

2/2010

Erscheinungstermin: Mai 2010

BDEF REPORT

Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.



10 Jahre
JOCE^{ICF}
Junior College Europa

10 Jahre Junior College	3
25 Jahre AKV	4
Berichte zur Jugendarbeit	11
Die Berliner S-Bahn	18
Mit Volldampf ins Ruhrgebiet	21

Liebe Eisenbahn- und Modelleisenbahnfreundinnen und -freunde.

Mit voller Kraft geht es auf den Verbandstag in Lage/Lippe zu. Leider muss ich Ihnen allen sagen, dass wir von der Vorstandschaft sehr enttäuscht über die bisher geringe Anzahl von Anmeldungen sind. Zum einen ist es ein Affront gegen den ausrichtenden Verein, der sich zwei Jahre lang unheimliche Mühe gibt, ein ansprechendes Programm auf die Beine zu stellen. Zum anderen natürlich auch gegen den Vorstand des BDEF, der mit hohem Einsatz versucht, diese Verbandstage so kostengünstig wie möglich für alle Mitglieder zu machen. Denken Sie bitte daran: es sind Ihre Mitgliedsbeiträge, die herangezogen werden müssen, wenn ein Verbandstag ein finanzielles Fiasko wird. Wir haben deshalb die Anmeldefrist bis zum 05.05.2010 verlängert und hoffen, dass noch viele Mitglieder die Möglichkeit wahrnehmen nach Lage/Lippe zu kommen.

Dieses Desinteresse am Verband habe ich auch bei den Mitgliedermeldungen 2010 gemerkt. Es hat zwei Mahnungen bedurft, bis wenigstens 80% der Meldungen vorlagen. Eine gute Verbandsarbeit für unsere Vereinigungen und Mitglieder ist aber nur möglich, wenn wir auch über die Veränderungen und Vorgänge bei den Mitgliedern informiert sind.

Bitte informieren Sie uns auch über Veränderungen im Vorstand und bei den Kontaktadressen, vor allem bei Änderungen der Bankverbindung, wenn sie eine Einzugsermächtigung erteilt haben. Jede zurückgewiesene Abbuchung kostet ihre Mitgliedsbeiträge. Es ist mir auch aufgefallen, dass unsere Vereinigungen zwar E-Mail Adressen haben, aber anscheinend die Postfächer bei einigen selten oder kaum eingesehen werden. Sonst könnte es nicht passieren, dass wir Mails zurückbekommen mit dem Vermerk

„Die Mail konnte nicht zugestellt werden, das Postfach ist voll!“.

Wir leben nun einmal in einer modernen Mediengesellschaft und sollten diese sehr kostengünstigen Möglichkeiten der Kommunikation untereinander auch voll ausnutzen, denn die Portokosten sind jedes Jahr ein gewaltiger Brocken bei unseren Ausgaben. Ich bitte deshalb nochmals alle Vereinigungen, dem BDEF Vorstand eine E-Mail-Adresse zur Verfügung zu stellen, um schnelle und relevante Informationen auch ohne Kostenaufwand verteilen zu können.

Ich versichere Ihnen, dass diese E-Mail Adresse –wenn sie nicht offiziell als Kontaktadresse bezeichnet wird –NICHT veröffentlicht wird und auch den anderen Mitgliedern nicht mitgeteilt wird. Für alle Vereinigungen, die noch keine eigene Internetseite haben, bieten wir eine solche unschlagbar kostengünstig über den BDEF Server an. Informationen dazu finden sie in diesem Report oder bekommen Sie beim Webmaster Karsten Scholz.

Alle diese Maßnahmen dienen nur einem Zweck: Informationen schneller und aktueller an unsere Mitglieder zu verteilen und vor allem eine Beitragerhöhung zu vermeiden. Das sollte im Sinne eines jeden Mitgliedes sein.

Doch ich will nicht nur meckern, sondern mich auch bei den aktiven Vereinigungen bedanken, die uns über ihre Tätigkeiten informiert halten, die interessante Beiträge zum Report beitragen, die konstruktive Kritik anbringen und vor allem bei den Mitgliedern, die sich zur Verfügung stellen, im Vorstand und den Arbeitskreisen des BDEF aktiv mitzuarbeiten. So ist es uns möglich die Dienstleistung Verband für alle unsere Mitglieder attraktiv zu gestalten.

Peter Briegel
Vorsitzender

10 Jahre Junior College Europa



Die Idee des JC (Junior College) mit dieser Form der Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen kam von Rutger Friberg aus Schweden und wird bei den Zusammenkünften des amerikanischen Modellbahnverbandes NMRA eingesetzt.

Der frühere BDEF-Vorsitzende Gerhard Bayer griff dies auf und Dieter Hohmann schuf oder passte die Arbeitsplätze den Vorstellungen und Erfordernissen des BDEF an.

Die Rechte für Europa/Deutschland wurden dem BDEF von R. Friberg schriftlich übertragen.

Das erste JCE unter dem Motto „Modellbahn zum Anfassen“ fand im Rahmen der Messe Erlebniswelt Modellbau 2000 in Erfurt statt. Es folgten die Messen und Veranstaltungen in den Orten Leipzig, Sinsheim, Friedrichshafen, Stuttgart, Dresden, Bremen, Au in der Hallertau und München MVG-Museum.

In Leipzig und Dresden organisiert das JCE mittlerweile die Sächsische Modellbahnvereinigung (SMV), mit Unterstützung des BDEF.

Es findet kein „Workshop“ statt sondern es handelt sich um eine Erlebniswelt zum Selbsterfahren. Jeder Teilnehmer erhält einen Laufzettel (zwei Altersgruppen 6-11 und 12-16 Jahre) zur Teilnahme an den Stationen des JCE.

Die „absolvierten“ Stationen werden bewertet und nach erfolgreichem Durchlauf winken für die Besten attraktive Preise. An vielen Stationen gilt „Basteln und Mitnehmen“ (z.B. Mini-Diorama mit Schiene, Haus, Baum, Figur, elektronische Schaltung, etc.)

Aus 34 Arbeitsplätzen wurden und werden im Wechsel angeboten:

Vorlagen mit Eisenbahnmotiven ausmalen, Spielen mit BRIO-Bahn, Black Box (Ertasten von Gegenständen), Figuren anmalen, Kunststoffhausbausätze zusammenfügen, aus einem Schienenhaufen eine sinnvolle Anlage gestalten, Anfangspackung im Wettstreit aufbauen, Faller Car Street aufbauen, Geschwindigkeit einer Dampflok schätzen, Farbliche Gestaltung mit Spritzpistole, aus Bausätzen Güterwagen, Auto oder Lampen montieren, Gleise schottern, Landschaft begrünen, Bäume bauen, Straße in Gipsform gießen, Ladegut anfertigen, Mini-Diorama bauen, Elektrische Komponenten verschalten, Schotter verladen mit Digital-Portal-Kran, Rangierspiel mit Digital-Schienenkran, Rangierspiel, Zielbremsen, Löten von Bausätzen, Fahrplanauskunft auf PC, Gleisplan zeichnen mit PC, Train-Simulator auf PC, Papierhaus auf PC entwerfen, Papierbogen ausdrucken, ausschneiden und zusammenkleben, Firmensuchspiel, Anlagensuchspiel, Quiz.

Einige Arbeitsplätze werden aus Kapazitätsgründen mehrfach angeboten. Die Anzahl der eingesetzten



Stationen je JCE hängt vom Platzangebot, den vorhandenen Betreuern aus der Region, dem gesponserten Material und der Unkostenerstattung durch den auftraggebenden Veranstalter ab.

Das bisher größte JCE fand in Sinsheim mit 33 Arbeitsplätzen statt. Dort wurden 22 verschiedene Aufgaben gestellt. An den Messetagen überrannten uns ca. 400 Kinder und Jugendliche, davon 45% weiblich. Unsere Sponsoren versorgten uns noch während der Messe mit weiterem Material.

Aus Rückmeldungen der Teilnehmer, Eltern und Erzieher können wir entnehmen: „Es ist uns gelungen, Kinder und Jugendliche von heute zu den Modellbahnern der nächsten Jahrzehnte zu machen.“

Dieser Erfolg zeigt, dass unsere Sponsoren beim JCE auf das „richtige Pferd“ gesetzt haben. Wir danken den folgenden Unternehmen für Ihre Unterstützung:

alba-Verlag, Auhagen, BRAWA, BUSCH, CONRAD, DB, dentona, EK-Verlag, Erbert, FALLER, Fleischmann, HEKI, HERIS, HERPA, HORNBY, Kibri, LDT, Lenz, Liliput/ Bachmann, Märklin, NOCH, PIKO, pmt, Preiser, REVELL, Roco, SMT, tams, TILLIG, Trix, Uhlenbrock, UHU, VGB/Miba, Viessmann und Werkstatt Spörle.

Dieter Hohmann / Fotos Angelika Amelung



25 Jahre AKV - Erfolge und Aufgaben

Gehen wir einmal zurück in das Jahr 1985, das Jahr „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“, ein „rosarotes Jahr“ der Bahn.

Aber war wirklich alles so rosarot? Die Deutsche Bundesbahn und einige kleine Privatbahnen bildeten im Gründungsjahr des Arbeitskreises „Verkehrspolitik“ des BDEF die Eisenbahn im Westen unseres Vaterlandes ab. Die Deutsche Bundesbahn als Hauptansprechpartner der Eisenbahnfreunde stand über ihre Pressestellen dem BDEF gern als Ansprechpartner bereit, weil sie um Freunde ringen musste.

Die Politik sah in ihr die Behördenbahn, die jedes Jahr ein neues Defizit einfuhr, das der Eigentümer Bundesrepublik Deutschland ihr nicht abnahm. Die Schulden blieben im Unternehmen, mit stetigem Wachstum.

Wegen des Defizits durfte auch kein Geld investiert werden, um Produkte zu verbessern und so nach der Investition mehr Erträge zu erzielen. So wurden „Silberlinge“ – Konstruktionsjahr 1958 – und ozeanblau-beige Wagen eingesetzt, aber außerhalb der Ballungsräume waren das alte Wagen Gruppe 53 mit ihren schweren Türen und großen Treppenstufen, die von den "captive riders", den zwangsweise verbliebenen Kunden, von abgesackten 38cm-Bahnsteigen mit Mühe erklommen wurden. Wegen der wenigen Türen hielten Schülerzüge etwas länger, ein merkbarer Fahrplan war bis auf die wenigen S-Bahnen und den IC-Verkehr etwas Besonderes. Bahnkunden, das waren AAAASS - Alte, Arbeitslose, Arme, Ausländer, Schüler und Sozialfälle, wer ein wenig auf sein Prestige achtete, fuhr Auto.

Die Länder zeigten an der Eisenbahn wenig Interesse, es war ja die Bundesbahn, und da hatte der Bund gefälligst das Geld bereit zu stellen. Tat er es einmal nicht mehr und wollte eine Strecke stilllegen, gab es regelmäßigen Protest.

Die Bahn bemühte sich, die Aufwände mit Abbaumaßnahmen, z.B. dem Programm "RZ 90", der Aufgabe von Bahnanlagen und Halten, zu verschlanken. Regelmäßig gab es politische Bekenntnisse „Mehr Güter auf die Schiene“, ausgebaut wurden die Autobahnen.

Die Bahn beaufsichtigte sich selbst, alles war korrekt und ordentlich, wie

Beamte nun einmal sind. Die Begrüßung auf dem Bahnsteig ertönte mit „Achtung!“. Eigentlich fehlte nur noch ein „Still gestanden!“, um das Werben um die Kundinnen und Kunden zu unterstreichen.

Bei der Elektrifizierung hatte man jedes Nebengleis mit Fahrdraht überspannt, es hätte sich ja einmal eine Ellok dorthin verirren können, aber der Vorschrift war Genüge getan.

Eine Hoffnung gab es immerhin: Die Neubaustrecken sollten endlich fertig werden und der ICE sollte als neues Produkt einen Quantensprung für die Bahn bewirken: „doppelt so schnell wie das Auto, halb so schnell wie das Flugzeug“, so eine Aussage der damaligen Zeit.

In dieser Situation gab es noch einige Engagierte, Verkehrsverbände in einzelnen Ballungsräumen, Bahnkunden und langjährig an der Eisenbahn Interessierte, letztlich Eisenbahnfreunde, die sagten: „So kann es nicht weitergehen, wir mischen uns ein!“

Auch im BDEF waren einige Mitglieder aus Mitgliedsvereinen bereit, mit Verbesserungsvorschlägen an der Erneuerung der Bahn mitzuwirken.

Der Deutschen Bundesbahn, der ihre abnehmende Legitimität bewusst war, kamen erfahrene Ideengeber von außerhalb, die zugleich häufige Kunden (Frauen waren leider viel zu wenige dabei!) waren, sehr gelegen. Sie kosteten wenig und lieferten gleichwohl praktische Vorschläge zu Fahrplänen und Tarifen.

Der „Arbeitskreis Verkehrspolitik“ hat es sich zur Aufgabe gemacht, Initiativen für ein leistungsfähiges Eisenbahnnetz zu entwickeln und den Anspruch der Bundesbürger auf eine kostengünstige Mobilitätsgarantie zu sichern. Dazu gehörte die durch Initiative des AKV eingeführte Bahncard genauso, wie die Forderung nach grenzüberschreitenden Bahnverbindungen im Regionalbereich, die nach und nach inzwischen realisiert werden, wie z.B. Metz – Apach/Perl – Trier.

Kritisch setzt sich der Arbeitskreis mit ausgesprochen Prestigeobjekten wie „Stuttgart 21“ auseinander, weil dadurch für die Schaffung einer leistungsfähigen Netzstruktur (wie z.B. dem viergleisigen Ausbau der Strecke Karlsruhe

– Basel) die notwendigen Mittel fehlen. Der AKV wird auch künftig den Kontakt zu Parteien, Gebietskörperschaften und Gruppierungen gleicher Zielsetzung pflegen, um durch sein Engagement die Voraussetzungen für eine bessere Akzeptanz der Leistungsangebote von Eisenbahnen und regionalen Stadt- und Straßenbahnen zu schaffen.

