

# 4/2009

Erscheinungstermin: August 2009



## Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.

*Liebe Eisenbahn- und Modellbahnfreunde und –freundinnen!*

*Die Ferienzeit hat nun auch das letzte Bundesland im Griff und der Sommer bringt oft eine Flaute in unsere herrliche Freizeitbeschäftigung. Doch wir sind schon wieder in vollem Schwung bei den Vorbereitungen der Ereignisse, Regionaltreffen und Messen für den Herbst. Doch ich möchte allen nochmals ans Herz legen, sich auch für die Mitarbeit im und um den Verband zu bemühen, damit es nicht wieder passiert, dass zwei Regionaltreffen verschoben werden müssen, weil wir keine ausrichtenden Vereine gefunden haben. Bitte wartet nicht immer nur darauf, dass die Mitglieder des Vorstands sich die Finger wund telefonieren um dieses Ziel zu erreichen. Ein kleiner Anruf oder eine kurze E-Mail an mich oder ein anderes Vorstandsmitglied spart uns sehr viel Zeit. Ebenso möchte ich alle nochmals auf das BDEF – Portal im Internet aufmerksam machen und es allen ans Herz legen. Wir können dieses Portal nur mit Leben erfüllen und ihm einen Sinn geben, wenn möglichst viele Mitglieder – damit meine ich jeden einzelnen, nicht nur die Vereinsvorstände – sich in dieses Portal einloggen und sich auch beteiligen. Gut Ding will Weile haben, aber ich sehe darin eine große Möglichkeit der Verbindungen und Kontaktaufnahmen der einzelnen Mitglieder untereinander. Natürlich ist auch der kommerzielle Teil interessant, aber es kann jeder Einzelne entscheiden ob er sich zusätzlich in diesem Bereich anmeldet. Im letzten Report wurde genau erklärt, wie Sie an die Zugangsdaten kommen.*

*Für den Vorstand des BDEF suchen wir noch einen Nachfolger/in für unseren Jugendreferenten und Leiter Junior College Dieter Hohmann, der im nächsten Frühjahr von seinem Amt zurücktreten wird. Bitte erkundigen Sie sich bei mir oder direkt bei Dieter Hohmann, was in diesem Bereich an Arbeit auf einen zukommt und melden Sie sich. Jugend und Nachwuchsarbeit ist der absolute Schwerpunkt in jedem Verband und jedem Verein. Ohne intensive Tätigkeit in diesem Bereich werden noch mehr Vereine als bisher sich in den nächsten Jahren wegen Überalterung auflösen.*

*Ich wünsche Allen eine schöne Ferienzeit und freue mich möglichst viele von Ihnen bei den Regionaltreffen, Messen und anderen Veranstaltungen zu treffen.*

## **Jahrbuchversand – Pakete unzustellbar**

Leider sind wieder eine ganze Reihe von Paketen mit Jahrbüchern an die Vereine als unzustellbar zurückgekommen. Durch das Überkleben der Adressen mit Rücklaufaufkleber sind leider die meisten Originaladressen nicht mehr lesbar, so dass wir keine direkte Zuordnung machen können. Wir bitten deshalb alle Vereine, die bis jetzt noch keine Jahrbücher 2009 bekommen haben, dem BDEF-Vorsitzenden eine Adresse mitzuteilen, an welche auch Pakete zugestellt werden können. Also KEINE Vereinsheimadressen oder Postfachadressen, sondern am einfachsten die Privatadresse des Vorsitzenden oder eines anderen Vorstandsmitglieds. Diese Adressen werden nicht veröffentlicht, sondern dienen nur dem Versand von BDEF Post und Paketen an den Verein.

Wir bitten diesem Punkt bei der nächsten Abfrage der Vereinsdaten für 2010 ein besonderes Augenmerk zu schenken. Jedes Paket das zurückkommt kostet uns nicht nur eine Menge unnötiger Arbeit im Vorstand, sondern auch noch zusätzlich mindestens 4.- Euro für den erneuten Versand.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter Briegel'.

Peter Briegel, BDEF-Vorsitzender

Regionaltreffen 2009	2
Taifun-TT-Bahn	6
Immer an der Wand lang	12
1:43,5 oder 1:45 ?	13
Autos für Epoche III	15

## Regionaltreffen 2009

(BR) Wie jedes Jahr finden im Herbst die Regionaltreffen des BDEF statt. Diese bieten den Teilnehmern die Möglichkeit, dem Vorstand des BDEF und den Clubs aus der Region ihre Ideen, Wünsche und Probleme darzulegen. Alle ausrichtenden

Clubs bieten attraktive Rahmenprogramme und die passenden Räumlichkeiten für die eigentlichen Gespräche.

Versäumen Sie nicht, an den Regionaltreffen teilzunehmen! Zeigen Sie, dass Sie als Mitglied im BDEF Teil

einer starken Gemeinschaft sind. Wir würden uns freuen, Sie in großer Zahl auf den Regionaltreffen begrüßen zu dürfen.

### Terminplan 2009 für die Regionaltreffen:

- 17.10.2009**    **Regionaltreffen SÜDWEST in Tuttlingen**  
Gastgeber: EF Tuttlingen
- 24.10.2009**    **Regionaltreffen NORD in Lehrte**  
Gastgeber: MEV Lehrte
- 07.11.2009**    **Regionaltreffen SÜD in Bad Kohlgrub**  
Gastgeber: MBC Bad Kohlgrub
- 14.11.2009**    **Regionaltreffen OST in Dresden**  
Gastgeber: Freunde des Eisenbahnwesens  
Verkehrsmuseum Dresden

*Bitte beachten Sie die Einladungen der einzelnen Regionaltreffen die diesem Report beigelegt sind.*

Da trotz intensiver Bemühungen keine Vereine für die Ausrichtung der Regionaltreffen West und Mitte im Oktober/November gefunden werden konnten, werden diese Regionaltreffen im Januar/Februar 2010 stattfinden. Einladung erfolgt mit dem nächsten Report.



## Messen und Ausstellungen 2009



2. – 4. Oktober

**14. modell-hobby-spiel, Leipzig 2009**  
Neue Messe Leipzig

Eurotouring organisiert Fahrten von 12 deutschen Städten aus zum Preis von 28 – 32 € (inklusive Eintrittskarte, direkter Anfahrt vor den Haupteingang, kostenloser Fachzeitschrift und Teilnahme an einem attraktiven Gewinnspiel). <http://eurotouring.de/messe/index.php>



30. Oktober -  
1. November

**8. Faszination Modellbau  
Friedrichshafen 2009**  
Neue Messe Friedrichshafen



20. – 22. No-  
vember

**4. Faszination Modellbau, Bremen 2009**  
Messe Bremen

## Zweite Digital-Konferenz in Berlin

(HWB) Die Idee hat ein namhafter Firmeninhaber von Digitaltechnik anlässlich der internationalen Modellbahnausstellung 2008 in Köln an den BDEF herangetragen: Eine Zusammenkunft aller Hersteller für Digitalerzeugnisse für Modelleisenbahn, um über die Zukunft ihrer Branche zu beraten. Damit lief er beim BDEF offene Türen ein. Der BDEF-Vorstand beschloss aber auch gleich, alle führenden europäischen Modellbahnverbände mit ins Boot zu holen. So verteilten die Vorstände des BDEF, MOBA, SMV, SVEA und VOEMEC gemeinsam auf der Internationalen Spielwarenmesse 2009 in Nürnberg die Einladungen an alle in Frage kommenden Firmen zu einer solchen Zusammenkunft am Rande der InterModellBau Dortmund im April 2009.

Das Treffen in Dortmund sollte erst einmal der Positionsbestimmung dienen. Deshalb sollte auch keine Presse oder sonstige Öffentlichkeit eingeladen werden. Die Resonanz der Hersteller, aber auch Anwender von Digitalerzeugnissen auf diese Zusammenkunft in Dortmund war groß. Eröffnet wurde diese erste Digital-Konferenz vom Vorsitzenden des MOBA, Franz-Josef Küppers und dem ehemaligen Pressesprechers des BDEF, Gerhard A. Bayer. Die Moderation übernahm dann der Leiter NMRA-DCC-Group, Rudger Friberg. Als Ziel dieser Veranstaltung wurde der Hoffnung Ausdruck gegeben, die Einführung des NEM-Kupplungsschachtes, der heute für eine Austauschbarkeit aller Kupplungssysteme selbstverständlich ist, im übertragenen Sinne auch für die Anwendung der Digitaltechnik durchzusetzen. Nach einigem Zögern bekundeten die Teilnehmer ihren Willen zur Zusammenarbeit. Um nun auch gleich Nägel mit Köpfen zu machen, sollte zeitnah eine zweite Zusammenkunft stattfinden.

Der Einladung zur zweiten Digital-Konferenz am 15. Mai 2009 in Berlin folgten 13 namhafte Hersteller von Digitalerzeugnisse für Modelleisenbahnen, aber auch Mitarbeiter der Technischen Universität Berlin und die Vertreter des BDEF und des Technischen Kommission des MOROP. Auch hier wurde auf Wunsch der Teilnehmer zunächst auf die Teilnahme von Presse und Öffentlichkeit verzichtet. Leider wurde das von dem Radakteur einer Modellbahnzeitschrift missverstanden, was er dann zu einer bedauerlichen Polemik gegen den BDEF in seinem Blatt nutzte.

Hans-Werner Bürkner, BDEF, und Achim Sührig, MOROP, begrüßten die Teilnehmer und brachten der Hoffnung Ausdruck, dass von dieser Zusammenkunft deutliche Impulse zur Konformität der Digitalerzeugnisse für Modellbahner ausgehen sollten. Dann übernahm Reinhard Müller, NMRA-DCC-Group, die Leitung der Konferenz. Die Teilnehmer waren bereits mit eigenen Vorstellungen, aber auch schon mit konkreten Vorschlägen über die weitere Arbeit angereist und allgemein vom Willen um eine gute Zusammenarbeit beseelt. Erörtert wurden zunächst die Basis und die Organisationsform für die weitere Zusammenarbeit. Dabei kristallisierte sich bald der Wille heraus, einen eigenen Fachverband zu gründen, um so die einvernehmliche Entwicklung von digitalen Modellbahnprodukten effektiver forcieren zu können.

Zur Gründung des Fachverbandes übernahm Hans-Werner Bürkner die Leitung der Versammlung. Auf Vorschlag der Anwesenden wurden die Herren Reinhard Müller zum Vorsitzenden, Achim Sührig zum stellvertretenden Vorsitzenden und Heiko Herholz von der TU Berlin

zum Kassenwart gewählt. Die weitere Leitung der Versammlung erfolgte dann durch den neu gewählten Vorsitzenden des Verbandes, Reinhard Müller.

Es wurde folgender Name für den Fachverband beschlossen: RailCommunity, Verband der Hersteller digitaler Modellbahnprodukte (VHDM).

