



MOROP Inform

J A H R E 2 0 0 4 N U M M E R 1

S E P T E M B E R

IN DIESER AUSGABE

Entstehung des MOROP	2
1. Kongreß	3
51. Kongreß	3
94. Tagung TK	5
MOROP Inter- net Nachrichten	7
Der Dorn- röschen-Schlaf	8
Neue BDEF- Arbeitsgruppe	10
Foto Galerie	11

Das Wort des Präsidenten

Der MOROP Kongress 2004 nähert sich mit großen Schritten und soll mit seiner Nummer 51 das 50-jährige Bestehen des MOROP feiern. Schon ein halbes Jahrhundert haben viele Mitarbeiter aus den verschiedenen Europäischen Ländern in mehreren Kommissionen für die Normen Europäischen Modellbahnen zusammen gearbeitet, woraus viele Normen entstanden oder revidiert wurden.

Sie lesen in dieser "Spezial" -Ausgabe – die besondere Gelegenheit muss man einfach nutzen – einige Gedanken von MOROP -Mitarbeitern. Diese Gedanken sind nicht zu verachten und manche Ideen, wenn man gut darüber nachdenkt, sind es wert hinterfragt zu werden. In der letzten Zeit war es um den MOROP etwas ruhiger geworden

und nicht immer konnte der Aktualität der Modellbahnwelt gefolgt werden.

Andererseits fehlen dem MOROP effiziente Mitarbeiter, da es sehr

schwer ist Nachfolger zu finden. Es scheint mir, dass ehrenamtliche Tätigkeiten leider zunehmend abgelehnt werden!

Ich möchte mit meinen Ausführungen nicht zu lang werden und das Wort, oder besser das Schreiben, anderen MOROP - Mitarbeiter überlassen.

Vom Herzen wünsche ich allen Teilnehmern des 51. MOROP-Kongresses in Brig viel Spaß und Vergnügen.

Auch wünsche ich unserem Europäischen Verband und allen seinen Mitarbeitern noch viele erfolgreiche Jahre. Mein riesiges Dankeschön gilt allen für die geleistete Arbeit in den vergangenen 50 Jahren.

Gratulation und ...
mit freundlichen Grüßen,
Ihr Präsident,

Michel Broigniez



Der Präsident am Steuer !

Foto : J. Trèves

Generalsekretär

Der MOROP sucht dringend eine Zweisprachige Mitarbeiter Deutsch/Französisch oder umgekehrt als Ersatz für unser Generalsekretär die leider sein Amt niederlegen will. Wenn Sie Interesse in Eisenbahn Modell-

bau, Normen, usw. haben und sind bereit Ehrenamtlich zu arbeiten und Sie fühlen sich die Möglichkeit Übersetzungen in diese Beide Sprache zu tun, bitte nehmen Sie dann sofort Kontakt mit Michel Broigniez

MOROP Präsident
president@morop.org

Wir warten spannend auf Sie und nehmen gerne Ihre Kandidatur entgegen.

Kurze Geschichte des Entstehens des MOROP

DER ANFANG

Frankfurt/Main, Oktober 1949

Nach dem zweiten Weltkrieg merkte man in Deutschland ein Wiederaufkommen von alten und neuen Clubs. Sechs dieser Clubs haben am 29.10.1949 in Frankfurt den Verband VDMEC (Verband Deutscher Modell Eisenbahn Clubs) gegründet.

Die Erste Tätigkeit war die Realisierung von Modelleisenbahn-Normen in Zusammenarbeit mit Firmen und Verlagen, die damit einverstanden und betroffen waren; mit der Aussicht auf eine europäische Verbreitung.

Stuttgart, August 1950.

Für die ersten Normenvorschläge hatte VDMEC eine Sitzung mit ungefähr zehn Delegierten und mehreren deutschen Firmen organisiert und ein erstes Zeichen für eine europäische Öffnung mit einem Gast aus Frankreich, Herr Girod-Eymery (berühmter Spezialist und Autor), gesetzt.

Im Jahr 1951 hat sich die Sache Weiterentwickelt. Es ist ganz schnell eine Zusammenarbeit zwischen einer VDMEC-Gruppe aus Köln und Herrn Siegfried Stägemir mit der sogenannten "MONO"-Norm und Prof. Harald Kurz aus Dresden mit einer sehr ähnlichen Arbeit, den "NORMAT"-Normen, entstanden. Die Grundstudien von Herrn Franz Möller aus Berlin, die später für die Normierung gebraucht wurden, sind noch heute in der NEM

001 verankert.