Ja, es hat sich viel getan seit 1985, und es wäre vermessen, dies als alleinigen Erfolg des AKV des BDEF darzustellen. Aber mitgewirkt hat er immer. Und sei es auch nur als Ideengeber für andere Organisationen, als Kritiker von Fehlentwicklungen oder als Förderer der Bahn im Allgemeinen.

Die friedliche Revolution im Osten unseres Landes hat uns viele bahnaffine Menschen, sprich Eisenbahnfreunde, zusätzlich beschert. Zugleich war sie der politische Anlass, um das Eisenbahnwesen auf eine neue, im Prinzip bei der EU schon 1969 beschlossene Rechtsform umzustellen: Die Trennung von Netzbetrieb und Verkehr und die Umwandlung in am Markt orientierte Unternehmen. Über die EU hat es die Festlegung transeuropäischer Netze und damit ein Bekenntnis zur Eisenbahn als eine Säule des europäischen Verkehrswesens gegeben. Innerhalb der EU-Staaten ist die Eisenbahn als Hochgeschwindigkeitsverkehrsmittel anerkannt, das den gestiegenen Luftverkehr oft auf die Langstrecken verbannt. Eisenbahnen versuchen, in Europa über Ausschreibungen Nah- und Güterverkehre für sich zu gewinnen, immer mit dem Ziel, das bessere Unternehmen zu sein.

Die Technik der Rückspeisung in den Fahrdraht, 1985 mit den ersten Lokomotiven der Baureihe 120 am Anfang, hat die Eisenbahnen zu einem noch umweltfreundlicheren Verkehrsmittel gemacht. Die Bahnen sind nicht nur wegen ihrer Umweltbilanz allgemein anerkannt, selbst der ADAC weiß heute, dass Bahnkunden weniger Autos auf den Straßen und damit weniger Staus bedeuten, gerade in den Ballungsräumen.

Die Fahrzeugflotte im Nahverkehr wird immer moderner, teilweise sind sogar noch recht neue Fahrzeuge abgestellt, weil Unternehmen mit noch neueren eine Ausschreibung gewonnen haben.

Damit sind wir bei den Auswüchsen des neuen Systems angekommen:

Das Unternehmen Deutsche Bahn AG ist als Netzbetreiber und Verkehrsunternehmen immer im inneren Widerstreit und muss zu oft vom Eisenbahnbundesamt (EBA) und der Bundesnetzagentur gebremst werden.

Die kleinteiligen Verbände und die „Landesbahnen“ haben Grenzen wieder aufleben lassen, die überwunden geglaubt waren. Da wechseln die Bahnsteighöhen entlang einer Strecke und erlauben dem Verkehrsanbieter eine gemeinsame Bedienung nur mit aufwändigen Fahrzeugen. Insgesamt ist der Nahverkehr aber heute das Standbein der Bahnen – wer hätte das 1985 gedacht?

Trotz Schengen-Abkommen und des

guten Einflusses der EU gibt es Angebotslücken über die Grenzen, während parallel die Autos ungehindert fahren.

Die Trennung in den eigenwirtschaftlichen Fernverkehr und den bestellten Nahverkehr führt zum Verzicht auf ein Mischprodukt, das zwischen dem Grund- und Mittelzentren-Verbinder RE und dem Metropolenverbinder ICE angesiedelt sein müsste. Teilweise deckt der IC das ab, aber eben nur da, wo es sich rechnet. Die Konzentration auf die Hauptabfuhr- und Schnellfahrstrecken bindet Räume vom Fernverkehr ab.

Beim Netzausbau stehen immer wieder die Großprojekte (Stuttgart 21, Schnellfahrstrecken, Rhein-Ruhr-Express) im Vordergrund. Kleine Maßnahmen, die schnell zu flüssigerem Verkehr und mehr Pünktlichkeit führen könnten.

werden nicht geplant und gebaut,

Da die Reserven nur Kosten verursachen, sind sie auf ein Minimum reduziert worden, in allen Bereichen, bei Personal, Fahrzeugen, Gleisanlagen, Werkstätten, Ersatzteillagern.

Und zumindestens bei der S-Bahn-Berlin konnte von einer beamtenmäßigen Ordnung nun wirklich keine Rede mehr sein!

Für den AKV bleibt somit viel zu tun, aber er steht heute nicht allein: Mit der Allianz pro Schiene gibt es eine professionelle Organisation, der alle an der Eisenbahn Interessierten angehören, auch der BDEF. Und diese Organisation findet in den Medien Gehör, wie man es bei der Gründung des zarten Pflänzchens AKV im Jahre 1985 nie und nimmer erwartet hätte. *Detlev Herzig*

Achtung: Ab sofort neue Zugangsadresse unseres Mitgliederportals:

www.bdef.vereinsmitglieder.de

Arbeitsergebnisse der AKV-Sitzung

Der AKV traf sich am 13. und 14.03. in Troisdorf bei Köln zu seinem ersten Treffen in 2010. Dieses wurde hervorragend von unserem AK-Mitglied Hubert Längle organisiert und vorbereitet.

Zunächst trafen wir letzte Absprachen und Vorbereitungen für das verkehrspolitische Forum zum Verbandstag in Lage / Lippe.

Dieses Jahr existiert der AKV 25 Jahre. Wir zogen für uns Bilanz und stellen fest einiges in der Bahnlandschaft bewegt zu haben. Unter anderem war es der

AKV des BDEF der mit unermüdlichem Drängen einen großen Anteil daran hatte, dass die Deutsche Bahn die BahnCard einführt. Ebenso wurde durch unsere Aktivitäten der SPNV am Wochenende der SNCF zwischen Metz und Trier eingerichtet. Wir machten am Verbandstag in Trier auf die Lücke im Personenverkehr an der Grenze in Apach/Perl aufmerksam.

Um wieder mit Verkehrspolitikern in eine Diskussion eintreten zu können, werden wir ein Thesenpapier erstellen.

Über die Ergebnisse werden wir hier berichten. Ein Schwerpunkt der Thesen soll die Netzentwicklung und die Verantwortung für dieses sein.

Zum Abschluss unseres Treffens trugen wir Vorschläge zu den verkehrspolitischen Aktivitäten zum Verbandstag 2011 in Landsberg Lech zusammen. Im Forum haben wir vor, das Thema Infrastrukturverantwortung, wie es dieses Jahr mit Politikern debattiert werden soll, zu behandeln.

Der AKV (sa)

Wilhelm Max Wunderlich verabschiedet

Seit fast 20 Jahren arbeitete der Dipl.-Physiker Wilhelm Max Wunderlich im AKV sehr engagiert und sachkundig mit, wobei er durch seine Tätigkeit als leitender Mitarbeiter bei Siemens Signaltechnik Braunschweig geradezu prädestiniert ist, seine Mitstreiter über die Entwicklung und den neuesten Stand der Sicherheitstechnik bei der Eisenbahn auf dem Laufenden zu halten. Auch für andere Themen, die im AKV behandelt wurden, war W. M.

Wunderlich immer aufgeschlossen und beteiligte sich intensiv an den Diskussionen. Aufgrund seines altersbedingten Gesundheitszustandes muss er nun auf die Reisen zu den AKV-Sitzungen verzichten und hat deshalb leider seinen Rückzug aus der aktiven Tätigkeit mitgeteilt.

W. M. Wunderlich war auch mehrere Jahrzehnte Vorsitzender des "Modell-eisenbahn-Club Braunschweig e.V.", der am 12.09.1935 gegründet wurde

und der damit als einer der ältesten BDEF-Clubs in diesem Jahr seinen 75. Geburtstag feiern kann.

Selbstverständlich waren er und sein Verein aktiv an der Vorbereitung und Durchführung der Bundesverbandstage 1972 und 1988 in Braunschweig beteiligt. Persönlich werden ihn viele Mitglieder aus dem BDEF als Teilnehmer an Regionaltreffen, Verbandstagen und MOROP-Kongressen kennen.

Der AKV (sc)

Brücken auf Modellbahnanlagen

Das „gute“ Beispiel

Eigentlich müsste der Titel zu diesem Abschnitt "das schlechte Beispiel" lauten. Auf einer der großen Modellbahnmessen im vergangenen Jahr war eine große Clubanlage in der Nenngröße N ausgestellt, da haben dem Betrachter doch schon die Augen wehgetan und der Gedanke „nur schnell weg“ ließ sich mit Mühe unterdrücken.

Was war dort der Stein des Anstoßes? Neben anderen Details, die die Glaubwürdigkeit in der Betrachtung Vorbild und Modell sehr infrage stellten, war es eine Brücke. Über ein weites flaches Tal mit einem Fluss führte eine Blechträgerbrücke und daran anschließend eine Stabbogenbrücke. Und das Ganze als eine Einheit, ohne dass der Übergang von Blechträger- zu Bogenbrücke durch einen Pfeiler abgestützt war. Schon allein die Blechträgerbrücke würde so nicht die erforderliche Tragfähigkeit erbringen. Um die Erbauer der Anlage nicht bloßzustellen, sei hier auf den Abdruck eines Fotos verzichtet und nur eine Skizze dargestellt.

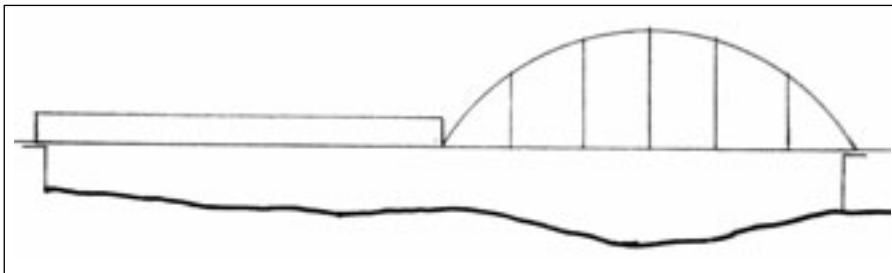


Bild 1: Ein Beispiel dafür, wie es nicht sein soll.

Man muss kein Brückenbauingenieur sein, um festzustellen, dass hier elementare Grundlagen der Physik ad absurdum geführt wurden, einem Fachmann sträuben sich beim Anblick wegen der groben Verletzung primitiver statischer Grundsätze die Haare.

Bevor nun ein paar Grundlagen zum Brückenbau dargestellt werden sollen, ist zuerst einmal ein leidliches Thema zu diskutieren. Beim Besuch von Modellbahnfreunden zuhause oder auch in Ausstellungen bekommt man öfter Anlagen zu sehen, die – vorsichtig ausgedrückt – ein wenig skurril gestaltet sind. Die Erbauer dieser Anlagen stellen dann fest, dass es ihnen so gefällt und wer das nicht sehen will...

Im kleinen Kreis kann man darüber diskutieren und das eine oder andere

kritisieren. Manchmal sind die Freunde auch für Hinweise dankbar oder sie bestehen darauf, ein jeder kann bauen und machen, wozu er Lust hat, nach dem Motto: „Erlaubt ist was gefällt“. Dem sei entgegengehalten: zuhause kann jeder seine Kreativität ausleben, ob die Anlage nun real gestaltet ist oder nicht, da sollte auch nicht hineingeredet werden. Es sei denn der Erbauer ist für konstruktive Kritik empfänglich.

Aber wenn es darum geht, die Anlage einem größeren Kreis oder gar auf Messen und Ausstellungen vorzuführen, dann ist der Schritt zur Lächerlichkeit nicht mehr weit. Leider kann man solche „Stilblüten“ auch in Veröffentlichungen von Fachzeitschriften oder auf Kalenderblättern „bewundern“. Der unbedarfte Betrachter ist dann leicht versucht, sich diese schlechten Beispiele zum Vorbild zu nehmen. Erst kürzlich wurde in einer Modellbahnzeitschrift der Bausatz einer Brücke vorgestellt und dessen Montage beschrieben. Der Brückenüberbau selbst war sehr detailliert und herrlich

anzuschauen, aber wie er dann eingebaut wurde. Nicht nur dass die Auflager fehlten, die Brücke war als solches völlig falsch gestaltet.

Bevor wir uns aber nun mit der vorbildgerechten Gestaltung von Brücken befassen wollen, soll erst einmal dargestellt werden, wie diese oben dargestellte Brücke statisch korrekt gebaut werden müsste.

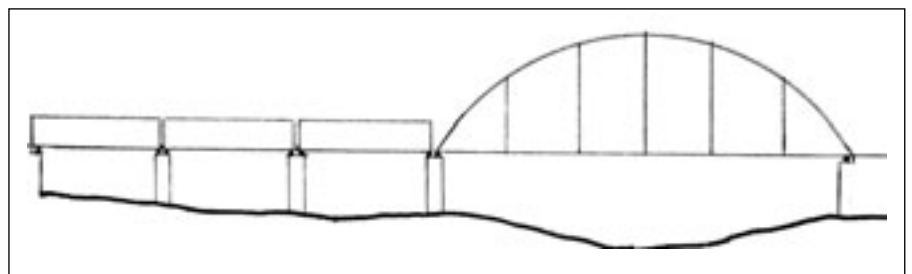


Bild 2: So wäre es korrekt.

Vorbildgerechter Brückenbau

Beginnen wir erst einmal mit einer ganz einfachen Frage: was ist eigentlich eine Brücke?

Brücken sind Ingenieurbauwerke mit einer Stützweite von gleich oder größer 2,0 m, zur Überführung einer Straße oder eines anderen Verkehrsweges über künstliche oder natürliche Hindernisse. Durchlässe sind Ingenieurbauwerke bis < 2,0 m Stützweite, die dem gleichen Zweck wie Brücken dienen.