Als Ziele des Verbandes wurden festgelegt:

- Ein besseres Zusammenspiel von Digitalkomponenten verschiedener Hersteller zu erreichen,
- die Anwendung der Digitaltechnologie für den Anwender einfacher zu gestalten,
- für zukünftige Entwicklungen von vorneherein eine gemeinsame Basis zu schaffen..

Aufbauend auf den Standards und Empfehlungen der National Model Railroad Association (NMRA) wird der VHDM weitere Standards für digitale Modellbahnprodukte entwickeln und normieren. Mit einem Logo werden zukünftig solche Produkte gekennzeichnet, die Interoperabilität garantieren sollen.

Jeder Hersteller von digitalen Modellbahnprodukten und deren Vertrieb kann Vollmitglied werden. Andere Formen der Mitgliedschaft sind möglich und können auf Anfrage mitgeteilt werden.

Der Fachverband ist bereits unter [www.RailCommunity.org](http://www.RailCommunity.org) im Internet präsent.

Kontakt:

RailCommunity  
Verband der Hersteller digitaler Modellbahnprodukte,  
c/o FG SFWBB, Sekr. SG 18,  
Salzufer 17-19, 10587 Berlin

Die Zusammenkunft wurde übereinstimmend als ein erfolgreicher Tag für die weitere Zusammenarbeit gewertet.

## Neues Fördermitglied: Schienenreiniger

(BR) Mit Freude begrüßen wir nun als Fördermitglied die Firma „Der Schienenreiniger“. Dieses Unternehmen hat sich auf die optimale Reinigung von Modellbahnanlagen, insbesondere den Gleisanlagen spezialisiert und kann auf eine langjährige Modellbahnerfahrung zurückgreifen. Die Produkte wurden auf den eigenen Modellanlagen getestet und durch ständige Verbesserungen optimiert.

Die Innovation der Schienenreinigung ist zweifelsfrei der Schienenmop. (Geschützt durch das deutsche Gebrauchsmuster 20 2008 008 432.6). Um eine gleich bleibende Qualität zu sichern, verwendet man hochwertige, speziell ausgesuchte Materialien, die zu einem fairen Preis angeboten werden. Die Reinigungssysteme werden ausschließlich in Handarbeit in Deutschland gefertigt und sichern somit heimische Arbeitsplätze.

Es werden Produkte für die Spurweiten H0, TT, N und Spur G angeboten.

Kontakt:

Der Schienenreiniger - Lothar Emmerling, Baptist-Hoffmann-Str. 19,

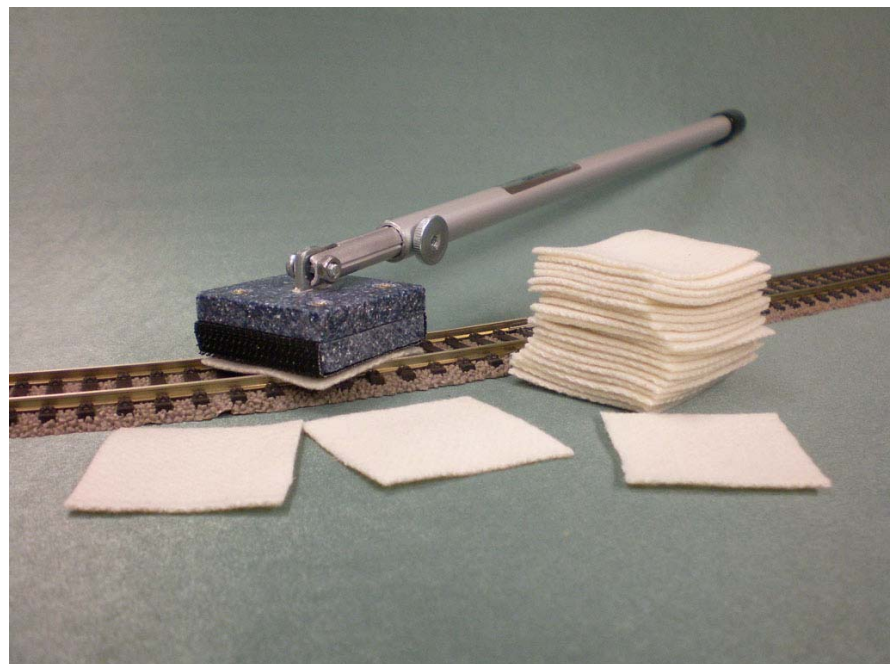
97688 Bad Kissingen, Tel.: (09 71)

6 63 45 Telefax: (09 71) 785 31 96

e-Mail: [info@schienenreiniger.de](mailto:info@schienenreiniger.de)

Internet:

<http://www.schienenreiniger.de>



## Damals ... der BDEF vor 25 Jahren

(BR) Wir schreiben das Jahr 1984. Der 27. BDEF Verbandstag findet – zusammen mit den „Tagen der DB“ vom 31. Mai bis 3. Juni in Stuttgart statt. Aus diesem Anlass gibt es im Stuttgarter Hauptbahnhof ein mehrfarbiges Gedenkblatt und zwei Sonderpostkarten mit Sonderstempel, jeweils in limitierter Auflage von nur 1000 Stück.

In Köln findet unter der Schirmherrschaft des BDEF zum zweitenmal die „Internationale Modelleisenbahn-Ausstellung“ vom 2. bis 6. November statt. Auf 1200 m<sup>2</sup> präsentieren sich der BDEF und 23 Vereine mit Modellbahnanlagen und –Exponaten.



Auch die Arbeitsgruppe Museumsbahnen ist mit historischen Exponaten vertreten. In dieser Dimension ist der Verband noch nie zuvor anlässlich einer Ausstellung in der Öffentlichkeit aufgetreten.

Erstmals informiert der BDEF an einer Deutschlandkarte über die Standorte aller Mitgliedsvereine. Durch Druck auf verschiedene Tasten leuchten Lämpchen in der Karte auf und informieren so über die Standorte der einzelnen Gruppierungen.

Dieses „Spielzeug“ war pausenlos von den Messebesuchern umlagert und überstand störungsfrei seine Feuerprobe.

## 25 Jahre „Bamberger Eisenbahnfreunde e. V.“

(BaEF) Bereits 1844 erreichte die Ludwigs-Süd-Nordbahn Bamberg und läutete eine neue Ära in der Anbindung der Stadt an Nürnberg und das Umland ein. Gut 140 Jahre später, 1984, wurde unser Eisenbahnverein gegründet. Bamberg war inzwischen zu einer bedeutenden Eisenbahnerstadt aufgestiegen. Hier zweigte die Hauptbahn nach Schweinfurt und vier Nebenbahnen ab, zudem gab es ein großes BW.

Im April 1984 erschien in der örtlichen Tageszeitung ein Aufruf für ein Treffen aller an einem Eisenbahnverein Interessierten. Das Nebenzimmer der Bahnhofs-Gaststätte war an diesem Abend gut besucht. Es kamen Eisenbahner, Modellbahner, Hobbyeisenbahner. Sehr erfreulich viele Schüler und junge Leute. Natürlich kamen auch Offizielle, Neugierige, Spielwarenhändler und alle, die einen Fuß in der Tür haben wollten. Um zwei Uhr in der Nacht verlöschte das Licht, aber der erste Schritt, war getan. Der junge Verein schloss sich zunächst als Unterabteilung der „Dampfbahn Fränkische

Schweiz“, an, bis er dann offiziell gegründet wurde und unabhängig agierte. Beim Jubiläum „140 Jahre Nürnberg – Bamberg“ konnte der junge Verein tatkräftig mithelfen. So wurden die „Bamberger Eisenbahnfreunde“ noch bekannter. Besonders die jungen Mitglieder waren voller Tatendrang und waren sich für keine Arbeit zu schade. Mit Begeisterung übernahmen wir die Pflege der V 80 002, die im alten BW Bamberg hinterstellt war und konnte herrliche Sonderfahrten auf der Strecke Strullendorf – Frensdorf – Ebrach und Schlüsselfeld mit den alten Donnerbüchsen der DFS durchführen. Dort

erhielten unsere Mitglieder auch ihre Schaffnerausbildung, die wiederum die Voraussetzung für die spätere Durchführung eigener Sonderfahrten war. Es ist schon ganz gut, wenn man Lokführer und Schaffner im eigenen Verein hat. So wurden wir auch von der DB Direktion Nürnberg für deren Jubiläumsfahrten angefordert und lernten so zahlreiche andere Strecken kennen. Unser Personalbestand war so gut, dass wie eine eigene Mitgliederzeitschrift das „Bamberger Bahn Blatt“ herausbringen konnten. Aber auch die Modellbahnfreunde im Verein hatten die Möglichkeit ihre Modulanlagen mit dem Thema:



Von rechts nach links: Frank Schneider (Ehrevorsitzender) Oliver Kaschel (1.Vorsitzender BaEF) Minister Otto Wiesheu, Prof. Lisson damals Konzernbeauftragter für Bayern, bei der offiziellen DB-Feier „150 Jahre Ludwigs-Süd-Nordbahn“ von Nürnberg nach Bamberg.

gen mit dem Thema: Nebenbahnen im Bamberger Land einzubringen und öffentlich auszustellen. Daran herrschte ein großes Interesse bei der Bevölkerung. Im Winter-Halbjahr wurden dann öffentliche Vorträge mit Lichtbildern zu Fachthemen angeboten.

Arbeit war genug da. Sonderfahrten mit der V 80 nach Scheßlitz, sowie dortigem Bahnhofs fest und Herausgabe der Festschrift. Bei Stadtfesten in Bamberg bauten wir eine Modellbahn auf und veranstalteten eine Tombola. Besichtigungen von Stellwerken und ein Bahnhofs fest in Ebern inklusive Festschrift folgten.

Auch fantastische Pläne wurden geschmiedet: So sollte das BW zu einem regionalen Verkehrsmuseum ausgebaut werden. Damals stand es noch nicht unter Denkmalschutz. Es ging darum, dass es abgerissen werden sollte. Da schien es uns besser das Denkmalschutzamt einzuschalten. Das war erfolgreich.

Mit dem Schienenbus feierten wir viele Ereignisse: Das Jubiläum Bamberg – Hofheim oder die abendlichen Fahrten im Herbst als „Rebbummler“ nach Prichsenstadt oder Volkach mit Weinprobe. Auch der Lückenschluss Neustadt bei Coburg nach Sonneberg, wo wir als Schaffner seitens der DB eingesetzt waren.

Zweifellos der Höhepunkte war das von uns initiierte Jubiläum „150 Jahre Ludwigs-Süd – Nord – Bahn, das im Mai 1995 im Bahnhof Bamberg und an der Strecke verspätet gefeiert wurde. Die Honoratioren wurden mit einem Dampfsonderzug in Nürnberg empfangen und nach Bamberg gefahren. An jeder Station stieg der Bürgermeister einer Gemeinde zu und erzählte

im Zug bis zur nächsten Stationen über seine Kommune. Das alles lässt sich in der großen Festschrift, die wir herausgegeben haben, nachlesen. Am Bahnhof Bamberg waren weitere Honoratioren und Abgeordnete sowie 5000 Menschen und einige Dampfzüge versammelt um den Festreden zu hören. Schirmherr war der damalige bayerische Ministerpräsident Dr. Edmund Stoiber.