Rüdesheim, September 1952.

Auf Einladung durch den VDMEC trafen sich Teilnehmer aus folgenden Ländern: A, B, CH, D, DK, F und I. Dort wurde der Name "NEM" (Normen Europäischer Modellbahnen) gewählt. Dieser Name war in fast allen Sprachen aussprech- und verstehbar.

Von Herrn Dr. Briano aus Genova wurde sehr dringlich empfohlen, eine europäische Struktur aufzubauen, die mehr Gewicht durch die Vereinigung von nationalen Verbänden haben sollte. Wenn noch nicht vorhanden, sollten die nationalen Verbände kreiert werden.

Die Idee des MOROP war auf die Schienen gebracht worden.

München, September 1953.

Zur gleichen Zeit, da eine große Transportausstellung in München stattfand, hatte der VDMEC wieder eine Normen-Sitzung organisiert. Die anwesenden Delegierten haben diskutiert und festgestellt, daß ein europäischer Verband auf die Beine zu stellen ist; und zwar für die nächste Sitzung in Italien.

DIE GEBURT

Genova, September 1954.

Dort ist wirklich unser europäischer Verband entstanden

mit der Annahme von Statuten. Die Wahl des Namens fiel mit 6 Stimmen für und 2 dagegen auf MOROP. Sie finden die Teilnehmerliste unten.

Das war der Erste MOROP Kongress, der Anfang von über ein halbes Jahrhundert Geschichte. Und in diesen 50 Jahren haben sich die einen und anderen Leute eine Menge Arbeit von internem Anliegen sowie sehr schwierige und komplizierte Studien für neue Normen gemacht und jährliche Kongresse mit vielen Besuchern und Reisen organisiert, meistens ehrenamtlich.

Wien, August 1955.

Dieser zweite Ausgabe eines Kongresses des noch jungen MOROP hat die Tradition von Kongressen festgeschrieben; das ist bis heute noch so. Und seitdem sind auch die Freunden von Touristik und Nebenbahnen dem MOROP beigetreten.

Als Zeuge seit München 1953 und Genova 1954 bei der Geburt des MOROP anwesend, weiter an fast allen Sitzungen während 40 Jahren (was für einen Arbeit, aber mit viel Vergnügen, Freunden und Freude), habe ich diese kleine Geschichte aus persönlicher Erinnerung und Archiven geschrieben.

Andere können sicher noch viel über die 50 MOROP - Kongressen und auch Zwischentagungen, von der Technischen Kommission, dem Verbandsvorstand und noch andere spezielle Sitzungen

(Folge Seite 3)

„Die Erste Tätigkeit war die Realisierung von Modelleisenbahn-Normen in Zusammenarbeit mit Firmen und Verlagen, die damit einverstanden und betroffen waren“

Liste der Teilnehmer am 1. Kongreß

FÜCHSEL	Hanover	Deutschland	SCHOLZ	Wien	E.Ö.M.E.C.
LEUTLOFF	Östlich	Deutschland/Spanien	PLOYER	Wien	E.Ö.M.E.C.
BRIANO	Genova	F.I.M.F.	SCHMIDT	Wien	E.Ö.M.E.C.
STAEGEMEIR	Köln	VDMEC	WEITBIRINGER	Wien	E.Ö.M.E.C.
FRIEDRICH	Dortmund	VDMEC	SCHMACHTL	Frontenhausen	
FOURNEREAU	Auray	FFMF	MOSER	Salzburg	EMC
DAVID	Lyon	FFMF	WERDER	Saint Gallen	SVEA
MERCIER	Lyon	FFMF	De CUYPER	Brüssel	FBMF
RABARY	Orleans	AFAC	HERMAN	Brüssel	ABAC
STEFFENSEN	Kopenhagen	DMJK	SOMMERFELDT	Göppingen	MEC
KÜHN Kurt	München	MEC	GOTHE	Lobberich	Rekal
KÜHN Karl	Oberkochen	MEC			
GASTER	Berlin	DNA			
WENZEL	Wien	E.Ö.M.E.C.			
BINDER	Wien	Eisenbahn Journal			

Mit außerdem 15 Mitgliedern des FIMF

Kurze Geschichte des Entstehens des MOROP

(Folge von Seite 2)

(wie z.B. der Gruppe E) erzählen.