Brücken haben also die Aufgabe, die Überführung von Verkehrswegen zu gewährleisten. Eine Brücke ist demnach nicht ein besonderes, für sich allein stehendes Bauwerk, sondern immer ein Teil eines Verkehrsweges, wie es z.B. des Schienenweges. Nicht die Brücke bestimmt Lage und Verlauf einer Trasse an dieser Stelle, sondern die beste Trasse bestimmt Art und Konstruktion der Brücke. Eine Brücke ist also nicht Selbstzweck, bei der die Bahn für die Brücke gebaut wird, sondern die Brücke ist für die Bahn gebaut worden. Nur wenn dieser Grundsatz beachtet wird, hat der Betrachter den Eindruck einer harmonischen Anlage.

Brücken werden nach ihrer Zweckbestimmung eingeteilt, wobei hier nur Straßenbrücken (einschließlich Fußgängerbrücken) und Eisenbahnbrücken genannt werden sollen. Daneben sind der Vollständigkeit halber für eine Modellbahnanlage noch Signalbrücken und Stellwerksbrücken oder Brückenstellwerke relevant.

Wichtig für den Modelleisenbahner ist die Einteilung der Brücken nach dem Baustoff, tritt dieser doch in der Flächengestaltung augenscheinlich hervor. Folgende Grundbaustoffe kommen im Eisenbahnbrückenbau vor: Stein, Beton und Stahl. Holz findet heute keine Anwendung mehr. Als Kunst- oder Naturstein wurde der Baustoff Stein früher vor allem für den Bau von

Gewölbebrücken eingesetzt.

Heute werden Steine nur noch zur Verblendung sichtbarer Flächen der Widerlager, Pfeilerschäfte und Flügelmauern benutzt. Beton ist heute der meistverwendete Baustoff im Massivbrückenbau. Unbewehrter Beton (ohne Stahleinlagen) wird als Stampfbeton für Fundamente eingesetzt. Alle tragenden Bauelemente werden aus Stahlbeton errichtet. Das ist hochfester Beton, bei dem die Zugspannungen in den Bauteilen durch eingespannte Stahlelemente (Träger, Rundstähle, Stahlmatten und Stahlseile) aufgenommen werden. Durch zusätzliches Spannen der Stahlseile lässt sich der Querschnitt der Bauteile stark verringern, sodass moderne Spannbetonbrücken sehr schlank und formschön erscheinen.

Stahl wurde jahrzehntelang als der geeignetste Baustoff zur Erzielung großer Stützweiten angesehen, bis er in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts durch Stahlbeton und Spannbeton abgelöst wurde. Fachwerkbrücken über alle großen Flüsse Deutschlands sind dafür ein beredtes Zeugnis. Auch auf den Modelleisenbahnen üben sie wegen ihrer filigranen Bauweise einen besonderen Reiz aus. Moderne Stahlbrücken sind jedoch gleichermaßen reizvoll. Wenn auch ihre klare und nüchterne Konstruktion nicht mit dem Gitterwerk einer Fachwerkbrücke zu vergleichen ist. Geschweißte Hohlkästen und orthotrope Platten sind typische Vertreter des modernen Stahlbrückenbaues. Ihre Vor-

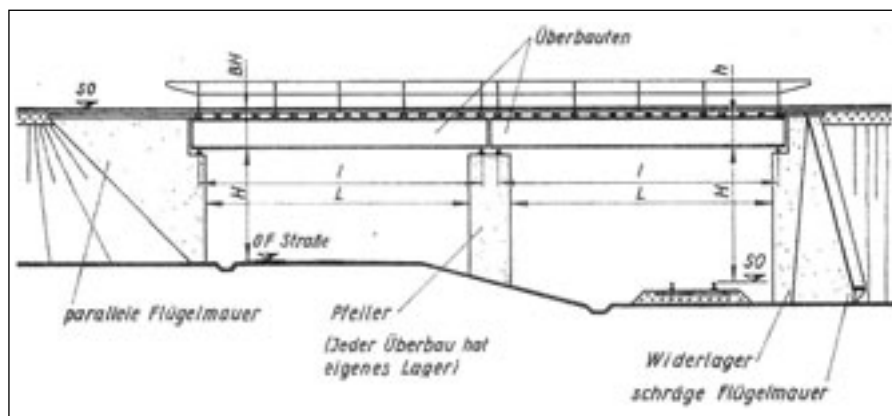


Bild 3: Die wichtigsten Bauteile und Vermaßungen einer Brücke

teile liegen in der geringen Bauhöhe bei großen Stützweiten und auch im Bau gekrümmter Fahrbahnen.

Zunächst wollen wir uns aber mit den Hauptmaßen und -teilen (Bild 3) einer Brücke befassen.

Wir sehen, eine Brücke ist ein komplexes System, das aus einem oder mehreren Überbauten (im Volksmund die „eigentliche“ Brücke), den Auflagern und ggf. den Pfeilern besteht.

In der unten stehenden Tabelle sind die Hauptabmessungen der gebräuchlichen Eisenbahnbrücken aufgeführt, sowie deren Modellmaße für die Nenngrößen H0 und N.

Auch wenn beim Bau von Modellbrücken keine Tragfähigkeitsberechnungen und Stabilitätsnachweise zu erstellen sind, so sollte uns doch das statische System einer Brücke wenigstens im Hinblick auf deren äußere Gestaltung interessieren. Und damit

sind wir wieder beim obigen schlechten Beispiel. Es ist z.B. auch ein Unding, eine Eisenbahnbrücke als Hängebrücke zu bauen, da Hängebrücken wegen ihrer starken Fahrbahnschwankungen grundsätzlich nicht als Eisenbahnbrücken geeignet sind. Genauso unsinnig ist es, eine Fachwerkbrücke mit 20 cm Stützweite zu bauen. Solche Konstruktionen rentieren sich beim Vorbild nur ab Stützweiten von etwa 45 m, das entspricht einer Modellbaulänge von mindestens 50 cm (H0).

Mit den Brückenüberbauten wollen wir uns dann in einem nächsten Beitrag befassen.

Fortsetzung mit Quellenangabe folgt

Hans-Werner Bürkner

Überführter Verkehrsweg	Vorbild ¹		H0 ²		N ²	
	H	L	H	L	H	L
Straßen	3,5...4,5	6...25	44...56	75...310	22...28	38...156
Autobahnen	≥ 5,0	≥ 24,0	62,5	300	31	150
Eisenbahnen						
Dampf- und Dieselbetrieb						
eingleisig	5,0	≥ 9,4	62,5	108	31	59
zweigleisig	5,0	≥ 13,4	62,5	154	31	84
elektrischer Betrieb						
eingleisig	≥ 6,0	≥ 9,4	75	108	37,5	59
zweigleisig	≥ 6,0	≥ 13,4	75	154	37,5	84
Wasserläufe						
nicht schiffbar	≥ 1,0	nach	11,5	-	6,5	-
schiffbar	ca. 5,0 ³	Bedarf	62,5	-	31	-

¹ Höhe und lichte Weite in m ² Maße in mm ³ je nach verkehrenden Schiffstypen

Messebericht Karlsruhe 25.-28. März 2010



täglichen Preisverleihungen belohnten die Mühe der Betreuer aus den umliegenden Vereinen des BDEF.



Doch wurde auch bei diesem JCE eine große Veränderung durchgeführt. Am Samstag übergab unser bisheriger Referent Jugend und JCE - Dieter Hohmann - seinen Stab an den Nachfolger Mario Modesti, der in Zukunft als Referent Nachwuchsförderung auch die Betreuung des JCE übernehmen wird. Wir bedanken uns sehr herzlich bei Dieter Hohmann für seine tolle Leistung bei der Betreuung des JCE und werden sicherlich noch einen würdigen Rahmen finden diese Leistung zu würdigen.

Alles in allem hat sich der Umzug von Sinsheim nach Karlsruhe sicherlich für alle Beteiligten gelohnt und wir haben nur positive Meinungsäußerungen der Hersteller, der teilnehmenden Vereine und aus unseren Reihen gehört. Bis zum nächsten Jahr mit sicherlich noch mehr Besuchern.

Peter Briegel

Nach 15 Jahren in Sinsheim fand die Faszination Modellbau zum ersten Mal in den neuen Messehallen in Karlsruhe statt. Drei der vier Hallen beherbergten alle Sparten des Modellbaus. Die Modelleisenbahn war in der DM-Arena untergebracht, der größten und schönsten Halle.

Schon beim Aufbau bemerkten wir, dass die Luft hervorragend und vor allem der Lärmpegel sehr gering war. Die Höhe der Halle und die Konstruktion der halbrunden Holzdecke machten sich sehr positiv bemerkbar. Nachdem am Mittwoch fast das gesamte Standpersonal und die Betreuer des JCE eingetroffen waren, schauten wir mit Spannung auf die vier Messetage an neuem Ort.

Bei der üblichen Pressekonferenz am Donnerstag Morgen bekam ich die Gelegenheit, vor den versammelten Medienvertretern das Junior College Europa des BDEF vorzustellen und auch zur allgemeinen Situation der Modellbahn Branche Stellung zu neh-

men. Vier sehr gut besuchte Tage in den wunderbaren Hallen brachten der Messe schon beim ersten Mal an neuer Stelle mit 56.000 Besuchern einen neuen Rekord. Diese Zahl war in Sinsheim noch nie erreicht worden.

Viele Vereinigungen besuchten uns wieder auf dem gemeinsamen Messestand mit SVEA und VOEMEC und in konstruktiven Gesprächen gab es Anregungen für die Vereinigungen und den Verband.

Doch dies alles wurde durch das JCE in Schatten gestellt. 10 Jahre Junior College Europa ist eine stolze Zahl und so besuchten wieder viele viele Kinder unsere Einführung in den Modellbahnbau und hofften natürlich auf einen der schönen Preise. Unter Leitung von Angelika Amelung wurden fast 250 Kinder im Alter von 6 bis 16 Jahren – davon fast 50% Mädchen – in die Geheimnisse von Schottern, Gebäudebau, Figuren anmalen, Bäume zusammensetzen, Löten und andere Sparten eingeführt. Die freudigen Augen bei der



Alles unter einem Dach

Die beiden Arbeitsgruppen AGD (Arbeitsgruppe Dampfbahn) und AGVM (Arbeitsgruppe Vorbild und Modell) wurden nun in die AG Normen (AGN) eingegliedert.

Die Arbeitsgruppe Dampfbahn (AGD) wurde 2007 gemeinsam mit dem Dampfbahnclub Deutschland (DBC-D) gegründet. Seit genau 20 Jahren besteht hingegen schon die Arbeitsgruppe Vorbild und Modell. Sie wurde am 10.3.1990 in den Räumen des MEC Hannover gegründet.

Ausschlaggebend für die Zusammenlegung der Arbeitsgruppen war letzt-

endlich, dass auch bei der Umsetzung von Vorbild zum Modell und erst Recht bei den Belangen der Dampfbahner immer Modellbahnnormen eine Rolle spielen. So können Synergieeffekte genutzt und Ziele schneller verfolgt und erreicht werden. Gerade im Bereich der großen Nenngrößen (3, 5, 7 und 10) wurde in den letzten Jahren vieles vorwärts gebracht.

Mittlerweile sind die „Dampfbahner-Nenngrößen“ schon in den wichtigsten NEM enthalten. Auch die letzten Jahr revidierten NEM 110 und 310 (Radsatz und Gleis) werden in absehbarer Zeit

um die großen Nenngrößen erweitert. Entwürfe hierzu - die gemeinsam mit dem DBC-D erarbeitet wurden - wird die AG Normen der Technischen Kommission im MOROP in Kürze vorlegen.

Sollten Sie Fragen zu diesem Thema haben oder daran interessiert sein, in der AG Normen mitzuarbeiten, dann wenden Sie sich bitte an Hartmut Bayer, den Modellbahnreferenten und Leiter der AGN. Sie erreichen Herrn Bayer unter der E-Mail-Adresse: agn@bdef.de

Bernhard Rieger

Der AKS beim Verbandstag in Lage

Leider ist der AKS bis jetzt noch nicht so richtig in Gang gekommen. Vielleicht liegt das auch daran, dass wir bisher kaum Gelegenheit hatten, uns persönlich kennen zu lernen. Das könnten wir während des Verbandstages vom 12. bis 16. Mai 2010 ändern.

Mein Vorschlag: Wir treffen uns am

Freitag, 14.05.2010 ab 19.00 Uhr nach der Delegiertenversammlung und dem daran anschließenden Abendessen im Hotel "Zum Löwen" in Sylbach –quasi parallel zum Modellbahnforum.

Dabei werde ich Ihnen anhand einiger digitalisierter Bilder aus dem Jahresrückblick 2009 der Verkehrsfreunde

Stuttgart gern einen Überblick über das Verkehrsgeschehen des vergangenen Jahres geben – insbesondere aus Sicht der Schwabenmetropole. Über Ihr Kommen würde ich mich sehr freuen. Auf Wiedersehen in Lage/Lippe und Sylbach!

Otto Blaschke

Schienenmaterial dringend gesucht !

Unser aller größtes Anliegen ist die Nachwuchsarbeit und die Mitglieder-gewinnung frei nach unserem Motto „Ohne Nachwuchs keine Zukunft“. In diesem Bereich hat sich unser Junior College Europa seit nunmehr 10 Jahren in der gesamten Modellbahnbranche einen hervorragenden Namen gemacht. Doch diese Tätigkeiten – richtig und produktiv bei den Messen durchgeführt – kosten trotz hervorragender Unterstützung durch unsere Sponsoren eine Menge Geld.

Was uns im Augenblick fehlt sind Schienen für die Dioramenbauten der Teilnehmer am Junior College. Deshalb dieser Aufruf an alle Mitglieder des Verbandes:

Bitte schickt uns H0-Schienen jeglicher Art für das Junior College. Aber bitte ohne Schotterung oder Schotterbett. Ich bin sicher, dass in fast allen Vereinen gebrauchte oder nicht mehr benötigte

Schienen jeder Art (2-Leiter oder 3-Leiter) herumliegen, die eigentlich keiner mehr brauchen kann. Wir können sie hervorragend gebrauchen und es spart dem Verband den Kauf von neuen Schienen für das Basteln der Kinder.