Die letzte große Veranstaltung fand 2003 mit dem 150 jährigen Streckenjubiläum der Ludwigs-West-Bahn von Bamberg über Schweinfurt nach Würzburg statt. Aus diesem Anlass hatten wie wieder eine

Festschrift herausgegeben und waren zur Taufe eines VT 612 im Bahnhof Schweinfurt eingeladen. Eine äußerst bescheidene Feier die schon die Bemühungen der DB in Richtung Börse in sich trug. Die Leute verliefen sich, denn es war überhaupt nichts geboten und das war wohl auch beabsichtigt. Auch in Bamberg waren für uns Eisenbahnfreunde die Türen der Bahnhofsmanger, die kurzfristig wechselten, verschlossen. Originalzitat: „Wir mögen keine Männer die auf alten Lokomotiven herumhüpfen“. Statt dessen veranstaltete die DB auf dem Bahnhofsvorplatz eine Ausstellung von Luxuskarossen. Das nannte sich

dann Bahntag. Kein Wunder das keiner kam.

Erschreckend ist, dass keine jungen Leute nachkommen. Nachdem immer nur Negativ-Meldungen über die DB kommen, ist es kein Wunder, dass sich niemand mehr dafür interessiert. Bei den Modellbahnen sind die Preise in Lauf der Zeit ins Uferlose gestiegen, so dass sich ein Schüler schon gar keine mehr leisten konnte. Wir sehen das ja an den bekannten Marken, die es nicht mehr gibt. Und Computer bieten so viele Möglichkeiten. Von anderen Eisenbahnvereinen hören wir leider genau dasselbe. Ein ICE 3 ist zwar elegant, und auch moderne Technik, aber er

lebt nicht und er zittert und schnauft und faucht nicht. So bleiben uns neben der Erinnerungen und des internen Feierns von Jubiläen die Besuche bei Dampfeisenbahnen in der Nähe und die Pflege unseres jährlichen Ausfluges „Ein Verein auch Achse“ Weiterhin werden wir Ziele im In- und Ausland ansteuern, auch um uns über neue Entwicklungen im Schienenverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr zu informieren, die alten Freundschaften zu pflegen und gemeinsam Spaß am Hobby zu haben, so wie es seit 25 Jahren war.

## Kaum bekannt: Taifun TT Bahn

(HW) Ein Taifun auf der Modellbahnplatte? So schlimm ist es zum Glück ja dann doch nicht gekommen! Aber mit diesem Namen erschien 1949 im Nachkriegsdeutschland eine Modelleisenbahn der Spurweite TT (Table-Top) auf 12 mm Gleisen. Der Hersteller: Rheinisch Westfälisches Kunststoffwerk Kettwig/Ruhr (RWK). Bis dahin hatte dieser Hersteller nichts mit Modellbahnen am Hut, aber wie einige andere auch, versuchte das RWK auf dem Modellbahn-Sektor Fuß zu fassen. Und die Zeit dafür schien günstig, denn die großen und renommierten Hersteller waren entweder noch nicht wieder so weit,

oder sie mussten in erster Linie ihre Waren exportieren. Zudem spielte den neuen Anbietern die einhergehende Wohnraumknappheit der Bevölkerung in die Karten. Der kleinere Maßstab bot die Möglichkeit ein Gleisoval auf einem normalen Küchentisch aufzubauen.

**TAIFUN**

Ein Schienenkreis hatte gerade mal einen Durchmesser von 50 cm.

Vorgestellt wurde diese Taifun – Micro Modellbahn auf der Hannover-Messe 1949.

Dort drehte sie auf einer kleinen Gebirgsanlage mit Tal- und Bergstation, Brücken und Tunnel, munter ihre Runden. Für 58 DM bekam man eine Startpackung mit allem Zubehör für einen sofortigen Spielbetrieb.

Der Inhalt setzte sich zusammen aus einer Diesel-Triebwagenkombination VT 137 mit Beiwagen VS 145, und einem Schienenoval, bestehend aus zwölf gebogenen und zehn geraden Gleisen, einschließlich Anschlussstück.

Verpackt war alles sauber angeordnet in einem roten Karton mit Deckelbild. Im Preis enthalten war auch ein Trafo Nr. 821 in einem separaten, ebenfalls roten Karton. In der damals einzigen Broschüre waren alle Teile einzeln mit Nummern abgebildet, und konnten für weitere Nachkäufe erworben werden. Zusätzlich kündigte man darin auch schon weitere Neuheiten, wie z.B. Weichen und Kreuzungen an.

Das Gehäuse und das Chassis des Triebwagens bestehen aus Kunststoff, lackiert in elfenbein-rot der Vorkriegs-Deutschen-Reichsbahn.

Visuell können die Fahrzeuge mit einer Länge von je 182 mm den TT-Maßstab recht gut wiedergeben. Die Kraftübertragung, vom mittig im



Triebwagen liegenden Gleichstrom-Motor zum Antriebsfahrgestell, erfolgt über eine biegsame Spiralfederwelle und funktioniert problemlos. Zur Beschwerung ist im Motorteil zusätzlich auch noch ein relativ großes Bleigewicht eingebaut.

Die Gleise waren aus „hochwertigem, modernen Isolierstoff“ hergestellt und sollten sogar trittfest sein. Technisch wurde das damals noch recht seltene 2-Schienen-Gleichstromsystem angewandt. Man wies stolz darauf hin, auf die Mittelschiene verzichten zu können! Es sollte kein Spielzeug im üblichen Sinn sein, sondern ein Modell-Lehrmittel, für den jungen -, genauso wie den älteren Modellbahnfreund.

Der mitgelieferte Trafo bot eine stufenlose Regelung der Geschwindigkeit und die Möglichkeit zu einem „ferngesteuerten“ Richtungswechsel. Es war ein einfacher kleiner Hebel für die Umpolung, seitlich am Trafo angebracht! Für die Sicherheit war außerdem ein Kurzschlussautomat eingebaut.

Abgesehen vom vielleicht zu hohen Preis waren wohl auch einige technische Lösungen nicht vom Erfolg gekrönt. So wurden die beiden Teile mit einer merkwürdigen, gefederten „Hakenkupplung“ verbunden, die zwar ein automatisches Ankuppeln ermöglichte und damit auch einen problemlosen Zugbetrieb sicherstellte, aber Schiebetrieb war nur möglich, indem an den Wagenböden vorne und hinten wulstartige „Mittelpufferbohlen“ angebracht waren, anstelle von Puffern wie im Original. Diese patentierte, gefederte Hakenkupplung sollte jedenfalls alle Wünsche des Modellbahnfreundes erfüllen. Zum Trennen, dienten an den Wagen-Enden gut sichtbare Drahtbügel. Praktisch zwar, optisch wussten sie aber nicht gerade zu Gefallen!

Eine kleine Sensation ist jedoch eine kürzlich aufgetauchte, optisch gleiche Bahn namens „OTO – Elektr. Mikro Modellbahn“. Das gleichfalls gefundene Prospekt gleicht der TAI-FUN Broschüre wie ein Ei dem An-

Anderen. Die Produktionsfirma auf diesem kleinen Katalog nennt sich OTO – Fabrik elektro- und feinmechanischer Erzeugnisse, Ludwigsburg. In einem heute noch existierenden Spielzeuggeschäft in Ludwigsburg erinnert man sich, in der damals noch im gleichen Gebäude angesiedelten Druckerei, dieses Prospekt gedruckt zu haben. Zu dieser Druckerei gehörte damals auch ein angeschlossener Schreibwarenladen mit kleiner Spielzeugabteilung, in dem der Sohn des Druckers und heutige Ladenbesitzer mit der „Otto-Bahn“ spielte. Weitere Informationen zur Firma OTO sind leider nicht bekannt.

Interessant ist das Erscheinungsjahr, denn das lässt sich exakt auf 1948 datieren. Auf der letzten Seite steht zu lesen: Zu Weihnachten 1948 lieferbar, 1 komplette Anlage für DM 92,50 ! Der Inhalt setzt sich aus dem gleichen Material zusammen, nämlich Triebwagen mit Beiwagen, ein Trafo und Gleise. Somit war die Firma OTO schon einige Monate vor der Taifun-Bahn auf dem Markt!



Bild oben: TAI-FUN-Triebwagen,  
Bild unten: OTO-Triebwagen

Und damit lässt sich auch erklären, warum immer wieder Gleise oder auch Trafos auftauchen mit dem OTO-Schriftzug drauf. Man ging fälschlicherweise bisher davon aus, es könnte sich um die Spurweite OTO handeln, mangels Wissen um die Bezeichnung TT.

Der markanteste technische Unterschied zur Taifun-Bahn ist aber der eingebaute Motor, anstelle eines Perma-Magneten besitzt dieser eine Spule, und wird mit Wechselstrom betrieben. Zum Umschalten der Fahrtrichtung, ist ein ziemlich auf-

wändiger Mechanismus mit mehreren Kontaktflaschen und Schaltwalze verbaut, die sich über einen kleinen Blechhebel, der aus dem Dach ragt, betätigen lässt. In den Prospekten beider Hersteller ist dieser Hebel gut zu erkennen, der dann aber offensichtlich mit der Änderung des Motors bei der Taifun-Bahn entfallen ist. Gleichzeitig war dabei wohl auch eine Herabsetzung des Preises möglich.

Wie die „OTO – Mikro Modellbahn“ zur „TAIFUN – Micro Modellbahn“ wurde ist mir nicht bekannt, aber sicher ist, dass schon fertig produzierte Teile übernommen worden sein müssen, an denen man erkennen kann dass manchmal der OTO Schriftzug entfernt wurde. Die Produktion wurde wahrscheinlich noch im Jahr 1949 wieder eingestellt, eine hergestellte Stückzahl ist nicht bekannt.

Für Sammler ist es schwierig, eine Taifun-Bahn vom RWK zu finden, denn sie ist heute sehr selten am Markt anzutreffen, der OTO-Urtyp ist wahrscheinlich noch rarer.

Interessanterweise hat sich aber der Motor aus dieser Bahn noch eine ganze Weile länger am Markt gehalten. Unter dem Namen „Kettwig-Motor“ taucht er immer wieder in älteren Modellbahnzeitschriften der Jahre 1949-1952 auf und wurde von wechselnden Herstellern als „Einbaumotor für Modellbahnen“ angeboten. Danach verschwindet er aus den Zeitschriften.

Die Taifun-Bahn war somit die erste TT-Bahn in Westdeutschland, die sofort nach dem Erscheinen wieder verschwand, also doch nur ein laues Lüftchen – und kein Tropensturm ...