Ich wünsche allen noch ein langes Leben und eine reiche Zukunft für den MOROP.

Verfasser: Paul David (F) Gründer

und Ehrenmitglied des MOROP.

Übersetzung: Michel Broigniez. (MOROP)

Deutsche Korrekturen: Jürgen Berghäuser (MOROP, SMV).

Paul DAVID

Foto : J. Trèves



MOROP wird 50 und feiert seinen 51. Kongress !

Der Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas lädt zum diesjährigen 51. MOROP-Kongress vom 4. bis 11. September nach Brig im Oberwallis ein. Das genaue Programm sowie die Anmeldeformulare sind im Internet unter www.morop.org abzurufen oder können in der Geschäftsstelle des BDEF per Post angefordert werden.

1954 fanden sich engagierte Modelleisenbahner aus mehreren europäischen Ländern zusammen

mit dem Ziel, einheitliche Normen für Modelleisenbahnen zu schaffen, damit die Lokomotiven der Firma „X“ auf Gleisen von „Y“ mit Wagen von „Z“ betrieben werden können. Die daraus entstandenen heutigen NEM umfassen 95 Normblätter, nach denen nicht nur in allen europäischen Ländern sondern auch im fernen Japan und China produziert wird. Jährliche Kongresse förderten die Verständigung und Freundschaft der Eisenbahnfreunde sowie die Kennt-

nis über die Eisenbahnen und Menschen der verschiedenen Länder.

Nach dem sehr gelungenen 50. Kongress, den die SMV 2003 in und um Dresden perfekt organisiert hatte, laden nun die Freunde des SVEA in das Land der interessanten Eisenbahnen ein. Der Tagungsort Brig und das Programm versprechen Tage voller Erlebnisse in einer fantastischen Landschaft. Brig als Kreuzung alter Handels-

(Folge Seite 4)

MOROP wird 50 und feiert seinen 51. Kongress !



(Folge von Seite 3)

wege über die Alpen wird überragt von dem weithin sichtbaren im 17. Jahrhundert erbauten Stockal-

Locarno : Centovalli bahnhof

Foto : J.Trèves

per-Palast, ein Zeichen der alten Handelsmacht.

Heute treffen sich in Brig bedeutende Schienenwege, so die bekannte Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn BLS als Nord-Süd-Verbindung nach Italien, die SBB- Strecke durch das Rhone-Tal über Montreux nach Genf, sowie die ehemaligen 1000 mm-Schmalspurbahnen Furka-Oberalp FO und Brig-Visp-Zermatt-Bahn BVZ. Beide Schmalspurbahnen fusionierten 2003 zur heute einheitlichen Matterhorn-Gotthard-Bahn. Im September 1993 wurde nach sintflutartigen

Swiss-Vapeur-Parc

Foto : J.Trèves



Regenfällen Brig von einer gewaltigen Überschwemmung heimgesucht, die auch die Gleise und Bahnsteige der BVZ und FO in einer tiefen Schlamm-schicht versenkte.

Sicher war es für die Freunde des SVEA

schwierig, ein Exkursionsprogramm für eine knappe Woche zusammenzustellen, bietet doch Brig und seine Umgebung interessanten Stoff für mindestens 3 Wochen.

Aus den geplanten Exkursionen seien nur einige besondere Leckerbissen genannt.

So führt uns der Weg am 7. September durch das breite Tal Rhone abwärts zum und auf den Genfer See in eine subtropische Vegetation. Nach dem Besuch der Dampfeisenbahn des Swiss-Vapeur-Park in Bouveret folgt in Aigle eine schwierige Entscheidung, mit welcher der 3 gleichzeitig angebotenen interessanten Schmalspurbahnen man einen der umliegenden Berge erklimmt. Da es bei der Gründung der Schmalspurstrecken noch keine verbindliche NEM gab, verkehrt jede mit einem anderen Stromsystem und anderem Zahnstangensystem mit dem Nachteil, dass die Fahrzeuge untereinander nicht austauschbar sind !