Stöbert in euren Lagern und fragt eure Mitglieder und schickt diese Schienen an unseren Messereferenten Heinz Siegmann Gartenweg 3 30966 Hemmingen

Mit Ihrer Unterstützung können wir Kinder und Jugendliche auf den Messen im Junior College und in Zukunft auch deren

Eltern im „Senior College“ an das herrliche Steckenpferd Modelleisenbahn heranführen und so sicherlich auch neue Freunde – und Mitglieder – gewinnen.

Peter Briegel



5. WORKSHOP im MEC-Bremen e.V.

Es ist wieder Januar und somit Zeit, unseren Workshop für Erwachsene durchzuführen. Dieses Mal war es ein ganz kleines Jubiläum. Vor fünf Jahren hatte unser Clubmitglied H. Gustav Streit die Idee, so eine Veranstaltung ins Leben zu rufen. Mit zwölf Teilnehmern war der Kurs ausgebucht.

Der erste Abend fing wie immer mit den vorgezeichneten Rohmodulen aus Styrodur an. Noch sehr skeptisch wird das Anfangsmodul mit dem Endergebnis verglichen und dann werden vorsichtig die ersten Schnitte mit dem Cuttermesser ausprobiert. Nach über drei Stunden sind die ersten Ergebnisse sichtbar und obwohl noch keine Farbe mit im Spiel ist, kann man sich jetzt schon vorstellen, wie es später einmal aussehen soll.

Zwei Wochen später ging es weiter. Nun wurde das Modul farblich gestaltet und mit Grasmatten und dem Grasmaster begrünt. Auch das Flussbett wurde fertig gestellt. Entweder mit Farbe oder mit Sand.

Auch am dritten Abend setzt uns der strenge Winter tüchtig zu. Wieder schneit es und draußen ist es glatt.



Vielleicht sollte man sich mal an ein Schneemodul wagen. Aber alle Teilnehmer sind gekommen und es ist wieder, wie an den anderen beiden Abenden auch schon, eine schöne harmonische Stimmung. Neugierig wurden die Dioramen beäugt. Jedes hat inzwischen ein persönliches Gesicht bekommen. Nun wird das Schotterbett und das Gleis verlegt, die Straße gebaut und das kleine Gartenhaus mit ins Spiel gebracht. Letzteres wurde als „Hausaufgabe“ mit auf den Weg gegeben.

Auch die Wassergestaltung musste zu Hause vorgenommen werden.

Ein wenig Wehmut lag im vierten und letzten Abend der Veranstaltung. Alle Teilnehmer hatten ihre Häuser nicht nur zusammengebaut, sondern auch in vielen schönen Variationen gealtert oder komplett umgestaltet. An diesem Abend wurden die Schienen eingeschottert und der Wasserfall wurde zum Leben erweckt. Die Teilnehmer lernten mit verschiedenen Methoden und Materialien die Landschaft zu bepflanzen und dekorieren. Man konnte Bäume durch eine neue Belaubung verschönern oder kleine Fehler auf den Modulen durch Buschwerk verschwinden lassen. Aus allen Dioramen sind liebevolle kleine Miniaturlandschaften geworden die voller eigener Ideen steckten.

Allen hat es sehr gut gefallen und für viele war dieser Workshop der kleine Schubs der gefehlt hat um mit der eigenen großen Anlage anzufangen.

An dieser Stelle möchte ich mich bei den Firmen Auhagen, NOCH und UHU bedanken, die diesen Workshop so nett unterstützt haben. *Angelika Amelung*



OHNE Nachwuchs KEINE Zukunft

Wie in der letzten Ausgabe versprochen setzen wir unsere neue Reihe „OHNE Nachwuchs KEINE Zukunft“ diesmal fort und bitten nochmals Vereine, die schon erfolgreich in die Nachwuchsarbeit eingestiegen sind, uns Ihre Erfahrungen mitzuteilen. Schreiben Sie kleine Artikel, vielleicht auch mit Bildern. Wir werden diese dann in einer der nächsten Ausgaben veröffentlichen. Doch nun viel Spaß beim Lesen. *Ihre Angelika Amelung*

Kinderworkshop beim Modellbahnhändler

Weihnachten! Endlich! Hoffentlich liegt die heiß ersehnte Anfangspackung unter dem Weihnachtsbaum. Sie liegt! Sofort wird sie aufgebaut und ausprobiert und darf auch drei Tage lang durch das Wohnzimmer fahren. Dann steht sie irgendwie im Weg. Sie wird im Kinderzimmer aufgebaut. Aber auch da stört sie bald. Nun wird sie auf- und wieder abgebaut und bald steht der Karton unbenutzt in der Ecke.

Mit dem Modellbahnhändler Günther Haar in Lilienthal bei Bremen haben wir versucht, jungen Nachwuchsmodellbahnern (und deren Eltern) einen Weg zu zeigen, wie man seine Anfangspackung verschönert und mit kleinen festen Bestandteilen die Freude an der Modellbahn aufrecht erhält.

An einem Samstag im Januar haben zwölf Kinder, auf zwei Termine verteilt, diese Chance wahrgenommen und es

ausprobiert. Zwischen Lokomotiven, Eisenbahnzubehör und Automodellen wurde kräftig an kleinen Landschaften gearbeitet.

Die Kinder haben Häuser gebaut, Bäume verschönert und einen Garten angelegt. Immer mehr eigene Ideen wurden umgesetzt.

So eine Platte kann man auch für den ganzen Kreis bauen und abgedeckt unter das Bett schieben. Und wenn da kein Platz ist, kann man nur die



Abzweigstelle einer Ergänzungspackung ausgestalten und diese auf dem Kleiderschrank lagern.

Angelika Amelung



Allzeit Hp1 für den Nachwuchs

Das Thema Jugendarbeit brennt vielen Vereinen unter den Nägeln. Bei den BDEF-Regionaltreffen berichten immer wieder Vereinsvorstände, dass ihnen der Nachwuchs fehle und sie mit ihrem Latein am Ende sind, wie man Jugendliche für das Hobby Modellbahn gewinnen soll.

In der Tat ist es inzwischen mehr als schwierig geworden Jugendliche über längere Zeit in Vereine einzubinden. Einerseits steigt die schulische Belastung ständig weiter an, andererseits hat sich das Freizeitverhalten in den letzten Jahrzehnten stark verändert.

Wer sich mit offenen Augen umsieht, wird feststellen, dass es eine Vielzahl von Angeboten zur Freizeitgestaltung gibt. Darunter tauchen immer mehr Aktivitäten auf, die nicht von Vereinen angeboten werden. Es sind lockere Zusammenschlüsse ohne jegliche Verpflichtung, die ein Verein aufgrund seiner rechtlichen Struktur mitbringt.

Das Medium Internet begünstigt diese Entwicklung, da es eine geeignete Kommunikationsplattform zur Verfügung stellt, um Gleichgesinnte zu finden. Beispielsweise müssen sportliche Aktivitäten nicht über einen Verein laufen, stattdessen findet man im Netz offene Einladungen z.B. um sich zum Jogging zu treffen. Einen weiteren großen Bereich stellen Online-Spiele dar, bei denen man sich weltweit zusammenschließen kann.

All diese Entwicklungen können nicht spurlos an den klassischen Vereinen vorbeigehen. Denn diese Änderung des Freizeitverhaltens betrifft natürlich auch Kinder und Jugendliche. Eine Fülle an Freizeitaktivitäten und -angeboten buhlen um die Gunst des Nachwuchses. Dieser Hintergrund muss einem bewusst sein, wenn man in Richtung Jugendarbeit aktiv werden möchte.

Ein Erfahrungsbericht der Modelleisenbahnfreunde Windischeschenbach und Umgebung e.V. (MEF) zeigt, was man für die Nachwuchsförderung tun kann. Dass die Jugendarbeit in diesem Verein gut funktioniert, belegt die Vereinstatistik. Rund ein Drittel der Mitglieder sind Kinder und Jugendliche ab 8 Jahren, das Durchschnittsalter im Verein liegt bei nur 36 Jahren!

Öffentlichkeitsarbeit das A und O

Bei den MEF Windischeschenbach funktioniert die Nachwuchsarbeit seit Gründung der Jugendgruppe 1999 sehr gut. Es finden sich kontinuierlich Kinder und Jugendliche, die im Verein aktiv mitarbeiten. Hat man also in Windischeschenbach ein Patentrezept gefunden?

Um die Antwort vorweg zu nehmen - sicher nicht. Denn auch in diesem Verein ist die Nachwuchsarbeit großen Schwankungen unterworfen. Manchmal hat man eine sehr aktive Truppe, dann wieder schwindet das Interesse. Nun aber der Reihe nach. Wie kann man überhaupt Jugendliche für den Verein gewinnen? Das A und O ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit.

Ein zeitgemäßer Verein muss sich im Internet präsentieren. Eine ansprechende Homepage kann Kinder und Jugendliche anlocken, denn das Internet ist inzwischen Medium Nummer 1 bei der Jugend. Die Seiten sollten die breite Palette der Modellbahn repräsentieren, angefangen vom Anlagenbau über Elektrik/Elektronik, Anlagenbetrieb und Vereinsinformationen bis hin zur Vorbildinformationen.

Neben dem Internet ist vor allem die öffentliche Präsenz eines Vereins mit Ausstellungen oder einem Tag der offenen Tür wichtig, um Nachwuchs zu gewinnen. Dabei ist es notwendig, nicht nur Wert auf stimmige Zugarnituren zu legen. Fragen Sie sich einmal kritisch: warum ist das MiWuLa so erfolgreich?

Weil alle Besucher angesprochen werden! Neudeutsch gesprochen: der öffentliche Auftritt sollte ein Event sein. Nur so lockt man potentielle Kundenschaft an.

Sicher wird der eine oder andere jetzt die berechnete Frage stellen, was zu tun ist, wenn die begehrte Kundenschaft aber partout nicht zu den Vereinsveranstaltungen kommen will. Dann bleibt als Ausweg, dass man sich dorthin begibt, wo das Publikum zu finden ist. Die MEF Windischeschenbach sind daher seit ihrer Gründung bei Bürgerfesten, Pfarrfesten oder Weihnachtsmärkten mit Modelleisenbahnen präsent.

Mit einer Spielbahn für Kinder hat man stets einen dicht umlagerten Stand. Oft spielen sich kleine Dramen ab, wenn die Eltern nach Hause gehen wollen und der Nachwuchs das Spielen mit der Modellbahn einstellen soll. Das ist dann die ideale Gelegenheit, eine Einladung zu einem unverbindlichen Besuch der Clubabende im Vereinsheim auszusprechen. Schon hat man die begehrte Zielgruppe im Haus und kann daran vielleicht anknüpfen.

Man sollte es besser vermeiden, gleich beim ersten Besuch im Clubheim auf eine Mitgliedschaft hinzuweisen. Bei den MEF Windischeschenbach sind alle Clubtreffen für Besucher geöffnet, besonders Jugendliche dürfen mehrmals das Angebot nutzen, ohne gleich Mitglied sein zu müssen. Dennoch konnten bisher fast alle Interessierten als Mitglieder gewonnen werden.



Die Reisegruppe der MEF Windischeschenbach vor dem Miniaturwunderland in Hamburg. Mehr als 50% der Teilnehmer waren unter 15 Jahre alt.

Bahnreisen organisiert vom Modellbahnclub

Nicht umsonst heißt es, wenn man etwas erleben will, soll man auf Reisen gehen. Es liegt doch auf der Hand, dass ein Modellbahnverein eine Bahnreise organisiert. Mit Sparangeboten wie den Ländertickets oder dem Wochenendticket kann man per Bahn günstig die nähere und weitere Umgebung bereisen.

So wird von den MEF Windischeschenbach jedes Jahr im Rahmen des Ferienprogramms der Gemeinde eine Bahnreise angeboten. Diese führten in den vergangenen Jahren zum Beispiel ins Verkehrszentrum des Deutschen Museums oder ins Betriebswerk der Vogtlandbahn. Damit lockt man neben Jugendlichen auch ganze Familien mit Kindern an. Somit hat man den Verein wieder bei der begehrten Personengruppe bekannt gemacht. Aus den Teilnehmern können immer wieder neue Mitglieder gewonnen werden.

Mindestens einmal pro Jahr organisiert der Verein einen Ausflug für alle interessierten Mitglieder -- natürlich per Bahn. Dabei wird auch besonders auf die Belange der Jugendlichen geachtet. In diesem Jahr führte der Ausflug ins Miniaturwunderland nach Hamburg. Durch die Nutzung der preiswerten Lidl-Tickets konnte die Tour trotz der weiten Anreise für den Vereinsnachwuchs sehr günstig angeboten werden.

Kooperationen mit Schule und Kindergarten

Ein weiterer möglicher Ansatzpunkt für Mitgliedergewinnung im Kinder- und Jugendbereich sind Kooperationen mit Kindergärten und Schulen.

Mit einer einfachen Holzeisenbahn kann man den Nachwuchs schon im Kindergarten an die Modellbahn heranzuführen. Sicherlich ist es auch einmal möglich, bei einem Kindergartenfest eine Spielbahn aufzubauen. Der Verein stellt sich einer potentiellen Zielgruppe vor und kann die Eltern auf sich aufmerksam machen.

Bessere Möglichkeiten ergeben sich in der Zusammenarbeit mit Schulen. Immer wieder liest man von Lehrkräften die Modellbahn-AGs anbieten. Sollte sich so eine Situation ergeben, kann man als Verein Hilfe und Unterstützung anbieten.

