fahrt mit dem Schiff auf die Halbinsel Hel stand auf dem Programm. Der Rückweg auf dem Landweg, zuerst per Zug die Halbinsel entlang und dann per Bus, führte die Teilnehmer zu den

Schönheiten Kaschubiens und nach Gdynia. Dort wurde extra aus diesem Anlass eine kleine Modellbahnausstellung organisiert. Die ausgestellte Modulanlage zeugte von den Fertigkeiten der polnischen Modellbahner, die von den Besuchern mit Hochachtung bestaunt wurden.

Fotos: Ryszard Pyssa

Adieu, lieber Feri Szegö!



(FE) Am 8. April 2009, im 90. Jahr seines Lebens, verstarb in seiner Heimatstadt Budapest einer der Großen des europäischen Eisen-

bahn- und Modellbahnwesen: Dipl.-Ing. Ferenc („Feri“) Szegö, ein guter Freund des BDEF und vieler seiner Mitglieder. Als Hauptberater der Ungarischen Staatsbahnen MÁV, Ehrenmitglied und ehemaliger Präsident des Modellbahnverbandes Europa (MOROP) sowie lebenslanger Ehrenpräsident des MAVOE hat er sich bleibende Verdienste erworben – nicht zuletzt als kompetenter, stets hilfsbereiter und selbstloser Mensch.

Unvergessen seine schon frühen erfolgreichen Bemühungen über schmerzlich-trennende Grenzen hinweg. Das gilt für die gestaltende, leitende Funktion im technischen

wie organisatorischen Bereich; herausragend dabei die Ausrichtung des MOROP-Kongresses 1966 mit seinen fachspezifischen Höhepunkten und persönlichen Begegnungen, aus denen heraus sich nachhaltige Freundschaften zwischen Ost und West entwickelten. Der Rat und das Engagement des bescheiden wie konsequent agierenden Menschen Feri Szegö bleiben uns in dankbarer Erinnerung. Wir verneigen uns vor einem lebenswürdigen Manne, der stets das Gemeinsame vor sein persönliches Wohlergehen gestellt hat – ein Vorbild für uns alle.

Neues Fördermitglied: Tineon AG

(Tineon) Als neues Mitglied und Kooperationspartner begrüßen wir die Tineon AG herzlich im Kreise unserer Fördermitglieder. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit und bedanken uns für die kostenlose Bereitstellung der internetbasierten Vereinsverwaltung „S-Verein“ und des BDEF-PORTAL.

S-Verein 'Die internetbasierte Vereinsverwaltung'
S-Verein ist die marktführende, internetbasierte Vereinsverwaltung. Das Herzstück ist das **Adressmanagement** für Mitglieder, Funktionäre und Partner, als Basis für eine effiziente **Beitrags-, Spenden- und Rechnungsverwaltung**. Darüber hinaus können individuelle **Auswertungen** vorgenommen werden. Zudem bietet S-Verein wichtige **Organizerfunktionen** wie **Termin-, Aufgaben-, Mail- und Dateimanagement** für einen Verein. Die Benutzer (z.B. Funktionäre) können gezielt informiert werden und intern miteinander kommunizieren. Zugriff erfolgt über das Internet und eine persönliche Zugangsberechtigung.

Sonderaktion: Die Vereine des BDEF erhalten S-Verein 'Vereinsverwaltung' zum reduzierten Preis von **€ 9,90 pro Monat statt € 19,80** (Preise zzgl. MwSt.) (Die Aktion ist gültig bis zum 30.08.2009. Vereine die bis dahin abgeschlossen haben, behalten den reduzierten Preis.) Gerne erhalten

Sie einen **kostenlosen Zugang** zu S-Verein 'der internetbasierten Vereinsverwaltung' für 30 Tage zum ausführlichen Testen. (Mehrfachnutzung des Zugangs im Verein möglich!)
Kostenloser Testzugang:
Mail an service@s-verein.de



S-Verein wird empfohlen durch den BDEF



Das Service-Team von S-Verein steht Ihnen für weitere Fragen unter 0 75 52 / 263-263 auch persönlich zur Verfügung.