Bilder: Horst Weber

Weitere Informationen unter [www.taifunbahn.de.tt](http://www.taifunbahn.de.tt)

# 40 Jahre Modellbahnclub Sassnitz

## Es gibt was zu feiern !

(MECS) Nach den Schützen-, den Turn- und Männergesangsvereinen kommen nun auch die Modelleisenbahnvereine langsam in die Jahre. So auch der Modellbahnclub Sassnitz e.V., der im Jahre 2009 sein 40-jähriges Bestehen feiert. Sassnitz befindet sich auf der wunderschönen Urlaubsinsel Rügen. Das nur kurz zur geografischen Orientierung.

Unser Verein, oder auch „der Club“, wie er im Sprachgebrauch seiner Mitglieder genannt wird, war zunächst eine Arbeitsgemeinschaft, die Schülern eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung bot. Gegründet wurde diese AG am 4. Dezember 1969 durch den noch heute amtierenden Vorsitzenden Horst Thiele. Ein „Verein“ im juristischen Sinne wurde unsere Gemeinschaft dann erst am 2. September 1990, als wir freilich schon 21 Lenze zählten. Im Jahr 1992 erhielten wir den Status der Gemeinnützigkeit.

Der seinerzeit beinahe zufällig gewählte Ort des Dachbodens der Schule hat sich für den Verein im Nachhinein als Glücksfall erwiesen. Denn nach der politischen Wende im Jahre 1989 durfte unser Verein diese Räumlichkeiten weiter nutzen und sogar erweitern. Dazu aber später mehr.

Bereits kurze Zeit nach der Gründung fanden sich dann auch die ersten Erwachsenen ein, die mit Ihrem Interesse für die Modelleisenbahn goldrichtig bei uns aufgehoben waren. 1970 erfolgte der Eintritt in den DMV, wo man fortan unter der Nummer AG 5/14 „firmierte“. Kurz nach Gründung erwiesen sich die Räumlichkeiten als zu klein, der damals noch unbelegte Dachboden der Schule konnte genutzt werden und die Vereinsräume wurden durch uns über die Jahre mehr und mehr ausgebaut.

An der besagten Schule galt es dann recht bald unter den männlichen Schülern als Ritterschlag, wenn man das Glück hatte, in den „Club“ - damals die Modellbahn-AG - eintreten zu dürfen. Der Verfasser dieses Textes bildete seinerzeit keine Ausnahme. Wer dann die strengen Aufnahmekriterien erfüllte, durfte sich fortan Mitglied nennen und der Neid der Klassenkameraden war den Auserwählten damals gewiss.

Von besonderer Bedeutung während der DDR-Zeit war die enge Partnerschaft des Vereins zum VEB Piko Sonneberg. Die einen hatten damals die Modelleisenbahnen -aus erster Hand sozusagen-, die anderen hatten Urlaubsquartiere an der Ostsee, man wurde sich schnell handelseinig. Der Besuch der Vereinsmitglieder in Sonneberg gestaltete sich manchmal schwieriger, als es im ersten Moment erscheinen mag. Die Bahnstrecke die wir damals nach Sonneberg entlangfuhren, führte dicht an der Grenze zur BRD entlang. Da die Bewachung im Zug selbst den „zuständigen Organen der DDR“ seinerzeit als nicht ausreichend erschien, mussten alle Mitreisenden eine besonderen Passierschein für diesen Streckenabschnitt vorweisen. Diesen Passierschein erhielt unser zweiter Vorsitzender aber nur für das seinerseits abgegebene Versprechen, an einer zweiten Schule in Sassnitz einen Ableger unseres Vereins ins Leben zu rufen. Nun, heute können wir es offen aussprechen: Diese Gründung ist bis zum jüngsten Tag nicht erfolgt.

Ach ja, und Fotoaufnahmen aus dem fahrenden Zug heraus in Richtung Grenze wurden mit sofortiger Entnahme des Films aus der Kamera beantwortet.

Nun, diese Zeiten sind glücklicherweise vorüber. Die politische Wende hat uns von diesen alten Widrig-

keiten erlöst. Dummerweise brachte sie aber neue. Bekanntermaßen sind nach 1990 in den neuen Ländern viele Arbeitsplätze weggefallen. Unsere Insel machte da leider keine Ausnahme. Einige Vereinsfreunde wurden zum Wochenendpendeln, später auch zum kompletten Wohnortwechsel gezwungen, denn für ein tägliches Fahren „in den Westen“ liegt unsere Insel schlicht und ergreifend zu weit vom Schuss. Freuen können wir uns dennoch, denn auch nach Jahren sind uns viele Freunde treu geblieben, führen Ihre Mitgliedschaft, wenn auch vorübergehend nur auf dem Papier fort, und lassen sich in ihrem Urlaub regelmäßig bei uns sehen. Heute zählen wir 35 Mitglieder, davon 7 Kinder und Jugendliche.

Die - wenn man so will - Kernstücke unserer Tätigkeit sind bereits über Jahrzehnte hinweg zwei große H0-Anlagen mit mittlerweile 50 m<sup>2</sup> und 26 m<sup>2</sup> Fläche. Die größere der beiden Anlagen ist frei gestaltet, die zweite stellt die Insel Rügen in den dreißiger Jahren dar. Beide Anlagen wurden im Laufe der Zeit vervollkommnet und erweitert. Es wurde und wird natürlich an weiteren Anlagen gebaut - insgesamt sind es derzeit 12 Modellbahnanlagen aller Spurweiten und Epochen. Die größte ist die eben erwähnte mit 50 m<sup>2</sup> Fläche, die kleinste Anlage passt in eine Bratpfanne. Hinzu kommen noch Dioramen in Glaskästen und in ausgeschlachteten Computermonitoren usw.

Einer besonderen Beliebtheit erfreuen sich die durch uns organisierten Sonderfahrten auf der Kleinbahn zwischen Putbus und Göhren. Diese finden dann zu Ostern, zum Schulbeginn und zu Weihnachten statt. Die meisten unserer Fahrten sind bereits Wochen vor Beginn ausgebucht. Die Gäste kommen z.T. aus

Brandenburg und Schleswig-Holstein. Dabei werden zu Ostern für alle Kinder auf einem Teil der Strecke Osternester versteckt, die die Kinder dann suchen können. Die Sonderfahrt zum Schulbeginn wird mit einem Kinderfest auf einem der Bahnhöfe verbunden, zur Weihnachtsfahrt erhalten die Kinder im Zug vom Weihnachtsmann ein Geschenk.

Bei allen Aktivitäten unterstützen uns unsere Frauen auf die eine oder andere Art, sei es durch aktive Mitarbeit und Mitgliedschaft, sei es aber auch durch Duldung unserer manchmal doch recht zeitraubenden Aktivitäten.

In all den Jahren wurden von unseren Mitgliedern alles in allem 9270 Arbeitsstunden geleistet, was einer ununterbrochenen Tätigkeit von 1 Jahr und 21 Tagen entspricht. Es blieben also immerhin noch 38 Jahre und 344 Tage für Tätigkeiten übrig, die nichts oder wenig mit dem Club zu tun hatten.

Es besteht auch bei den Mitgliedern nicht das geringste Verlangen, diese Tätigkeiten zukünftig in irgendeiner Weise zu minimieren.

Und was war das jetzt mit dem Dachboden? Ach ja, die Stadt Sassnitz unterstützt unseren Verein auf vorbildliche Weise. Als Eigentümerin der Schule, in welcher sich unsere Räumlichkeiten befinden, dürfen wir seit nunmehr Jahrzehnten genau diese Räume kostenlos (!!)

nutzen. Dieses Entgegenkommen uns gegenüber kann gar nicht hoch genug angerechnet werden. Eine bessere Unterstützung ist für uns kaum denkbar. Dankenswerter Weise hegt auf Seiten unserer Heimatstadt niemand die Absicht, dies zu ändern.

Wir möchten die Gelegenheit nutzen, uns an dieser Stelle bei allen bedanken, die uns gewogen sind. Bei den Verantwortlichen der Stadt Sassnitz, ohne die es unser Jubiläum vielleicht nicht gegeben hätte. Wir möchten uns bei unseren Partnern bedanken, die uns unterstützen, wie es ihre Möglichkeiten erlauben. Wir bedanken uns bei unseren Mitgliedern und

bei unseren Frauen. Danke an alle, die uns geholfen haben, das Erreichen zu erreichen!

### Happy Birthday, Modellbahnclub Sassnitz !!!

Sollten Sie Lust bekommen haben, uns kennenzulernen, nur zu! Die Vereinsfreunde treffen sich jeden Mittwoch Abend und am Samstag Vormittag. Wenn Sie also Ihren Urlaub auf Rügen verbringen, sind Sie herzlich eingeladen, sich einmal bei uns umzuschauen. Sie sind uns ein willkommener Gast.

### Einige Zahlen und Fakten:

Bei der Teilnahme an 94 Ausstellungen, - z.T. selbst organisiert, tlw. als Gastaussteller - konnten immerhin 66.500 Gäste begrüßt werden.

Auf insgesamt 80 durchgeführten Sonderfahrten auf der Schmalspurbahn Putbus-Göhrn wurden nicht weniger als 7.230 Kinder betreut.

In der Presse wurden über uns alles in allem 682 Artikel veröffentlicht, genug, um allein damit eine Wochenillustrierte zu füllen.

Die Vereinsmitglieder selbst unternahmen in dieser Zeit 118 Exkursionen, die mal mehr, mal aber auch weniger mit der großen und der kleinen Eisenbahn zu tun hatten. Unsere Ziele lagen dabei in ganz Deutschland und darüber hinaus in Schweden, Österreich, Norwegen

und der Tschechischen Republik. Wir unterhalten freundschaftliche Beziehungen zu Modelleisenbahnern u.a. in Göhrn/Rügen, Thale/Harz und Trelleborg/Schweden.

Die Vereinsräume wurden in mehreren Etappen ausgebaut, beginnend 1970, bis heute belegen die Räumlichkeiten eine Fläche von insgesamt 337,75 m<sup>2</sup>, dazu gehört auch ein Museumsbereich mit Exponaten der großen Bahn.



Fotos: MECS



## EF Bad Schwartau suchen neue Mitglieder

(HJK) 1987 fanden sich begeisterte Modellbahner aus Lübeck und Umgebung zusammen und gründeten die Freizeitgruppe im Bahn – Sozialwerk „BSW-Modellbahn Lübeck“. Anliegen der Gruppe war die Pflege des Eisenbahninteresses und der Modelleisenbahnbau.

Besonderes Interesse fand der Nachbau von Vorbildsituationen aus dem Bereich der Deutschen Bahn in unserer norddeutschen Heimat.