Die MEF Windischeschenbach arbeiten schon seit mehreren Jahren mit dem

Gymnasium in Neustadt a. d. Waldnaab zusammen. Die dortige Modellbahn AG hat auch schon an bundesweiten Wettbewerben für Schulen teilgenommen und Preise erhalten. Sogar beim Wettbewerb "Jugend forscht" konnte ein Eisenbahntema punkten, bei dem der Verein beratend und unterstützend zur Seite stand. Weitere Möglichkeiten bieten die Ganztagschulen, die gerne mit externen Partnern zusammenarbeiten.

Kinder und Jugendliche der Mitglieder als Multiplikatoren

Oft lohnt sich auch ein Blick in die Mitgliederliste des Vereins. Man sollte gezielt Personen ansprechen, die eigene Kinder haben. Der Nachwuchs der Mitglieder kann dann den Personalstamm für eine Jugendgruppe bilden. Durch Mund zu Mund Propaganda wird so eine Truppe leicht zum Selbstläufer. Es reicht aus, wenn der eine oder andere noch einen Kumpel überzeugen kann, mal im Verein vorbeizuschauen. Auch bei den MEF Windischeschenbach kann man immer wieder feststellen, dass Neumitglieder von den Jugendlichen selbst geworben werden.



Beachten Sie die Vereinsstruktur

Damit die Arbeit mit Jugendlichen gelingt, ist die Struktur des Vereins ein wichtiger Punkt. Kinder und Jugendliche fühlen sich nur wohl, wenn sie als vollwertiges Mitglied behandelt werden. Es ist daher erforderlich, dass sie ihre eigenen Ideen und Vorschläge einbringen können. Außerdem müssen sie eigene Projekte verwirklichen können. Das muss nicht immer eine komplette Modellbahnanlage sein, man kann auch

einmal ein Modul von der Nachwuchsgruppe alleine gestalten lassen.

Natürlich muss man nicht gleich in die Gestaltung von Anlagen einsteigen, es bietet sich an, Betriebstage durchzuführen. So einen Betriebstag kann man zu einem echten Event gestalten. Die MEF Windischeschenbach führen jedes Jahr im Sommer einen 24-Stunden-Betrieb durch. Dabei übernimmt die Jugendgruppe den Zugbetrieb auf der großen Clubanlage. Im Schichtbetrieb halten sie den Betrieb auf der Modellbahn 24 Stunden lang aufrecht. Sie organisieren dabei selbständig die Diensterteilung. Bei dieser Aktion steht die Gemeinschaft im Mittelpunkt. Dazu gehören auch die Übernachtung im Vereinsheim und das gemeinsame Essen.

Neben diesen speziellen Veranstaltungen der Jugendgruppe wird der Nachwuchs in die komplette Vereinsarbeit integriert. Es ist selbstverständlich, dass die Jugendlichen bei Modelleisenbahnausstellungen, Modellbahnbörsen und Vereinsfahrten aktiv dabei sind. Dadurch wird ihnen vermittelt, dass sie gebraucht werden und wichtig sind.

Beim Thema Vereinsstruktur sei noch ein Randthema kurz angemerkt, dass

sich zum Hemmschuh für Nachwuchsarbeit entwickeln kann. Eine bis ins Detail stimmig gestaltete Clubanlage und stilreine bzw. epochengerechte Garnituren unterwegs mit Vorbildgeschwindigkeit sind für Kenner und Experten ein Augenschmaus. Vor allem jene Epochen, die die heutigen älteren Mitglieder noch aus ihren Kindertagen kennen, sind sehr beliebt. Aber man präsentiert den Jugendlichen damit eine Welt, die ihnen fremd ist.

Kinder und Jugendliche wollen die Bahn der Gegenwart erleben! Da muss dann schon mal der ICE3 über die Anlage sausen oder ein verkehrsroter Nahverkehrstriebwagen durch die Landschaft flitzen. Das Interesse für frühere Epochen und die Dampfzuger kann nur geweckt werden, wenn man ihnen zeigen kann, dass ein ICE am Ende einer langen Fahrzeugentwicklung der vergangenen Epochen steht.

Ein typischer Clubabend

Es ist vergleichsweise einfach, Kinder und Jugendliche durch Veranstaltungen anzusprechen. Die Kunst liegt jedoch darin, junge Menschen langfristig an den Verein zu binden. Dazu ist es vielleicht hilfreich, einmal einen typischen Clubabend der MEF Windischeschenbach näher zu beleuchten.

Die Clubabende der Jugendgruppe finden immer freitags ab 19.30 Uhr statt. An diesem Abend sind auch viele erwachsene Mitglieder im Vereinsheim anwesend, die an den Anlagen arbeiten. Dies hat den Vorteil, dass der Nachwuchs in vielen Sparten mithelfen kann. So ist es möglich auszuloten, ob jemand eher Geschick in der Landschafts-

gestaltung mitbringt oder sich in der Elektrik- bzw. Elektronikabteilung einbringen kann. Die Vereinsanlage bietet die Möglichkeit, seine Fähigkeiten als Fahrdienstleiter zu testen.

So durchlaufen die Jugendlichen freitags die meisten Abteilungen innerhalb des Vereines. Erfahrene Mitglieder geben ihr Wissen weiter und der Nachwuchs kann seinen Elan in die Tätigkeiten einbringen. Sofern ein eigenes Projekt läuft, arbeiten natürlich die jungen Mitglieder zusammen mit ihrem Jugendleiter an dieser Aufgabe. Dabei dürfen sie so viel als möglich selbst bestimmen und gestalten. Die erwachsenen Mitglieder nehmen sich komplett zurück und bieten ihre Hilfe nur bei Bedarf an.

Sicher kommt es dadurch auch gelegentlich zu Fehlentwicklungen. Dies ist aber auch wichtig. Es muss auch mal ein Fehler passieren, um daraus zu lernen. Davon darf man sich nicht entmutigen lassen. In der zurückliegenden Zeit der erfolgreichen Nachwuchsarbeit kam es bei den MEF Windischeschenbach jedoch nie zu großen Katastrophen. Eine Besserwisserei durch die alten Hasen wäre hier also fehl am Platz.

Bevor ein Clubabend mit der Jugend zu Ende geht, steht noch ein gemeinsamer Abschluss im Mittelpunkt. Es hat sich fast schon als Tradition eingebürgert, dass man Pizzen bestellt. Beim gemeinsamen Essen klingt der Abend aus. Man spricht über die Tätigkeiten, tauscht sich untereinander aus oder erzählt auch mal etwas über sich selbst. Das gemeinsame Hobby verbindet und aus den unterschiedlichen Mitgliedern werden oft gute Freunde.

Jugendarbeit ein hartes Geschäft

Wer ein Patentrezept oder eine Bastelanleitung für eine erfolgreiche Jugendarbeit sucht, wird wohl nicht fündig werden. Es spielen einfach zu viele Faktoren bei dieser Thematik eine Rolle. Dies beginnt schon beim Vereinsangebot einer Stadt oder Gemeinde und reicht bis zur Struktur des Modellbahnvereins.

Außerdem muss man eines vor Augen haben: was man in der Jugendarbeit sät, wird man erst viele Jahre später ernten können. Viele Jugendliche verlassen den Verein, wenn sie eine Berufsausbildung oder ein Studium beginnen bzw. sich vom Jugendlichen zum Erwachsenen entwickelt haben. Man trifft diese oft im Verein wieder, wenn sie selbst Kinder haben und der eigene Nachwuchs dann mit der Modellbahn spielt. Erst jetzt weiß man, dass die Jugendarbeit gut funktioniert hat.

Man sollte es vermeiden, den Erfolg an den Mitgliedern zu messen, die nahtlos von der Jugendgruppe auch im Erwachsenenalter aktiv im Verein bleiben. Das wichtigste ist schließlich, dass sich Vereine um Kinder und Jugendliche kümmern.

Holger Popp / Harald Büttner



Hemmschuh Preispolitik

Ein Stolperstein für den fehlenden Nachwuchs ist auch in der Preisgestaltung des Hobbys Modellbahn durch die Hersteller zu sehen. Dieses Thema ist nicht zu unterschätzen, kann aber durch die Vereine nur in geringem Umfang beeinflusst werden. Dennoch muss man die Thematik etwas beleuchten.

Man kann sich nur wünschen, dass die Modellbahnindustrie im Einsteigerbereich wieder verstärkt Produkte zu attraktiven Preisen anbietet. Der Handel braucht Lokomotiven, die unter 100

Euro kosten. Auch Startpackungen für mehrere Hundert Euro sind eher kontraproduktiv.

Einige Hersteller haben dies seit geraumer Zeit erkannt und die großen der Branche ziehen inzwischen langsam nach. Besonders in der Vorweihnachtszeit sollten die Modellbahnfirmen mit einer großen Auswahl an preiswertem rollenden Material aufwarten. Denn eines ist klar, nicht nur die Vereine brauchen den Nachwuchs, sondern die gesamte Modellbahnbranche.

Auch die Nachwuchswerbung durch die Modellbahnindustrie sollte dringend überdacht werden. Was bringen schon Anzeigen in Fach- oder Publikumszeitschriften für die Jugendarbeit? Der Erfolg dürfte wohl eher gering sein.

Vielleicht sollte sich die Branche einmal zusammensetzen und überlegen, ob man nicht besser im Kinder- oder Jugendprogramm Werbung macht. Warum soll denn nicht bei KiKa, MTV oder VIVA Werbung für die Modellbahn laufen?

Harald Büttner

2. Europäischer Modellbauwettbewerb

Die Sächsische Modellbahner Vereinigung e.V. mit Sitz in Radebeul ruft alle Modellbahner, Vereine und Gruppen in Deutschland und Europa zur Teilnahme am 7. sächsischen und 2. europäischen Modellbauwettbewerb der SMV auf. Insbesondere möchten wir auch junge Modellbahnfreunde ermutigen, ihre kreativen Leistungen untereinander zu messen und auch den Vergleich mit den „alten Hasen“ der Branche nicht zu scheuen!

Für die besten Einsendungen werden in jeder Bewertungsgruppe durch unsere Partner attraktive Preise zur Verfügung gestellt! Einsendeschluss ist der 13.08.2010 (Posteingang).

Die Wettbewerbsmodelle werden auf der Modellbahnausstellung im Rahmen des MOROP-Kongresses, der vom 05.09. bis 10.09.2010 durch die SMV

in Stralsund ausgerichtet wird, den Kongressteilnehmern und der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die Preisträgermodelle werden außerdem im Oktober zur „Modell-Hobby-Spiel 2010“ in Leipzig am Stand der SMV dem Messepublikum präsentiert. Die Bewertung nach dem vom MOROP bestätigten Reglement erfolgt durch eine vom Veranstalter berufene Jury. Die Beratung der Jury ist nicht öffentlich. Die Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Die vollständige Ausschreibung sowie die Teilnehmerunterlagen stehen im Internet unter www.smv-aktuell.de zum Herunterladen zur Verfügung (auch in englischer und französischer Sprache) oder können unter folgender Anschrift angefordert werden:

Sächsische Modellbahner-Vereinigung e.V., Geschäftsstelle im Vereinshaus Radebeul, Dr. Külz Straße 4, 01445 Radebeul

Fragen zum Wettbewerb beantworten: Rudolf Heinrich, Ossietzkystr. 37 A, 01662 Meißen, Tel: 03521-4 63-56 78, Fax: 03521- 4 63-56 79, E-Mail: info@praezisionsmodellbauheinrich.de oder Jürgen Krüger, Sonnenleite 40, 01445 Radebeul, Tel: 0351-8309347, Mobil: +49 (0)172-149 59 72, E-Mail: krueger@smv-aktuell.de.



Peter Pohl

57. MOROP-Kongress in Stralsund



Nachdem der durch die Sächsische Modellbahner Vereinigung (SMV) ver-

anstaltete MOROP-Kongress 2003 ein voller Erfolg war und bei allen Teilnehmern in guter Erinnerung geblieben ist, hat die SMV den Auftrag erhalten, den 57. Kongress 2010 ebenfalls zu organisieren.

Da bisher noch kein Kongress im Norden Deutschlands statt fand, hat sich der Vorstand der SMV entschlossen, den Kongress 2010 vom 5. bis 10.

September in der Hansestadt Stralsund durchzuführen. Stralsund ist eine der geschichtsträchtigsten Städte an der Ostsee und gehört zum UNESCO-Weltkulturerbe.

Alle wichtigen Informationen und das offizielle Programm findet man auf der Internetseite der SMV:

www.smv-aktuell.de

Bernhard Rieger

Neue Vergünstigung für BDEF-Mitglieder

Miniatur
ERLEBNISWELT

Seit März zahlen BDEF-Mitglieder beim Besuch der Miniatur-Erlebniswelt in Diethenhofen einen um 1,00 Euro reduzierten Eintrittspreis. Um den Rabatt zu erhalten, legen Sie bitte an der Kasse Ihre BDEF-Mitgliedskarte vor. Beachten Sie bitte, dass auch andere Ausstellungen und Messen BDEF-Mitgliedern Sonderpreise gewähren. Dazu gehören: das DB Museum in Nürnberg, LOXX Miniaturwelten in

Berlin, das Miniaturwunderland in Hamburg, die Messe Modell-Hobby-Spiel in Leipzig, die Intermodellbau in Dortmund sowie alle Messen Faszination Modellbau (Karlsruhe, Friedrichshafen, Bremen und Köln).

Zu guter Letzt noch ein Tipp:

PROBIEREN! Bei vielen Veranstaltungen, Sonderfahrten, Ausstellungen und Museen erhalten Sie gegen Vorlage der BDEF-Mitgliedskarte Vergünstigungen, obwohl uns dieses nicht bekannt ist. Teilen Sie uns derartige „Erfolge“ bitte mit, damit wir dies allen Mitgliedern mitteilen können.