Der BDEF würde sich freuen, mit diesem Angebot seinen Vereinen zu helfen, die Effektivität und Professionalität Ihrer ehrenamtlichen Vorstandstätigkeit zu steigern.

S-Verein „Das internetbasierte Mitgliederportal“- BDEF - PORTAL. Die Tineon AG bietet dem BDEF darüber hinaus ab sofort ein **kostenloses BDEF-PORTAL** für seine 12.000 Mitglieder. Eine persönliche Startseite ins Internet, eine BDEF-Community und eine Einkaufswelt mit Vergünstigungen für jedes einzelne BDEF-Mitglied. Der BDEF und der eigene Verein werden damit auch noch unterstützt.

Vorteil Mitglied - Vorteil Verein – Vorteil BDEF!!!

Seit Anfang 2009 ist die Tineon AG offizieller Fördermitglied und zugleich Kooperationspartner des Bund Deutscher Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF).

Das Redaktionsteam des BDEF-Report befragte den BDEF-Vorsitzenden Peter Briegel zu den Vorteilen und Inhalten dieser Kooperation.

Herr Briegel, mit der Tineon AG wurde zu Beginn dieses Jahres eine Kooperation eingegangen. Was sind die Ziele und Inhalte dieser Kooperation?

Die Kooperation mit der Tineon AG hat zum Ziel, die Vereinsarbeit unserer Vereine effektiv und nachhaltig durch eine internetbasierte Vereinsverwaltung zu unterstützen. Unsere Vereine erhalten durch die Kooperation die internetbasierte Vereinsverwaltung „S-Verein“ zu einem stark reduzierten Preis von 9,90 €

Ehrenamtsträger entlastet werden. Viele Aufgaben können nun zentral und vor allem auch kooperativ bewältigt werden.

Das Herzstück der Vereinsverwaltung ist sicherlich die Mitgliederverwaltung, der Beitragsassistent sowie das Rechnungs- und Spendenwerkzeug. Zudem bietet S-Verein wichtige Funktionen wie Termin-, Aufgaben-, Mail- und Dateienmanagement.

Zum 1. Mai startet das „BDEF Portal“. Was ist das „BDEF Portal“ und welche Vorteile stehen dahinter?

Das „BDEF PORTAL“ ist das geschlossene Internetportal für alle Vereinsmitglieder des BDEF, d.h. auf dieses Portal dürfen nur BDEF-Vereinsmitglieder zugreifen und dies kostenlos.

Hier können alle Eisenbahnbegeisterte vereinsübergreifend miteinander kommunizieren, Informationen, Termine oder Fotos bspw. von Ausstellungen oder Messen austauschen. Aber auch der BDEF kann seine Vereine und die Vereinsmitglieder gezielt informieren. Zudem kann jedes BDEF-Vereinsmitglied sich seine persönliche, individuelle Startseite mit all seinen Lieblingsinternetthemen und –seiten zusammenstellen.

Was waren für Sie die Gründe für den Einsatz dieser internetbasierten Plattformen?

Das Internet ist das Medium der Zukunft. Deshalb versuchen wir den BDEF bereits jetzt entsprechend zu strukturieren. Wir würden uns freuen, wenn wir mit dem Einsatz dieser Plattformen auch wieder jüngere Menschen für unser tolles Hobby erreichen. Darüber hinaus bietet es für unsere Partner und Sponsoren neue, attraktive Möglichkeiten sich zu präsentieren.

Herzlich Willkommen im BDEF-Portal

<p>Kommunikations- und Informationsportal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Treffen Sie Mitglieder aus Ihrem Verein und dem BDEF • Tauschen Sie Termine, Informationen, Fotos und mehr 	<p>Geschlossene BDEF-Community</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhte Sicherheit, da nur registrierte Vereins-Mitglieder des BDEF
<p>Persönliche Startseite jedes Mitglieds</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ihr Tor ins Internet für Ihr persönliches Internetverhalten • Integration Ihrer Lieblings-Homepages 	<p>Einkaufswelten mit Cash-Back</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhalten Sie bei Einkäufen über Ihr BDEF-Portal 'Geld zurück' und unterstützen zugleich Ihren Verein

Kostenlose Zugangsdaten: Mail an geschaeftsstelle@bdef.de

Weitere Informationen zu den Produkten von S-Verein: www.s-verein.de

zzgl. MwSt. statt 19,80 € zzgl. MwSt. pro Monat.