Zunächst ohne ein Domizil, baute jedes Mitglied seine Module zu Hause. Bei Gemeinschaftstreffs wurden dann die einzelnen Module zu größeren Anlagen zusammengestellt und einem interessierten Publikum vorgeführt. Nach mehreren Anläufen fanden wir dann im Keller des Empfangsgebäudes des Bahnhofes Bad Schwartau 1995 eine neue Bleibe.

Die Umgestaltung der mechanischen Signalsicherungstechnik bei der DB AG auf elektronische Stelltechnik (ESTW) setzte im Großraum Lübeck 16 alte Stellwerke frei. In Verhandlungen mit der DB AG gelang es uns, das Bad Schwartauer Wärterstellwerk „Sn“ längerfristig anzumieten. Dafür wurde am 16.4.2005 der Ver-

ein Eisenbahnfreunde Bad Schwartau gegründet. Das Gebäude wurde in zwischen von den Vereinsmitgliedern in rund 6000 Arbeitsstunden saniert und renoviert. Als letzte größere Baumaßnahme konnte im Juni 2009 das Stellwerk mit einem neuen Dach versehen werden.



Nach Abschluss der umfangreichen Bau-, Sanierungs- und Einbauarbeiten werden wir uns jetzt wieder verstärkt unseren Modelleisenbahn – Modulen nach norddeutschem Vorbild widmen. Rund 50 Module sind im Maßstab 1:87 bereits entstanden, so zum Beispiel das Modell des Bahnhofs von Bad Schwartau mit einer Länge von rund 10 Metern. In letzter Zeit sind auch mehrere

Schmalspur – Module in der Baugröße HOe hinzugekommen.

Interessierte Modelleisenbahnfreunde sind zum Mitmachen eingeladen.

Die Modellbahngruppe trifft sich jeden Mittwoch ab 18:00 Uhr im Vereinsheim Geibelstraße 13 in 23611 Bad Schwartau (Stellwerk „Sn“ direkt am Bahnübergang).

Die nächste öffentliche Ausstellung unserer Modulanlage findet am 3. und 4. Oktober 2009 im Feuerwehrgerätehaus der Stadt Bad Schwartau in der Rantzauallee / Ecke Fünfhausen in der Zeit von 10:00 bis 17:00 Uhr (sonntags bis 16:00 Uhr) statt.

Unsere traditionelle Modellbahnbörse wird am 29.11.2009 in der Zeit von 10:00 bis 15:00 Uhr am selben Veranstaltungsort abgehalten.

Kontakt:

Eisenbahnfreunde  
Bad Schwartau e.V. – EFS –  
Freizeitgruppe im Bahn – Sozialwerk  
Gert – E. Thalau, Erster Querweg 3  
23570 Lübeck – Travemünde  
Tel. 04502 302414

Internet: [www.efs-badschwartau.de](http://www.efs-badschwartau.de)

## Haus ohne Spuren – ein Krimi nicht nur für Eisenbahner

(BR) Was hat denn ein Krimi im BDEF-REPORT zu suchen? Nun, wir wollen erstmals den Versuch wagen hier auch Bücher vorzustellen, die erst auf den zweiten Blick für Eisenbahner interessant sind.

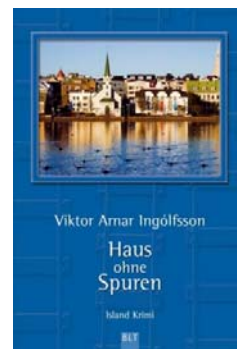
Der bekannteste Eisenbahn-Krimi ist sicher „Mord im Orient-Express“. Aber es gibt durchaus auch andere Krimis welche die Leidenschaft eines Modellbahners und die eines Krimilesers verbinden. So der isländische Krimi „Haus ohne Spuren“. Aufmerksamen Report-Lesern ist sicher der Artikel „Island – Land ohne Eisenbahn“ aus dem BDEF-REPORT 02/2009 noch in

Erinnerung. Genau hier knüpft der Krimi an.

Klappentext: *Reykjavik, Anfang der 70er-Jahre: Jacob Kieler junior wird tot in seiner Villa gefunden. Erschossen. Auf der Suche nach Mordwaffe, Täter und Motiv erfährt die Kripo Reykjavik, dass einige Jahrzehnte zuvor der Vater des Toten, der Ingenieur Jacob Kieler senior, auf exakt die gleiche Weise umgebracht wurde. Es war der größte Wunsch des Vaters, auf Island ein Eisenbahnnetz verlegen zu lassen, doch sein vorzeitiger Tod setzte damals diesem Traum ein jähes Ende ... Ein hochspannendes*

*Mordrätsel von der Insel aus Feuer und Eis!*

Eine wirklich spannend gestrickte Handlung die konsequent durchgezogen wird und ein Eisenbahn-Krimi der besonderen Art mit einem mysteriösen Mordfall und vollkommen unvorhergesehenem Ausgang. Prädikat: Absolut lesenswert!



## 78° Nord – die nördlichste Eisenbahn der Welt

(BR) Auf Spitzbergen in dem kleinen Ort Ny-Ålesund auf 78° 55' N, 11° 57' O gibt es nicht nur das nördlichste Postamt, sondern auch das nördlichste Hotel und die nördlichste Eisenbahn der Welt.

1916 entstand auf dem norwegischen Festland in Ålesund die Firma Kings Bay Kull Company, um Kohle für Dampfschiffe abzubauen. Die Firma gründete auf Spitzbergen die Siedlung Ny-Ålesund (dt. Neu-Ålesund) und begann mit dem Kohlebergbau am Kingsfjorden. Die Mine war gut 1 km von der Küste

weg und so entschied man sich, eine Eisenbahn zu bauen und damit die Kohle zum Hafen zu transportieren. Die Bahn wurde mit einer Spurweite von 900 mm gebaut. Man kaufte insgesamt sechs Lokomotiven. Drei Dampflok bezog man in Schweden mit der leicht abweichenden Spurweite von 891 mm (3 schwedische Fuß). Soweit bekannt führten die 9 mm Spiel damals zu keinerlei Problemen.

Nach einer großen Explosion im Jahre 1963 schloss man die Kohlengrube und der vorhandene Fuhrpark

wurde in den 70er Jahren verschrotet. Die bereits 1909 von Borsig erbaute 0-4-0 Dampflokomotive samt einiger Waggons überlebte glücklicherweise. Sie wurde in den 80er Jahren restauriert und ist seitdem am Hafen zu bewundern. Zwei weitere Waggons stehen im Zentrum des kleinen Ortes, in dem es auch ein kleines Museum gibt, wo alte Fotografien und Pläne der Eisenbahn ausgestellt sind.



Foto aus: <http://de.wikipedia.org>

- Anzeige -



### Ferien im Bahnhof

modernes Wohnen im nostalgischen Bahnhof Rechtenstein  
am Fuße der schwäbischen Alb

in liebevoller Detailarbeit wurde der alte Bahnhof umgebaut in ein Feriendomizil

Mehr Informationen unter [www.ferien-im-bahnhof.de](http://www.ferien-im-bahnhof.de)

## Das gute Beispiel

(HWB) Wie bereits im letzten BDEF-REPORT angekündigt, soll in diesem Beitrag auf die Immer-an-der-Wand-entlang-Anlage eingegangen und ein Beispiel hierzu vorgestellt werden. Aber lassen wir Hans-Joachim Ewald aus Berlin selbst berichten:

### Die TT-Modellbahn-Anlage „KLÜTZ“

Das Vorbild der Modellbahn-Anlage befindet sich oder befand sich in Nordwestmecklenburg. Die Nebenbahnstrecke von Grevesmühlen nach Klütz existierte von 1905 bis 1995 als Staatsbahn und ging danach in Privatbesitz über. Seit 2006 sind die Gleise abgebaut, Eigentümer und Landkreis hegen die Absicht, eine Schmalspurbahn auf der Trasse zu errichten, um touristischen Verkehr anzulocken. In einschlägigen Zeitschriften sind bereits einige Artikel zur Geschichte der Strecke erschienen, so dass hier auf weitere Ausführungen verzichtet wird. Die TT-Modellbahn-Anlage habe ich nach dem Prinzip „Immer an der Wand lang“ in einem Zimmer meiner Wohnung aufgebaut. Sie umfasst in U-Form insgesamt vier Anlagenteile: Der **Bahnhof Klütz** befindet sich auf den beiden Hauptteilen, die insgesamt 3,90 m lang und 0,65 m breit sind. Diese Größe ermöglichte mir den vorbildgerechten Nachbau des Bahnhofs Klütz in der Länge. Lediglich auf den Anschluss zum Getreidesilo musste ich in der Breite verzichten. Die weiteren Teile sind der **Schattenbahnhof Grevesmüh-**

**len** mit einer Länge von 2,45 m und einer Breite von 0,45 m. Dazwischen hängt das Streckenteil von 2,40 m x 0,30 m. Hierauf befindet sich der **Haltepunkt Gostorf**. Gostorf ist beim Vorbild Zugmeldestelle gewesen.

Die Teile Klütz und der Schattenbahnhof liegen abrutschsicher auf an der Wand befestigten Konsolen. Das Streckenteil ist herausnehmbar. Durch dieses Anlagenkonzept ist es mir möglich, einen ständigen Modellbahnbetrieb durchzuführen.

Die wenigen vorhandenen Hochbauten in Klütz (EG, GSch, LSch, Abort und Viehstall) und Gostorf (Wartehalle) sind sämtlich im Eigenbau entstanden. Auf die vorbildgerechte Nachbildung der Anlagen und Gegebenheiten habe ich großen Wert gelegt. In den vergangenen Monaten ist die gesamte Anlage erneuert worden. Ich habe neue 12°-Weichen eingebaut und die Landschaft nach neuesten Gesichtspunkten umgestaltet.

Die zeitliche Einordnung ist in der Epoche III – Deutsche Reichsbahn – angesiedelt. Sowohl Dampf- als auch Diesellokomotiven gehören zu meinem Triebfahrzeugpark. Auf der

Vorbildstrecke verkehrten fast ausschließlich PmG, einmal täglich ein reiner P-Zug. Seltener fuhren reine Güterzüge oder mal eine Übergabe. Dazu fahre ich Triebwagen, obwohl diese auf meiner Vorbildstrecke nicht verkehrten. Das ist das einzige Zugständnis an die Vorbildtreue. Um auch auf Ausstellungen einen ordentlichen Zugbetrieb abzuwickeln, habe ich anhand von Fahrplanunterlagen einen eigenen Fahrplan erstellt, der einem Buchfahrplan aus den fünfziger Jahren nahe kommt.

Leider ist es aus Platzgründen nicht möglich, hier Details zu schildern. Der geneigte Leser hat in diesem Jahr noch zweimal Gelegenheit, meine Modellbahn-Anlage zu besichtigen: Auf der Messe **modell-hobby-spiel** in Leipzig sowie einen Monat später während der **Großen Berliner Modellbahnausstellung** im Berliner Postbahnhof am Ostbahnhof werde ich meine Anlage zeigen.