Bernhard Rieger



Miniatur

ERLEBNISWELT



NEU!
Professioneller
Modell-
anlagenbau

Als eine der größten Modelleisenbahn-
anlagen Deutschlands in N-Spur bietet Ihnen unser
professioneller Modellbauservice folgende Leistungen:

- Planung
- Anlagenbau für alle
Spurweiten –
analog & digital
- Vor-Ort Service
- Lokreparaturen/
-umbauten

Miniatur Erlebniswelt

Langenzenner Str. 10 · 90599 Diethenhofen · Tel.: 098 24/92 3120 · www.modelleisenbahn-anlagenbau.de
Öffnungszeiten: Do/Fr 12.00 – 18.00 Uhr · Sa/So 10.00 – 18.00 Uhr

40 Jahre EMF Gütersloh e.V.



Die Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Gütersloh e.V. feiern in diesem

Jahr ihr 40-jähriges Bestehen. Um dies gebührend zu feiern, haben die EMF einige Veranstaltungen geplant.

Am 29. und 30. Mai finden am und im Avenwedder Bahnhof die 1. Gütersloher Modellbautage statt. Gemeinsam mit den Modell Truck Freunden Gütersloh und dem Schiffsmodellbauverein IGM TRITON aus Gütersloh wird die gesamte Bandbreite des Modellbaus präsentiert. Die Anreise

zum Avenwedder Bahnhof ist mit der Eurobahn von Bielefeld oder Gütersloh im Stundentakt möglich.

Am 28. August wird eine Sonderzugfahrt mit 78 468 des Vereins Eisenbahn-Tradition e.V. zur Sail 2010 nach Bremerhaven durchgeführt. Die Teilnahme an dieser Fahrt kann auf der Internetseite des Vereins (www.emf-guetersloh.de) gebucht werden.

Harald Büttner

175 Jahre Bahngeschichte auf 2 Metern



Am 7. Dezember 1835 fuhr die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. 175 Jahre rasante Eisenbahn-Entwicklung sind Grund genug für die AGDA GmbH, dieses Jubiläum mit einem ganz besonderen Maßstab zu feiern. Schon häufiger hat die Firma ADGA in der Vergangenheit mit Spezialmaßstäben auf sich aufmerksam gemacht.

Im Frühjahr 2010 heißt es nun „Bahn frei“ für den Eisenbahn-Maßstab. Gefertigt aus heimischem Buchenholz präsentiert der Spezial-Maßstab die letzten 175 Jahre Eisenbahngeschichte:

Von der Jungfernfahrt des Adler bis zu den modernsten ICE-Zügen. Ein hochwertiger Druck und eine aufwändige Gestaltung mit unterschiedlichen Lok- und Wagentypen repräsentieren auf diesem Liebhaberstück die ganze Bandbreite der Eisenbahnwelt.

Der Eisenbahn-Maßstab überzeugt auch mit einem technischen Highlight. Neben der üblichen Millimeterskala verfügt er über eine zweite Skala im Maßstab 1:87, die dann auf 2 Metern Länge 175 Meter der Modellskala zeigt.

Ganz einfach lassen sich damit Modellbauten in der Größe H0 vermessen und man erhält ohne viel Rechenaufwand genauen Aufschluss über die Abmessungen der entsprechenden Originale.

Einzelstücke können im Buchhandel (ISBN 978-3-934657-48-9) zum Preis von € 15,40 bestellt werden. Größere Mengen sind direkt beim Hersteller zu deutlich günstigeren Preisen erhältlich – incl.



Werbeaufdruck auf den Seitenflächen.
www.eisenbahn-massstab.de
Harald Büttner

Pressereferat neu besetzt

Das Pressereferat des BDEF wurde zum 1. Mai neu besetzt. Nachdem Bernhard Rieger aus persönlichen Gründen dieses Amt nicht mehr ausüben kann – schließlich hat er in unserem Verband auch noch andere Aufgaben und nebenbei auch einen Beruf – konnten mit Harald Büttner und Werner Marquardt gleich zwei Nachfolger für dieses Amt gefunden werden.

Unsere beiden Neuen teilen sich zukünftig die Aufgaben des Pressereferats. Harald Büttner zeichnet für die Erstellung des Reports (auch schon für diese Ausgabe) und der monatlichen Seite im Eisenbahnmagazin verant-

wortlich, Werner Marquardt kümmert sich um das BDEF-Jahrbuch.

Mit Harald Büttner konnte ein Medienprofi für dieses Amt gewonnen werden. Als gelernter Druckfachmann verfügt er über profunde Kenntnisse in der Herstellung von Drucksachen und über das notwendige professionelle Equipment. Deshalb hat der Vorstand des BDEF auch nicht gezögert, gleichzeitig den Druckauftrag für den Report in sein Unternehmen zu verlagern, zumal wir hierbei auch noch Kosten sparen. Da damit alle Produktionsschritte von der Redaktion über Layout und Druck in einer Hand liegen, wird die Herstellung

des Reports jetzt deutlich erleichtert.

Werner Marquardt kommt, wie Harald Büttner, aus der grafischen Industrie. Als gelernter Schriftsetzer und mit einem Studium zum Druckingenieur an der Werkkunstschule Wuppertal bringt auch er die besten Voraussetzungen für die Arbeit im Pressereferat mit.

Journalistisch hat er bereits Erfahrung in der Pressearbeit unter anderem im Modelleisenbahnverein EFL Lingen sammeln können.

Mit beiden steht in der Pressearbeit ein Team, das sich in der Bewältigung der anstehenden Aufgaben bestens ergänzen wird.

Die Berliner S-Bahn - Drama ohne Ende?

Ja, es ist ein Trauerspiel, was sich zurzeit auf der Berliner S-Bahn abspielt. Von den erforderlichen ca. 550 Viertelzügen, das sind die betrieblich gekoppelten Zweiwageneinheiten, die zur täglichen Betriebsführung erforderlich sind, stehen nur rund die Hälfte im Einsatz. Aber es ist auch ein Trauerspiel, was dazu täglich in den Zeitungen zu lesen oder den elektronischen Medien zu hören ist. Es ist eine alte Tatsache: wenn irgendwo ein Unglück geschieht, dann ist immer sofort die Journaille zur Stelle und natürlich alle die Leute, die es immer schon wussten, dass das nicht gut gehen konnte, alle die selbsternannten Sachverständigen.

Da die Ersten ihre Horrormeldungen immer noch mit ein wenig Sachkunde untermauern wollen, um so Kompetenz zu zeigen, nehmen sie natürlich allzu gern die Argumente der Letzteren auf, zumal diese meist recht lautstark auftreten. Und wenn das Getöse zu laut wird, dann ist die Politik gerufen und die Politiker nehmen diese Vorlage dann auch gern auf, können sie sich doch wieder einmal richtig in Position setzen, nach dem Motto, wir tun was. Die Kakophonie ist damit komplett.

Was war geschehen? Wegen eines Radscheibenbruches entgleiste am 1. Mai vorigen Jahres ein S-Bahnzug der Baureihe 481. Dabei kam glücklicherweise kein Mensch zu Schaden. Dieser Unfall führte zu der Erkenntnis, dass die durch den Hersteller vertraglich zugesicherte Dauerfestigkeit der Radscheiben nicht gegeben ist.

Das rief sofort das Eisenbahnbundesamt (EBA) auf den Plan, das verfügte, die besonders beanspruchten Radsätze (der jeweils führende im vorderen Drehgestell) auszutauschen und die Radsätze einer verkürzten Prüfung zu unterziehen. Dies bedeutete, dass sofort zwei Drittel aller Züge aus dem Verkehr gezogen und damit der Verkehr der S-Bahn weitgehend eingestellt werden müsste. Denn die Züge der Baureihe 481/482 tragen mit 500 Stück die Hauptlast des Verkehrs.

Es ist zu vermuten, dass diese Erkenntnis dem S-Bahn-Management unheimlich war, denn damit wäre der Beförderungsauftrag, den sie vom Land Berlin bekamen, nicht mehr zu erfüllen. So dachte man wohl, sich durchmogeln zu

können. Das rief aber dann am 30. Juni wieder das EBA auf den Plan, welches die sofortige Umsetzung ihrer Auflage verfügte. Für gut vier Wochen fuhr auf der Stadtbahn, der stark frequentierten Ost-West-Verbindung in der Innenstadt, kein Zug mehr, auf anderen Linien wurde der Zugverkehr stark eingeschränkt, Parallellinien eingestellt. Die verbliebenen Züge fahren im stark ausgedünnt Fahrplan und auch nur verkürzt.

Nun war der Aufschrei da. Das S-Bahn-Management wurde zwar durch die Bahnoberen gefeuert, aber das nutzte nun nichts mehr. Alle Rechtfertigungsversuche, sofern diese überhaupt noch versucht wurden, vergingen ungehört. Das verstärkte sich dann auch noch, als die S-Bahn am 7. September selbst bekannt gab, dass an den Bremsanlagen zusätzlicher Verschleiß festgestellt wurde und somit zahlreiche Wagen zur weiteren Überprüfung in die Werkstätten müssen. Der Gau war perfekt. Die Bahn versuchte zwar Schadensbegrenzung durch den Einsatz von zusätzlichen Regionalverkehrszügen auf der Stadtbahn und Schienenersatzverkehr.

Dennoch, der Schaden war beträchtlich und alle eingangs aufgeführten Protagonisten hatten ihren Auftritt. Natürlich ging alles nur in eine Richtung: Die Berliner S-Bahn GmbH, eine Tochter der Deutsche Bahn AG.

Da war von fehlender Wartung durch Sparorgien bei der Bahn die Rede, der maximalen Gewinnabschöpfung (kam ja gerade richtig zur Diskussion um einen Börsengang) bis hin zum Vorwurf der Kriminalität. Da in den vergangenen Jahren die S-Bahnbetriebswerkstatt Friedrichsfelde und die Triebwagenschuppen Oranienburg und Bernau geschlossen wurden, war das natürlich die Ursache. Vor allem eines war klare Sache: Hartmut Mehdorn hatte Schuld. Und jeder wollte beim großen Aufschrei sein Süppchen kochen. Sogar ein (ehemals) sehr angesehenes Fachmagazin entblödete sich nicht, in diesem Stil einen Kommentar abzugeben und dabei noch Politiker verkürzt und aus dem Zusammenhang gerissen zu zitieren.

Aber rekapitulieren wir noch einmal: Mit dem Gesetz zur Bahnreform 1994, dass damals von allen Fraktionen des Deutschen Bundestages getragen wurde, wurde die neu gebildete Deutsche

Bahn als Privatunternehmen und als Aktiengesellschaft gegründet. Zwar noch in Eigentum des Bundes, aber der Börsengang war vorbestimmt. Es wurde durch die Politik ganz klar darauf verwiesen, dass sich die Bahn zukünftig das Geld für ihre Investitionen an der Börse zu holen hat.

Für den Nahverkehr wurde sinnvollerweise die Verantwortung auf die Länder, Kreise und Kommunen übertragen. Diese bestellen nun die Verkehrsleistung und bekommen dafür Geld vom Bund, die so genannten Regionalisierungsmittel. Leider sind diese Regionalisierungsmittel nicht zweckgebunden, dagegen haben sich die Ministerpräsidenten vehement ausgesprochen. Und so passiert es natürlich allzu oft, dass diese Gelder auch zu anderen Zwecken verwendet werden. Denn als Politiker wird man dafür gewählt, welche sozialen Wohltaten man unter Volk bringt und nicht dafür, dass der Nahverkehr optimal organisiert ist.

Wenn denn auf einer Strecke der Verkehr eingestellt wird, kann man das ja gut auf die Bahn und Herrn Mehdorn oder Herrn Grube schieben und dabei unterschlagen, dass man selbst dort den Verkehr abbestellt hat. Die Damen und Herren Politiker übersehen dabei leider, dass funktionierender Nahverkehr auch ein Teil der sozialen Vorsorge ist. Als 2004 der Vertrag mit der S-Bahn durch den Berliner Senat neu ausgehandelt wurde, hat der Regierende Bürgermeister Wowereit (SPD) denn auch schnell mal die an die S-Bahn zu zahlende Summe für die gleiche Verkehrsleistung um 10 Mio. Euro gekürzt.

Dafür sollten dann die Aufsichten von den Bahnsteigen abgezogen werden. Gerechtfertigt wurde das damit, dass nun Fahrgastberater in den Zügen mitfahren und so besser als Ansprechpartner für den Fahrgast zur Verfügung stehen. Die Aufsichten wurden zwar eingespart, aber mobile Fahrgastberater sucht man vergebens.

Da die Länder eine Selbstverpflichtung beschlossen haben, ab 2009 einen Nachweis über die Verwendung der Regionalisierungsmittel zu führen, war der Berliner Senat natürlich nicht verlegen und begründete die Umverteilung mit dem notwendigen Ausbau behindertengerechter Zugänge zu den Bahn-



Bild: wikipedia

höfen der Berliner U-Bahn. Und damit sind wir fast schon wieder in der Jetztzeit angelangt.

Das S-Bahn-Chaos war natürlich für jeden Politiker in Berlin ein gefundenes Fressen: Es wurde unisono lautstark gefordert, den Verkehrsvertrag mit der S-Bahn GmbH sofort zu kündigen. Irgendwann muss wohl jemand wenigstens den Regierungsparteien des rot-roten Senats gesteckt haben, dass dann sicherlich gar nichts mehr fahren würde. Wer sollte denn dann den Betrieb auf den S-Bahngleisen aufnehmen? Zuerst aber wurden die Zuwendungen für die S-Bahn erneut gekürzt, sicherlich in diesem Fall zum Teil auch zu Recht. Nur Zyniker könnten jetzt behaupten, dass dem Senat das nicht ganz unwillkommen war.

Aber nun hat man in Berlin zum ganz großen Schlag ausgeholt. Die zuständige Senatorin für Stadtentwicklung, Ingeborg Junge-Reyer (SPD) ist auf die Idee gekommen, die S-Bahn durch den Senat zu übernehmen. In die Bresche springen könnten die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), dort hat man ja schließlich Erfahrung mit dem Bahnbetrieb. Für den Finanzsenator Ulrich Nussbaum (parteilos) als Aufsichtsratschef der hoch verschuldeten BVG böte eine Zusammenarbeit bis hin zur Fusion große Chancen, Bewegung in die nach seiner Einschätzung nicht optimal aufgestellte Anstalt öffentlichen Rechts zu bringen. Wie die Senatorin aber dann den Betrieb weiterführen oder vielmehr bezahlen will, das hat sie lieber nicht gesagt.