Was sind die Vorteile der S-Verein 'Vereinsverwaltung'?

Die Vorteile liegen auf der Hand. Durch eine internetbasierte, aber dennoch sichere Plattform können unsere Vereine und insbesondere die

Warum nicht 1:100 ?

(BR) Profis wissen es, die „krummen“ Maßstäbe der Modelleisenbahn und auch die „krumme“ Spurweite der echten Eisenbahn (1435 mm) haben wir den Briten zu verdanken.

Die ersten Eisenbahnen und Modelleisenbahnen wurden nun mal in England gebaut und da man dort in Inch misst und ein Inch halt nun mal 2,54 cm ist, musste das ja so enden. Wäre die erste Eisenbahn in Deutschland gebaut worden, hätte sie vermutlich eine Spurweite von 1500 mm und die Modelleisenbahnen Maßstäbe von 1:50 und 1:100.

Aber auch im Bereich anderer Modellbausparten herrschen die „krummen“ Maßstäbe. So z.B. bei Militaria 1:35 und 1:72, beim Flugzeugmodellbau 1:48, 1:72 und 1:144 und bei Schiffen 1:350 und 1:720.

Lediglich im Architekturmodellbau trifft man in Deutschland auf metrische Verkleinerungen. Hier bevorzugt man „gerade Größen“ wie 1:25, 1:50, 1:100, 1:200, 1:500 und 1:1000.

In der Geschichte der Modelleisenbahn gab es aber immer wieder Versuche es „gerader“ zu machen. Nach dem 2. Weltkrieg wurden in der damaligen DDR große Anstrengungen unternommen eine „metrische Spur S“ zu etablieren. Man entschied sich für den Maßstab 1:60 und nannte das Ganze „Z0“ (Zwischen-Null), da die Spurweite von 24 mm genau zwischen H0 und 0 lag. Man wollte eine eigene deutsche Modellbahn-Spurweite haben und keine amerikanisch-westliche Spur S. Der erhoffte Erfolg blieb jedoch aus und so verschwand die Z0 bereits nach ein paar Jahren wieder in der Versenkung.

In den frühen 70er Jahren entstand erneut vielerorts der Gedanke endlich Modellbahnen in metrischen Maßstäben zu bauen. Die damals dafür entwickelte Nenngröße hieß: 00C (cent = 100) = Maßstab 1:100 = 14,3 mm Spurweite

Man wird sie aber vergebens suchen, da es bis jetzt keinen Hersteller gibt, der in dieser Baugröße produziert. Eine Ausnahme sind die Standmodelle von Dampflokomotiven des Atlas Verlages. Diese Mo-



delle sind exakt maßstäblich gebaut. Die schweizerische Wesa-Bahn hingegen (siehe BDEF REPORT 6/2008) hat zwar den Maßstab 1:100, fährt aber auf 13 mm Gleisen, da die Bahn anfänglich im Maßstab 1:110 gebaut wurde.

Interessant aber ist, dass es sehr wohl einen Hersteller gab der Automodelle im Maßstab 1:100 produzierte. Die Firma Roskopf in Traunstein stellte bis ca. 1982 Panzer, Militärfahrzeuge und LKWs (siehe Bild) in diesem Maßstab her. Da-



nach kamen neue Modelle nur noch in H0 (1:87) auf den Markt.

Eine weitere metrische Baugröße bei Modelleisenbahnen ist 1:50. Diese Spurweite trifft man allerdings nur in Japan an, wo verschiedene Hersteller in diesem Maßstab Dampf- und Elektrolokomotiven als Bausätze anbieten. Die Spurweite beträgt hier, ihrem Vorbild entsprechend (Kapspur = 1067 mm), 20,5 mm.