Bisherige eigene Veröffentlichungen: EisenbahnMagazin 10/1995 und MIBA 6/2005 .



Ansicht des rechten Anlagenteils



Schattenbahnhof

Ihre Anregungen, Vorschläge und Baubeschreibungen, die hier in Zukunft veröffentlicht werden sollen, senden sie bitte an [hw.buerkner@bdef.de](mailto:hw.buerkner@bdef.de) oder an das bekannte Postfach unserer Geschäftsstelle in Hannover.

## Spur 0: 1:43,5 oder 1:45 oder 1:48 ?

(BR) Welcher Maßstab für die Nenngröße 0 ist der Richtige ? Mit dieser Frage begann eine Veröffentlichung der Arbeitsgruppe Vorbild und Modell im BDEF im Oktober 1990.

Mittlerweile, nach fast 19 Jahren, gibt es genau genommen immer noch keine Antwort auf diese Frage. Um das Problem besser verstehen zu können, muss man zurückgehen in die Anfangszeit der Modelleisenbahnen.

Die „richtige“ Eisenbahn hatte eine Spurweite von 56,5 Inch. Das verdanken wir dem Eisenbahnpionier George Stephenson. Dezimal ausgedrückt betrug Stephensons Spurweite 1435 mm.

Die ersten Modelleisenbahnen wurden nun auf ein Sechstel verkleinert, die Spurweite war damit annähernd 9,5 Inch. Es gab auch eine auf ein Achtel verkleinerte Modellbahn, de-

ren Spurweite annähernd 7,25 Inch betrug. Diese noch ziemlich riesigen Modelleisenbahnen dampften durch Parkanlagen oder Gärten. Die Hersteller gaben sich alle Mühe, die Modelleisenbahnen weiter zu verkleinern, und sie schafften das auch. Bald schrumpfte die Spurweite auf 5 Inch (5“ wird das oft geschrieben) und weiter auf 2,5“; 2“ und 1,75“. Die letzten drei Spurweiten wurden sozusagen zum Standard in England, deshalb bezeichnete man sie bald als scale 3, 2 und 1.

Die weitere Verkleinerung ließ aber nicht lange auf sich warten und so benannte man die nächstkleinere Spurweite mit scale 0 (1,25“ Spurweite) Dies ergibt einen echten Maßstab von 1:45,2! Das war natürlich völlig krumm und entsprechend schwierig für die Konstrukteure umzusetzen. Die englischen Techniker

halfen sich auf einfache Weise, indem sie englische und kontinentale (metrische) Maße mixten. Ein Fuß (foot) in der Realität sollte nun 7 mm beim Modell entsprechen. Auf diese komplizierte Weise ist der Maßstab 1:43,5 entstanden.

Leider war das noch nicht alles, denn einige englische und amerikanische Formenbauer machten sich die Geschichte bei der Umsetzung eines foot in den Bereich der Spurweite 0 doch etwas zu einfach. Sie fanden es sehr bequem, bei der Vermessung ein Viertel Inch (beim Modell) einem foot (beim Original) gleichzusetzen, was dann den Maßstab 1:48 ergibt. Dieser ist auch in den NMRA Standards genormt. So kam es also, dass man in England 1:43,5 baute, in den USA 1:48 und bei uns in 1:45. Wohlgermerkt bei ein und der selben Spurweite von 32 mm.



Größenvergleich 1:45 und 1:43,5



Fotos: Achim Sührig

In den 1960 und 70er Jahren als die Spur 0 nach dem Krieg wieder neu belebt wurde, bauten fast alle Hersteller (POLA-MAXI, Rivarossi, Lima, etc.) in 1:45. Nicht zuletzt weil dieser Maßstab auch in den NEM so genormt war. Mittlerweile gibt es aber eine Fußnote in der NEM 010, die da lautet: „In einigen Ländern wird auch der Maßstab 1:43,5 verwendet.“

Als Roco Anfang der 80er Jahren erneut versuchte der Spur 0 zu neuem Leben zu verhelfen, entschied man sich auch wiederum für 1:45. So steht im ROCO-Katalog von 1983: „Nach Abwägen aller Argumente haben wir uns nun endgültig für den Maßstab 1:45 entschieden. Diese Entscheidung wurde demokratisch unter Mitwirkung vieler 0-Bahner gefällt.“ Gerade diese Einbeziehung

der Modellbahner, die mittels einer Umfrage geschah, lies den Grabenstreit aber erst Recht wieder aufbrechen und so machte ROCO letztendlich einen Rückzieher und die Spur 0 verschwand wieder aus den Katalogen.

Heute findet man die Nenngröße 0, abgesehen von immer mehr Handarbeits- und Kleinserienmodellen, eigentlich nur bei den Firmen Lenz und Fleischmann (0e). Auch diese beiden Hersteller verwenden den NEM-Maßstab 1:45. Der dänische Hersteller Heljan wiederum versucht den Wünschen der jeweiligen Modellbahn-Nationen nachzukommen. So baut Heljan die Modelle nach britischen Vorbildern im Maßstab 1:43,5 und die nach dänischem Vorbild in 1:45. Die beiden Hersteller schweizerischer 0m-Schmalspur-

modelle Alpinline (Ex Fama bzw. Roco Alpinline) und Ferro-Suisse halten sich ebenfalls an 1:45. Im Bereich der Kleinserien aber findet man aber immer wieder Hersteller die auch Modelle nach deutschem Vorbild in 1:43,5 produzieren.

Zusammenfassend kann man sagen, dass man mehr Auswahl hat, wenn man sich an den Maßstab 1:45 hält. Soweit man nach kontinentaleuropäischem Vorbild baut. Letztendlich muss aber wohl jeder für sich entscheiden in welchen Maßstab er baut. „Richtig“ im Sinne von maßstäblich oder rechnerisch richtig, ist eigentlich keiner der verwendeten Maßstäbe. Denn wenn man die Originalspurweite in Bezug zur Modellspurweite setzt (1435:32), dann wäre der „richtige“ Maßstab ja eigentlich 1:44,84.

# 50 Jahre Eisenbahnfreunde Hannover

## Fahrt mit einer alten Bekannten

(HWR) Die Eisenbahnfreunde Hannover, offiziell gegründet im Herbst 1959, haben den Auftakt der Feierlichkeiten in ihrem Jubiläumsjahr am 20. Juni mit einer besonderen Fahrt begangen. Auf dem 15 km langen Reststück Derneburg – Bornum der einst bis Seesen durchgehenden DB-Strecke (ursprünglich Braunschweigische Landes-Bahn) fuhr am 20. Juni ein Sonderzug der Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft Hildesheim mit eben jener Lok, die die EFH zu ihrem fünften Geburtstag zwischen dem Hauptbahnhof Hannover und der längst nicht mehr existenten Lindener Brauerei zu einer Abschiedsfahrt eingesetzt hatten. Die 89 7513, gebaut 1911 bei Jung und nach einem reichen Wanderleben von ersten Einsatzort Bremen über zahlreiche Bw schließlich im Bw Hannover mit letzten Arbeiten betraut, wurde kurz nach dieser vor 45 Jahren veranstalteten Reise von der DB ausgemustert, nach Berlin auf einen Kinderspielplatz gebracht und von dort in jämmerlichem Zustand geborgen und letztlich vor ein paar Jahren von der DBG aufgearbeitet. Kein Wunder, dass sich Vereinsgründer Wolfgang Schacht, ehemaliger BDEF-Vorsitzender und als lebenslanger Ehrenvorsitzender seines hannoverschen Vereins immer noch aktiv im Vorstand, sehr über diese Reise

freute, zu der er eigens ein Großbild von der Fahrt vor fast einem halben Jahrhundert mitgebracht hatte. Die EFH sind einer der heute wenigen Vereine ihrer Art, die sich dem Thema Eisenbahn in vielschichtiger Weise widmen, mit Fachvorträgen, Exkursionen und vor allem einem in Fachkreisen als ambitioniert geltenden Vereinsblatt mit dem Titel „Freie Bahn.“ Die Modellbahn spielt für sie eine untergeordnete Rolle, und es stand nie zur Debatte, eigene große Fahrzeuge anzuschaffen. Weithin bekannt ist der Klub für seine jährlichen Auslandsreisen in europäische Nachbarländer, voran die Schweiz und Österreich.

Neben den Verbandstagen des BDEF von 1966 und 1997 in Hannover wirkte der Verein, wie bei den BDEF-Tagungen gemeinsam mit dem örtlichen MEC, auch beim Moprop-Kongress in Hannover 1982 als Ausrichter mit. Der Klub verfügt über eine sehr umfangreiche Fachbücherei mit weit über tausend Bänden und zahlreichen Jahrgängen von Fachzeitschriften in seinem Vereinsheim. Diese neben dem Veranstaltungsraum liegende Bücherei und die Modellbahn-Vorführanlage im Keller wird der Verein der Öffentlichkeit am 20. September bei einem Tag der offenen Tür zum Jubiläum vorstellen. Eine offizielle Jubiläumsfeier soll dann zum Gründungstag am 30. Oktober im Leineschloss-Restaurant neben dem Nieder-

sächsischen Landtag sein.

Die Bilder zeigen die Gruppenaufnahme vor der Abfahrt des Sonderzuges in Derneburg. Wolfgang Schacht mit seinem Bild bei einer



offiziellen Ansprache des heutigen Vereinsvorsitzenden Dr. Peter Eschenauer in Bockenem und den Zug. Übrigens musste die Rückfahrt des Zuges mit der Diesellok der Harzer Apparate-Werke, Linings, einer MaK-Lok, die zuvor der Werksbahn Wolff & Co gehörte, zurückgelegt werden. Der Regler der Dampflok versagte seinen Dienst. Ansonsten war das alles sehr gelungen.



Die EFH haben im Übrigen heute rund 90 Mitglieder, zu Hochzeiten waren es einmal mehr als 250. Ihr Vereinsmitteilungsblatt kann auch von Nichtmitgliedern abonniert werden.

Bilder: EFH



## herpa-MAGIC – Autos für Epoche III

(RB) Viele Modellautohersteller haben in ihren Lieferprogrammen auch Modelle von Oldtimern. Aufgrund der meist kleineren Auflagen und der aufwändigeren Formen sind diese Modelle häufig nicht allzu billig. Für die Gestaltung eines Dioramas mit edlen Oldtimer-Karosserien jedoch unverzichtbar.

Kaum ein Modellbahner käme jedoch auf die Idee, einen Ganzzug aus Doppelstock-Autotransportern Laes-55 mit diesen Automodellen zu bestücken.

Unser Fördermitglied HERPA bietet durch seine Serie „MAGIC“ eine willkommene Alternative. Jeweils paarweise verpackte Modelle werden zum unverbindlichen Verkaufspreis von zusammen nur 5,95 € angeboten. Sicherlich sind diese preiswerten Modelle nicht mit dem Standard der Normalserien vergleichbar, wo z.B. Scheinwerfer und Rücklichter als eigene transparente

Kunststoffteile eingesetzt sind. Bei MAGIC sind diese Lichter nur farblich abgesetzt, und verchromte Rückspiegel-Teilchen liegen auch nicht bei.