Vielleicht hat sie einige Tausend Radsätze schon als Vorrat gebunkert und stellt sich dann medienwirksam im Blaumann hin und montiert selbst? Oder will sie den S-Bahnwagenpark

auch an einen Investor verschleiern und zurück leasen, wie sie das mit der U-Bahnflotte praktiziert hat? Da aber das Land Berlin hoch verschuldet ist, haben Nussbaum und die Verkehrsministerin schon mal angedeutet, dass es dabei nur um einen negativen Kaufpreis handeln könnte. Die DB AG könnte eigentlich dem Senat dankbar sein und bei einer Übernahme noch etwas dazuzahlen, um das marode Unternehmen loszuwerden. Da dieses Ansinnen in der Vorstandsetage der DB nur ein müdes Lächeln hervorbrachte, sind sich nun Regierung und Opposition einig, den Betrieb ab 2017 neu auszuschreiben.

Auch das wäre ihr gutes Recht. Man könnte sich vorstellen, die einzelnen Strecken, zum Beispiel den Berliner Stadtring, getrennt auszuschreiben. Einige Realisten sind zwar schon auf den Gedanken gekommen, dass das nicht gut gehen würde. Es könnte dann sein, dass sich dann in Berlin gar nichts mehr drehen würde.

Aber das ficht den Senat und auch die Oppositionsparteien nicht an. Aber wenn über die Ausschreibung von Verkehrsleistungen, die jetzt von der BVG bedient werden, gesprochen wird, wird vehement abgeblockt.

Nun sollte man sich einmal mit den Fakten befassen und mit einem einfachen Vergleich beginnen. Der geneigte Leser kauft sich ein neues Auto, natürlich ein Wagen aus heimischer Produktion, so eher aus dem Süden der BRD. Nach einiger Zeit bekommt er ein Schreiben vom Kraftfahrzeugbundesamt in dem steht, dass das Auto nicht sicher sei und er sich nun statt alle zwei Jahre alle zwei Monate beim TÜV die Verkehrssicherheit bescheinigen lassen solle. Außerdem hat sich gezeigt, dass ein Abschmieren alle 1000 km notwendig sei.

Wie würde der Leser reagieren, der bisher nur alle 30.000 km in die Werkstatt fahren brauchte? Der Wagen fällt also ständig aus, weil er in der Werkstatt steht und wieder mal untersucht werden muss. Und da dort schon viele anstehen, dauert es natürlich etwas länger. Dafür kann der Besitzer des Autos aber auch die Kosten tragen.

Sicherlich hinkt jeder Vergleich, aber ähnliches spielt sich zurzeit bei der Berliner S-Bahn ab. Ein Unternehmen kauft zu nicht gerade einem Pappentstiel eine Anzahl von Fahrzeugen, die selbstverständlich den neuesten Stand der Technik repräsentieren sollen. Diese Fahrzeuge wurden übrigens über einen Kredit finanziert, der ja auch einmal wieder abgezahlt werden sollte. Die Fahrzeuge mit ihren Einzelbaugruppen, wozu auch die Achsen gehören, werden durch eine staatliche Aufsichtsbehörde, das EBA, geprüft und zugelassen. Das gleiche EBA, das sich nun vornehm aus der Misere heraushält.

Nachdem nun festgestellt wurde, dass einzelne Teile des Fahrzeugs dauerhaft nicht betriebssicher sind, ist zur Aufrechterhaltung des Verkehrs ein exorbitanter Aufwand an Überprüfungs- und Wartungsarbeiten erforderlich. Für die zusätzlich notwendigen Überprüfungen mussten die erforderliche Anzahl an Ultraschallprüfgeräten beschafft und Werkstattkapazitäten geschaffen werden, die bei "normalen" Fahrzeugen nicht erforderlich wären.

Bombardier, der Hersteller der Fahrzeuge, stellt sich auf dem Standpunkt, die Garantie sei abgelaufen und außerdem sind die Radsätze Kaufteile. Die Radsatzhersteller, bis auf einen, tun so, als gehe sie das Problem nichts an. Also reicht man den Schwarzen Peter herum und bei dem, der dabei im Licht der Öffentlichkeit steht, bleibt er natürlich hängen. Bei genauer Betrachtung gehen die Ursachen dieses Dilemmas tiefer. Der Leitartikel im Eisenbahnmagazin 2/10 ist in dieser Beziehung sehr ausgewogen und kommt der Sache schon näher. Ob es die Bremsen der Baureihe 423ff sind, die Probleme bei der Zulassung des "FLIRT" oder andere, ähnliche Vorfälle, all das wirft eigentlich ein trauriges Bild auf die deutsche Schienenfahrzeugindustrie.

Andererseits sind neue Fahrzeuge bei den Deutschen Bahnen früher immer selbst entworfen worden und wurden dann auch ausführlich getestet. Heute ist

der Fahrgast der Tester im Regelbetrieb. Das begann schon zu Bundesbahnzeiten. Als in Frankreich oder anderswo neue innovative Fahrzeuge entwickelt wurden, verharrte die Entwicklung in der Bundesrepublik nach einem verheißungsvollen Start Anfang der 50er Jahre im Dornröschenschlaf. Neuentwicklungen wurden nur halbherzig betrieben. Das hatte seine Ursache darin, dass die Bahn damals in Politik und öffentlicher Wahrnehmung nur noch eine untergeordnete Rolle spielte, im Gegensatz zur Automobilindustrie.

In der DDR war mangels Masse nicht Innovatives zu erwarten. Aber als die Not und der Triebfahrzeugmangel zu groß wurden, sah sich die staatliche Plankommission genötigt und die Industrie, die sonst nur für den Export produzierte, doch imstande, mehrere Hundert Elloks der Baureihe 243 (jetzt 143) zu bauen. Noch heute bilden diese bei der Deutschen Bahn den Rückhalt des Nahverkehrs.

Später bei der DB AG wurden dann die Fahrzeuge "von der Stange" gekauft. Mit dem genannten Ergebnis, wie auch der stellvertretene Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag kürzlich in einem Radiointerview bestätigte und dabei die Sparmentalität der Bahn als Ursache sah.

Die Politiker, die das jetzt anprangern, sollten erst einmal bei sich selbst beginnen. Wurde doch genau dieses mit der Bahnreform 1994 so gewollt. Sie sind doch im Grunde für die chronische Unterfinanzierung der Bahn als Bundesunternehmen verantwortlich. Woher soll denn das Geld für neue Fahrzeuge kommen?

Das sind genau die gleichen Politiker, die die Verlagerung der Güter auf die Schiene fordern, selbst aber zusehen, wie Infrastruktur bei der Bahn abgebaut wird. Aber das wäre ein eigenständiges Thema für eine Betrachtung.

Auch die Rolle des EBA wäre durchaus eine Untersuchung wert, zumal das Schweigen dieser Behörde zum besagten Dilemma doch merkwürdig ist. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen übt z.B. starke Kritik an die Zulassungskriterien von Schienenfahrzeugen und wirft dem EBA puren Aktionismus bei Sicherheitsfragen im Schienengüterverkehr vor. Es werden nicht nachvollziehbare und weit überhöhte Sicherheitsauflagen gestellt. In einem Interview mit der Tageszeitung

"Die Welt" vom 11. Februar rudert der Chef des EBA, Gerald Hörster, zurück und verkündet nun genau die Argumente, die Gegenstand dieses Berichtes sind.

Zurück zur Berliner S-Bahn. Zurzeit läuft der Verkehr auf der S-Bahn immer noch stark eingeschränkt mit ausgedünnten Fahrplänen und verkürzten Zügen. Mehrmals wurden vom Bahnvorstand und S-Bahnmanagement zwar Termine genannt, wann der Betrieb wieder uneingeschränkt laufen soll, diese dann aber immer wieder verschoben. Denn Fakt ist eins: Der Betrieb wird erst dann wieder uneingeschränkt laufen, wenn alle alten Achsen durch neue ersetzt worden sind. Bahnchef Grube spricht nun von 2011.

Denn mit einem einfachen Austausch ist da nichts getan, das Problem damit nicht behoben. Erst müssen neue dauerhafte Radsätze durch die Industrie entwickelt erprobt und in großen Stückzahlen ausgeliefert werden. Als nun Rüdiger Grube definitiv auf diesen Umstand hinwies, wurden ihm von Senat und Opposition und sogar von Leuten, die es eigentlich wissen müssten, wieder die alte Sparleier und eine mangelnde Wartung unterstellt.

Zwischenzeitlich wurden die Betriebswerkstatt Friedrichsfelde und die Triebwagenschuppen Oranienburg und sogar Erkner medienwirksam wieder reaktiviert, auch wenn dort die Voraussetzungen für einen Radsatztausch fehlen. Über die Kosten spricht natürlich niemand, das Geld muss dann eben anderswo eingespart werden.

Inzwischen liegt nun der Ergebnisbericht der Untersuchung zu den Ursachen der Betriebsstörungen bei der Berliner S-Bahn vor. Dieser Bericht bestätigt im Wesentlichen die in diesem Aufsatz getroffenen Aussagen, wenn man sich auch Kritik an die Politik verkneift, was ja auch die Sachlichkeit der Untersuchung unterstreicht. Was aber ans Tageslicht kam ist, dass bei der Bahn, insbesondere bei der S-Bahn die rechte Hand oft nicht wusste, was die linke macht, es wird ein desaströses Informationsmanagement bescheinigt. Aus Konsequenz daraus wurden nun die S-Bahnbetriebe in Berlin und Hamburg dem DB-Geschäftsbereich Nahverkehr unterstellt

Was ist nun zu tun? Es ist wohlfeil, hier einfache Konzepte zu sehen. Bei den Ausschreibungen zur Beschaffung neu-

er Fahrzeuge sollte die Bahn zukünftig wieder eindeutige Lastenhefte vorgeben. Auch wenn eine umfassende Erprobung Geld und Zeit kostet, ist in Zukunft bei der Indienststellung von Fahrzeugen nicht darauf zu verzichten. Eine Erprobung auf den konzern eigenen Versuchsanlagen wird da wohl nicht ausreichen.

Es ist richtig, wie im angeführten Leitartikel im "em" angeführt, wenn man einen Smart bestellt, bekommt man diesen und keine S-Klasse. Aber auch schon ein Smart kostet eine schöne Stange Geld, mehr als ein Wagen aus Fernost, um bei dem Vergleich zu bleiben und das Geld hierfür will auch aufgebracht sein. Und natürlich sollte man von der Politik erwarten, dass dort nicht nur Worthülsen abgeliefert wenn es um die Bahn geht und im Problemfall Betroffenheitsrhetorik geübt wird.

Die Bahn ist endlich auf eine solide Finanzierungsgrundlage zu stellen, denn immer noch ist der Sanierungsbedarf bei den vorhandenen Anlagen immens. Aber letzteres wird wohl ein Wunschtraum im Zeitalter der knappen Kassen bleiben, genau wie der Wunsch nach einer sachlichen und ausgewogenen Berichterstattung in den Medien.

Vielleicht ist die letzte Meldung zu dieser Misere doch der Beginn zu einem Umdenken. Das Bundesverkehrsministerium hat gegenüber der Deutschen Bahn AG Bereitschaft signalisiert, die Hersteller von Zügen, Lokomotiven und Waggons bei schadhafte Produkten von Seiten der Politik in die Pflicht zu nehmen. Bei der Umsetzung einer entsprechenden EU-Richtlinie werde „diese Thematik geprüft und entsprechend berücksichtigt werden“. Das wäre zumindest die Konsequenz zum „Züge von der Stange kaufen“.

Und all denen, die heutzutage auftreten und bei Problemen im Bahnverkehr bei Schnee und Dauerfrost voller Häme behaupten, das gab es früher nicht und früher war sowieso alles besser, sei gesagt: Probleme gab es früher auch schon. Auch vor 30 oder 40 Jahren gab es eingefrorene Weichen, Schneeverwehungen und dazu kamen bei klirrender Kälte oft noch Schienenbrüche. Wenn dann die Türen bei der S-Bahn z.B. wegen Vereisung nicht ganz schlossen, fuhr man eben mit offenen Türen. Das ist heute im Interesse der Sicherheit natürlich nicht mehr möglich.

Hans-Werner Bürkner

Mit Volldampf ins Ruhrgebiet

Dampfzugfahrt ins Ruhrgebiet zum Dampflokfest in das größte private Eisenbahnmuseum in Deutschland!

Am Samstag, 18. September schnauft die Schnellzugdampflok 01 118 des „Historische Eisenbahn Frankfurt e.V.“ stilecht zu einem besonderen Ereignis: Im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen finden an diesem Wochenende die großen Museumstage statt. Viele Sonderzüge aus der Region und aus dem benachbarten Ausland sind zu Gast! Ein Eisenbahnfest, das die regionalen Grenzen längst überschritten hat!

Die besondere Dampfzugfahrt beginnt um etwa 6:00 Uhr in Frankfurt am Main Süd. Weitere Halte sind in Rüsselsheim, Mainz Mombach, Wiesbaden Ost und Koblenz Hbf geplant.

Die Fahrt führt weiter über eine der landschaftlich schönsten Strecken Deutschlands, durch das Weltkulturerbe Mittelrheintal. Dann geht es in Richtung Köln, über Düsseldorf und Essen, die Kulturhauptstadt 2010 nach Bochum-Dahlhausen.

Die Ankunft im Eisenbahnmuseum in Bochum ist für 11:00 Uhr vorgesehen. Der Dampfzug fährt direkt ins Gelände hinein und hält am eigenen Museumsbahnsteig, damit alle Fahrgäste aussteigen können.