Das klassische Beispiel eines metrischen Maßes bei der echten Eisenbahn ist, wie schon der Name sagt, die Meterspur. Es ist die am viert meisten verbreitete Spur der Welt (ca. 95.000 km). Bereits 1869 wurde

dieses Maß vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen als Spurweite für Nebenbahnen und Kleinbahnen angenommen. Auch Frankreich entschied sich sehr früh für die Meterspur als „Regelspur“ für das

gesamte Kolonialgebiet. Durch die Verwendung in den ehemaligen deutschen und französischen Kolonien gelang diese Spurweite dann schließlich rund um den Globus. Sehr stark verbreitet ist die Meterspur auch in der Schweiz.

Übrigens ist Frankreich das klassische Land des metrischen Maßsystems, welches offiziell hier bereits 1795 eingeführt wurde. Die Spurweite von 1435 mm empfand man in der Anfangszeit der Eisenbahn als nicht normgerecht. Da man aber sehr wohl wusste, dass man die britische Regelspurweite verwenden muss, um nicht isoliert zu sein, und um sein Schienennetz an das anderer Länder anschließen zu können, löste man das Problem auf elegante Art. Man nahm als Spurweite das Maß von Mitte zu Mitte Schienenkopf mit 1500 mm an. So war es plötzlich ein metrisches Maß und zugleich doch die „krumme“ britische Spurweite.

Zwar nicht ganz exakt, da man von einer Schienenkopfbreite von 50 mm ausging und somit ergab sich eine lichte Weite von ca. 1450 mm. Auch heute noch weicht daher die Spurweite der französischen Eisenbahnen von der Regelspur ca. 10 mm ab, es ergeben sich jedoch beim Durchgang der Fahrzeuge infolge des unbedeutenden Unterschieds keine Anstände.

Neues Fördermitglied: BUSCH



(JV) Mit Freude begrüßen wir nun als Fördermitglied auch die Firma Busch, den bekannten Hersteller von technischen Modellsportwaren. Seit über 50 Jahren entwickelt, produziert und vertreibt das mittelständische Familienunternehmen, das an zwei Standorten in Deutschland über 130 Mitarbeiter beschäftigt, schwerpunktmäßig Modellbahn-Zubehör und Automodelle.

Viele der bekannten Produktentwicklungen in der Firmenhistorie stehen als Synonym für die Kreativität und Entwicklungsfreudigkeit des Firmeninhabers Hans Vallen und sind heute in Modellbahnerkreisen als Klassiker bekannt, so z.B. das

»Reflex«-Lampensystem und die Modellbahnlandschaft von der Rolle »Toporama«. Seit dem beruflichen Einstieg seines Sohnes Jörg Vallen, der heute in zweiter Generation die Verantwortung für das Unternehmen trägt, konnte das Sortiment des elektronischen Modellbahn-Zubehörs großzügig erweitert werden. Bekannt sind vor allem die elektronischen Warnblinker, die Busch als einziger Hersteller in allen gängigen Baugrößen führt.

Mittlerweile hat sich Busch zusätzlich als Spezialist für die Herstellung von Landschaftsbau-Zubehör in feinsten Techniken im Kunststoffspritzguss etabliert. Der große Erfolg der im Jahr 2003 in der Baugröße H0 vorgestellten Sonnenblumen führte zu einem mittlerweile einzigartigen Sortiment an detaillierten Blumen und Bäumen, die in der Modellbahnszene als »Natur Pur«-Artikel bekannt und in ihrer Präzision bisher unerreicht sind.

Aktuell erweitert Busch sein Sortiment an Bausätzen um Gebäudemodelle, die in der modernen »Laser-Cut« Technologie hergestellt werden. Durch cleveren Material-Mix

von farbig gebeizten Echtholzteilen, filigranen Kunststoffteilen und natürlichen Werkstoffen können nun originelle Vorbilder, wie zum Beispiel das romantische Feuerwehrgebäude aus Schweningen im Schwarzwald, im verkleinerten Maßstab angeboten werden. Der Zusammenbau der Modelle ist äußerst einfach und die Optik der fertigen Gebäude genügt höchsten Ansprüchen.