MAGIC 452489: VW T1 Kasten

Ende Juni wurde wieder eine Serie von sechs Packungen aus dem MAGIC-Programm ausgeliefert, die sicherlich alle Epoche-III-Modell-

bahner – und auch einige der frühen Epoche IV – erfreuen werden. Wie der Vergleich zu dem Modell des Borgward Isabella Coupés zeigt, präsentieren sich die etwas vereinfachten MAGIC-Modelle durchaus hochwertig. Die hübsche und passgenaue Bedruckung mit verchromten Fensterrahmen und Zierleisten tut dafür ihr Übriges. Auch die Markenzeichen von Mercedes oder der Schriftzug „Kapitän“ sind einwandfrei aufgedruckt. Und dies alles für einen Preis von weniger als 2,50 € pro Modell!

Im MAGIC-Programm erschienen bisher noch weitere Oldtimer, wie z.B.: Porsche 356 C, Audi 60, Auto Union 1000 SP, Alfasud Ti, MB 230 SL Pagode, VW 411 Variant, Ford Taunus P5, Audi 100 L, Audi 60 Avant, DKW Junior, NSU TT, VW - Porsche 914 („Volksporsche“) und der Renault R16.



MAGIC 452496: Opel Kapitän



MAGIC 452519: Ford Taunus 12M



MAGIC 452465: MB 180 Ponton



MAGIC 452502: Renault 8 Gordini



MAGIC 452472: Mercedes-Benz 240 D



Herpa 24129: Borgward Isabella Coupé

## Neuer Leitfaden zum Vereinsrecht

Der Deutsche Bundestag hat zwei Gesetze zu Verbesserungen im Vereinsrecht beschlossen, insbesondere eine Haftungsbegrenzung für ehrenamtlich tätige Vereinsvorstände und Vorschriften, mit denen elektronische Anmeldungen zum Vereinsregister erleichtert werden. Überdies kann beim Bundesministerium der Justiz kostenlos eine Informationsbroschüre zum Vereinsrecht bestellt werden: Bundesministerium der Justiz, Mohrenstraße 37, 10117 Berlin oder im Internet auf: [www.bmj.bund.de](http://www.bmj.bund.de)

Diese und weitere aktuelle Meldungen finden Sie ab sofort auch im BDEF-News-Ticker auf der BDEF-Homepage [www.bdef.de](http://www.bdef.de).

# Miniatur

ERLEBNISWELT



AB HERBST  
ZAHLEICHE  
SEMINARE RUND  
UM MODELLBAU  
& -STEUERUNG

- eine der größten Modelleisenbahnanlagen Deutschlands in N-Spur
- Dioramenausstellung
- Kinderspielraum

Miniatur Erlebniswelt Langenzener Straße 10 · 90599 Diethofen · [www.miniatur-erlebniswelt.de](http://www.miniatur-erlebniswelt.de)  
Öffnungszeiten: Do/Fr 12.00 – 18.00 Uhr · Sa/So 10.00 – 18.00 Uhr

## Haftung bei Festveranstaltungen

Bei Veranstaltungen, die neben den Mitgliedern auch die breite Öffentlichkeit ansprechen, sind bei der Planung und der Organisation vielfältige Haftungsrisiken zu beachten. Der Verein als Veranstalter hat die Pflicht, alles zu tun, um die Gäste und Teilnehmer vor möglichen Schäden zu schützen. Die Obhutspflicht beginnt bei der Feuersicherheit, Hinweise zu Notausgängen, Wahl der Veranstaltungsräumlichkeiten, gesicherte Wege usw. Der Verein kann sich den Sicherheitsanforderungen aus wirtschaftlichen Gründen nicht entziehen, dies

gilt auch für Veranstaltungen für die kein Eintritt erhoben wird! Veranstalter ein Verein mit mehreren Partnern eine Veranstaltung, ist dies eine Veranstaltergemeinschaft (Gesellschaft bürgerlichen Rechts) und somit haften alle Organisatoren im Schadenfall zu gleichen Teilen (sofern nicht anders vereinbart). Den notwendigen Versicherungsschutz bei allen vereinsinternen Veranstaltungen deckt die Vereinshaftpflichtversicherung, alle öffentlichen Veranstaltungen müssen über eine „kurzfristige Veranstalterhaftpflichtversicherung“ abgedeckt werden.

Verantwortlich für den notwendigen Versicherungsschutz ist der Veranstalter (Verein), in Vertretung der Vorstand. Nicht nur die Fragen des richtigen Versicherungsschutzes, sondern auch die Fragen zur Arbeitssicherheit, Sanitätseinsatz, GEMA, Ausschankgenehmigung, Steuern usw. müssen geklärt werden.

Mehr Informationen zur verantwortungsvollen Tätigkeit als Vorstand in einem Verein erhalten Sie unter [www.deutsches-ehrenamt.de](http://www.deutsches-ehrenamt.de)

## SVG Eisenbahn-Erlebniswelt Horb am Neckar

(SVG) Im Beisein zahlreicher Ehrengäste wurde am 26. Juni mit dem symbolischen Spatenstich den Baubeginn des Mobilitäts-Erlebniszentrums eingeleitet. Jahrelang hat der alte Güterbahnhof ein Schattendasein geführt. Die in Stuttgart ansässige Schienenverkehrsgesellschaft mbH (SVG) erweckt das Gelände zu neuem Leben. Neben einem Museum mit über 60 historischen Eisenbahnfahrzeugen wird in der „SVG Eisenbahn-Erlebniswelt Horb am Neckar“ die Heimat- und Verkehrsgeschichte „Schule machen“. Michael Theurer, MdL, Oberbürgermeister der Stadt Horb am Neckar, Reinhold Walker, Vertreter des Hallenbauunternehmens Renz aus Althengstett und Dr. Claus-Jürgen Hauf, geschäftsführender Gesellschaft der SVG, haben heute mit dem symbolischen Spatenstich den Auftakt für die Baumaßnahmen gelegt. In mehreren Ausbaustufen entsteht ab Mitte 2011 ein Mobilitäts-Erlebniszentrum auf dem Gelände des alten Güterbahnhofes in Horb am Neckar. Errichtet wird eine 250 Meter lange und rund 40 Meter breite Abstellungs- und Ausstellungshalle, in der rund 60 histori-

sche Exponate untergebracht sein werden. Darunter befinden sich Einzelstücke aus der Zeit der Elektrifizierung des Schienenverkehrs in Baden-Württemberg, wie z.B. der „Rote Heuler“ ET 65 aus dem Jahre 1933 und historische Reisezug- und Güterwagen sowie Lokomotiven. Die „SVG Eisenbahn-Erlebniswelt Horb am Neckar“ ist als Eisenbahn Erlebniszentrum konzipiert: Mit didaktischen Ansätzen für

Schulklassen, um Kindern und Jugendlichen Heimat- und Verkehrsgeschichte spielerisch näher zu bringen. Außerdem bietet sie breiten Raum für Fachpublikum und Eisenbahnfreunde. Das Investitionsvolumen in der ersten Ausbaustufe beträgt 2,2 Mio. EUR und wird nahezu vollständig aus eigenen Mitteln der SVG, des Vereins FzS und von Herrn Dr. Hauf aufgebracht.



Foto v.l.n.r.: Landrat Kreis Freudenstadt Peter Dombrowsky, OB Horb am Neckar Michael Theurer, SVG GF Dr. Claus-Jürgen Hauf und Reinhold Walker, Renz GmbH (Hallenbauunternehmen) Althengstett.  
Bild: Hilbert Panksy/SVG.

## 25 Jahre MEC Idstein

(HH) Am 27. Juni 1984 gewinnt Frankreich das Endspiel der Fußball-Europameisterschaft gegen Spanien mit 2:0 Toren. Davon offenbar unbeeindruckt gründen in der Taunusstadt Idstein neun Eisenbahnfreunde an diesem Tag den Modell-Eisenbahn-Club Idstein/Ts.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1986 wird der Verein in den Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde BDEF aufgenommen. Der erste öffentliche Auftritt der Modelleisenbahner findet am 20. September 1986 statt: anlässlich der Elektrifizierung der Strecke Niedernhausen-Limburg organisieren sie ein Bahnhofsfest im Bahnhof Idstein/Ts. - ein Ereignis, das lokale Politiker sofort für sich in Anspruch nehmen, ohne die Organisatoren auch nur mit einem Wort zu erwähnen.

Doch dieser erste öffentliche Auftritt hat Folgen: im gleichen Jahr beteiligen sich die Mitglieder mit einer LGB-Anlage an einer Veranstaltung des Vereins für geistig Behinderte in Bad Schwalbach. Bis 1995 ist der MEC regelmäßig in Bad Schwalbach zu Gast. 1988 findet die erste Modellbahn-Ausstellung in der Stadthalle Idstein statt: auf mit grünem Stoff belegten Platten werden LGB-Gleise verlegt und verschiedene Fahrzeuge präsentiert. Auf Grund der guten Resonanz wird im Folgejahr mit dem Bau einer Großbahn-Modulanlage für Ausstellungszwecke begonnen. Bis auf wenige Ausnahmen findet nun jährlich eine Modellbahnausstellung statt, seit etlichen Jahren unter Namen „Idsteiner Modellbahntage“ zeitgleich mit dem Idsteiner Weihnachtsmarkt immer am ersten Dezember-Wochenende.

1998 wird die Ausstellung um eine Börse erweitert. 2001 erfolgt eine thematische Erweiterung: neben Modellbahnen werden auch andere Bereiche des Modellbaus präsentiert: Modellschiffe, funkferngesteuerte H0-Fahrzeuge und ein die

Stadthalle durchschwebendes Modell des Luftschiffs „Hindenburg“.



Die bereits erwähnte Großbahn-Modulanlage - eine reine Fahranlage ohne landschaftliche Gestaltung - wird immer wieder erweitert und nach einigen Jahren durch eine neue Anlage mit verschiedenen Szenerien ersetzt. In den 1990er Jahren beginnt ein Mitglied mit dem Bau einer H0-Anlage. Diese besteht zunächst nur aus einem Abstellbahnhof sowie zwei Wendemodulen. Im Laufe der Jahre kommen weitere Streckenmodule dazu, die sich durch ihre liebevolle Ausgestaltung auszeichnen. Der ebenfalls im Laufe der Zeit entstandene Bahnhof wird zur Zeit ausgestaltet. Außerdem wird die Anlage digitalisiert.