Im Eisenbahnmuseum heißt es dann: Volldampf auf allen Gleisen! Bei etwa 5,5 Stunden Aufenthalt bleibt genügend Zeit um das Museum zu besichtigen, an den angebotenen Mitfahrgelegenheiten auf historischen Zügen teilzunehmen oder einen Imbiss am Grillstand einzunehmen. Auch die nahe gelegene Ruhr lädt zu Spaziergängen ein.

Fahrgäste, die an diesem Samstag lieber eine Städtetour unternehmen möchten, bietet sich eine Alternative. Der Dampfzug hält auch in der Kulturhauptstadt 2010 in Essen Hbf. Dort haben Sie etwa 7 Stunden Aufenthalt. In Essen wird auch eine Stadtrundfahrt im modernen Doppelstockbus angeboten.

Die Rückfahrt ab dem Eisenbahnmuseum ist gegen 16.30 Uhr und ab Essen Hbf für etwa 17 Uhr vorgesehen.

Ab Essen geht es auf der unteren Ruhrtalbahn über Essen-Kettwig und Düsseldorf zurück nach Frankfurt am Main Süd. Dort geht gegen 22:30 Uhr ein spannender und erlebnisreicher Tag für jung und alt zu Ende. Alle vorherigen Halte entsprechend früher.

Fahrkarten für diese Tagestour können unter www.nostalgiezugreisen.de (Tel. 0208/309 98 30 10, Mo. - Fr. von 9 bis 16 Uhr) bestellt werden.

Im Reisepreis von 99 Euro (Kinder bis 14 J. 59 Euro) sind die Fahrt mit dem mit dem Nostalgie-Dampfzug mit reservierten Sitzplätzen und der Eintritt in das Eisenbahnmuseum enthalten!

Harald Büttner



Foto: nostalgiezugreisen.de

Bochumer Museumstage ein voller Erfolg

Das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen zieht ein positives Fazit. Hohe Besucherzahlen, ein außergewöhnliches Programm, professionelle Zusammenarbeit der rund 140 ehrenamtlichen Mitarbeiter und das gute Wetter waren die Erfolgsfaktoren. Zu den Festtagen vom 16. bis 18. April kamen mehr als 12.000 Besucher in das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, um an den Festlichkeiten zum 175-jährigen Jubiläum der Deutschen Eisenbahn teilzunehmen. Damit wurden alle Erwartungen übertroffen.

Schon am Freitag nutzten knapp 1.000 Eisenbahnliebhaber die Möglichkeit, am Fototag im Eisenbahnmuseum teilzunehmen. Mit viel Geduld verfolgten sie trotz der kühlen Temperaturen die Präsentationen der preußischen Dampflokomotiven und die durchgeführten Lok-Paraden. Nachdem bereits am Samstag viele Familien und Eisenbahnfreunde die Gelegenheit nutzten, die dampfenden Riesen zu bewundern und in den historischen Wagen und Lokomotiven mitzufahren, führte das sonni-

ge Wetter am Sonntag zu noch höheren Besucherzahlen. Für die Museumsmitarbeiter sind die positiven Ergebnisse ein Beweis dafür, dass die historischen Fahrzeuge sowie deren Geschichte weiterhin erhalten und gepflegt werden müssen. „Noch im vergangenen Jahr

war unsere P8 in viele Einzelteile zerlegt. Am Festwochenende legte die alte Dame problemlos rund 500 km zurück und brachte dabei viele Kinderaugen zum Leuchten und unzählige Erwachsene zum Staunen“, so Harald Reese, Museumsleiter. *Beatrice Lindner/DGEG*



Großer Andrang herrschte an den drei Festtagen im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen
Foto: DGEG

Neu: BDEF-Webhosting

Der BDEF hat mit Beginn diesen Jahres durch den Bezug eines eigenen Servers die Möglichkeit erhalten, interessierten Mitgliedsvereinen ein umfangreiches und professionelles Webhosting zu einem absolut günstigen Preis anzubieten.

Unser Standardpaket beinhaltet folgende Leistungen:

- Eine .de Domain Ihrer Wahl (wie z.B. bdef-report.de)
- beliebige Zahl an Subdomains (wie z.B. intern.bdef-report.de)

- 500 MB Speicherplatz
- Unbegrenzter Datentransfer (Traffic)
- 1 FTP Account
- Unbegrenzte Zahl an eMail-Adressen
- 30 E-Mail-Postfächer inkl. Spamabwehr und Virensan
- POP3 Abruf der eMails und Webmail Interface
- 1 MySQL Datenbank
- PHP5 Unterstützung für dynamische Webseiten

Dieses Angebot enthält zu einem Preis von nur 17,85 Euro jährlich inkl. MwSt. auch die fachmännische Betreuung im Falle von Fragen und Problemen mit unserem Service.

Sollte unser Standardpaket nicht für Ihre Homepage ausreichen, fragen Sie einfach nach einem passenden Paket!

Bei Interesse und Fragen wenden Sie sich einfach an den Webmaster: Karsten Scholz (webmaster@bdef.de)

Karsten Scholz

Der Versicherungsbeauftragte berichtet

Ich muss leider erneut darauf hinweisen, dass Schäden an Fahrzeugen oder beim Betrieb von Fahrzeugen jeglicher Art in der BDEF Haftpflichtversicherung NICHT versichert sind, da diese nach deutschem Versicherungsrecht eigenständig versichert werden müssen. Deshalb empfehlen wir für Transporte Fahrzeuge von einer Verleihfirma offiziell anzumie-

ten und nicht sich von Freunden, Gönnern oder Bekannten auszuleihen. Der BDEF hat einen Rahmenvertrag mit EUROP-CAR abgeschlossen, über den ein Rabatt auf die Leihgebühren ermöglicht wird. Die Lizenznummer kann beim Messereferenten abgefragt werden.

Ebenso möchte ich darauf hinweisen, dass Schäden ohne einen Schuldigen nicht

abgerechnet werden können. Nur mit einem „Schuldigen“ ist es möglich, die Verantwortung für den Schaden zuzuordnen und diesen zu begleichen. „Der Schädiger konnte nicht festgestellt werden“, schließt eine Regelung nach den Haftpflichtbedingungen aus.

Peter Briegel

Kurz und knapp

Ehrung für MEC Regensburg

Aus Anlass des 50-jährigen Bestehens überreichte Peter Briegel am 20.03.2010 dem Vorstand des MEC Regensburg e.V. die Ehrenplatte des BDEF und bedankte sich für die langjährige Mitgliedschaft in unserem Verband. Die Plakette erhielt natürlich sofort einen Ehrenplatz im Clubheim des Vereins.



Die Vorstandschaft des MEC Regensburg und BDEF-Vorsitzender Peter Briegel anlässlich der Verleihung der Ehrenplakette. (v.l.n.r.: Fridtjof Langer, Wolfgang Viehbacher, Peter Briegel, Willi Emperhoff, Walter Schatz)

Pierre Schrade verstorben

Wir betrauern den Tod des früheren MOROP-Präsidenten Pierre Schrade, der in dieser Funktion wesentlich zum Erfolg des MOROP und der Weiterentwicklung der Normen beigetragen hat. Wir werden seiner gedenken und versichern seiner Familie unsere herzliche Anteilnahme.

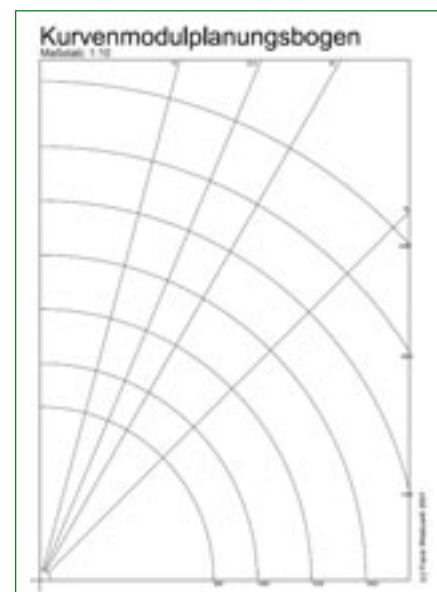
Neues Fördermitglied

In der letzten Stunde der Dortmunder Messe konnte ein neuer Förderer für den BDEF gewonnen werden. Wir begrüßen den dänischen Hersteller ADE-Eisenbahnmodelle / Hobbytrade Aps als neues Fördermitglied im Verband..

AKM-Modulbau-Tipp

Ein gerades Modul zu planen ist einfach: Man zeichnet ein mehr oder weniger großes Rechteck und weiß gleich, wie viel Platz das Teil braucht. Bei Bogenmodulen ist das etwas schwieriger: Wie lang ist denn bloß ein 150-Modul mit 2000 mm Radius? Der Kurvenmodulplanungs-

bogen soll dabei helfen, die Größe solcher Module abschätzen zu können. Diesen Planungsbogen kann man im Internet kostenlos downloaden: <http://www.wieduwilt.org/modulbau/planungsbogen> Er steht sowohl als pdf-Datei, als auch als Designer-Zeichnung zur Verfügung.



179 Jahre Eisenbahn in Deutschland

Ein Druckfehler? Muss es nicht 175 Jahre heißen? Nein, denn schon vier Jahre bevor der Adler in zwischen Nürnberg und Fürth verkehrte, ging die erste Eisenbahnlinie in Deutschland in Betrieb, die Prinz-Wilhelm-Eisenbahn.

Die erste deutsche Eisenbahn-Aktiengesellschaft hatte Ihren Sitz in Kupferdreh (heute ein Stadtteil von Essen), das schon bei der Eröffnung der Bahn über ein Stationsgebäude verfügte.

Dabei handelte es sich um eine Pferdeeisenbahn zum Kohletransport zwischen Hinsbeck (an der Ruhr) und Nierenhof bei Langenberg mit einer Streckenlänge von 7,5 km und einer Spurweite von 820 mm. Diese wurde am 20. September 1831 offiziell durch Prinz Wilhelm von Preußen eröffnet und erst 1847, nach der Umspurung von Schmal- auf Normalspur, wurde dann auf Dampftrieb umgestellt. Die Trasse ist noch erhalten und wird heute von der S-Bahn-Linie S9 der S-Bahn Rhein/Ruhr genutzt.

In Deutschland feiern wir die Eröffnung der Ludwigsbahn am 7. Dezember 1835 als Beginn des Eisenbahnzeitalters. Weil wir das über die Dampflok und den Personenverkehr definieren. Die Eröffnung der Prinz-Wilhelm-Eisenbahn vier Jahre zuvor bezeichnet aber den tatsächlichen Start des regelmäßigen Eisenbahnverkehrs durch eine Eisenbahngesellschaft in Deutschland.

Bernhard Rieger

Prinz Wilhelm von Preußen (1783-1851) Quelle: de.wikipedia.org



Achtung: Ab sofort neue Zugangsadresse unseres Mitgliederportals:

www.bdef.vereinsmitglieder.de

Nachruf

Nach jahrzehntelanger schwerer Krankheit ist am 15. Februar 2010 im Alter von 82 Jahre das ehemalige Mitglied des Bundesvorstandes

Dr. Günther Engel

in seiner Heimatstadt Bayreuth verstorben.

Günther Engel war lange Zeit zweiter Vorsitzender der „Eisenbahnfreunde Hannover e.V.“ und wurde im BDEF schlagartig bekannt, als er 1966 die Eröffnungsveranstaltung des 9. Bundesverbandstages in Hannover mit Ihren 600 Teilnehmern aus dem gesamten Bundesgebiet und dem Ausland moderierte. Viel beachtet wurden auch seine Beiträge im damaligen „Jahrbuch des Eisenbahnfreundes“ (später „BDEF-Jahrbuch“).

In Jahr 1970 wurde er als Beisitzer in den BDEF-Vorstand berufen, um dort



das Amt des Referenten für Presse und Öffentlichkeitsarbeit zu übernehmen. Das Amt füllte er mit großem Engagement aus, wovon zahlreiche Texte bzw. Veröffentlichungen zeugten. Für große Aufmerksamkeit sorgte sein Text „Rheinweiler und die Folgen“, in dem er sich informativ und kritisch mit den drei schlimmsten Eisenbahn-Katastrophen des Jahres 1971 (Rheinweiler, Aitrang und Radevormwald) befasste. Der Abdruck des Textes in vielen speziellen Publikationen, aber auch in verschiedenen Tageszeitungen rückte den BDEF und seine Arbeit ins Blickfeld vieler Bundesbürger.

Der Bundesvorstand hat mit Günther Engel eine bekannte Persönlichkeit aus der „Jugendzeit“ des BDEF verloren und wird den Verstorbenen in dankbarer Erinnerung behalten.

Wir suchen Sie !

Wir suchen zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine/n

Stellvertretende/n Vorsitzende/n (West)

Aufgabengebiet:

- Teilnahme an Messen und Vorstandssitzungen
- Vertretung des Vorsitzenden in der Region bei Regionaltreffen, Jubiläen und anderen Festlichkeiten und Veranstaltungen.

Voraussetzungen:

Sie wohnen im Westen Deutschlands (Nordrhein-Westfalen - Rheinland-Pfalz - Saarland) und sind bereit, sich aktiv in die Verbandsarbeit einzubringen.

Wir bieten Ihnen eine abwechslungsreiche und kreative Arbeit mit Raum für eigene Ideen in einem netten Team.

Interesse? Bitte schreiben Sie per E-Mail an bdef@bdef.de

Beilagenhinweise / Impressum

Diesem BDEF-REPORT liegen Informationen folgender Unternehmen bei:

Adolf Gampper GmbH

ALBA Verlag

Dentona

Miniatur Erlebniswelt

sowie eine Eigenbeilage des BDEF

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, Mai, August, November - jeweils zum Monatsanfang.

Redaktionsschluss:

jeweils am 15. des Vormonats.

Auflage: 900 Exemplare.

Druck: SpintlerDigital, 92637 Weiden

Redaktion: Harald Büttner, Bernhard Rieger

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



im

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



in der

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



in der

**Allianz
pro Schiene**

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