Neben Zubehör für elektrische Modelleisenbahnen werden auch Automodelle im Maßstab 1:87, Ankleidepuppen, Bastelserien, Walkie-Talkies, Cassetten- und CD-Player und elektronische Experimentierkästen hergestellt. Außerdem entwickelt Busch Software für die Verwaltung von Einzelhandelsgeschäften.

Kontakt: Busch GmbH & Co. KG, Heidelberger Str. 26, 68519 Viernheim, Tel. 06204 6007-0, Fax 06204 6007-19, Internet: <http://www.busch-model.com>, e-Mail: info@busch-model.com

Neues Fördermitglied: MIKRO Länder GmbH

(WT) Starke Marken im Modellbaubereich suchen mehr denn je die Nähe zu ihren Kunden. Fachhändler brauchen leistungsfähige Marken-Lieferanten, die die Kommunikationstechnik zu ihren Kunden beherrschen. Kunden wollen wissen wann und wo interessante Produkte verfügbar sind und nicht ständig danach suchen und fragen müssen. Das Wissen um Marken, Unternehmen, Produkte, Anwendungsideen und aktuelle Aktionen sind der Schlüssel

elle Aktionen sind der Schlüssel zur Kundenzufriedenheit. So kann man zu „seinen“ Marken stehen und sie weiterempfehlen. Ein aufwändiges Vorhaben für jedes Unternehmen. Da liegt es nahe, dass mittelständige Markenunternehmen dieses Vorhaben einem auf Dienstleistungen spezialisierten Club übertragen.

Die starken Marken der Spezialisten Busch, FALLER und Viessmann in

einem Club bündeln – Modellbaupower pur!

Die Club-Zentrale koordiniert Wünsche, Informationen und Dienstleistungen zwischen ihren Kunden (Club-Mitgliedern) und den Partner-Marken des Clubs.

Produktwünsche und Themengebiete sollen erkannt und – die Wirtschaftlichkeit vorausgesetzt – durch die Partner-Marken des Clubs auch umgesetzt werden.



DER CLUB

Exklusive Produkte nur für Club-Mitglieder, regelmäßige Club-News (den MIKRO TICKER), der jeweils gültige Hauptkatalog der Partner-Marken, Aktionsangebote und echte Einkaufsvorteile runden das Angebot für die Club-Mitglieder ab.

Busch, FALLER, Viessmann, das sind die Marken, die die (kleinen) Welten am Gleis seit Jahrzehnten prägen. Kreatives für den Landschaftsbau, Modell-Blumen und -Pflanzen, perfekter Automobilbau in kleinen Maßstäben, Bau-Architektur aus vielen Epochen, ein funktionierendes car system für „lebendigen“ Straßenverkehr, Werkzeuge und Accessoires für fast alle Modellbau-

Aufgaben, Oberleitungssysteme, Digital Komponenten, technisch komplexe Bewegungsabläufe mit Miniaturfiguren und Modellen darstellen, das ist das Spektrum der traditionsreichen Partner-Marken des Clubs.