Die Nähe zum wohl schönsten Teil des Rheintals lässt bei einigen Mitgliedern die Idee reifen, eine Anlage mit Motiven der Rheinstrecke zu bauen. Bei verschiedenen Ausflügen werden Unmengen von Photos gemacht, die die Grundlage für zu realisierende Motive bilden sollen. 2007 werden die beiden ersten - noch nicht funktionsfähigen - Module im Rahmen der Idsteiner Modellbahntage gezeigt. Da die Anlage bis in eine Höhe von ca. 180-190 cm Höhe hinaufragt, sieht man nicht nur von oben auf sie hinab, sondern mitten hinein. In der Endausbaustufe wird die Modulanlage eine Länge von ca. 13 Metern aufweisen und soll einen Querschnitt der am Rhein verkehrenden Züge über mehrere Epochen präsentieren.

Der fehlende Modellbahn-Nachwuchs ist, wie bei vielen anderen

Vereinen auch, ein großes Problem. Im Jahr 2000 beginnt der MEC Idstein mit dem Aufbau einer Jugendgruppe. Ein ursprünglich geplanter Bau einer eigenen Jugendanlage scheitert, nach und nach springen die meisten Mitglieder der Jugendgruppe wieder ab. Die verbliebenen Mitglieder sind mittlerweile erwachsen und in den normalen Vereinsalltag eingebunden. Dennoch bemüht sich der Verein weiterhin um jugendliche Mitglieder. 2005 werden von mehreren Vereinen der Region Kontakte zum Aufbau einer Kooperation geknüpft, hieran ist auch der MEC Idstein beteiligt.

Ziel dieser unter dem Namen „Interessengemeinschaft Modellbahn RheinMainLahn“ firmierenden Kooperation ist unter anderem der Austausch von Anlagen bei Ausstellungen, um dem Publikum ein größeres Angebot bieten zu können. In den letzten Jahren schwankte die Mitgliederzahl immer um die 30 Personen, von denen sich etwa 10 im Rahmen des Vereins aktiv mit der Modelleisenbahn beschäftigen.

Auch 2009 präsentiert sich der MEC Idstein wieder in der Öffentlichkeit: nach der Teilnahme der „Maxibahn“ eines Mitglieds bei den „Geisenheimer Modellbahntagen“ sowie der Präsentation einer kleinen Anlage im Rahmen des Sommerfestes des Idsteiner Altenheims „Vinzenz-von-Paul-Haus“ steht auch der Termin für die Idsteiner Modellbahntage 2009 in der Stadthalle Idstein fest: Eisenbahnfreunde sollten sich jetzt schon das Wochenende 5. und 6. Dezember 2009 vormerken. Weitere Informationen sind im Internet unter [www.mec-idstein.de](http://www.mec-idstein.de) verfügbar.

Kontakt:

Modell-Eisenbahn-Club Idstein e.V.

Postfach 1112

65501 Idstein

E-Mail: [info@med-idstein.de](mailto:info@med-idstein.de)

## 10 Jahre Arge Eisenbahn Königslutter

(HGS) Die Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn Königslutter e.V. (ARGE) wurde 1999 von einigen „Eisenbahnverrückten“ gegründet, um das Eisenbahn hobby gemeinsam auszuüben. Z. Zt. hat die ARGE 15 Mitglieder. In der Hauptsache beschäftigen sich die Mitglieder mit der Spur IIm (LGB) und betreiben hiermit eine LGB-Modulanlage, in der Größe 15 x 3 m.

In dieser Spurweite gehört die ARGE mittlerweile zu den Topvereinen in Deutschland und war bisher auf fast allen führenden Modellbahnmessen, unter anderen in Leipzig, München und Dortmund vertreten.

Daneben nimmt die Zusammenarbeit mit der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) einen großen Raum im Vereinsleben ein. Die ARGE gehört seit 2002 zum festen Team von „HSB on Tour“, einer Promotionsveranstaltung der HSB, und war bisher neben verschiedenen Harzorten auch in Braunschweig, Dortmund, Hannover und Nordhausen dabei.

2004 haben die Modellbahner aus Königslutter im Auftrag der HSB eine Messeanlage, mit dem Brocken als Mittelpunkt, gebaut. Mit dieser Anlage wirbt die HSB auf verschiedenen Touristikmessen unter anderen in Berlin und Hamburg für sich und den gesamten Harz.

Besonders stolz sind die Mitglieder der ARGE darauf, dass die Firma LGB (heute Märklin/LGB) auf dieser Anlage 2004, auf der Messe in Leipzig, ihre bisher größte Lok (99 7222) der Modellbahnmesse und der Öffentlichkeit präsentiert hat. Im Jahre 2003 begann im Kaffeegarten des „Cafe-Restaurant Margarete“ in Königslutter der Aufbau einer Gartenanlage in der Spur LGB. Diese Anlage macht nicht nur den Gästen des Cafes viel Freude, sie wird auch immer mehr zum Vereinsmittelpunkt und Treffpunkt der Vereinsmitglieder. Bei den Wirtsleuten Heinz und Heidi Stute, selbstverständlich auch Vereinsmitglieder,

finden an jedem 1. Montag im Monat die Vereinsabende statt. Hierbei sind auch Gäste und Interessenten willkommen.

Das die Hobbyeisenbahner aus Königslutter ihr Handwerk verstehen konnten sie 2003 unter Beweis stellen. Für den Zweckverband Großraum Braunschweig wurde ein Modell der geplanten „RegioStadtbahn“, in der Spur H0 erstellt und auf der Messe „Harz und Heide“ in Braunschweig präsentiert. An diesem Modell, ca. 9 m lang, konnten sich die Besucher schon einmal die Dimensionen dieses Vorhabens ansehen.

Seit 2000 beteiligt sich die ARGE mit einer LGB-Anlage auch am Adventsmarkt der Stadt Königslutter. In diesem Jahr somit bereits zum zehnten Mal.

Einige Mitglieder der Arge beschäftigen sich mit der recht interessanten Eisenbahngeschichte im Raum Königslutter und hier ganz besonders mit der Geschichte der Kalibahn Königslutter-Beienrode. Da von dieser Bahn nur noch Fragmente übrig geblieben sind, soll so wenigstens ihre Geschichte nicht in Vergessenheit geraten. Die Organisation der Modellbahnbörsen in Bornum, Be-

suche von Modellbahnmessen, Besuche bei Museumsbahnen und Fahrten mit der HSB runden die Vereinsarbeit ab.

Am Sonntag, den 9. August 2009, ab 11.00 Uhr soll das 10-jährige Vereinsjubiläum auf der Vereinsanlage im „Cafe-Restaurant Margarete“, Helmstedterstraße 20, in Königslutter gefeiert werden. Neben einem interessanten Fahrbetrieb auf der LGB-Anlage gibt es einen „Trödelmarkt unter Bäumen“ sowie Musik und Unterhaltung. Für Kinder gibt es einen „LGB-Kinderspieltisch“ und einige Überraschungen.

Für das leibliche Wohl sorgt das Team des Cafe-Restaurant „Margarete“ mit diversen Speisen und Hausgebackenem Kuchen. Pünktlich zum Vereinsjubiläum ist die ARGE auch im Internet, unter [www.modellbahn-koenigslutter.de](http://www.modellbahn-koenigslutter.de), zu erreichen

Kontakt:  
ARGE Eisenbahn Königslutter e.V.  
Hans-Georg Saffert  
Hassestraße 4  
38154 Königslutter  
Telefon: 05353/910 93 22  
E-Mail: [H-G.Saffert@t-online.de](mailto:H-G.Saffert@t-online.de)



# Gegendarstellung zum Editorial aus dem BDEF-REPORT 03/2009 (lt. §11 LPresseG)

Im Editorial des BDEF-REPORT 3/2009 schreibt der BDEF-Vorsitzende Peter Briegel, dass Gerhard Bayer „nach großen Diskrepanzen und unterschiedlichen Meinungen über die Zukunft des BDEF sein Amt als Pressereferent niederlegte“. Diese Aussage ist unwahr.

Wahr ist, dass Gerhard Bayer am 26. April auf dem Messestand in Dortmund eine heftige Diskussion mit der designierten Stellv. Vorsitzenden Angelika Amelung über die Anforderungen im Amt führte. Am 29. April erhielt Gerhard Bayer vom BDEF-Vorstandsmitglied Dieter Eikhoff (in Abwesenheit von Peter Briegel, abgestimmt mit weiteren Vorstandsmitgliedern) folgende E-Mail, mit Bezugnahme auf die Dortmunder Diskussion:

„- Ab sofort werde ich für die Zukunft jegliche Zusammenarbeit mit Gerhard Bayer verweigern.

- Ich erwarte, dass Gerhard Bayer sein Amt im BDEF niederlegt und erklärt, nie wieder eines anzustreben.“

Die Antwort von Gerhard Bayer auf diese Mail lautete: „... folge ich hiermit der Forderung: Ich lege mein Amt als Pressereferent des BDEF mit sofortiger Wirkung nieder. .... Ich werde künftig kein anderes Amt im BDEF-Vorstand anstreben. .... Peter Briegel erhält von mir die Ernennungsurkunde zum Ehrenmitglied und die Goldene Ehrennadel zurück.“

Füssen im Juni 2009, gez. Gerhard A. Bayer

Anmerkung der Redaktion:

Laut Pressegesetz ist der BDEF verpflichtet diese Gegendarstellung zu drucken.

## Wichtiger Hinweis – Neue Erscheinungsweise:

Der nächste **BDEF-REPORT** erscheint im November 2009.

Ab 2010 erscheint der **BDEF-REPORT** vierteljährlich jeweils zum Quartalsanfang.

## Beilagenhinweise und Impressum

### Diesem BDEF-REPORT liegen folgende Firmeninformationen bei:

CMT - City-Management und Tourismus  
Chemnitz GmbH

**Wir bitten um besondere Aufmerksamkeit.**

### **Herausgeber:**

Bundesverband Deutscher  
Eisenbahn - Freunde e.V.  
Postfach 1140, D-30011 Hannover  
Tel. 05035 188986, Fax 05035 188987,  
e-Mail: [bdef@bdef.de](mailto:bdef@bdef.de),  
Internet: [www.bdef.de](http://www.bdef.de)

### **Erscheinungstermine:**

Die nächste Ausgabe erscheint im November 2009. Ab 2010 jeweils immer Anfang Januar, April, Juli, Oktober.

### **Redaktionsschluss:**

jeweils am 10. des Vormonats.

**Auflage:** 800 Exemplare.

**Druck:** DigitalPrintGroup, 81477 München

**Redaktion:** Bernhard Rieger

### **Text- und Bildbeiträge in dieser Ausgabe von:**

BaEF, Gerhard A. Bayer, Richard Braungart, Peter Briegel, Hans-Werner Bürkner, Hans-Joachim Ewald, Heinrich Hanke, Hans-Joachim Klaas, MEC Sassnitz, Bernhard Rieger, Hans Wolfgang Rogl, Hans-Georg Saffert, Schienenverkehrsgesellschaft GmbH (SVG), Horst Weber.

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 !**