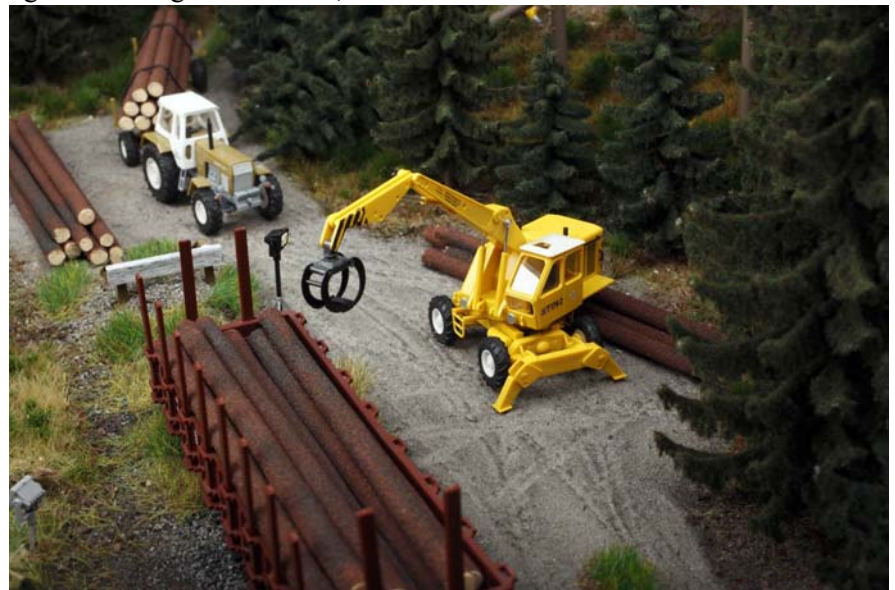
Die Club-Zentrale wird von Modellbau- und Modellbahnkennern betreut. Sie sind bis zur Geschäftsführung im wahrsten Sinne des Wortes (Markt) Insider. Die Club-Interessen liegen also in guten Händen, starke

Marken stehen dahinter und eine große Zahl von Modellbauern wird endlich „ihren Club“ haben:

Den MIKRO LÄNDER-Club! Herzlich Willkommen in den kleinen feinen Welten!

Kontakt: Meisenweg 1, 72589 Westerheim, Tel. 07333 922792, Fax 07333 922791,

e-Mail: info@mikrolaender.de, Internet: <http://www.mikrolaender.de>



Neue Planungshilfen Module Nenngröße 1

(BR) Nachdem bereits seit einigen Jahren eine Planungshilfe zum



Thema Module in Nenngröße TT erhältlich ist, gibt es nun auch eine Modulsystem-Übersicht für die

Nenngröße 1. Erarbeitet wurde die neue Planungshilfe von der AGN (Arbeitsgruppe Normen), die derzeit aus Vertretern des BDEF, der Arbeitsgemeinschaft Spur 0, des Dampfbahnclubs Deutschland (DBC-D), der Interessengemeinschaft Spur II und der Sächsischen Modellbahnvereinigung SMV besteht.

Die Planungshilfe kann – wie schon die bisherigen Planungshilfen zu den Themen: Schotter, Bahnsteige und Laderampen, Eisenbahn-

Epochen in Großbritannien – im Internet abgerufen werden.

www.bdef.de → AK Modellbahn.

Kontakt:

Arbeitsgruppe Normen
Hartmut Bayer,
Brummkoben 13a,
28279 Bremen.

E-Mail: [agn\[at\]bdef.de](mailto:agn[at]bdef.de)

Miniatur

ERLEBNISWELT



**GROSSES
ERÖFFNUNGS-
WOCHELENDE**

**AM 04. & 05. JULI 2009
VON 10 - 18 UHR**

- Besichtigung der Miniatur Erlebnisswelt, einer der größten Modelleisenbahnanlagen Deutschlands in N-Spur
- Dioramenschau
- großes Kinderprogramm
- Kaffee/Kuchen & Gegrilltes
- familienfreundliche Preise

100 Jahre Eisenbahn-Fährverbindung Sassnitz-Trelleborg

(BR) Am 9.7.1909 eröffnete die 107,4 km lange Eisenbahn-Fährverbindung von Sassnitz nach Trelleborg.

Der Fährhafen von Sassnitz im Ortsteil Mukran liegt an der Ostseite der Insel Rügen unmittelbar an der

offenen See und ist der östlichste Tiefwasserhafen Deutschlands. Deshalb sind zeitraubende Revierfahrten nicht notwendig und es besteht keinerlei Lotsenpflicht. Wassertiefen von 10,50 m machen den Hafen für alle im Ostseeraum agierenden Schiffsklassen zugänglich.

Dank seiner optimal und großzügig gestalteten Gleisanlagen entwickelte sich der Fährhafen Sassnitz im Laufe der Jahre zu einem Spezialhafen für kombinierten Eisenbahnfährverkehr.



Bild: Fährhafen Sassnitz GmbH

Vor allem hat dieser Hafen etwas, was man sonst auf keinem anderen Kontinentalhafen Westeuropas findet. Seit 1986 verfügt er über einen Anschluss an das russische Breitspuren-Eisenbahnnetz (1520 mm) und ist damit der westlichste Kopfbahnhof des russischen Eisenbahnsystems. Dies brachte ihm auch die Bezeichnung „westlichster Cargo-Bahnhof der Transsibirischen Eisenbahn“ ein.

Für das Umladen der verschiedenen Güter in die russischen Breitspurwaggons stehen auf dem rund 340 ha großen Bahnhofsgelände von Sassnitz, bestückt mit zusammen rund 40 km Breitspur- und 70 km Normalspur-Gleisanlagen insgesamt fünf separate Hallen, vier Freikrananlagen und eine Umachsanlage zur Verfügung. Auf der Achse zwischen Sassnitz-Mukran und dem litauischen Hafen

Klaipeda (Memel) verkehren Kombifährschiffe mit einer Kapazität von 103 russischen Eisenbahnwagen zweimal wöchentlich in beide Richtungen.

Insgesamt werden jährlich zwischen 60.000 und 70.000 Waggons befördert, wobei der Hauptanteil allerdings von beziehungsweise nach Schweden geht.



S-Verein wird empfohlen
durch den BDEF



Intermodellbau Dortmund 22. – 26.4.2009

(HWB) Eines der Höhepunkte in jedem Frühjahr ist für den Modell-eisenbahner die InterModellbau in den Dortmunder Westfalenhallen, die im diesem Jahr vom 22. bis 26. April stattfand. Hier, speziell in den Hallen 6 und 8, konnte man nach Herzenslust sehen, bewundern und staunen. Rund 30 Modellbahnanlagen von Club und Privatanlagen waren ausgestellt, Herz, was willst du mehr! Daneben natürlich wie immer

Sifa-Taste zu drücken, dem passierte es wie im richtigen Leben, der Zug blieb einfach stehen. Dieses Fahrpult, aus Originalteilen einer Lok der Baureihe 103 gebaut, eine Leihgabe des ehemaligen BDEF-Vorsitzenden Gerhard Bayer, war ständig eng umlagert. Und wer da selbst am Fahrpult nicht zum Zuge kam, der sparte wenigstens nicht mit guten Ratschlägen. Und in diesem Trubel stand dann noch der

die vielen schönen Modellbahnanlagen, davon 13 Anlagen in der Nenngröße H0, 11 Anlagen in den Nenngröße TT, N und Z und sieben Anlagen in den Nenngröße 0 bis 2m., bzw. Gartenbahnen, unter den letzteren eine Anlage komplett aus Holz hergestellt. Neben den großen Clubanlagen boten auch einige kleinere Anlagen Anregungen für eine eigene Anlage zu Hause. Leider waren aber auch wieder einige Anlagen ausgestellt, die man vorher schon auf diversen Ausstellungen und Messen in Deutschland zu sehen bekam. Dabei gibt es sicherlich noch viele unbekannte, aber sicherlich nicht minder gute Anlagen von Clubs und Privatpersonen, denen die Chance geboten werden sollte, gezeigt zu werden. Dennoch waren die meisten der ausgestellten Anlagen von guter Vorbildtreue, die auch den pingeligsten Modellbauer in Begeisterung versetzen konnten, stellvertretend seinen hier genannt die Anlage Durlesbach und die Eisenbahnfreunde Breisgau mit ihrer Modulanlage. Es war also bis auf die genannte kleine Einschränkung eine rundherum gelungene Schau.



die großen Modellbahnfirmen und Zubehörhersteller, aber auch Anbieter von Kleinserien, Elektro- und Elektronikzubehör. Und natürlich war auch wie immer, der BDEF in der Halle 6 mit seinem Stand präsent. Auf eine Sonderschau zu einem besonderen Thema hatten wir in diesem Jahr verzichtet, im Mittelpunkt stand ganz die eigene Kreativität der Besucher. So konnten nicht nur Kinder und Jugendliche unter Anleitung der designierten stellvertretenden Vorsitzenden, Angelika Amelung, kleine Module oder Mauerstückchen für die eigene Modellbahn basteln. Und die Tische waren immer gut besetzt. Wer aber sich aber mehr für den Fahrbetrieb interessierte, konnte die Lehmann-Gartenbahn diesmal nicht mit dem Trafo, sondern von einem Schaltpult einer Ellok steuern. Und wer dann dort in der Aufregung vergaß die

BDEF-Vorstand für den ratsuchenden Modellbahner oder Eisenbahnfreund als Ansprechpartner zur Verfügung.

Aber, wie schon bemerkt, standen im Mittelpunkt der InterModellbau



Fotos: Hans-Werner Bürkner

Impressionen von der Intermodellbau Dortmund 2009



Auf dem BDEF-Stand ist immer was los ...



Mal etwas anderes ... alles aus Holz !!

Z > ZZ > T . . . Das Alphabet der Kleinstspurweiten

(BR) In den letzten Ausgaben des BDEF-REPORT haben wir ausführlich die derzeit kleinste voll funktionsfähige Modelleisenbahn in Spur T im Maßstab 1:450 (T-gauge) vor-



gestellt. Knapp drei Jahre bevor die T-Gauge auf den Markt kam, konnte sich eine andere Baugröße „Kleinste Modellbahn der Welt“ nennen und zwar die von BANDAI in 2005 eingeführte Spur ZZ (ZZ-Train) im Maßstab 1:300 mit 4,8 mm Spurwei-

te. Erhältlich sind die drei Shinkansen Baureihen 0 (Hikari), E3 (Komachi) und 800 (Tsubame). Diese werden leider nur in Komplett-Sets mit Gleisoval angeboten. Offiziell

wir diese Bahn von Bandai mittlerweile nicht mehr produziert, allerdings gibt es noch etliche japanische Ebay-Händler bei denen man die Sets günstig beziehen kann. Im Gegensatz zu den Nenngrößen Z und T, ist die ZZ-Train von Bandai leider keine vollwertige Modellbahn, da sie mit einer Knopfzelle innerhalb der Triebwagen angetrieben wird und auf Kunststoffschienen ihre Runden dreht. Es gibt auch keine Weichen, sodass der Fahrbetrieb relativ einseitig ist. Ein

Versuch mit Zm-Schienen des Herstellers Aspen-Modell, hat ergeben, dass diese leider nicht für die ZZ zweckentfremdet werden können. Obwohl die Spurweite bei Zm um 0,3 mm schmaler ist, passen die Radsätze der ZZ-Modelle durchaus auch auf die Zm-Gleise. Das Problem ist aber die Schienenprofilhöhe bzw. der Spurkranz. Die Schienenprofilhöhe bei ZZ-Gleisen beträgt 1,5 mm, bei Zm-Gleisen von Aspenmodell dagegen nur 1 mm. Da nun der Spurkranz der Räder an der angetriebenen Achse 1,2 mm hat, sitzen die Spurkränze auf den Schwellen auf.

Trotzdem kann es reizvoll sein eine kleine Anlage nach japanischem Vorbild zu erstellen, zumal es auch z.B. japanische Tempel im ZZ-Maßstab 1:300 gibt.

Weitere Informationen zur Spur ZZ findet man im Internet unter: www.ZZ-Bahn.de

Beilagenhinweise und Impressum

Diesem BDEF-REPORT liegen folgende Firmeninformationen bei:

Eisenbahn-Kurier Verlag
Miniatur-Erlebniswelt

... 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: Bernhard Rieger

Text- und Bildbeiträge in dieser Ausgabe von:

Angelika Amelung, Stefan Andree, Detlef Bischoff, Richard Braungart, Peter Briegel, Hans-Werner Bürkner, Friedhelm Ernst, Detlev Herzig, Roland Hille, Bernhard Rieger, Heinz-Joachim Siegmann, Tineon, Wolfgang Topp, Jörg Valen.

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 !