Der 8. September führt zum Berg der Berge, dem Matterhorn. Von Visp aus klettert unser Extrazug gezogen von einem „Krokodil“ durch das enge wilde Vispertal, teilweise an der Zahnstange, hinauf zum bekannten Kurort Zermatt, in den Autos keinen Zutritt haben. Bei Randa benutzen wir eine 1991 neu gebaute Umgehungsstrecke, nachdem am 18.04.91 ein gewaltiger Bergsturz die alte Strecke und die Strasse unter sich begraben hatte. Ein besonderes Erlebnis ist dann die Fahrt mit der Gornergratbahn zum 3089m hoch gelegenen Gornergrat, einem Aussichtspunkt inmitten solch beeindruckender 4000er wie Monte Rosa, Zwillinge, Breithorn, Matterhorn, Weisshorn, Dom und viele andere.

Die für den 9. September angekündigte „Tunnelfahrt“ findet natürlich nicht nur in

„finsternen Löchern“ statt. Gleich nach der Abfahrt in Brig unterqueren wir in einem fast 20 km langen Tunnel das Simplonmassiv - und erblicken das Tageslicht in Italien wieder. In Domodossola steigen wir wieder in eine moderne 1000mm Schmalspurbahn, die in das Schweizerische Tessin führt. Wer das nötige Vertrauen in die Führungssicherheit des Spurkranzes mitbringt, den erwartet eine wunderbare Fahrt auf besonders kühner Trassenführung über tiefe Schluchten, mutige Hangbrücken und durch kleine Tunnel das Centovalli, das „Tal der 100 Täler“ hinab nach Locarno auf 205 m Seehöhe. Obwohl der SBB-Bahnhof unmittelbar über dem Bahnhof der Centovalli-Bahn liegt, sollte man sich die Zeit nehmen für einen 10-Minuten-Spaziergang zum Lago Maggiore. Mit der SBB heisst es dann wieder klettern, bis der mit 1140 m höchste SBB-Bahnhof Airolo am Eingang zum Gotthard-Tunnel erreicht ist. Die grossen Höhenunterschiede werden durch mehrere Kehrtunnel, in der Bianscina in 3 Etagen übereinander, bewältigt. In Airolo erinnert eine Gedenktafel an die Arbeiter, die in harter 10-jähriger Arbeit im Mai 1882 die erste Alpenquerung der Schweiz geschaffen hatten. Unmittelbar nach dem 15 km langen Gotthardtunnel steigen wir in Göschenen um auf 1000 mm. Durch die wilde Schöllenschlucht klettert die Schöllenenbahn an der Zahnstange nach Andermatt, von wo aus uns die Zermatt-Gotthard-Bahn durch das Usental und das Goms im breiten Rhonetal

(Folge Seite 5)

MOROP wird 50 und feiert seinen 51.Kongress !

(Folge von Seite 4)

abwärts nach Brig bringt. Dabei müssen sich Lok und Wagen an steilen Abstiegen wieder an der Zahnstange festhalten.

Welchen Eisenbahnfreund reizt es nicht, am 10. September die Baustelle eines der großen Schweizer Vorhaben zur Unterquerung des Lötschberg in Raron zu besichtigen. Bei diesen gewaltigen Vorha-

ben das Gotthardmassiv und den Lötschberg mit Eisenbahntunneln an der Massivbasis zu unterfahren zeigt sich die ökologische und volkswirtschaftliche Klugheit der Schweizer. Die Schweiz hat eben keine LKW-Industrie mit der entsprechenden Lobby!

Auch wenn es keine großen Dampfspektakel geben wird, dürfte das Programm des 51. MO-

ROP-Kongresses eine erlebnisreiche Woche und das immer wieder schöne Treffen mit Freunden aus vielen Ländern Europas garantieren.

Olaf Herfen, Ehrenmitglied des MOROP und des BDEF

Bericht über die 94. Tagung der Technischen Kommission in La Spezia (I)

In der Zeit vom 7. bis 9.5. 2004 fand die Frühjahrstagung der Technischen Kommission auf Einladung des italienischen Verbandes FIMF in La Spezia statt.

Es waren die Vertreter von 13 Mitgliedsverbänden - A, B, CH, CZ, D(BDEF), D(SMV), DK, F (GEMME), F(FFMF), H,I, NL (NVBS), NL(NMF), P,(durch Vollmacht) vertreten.

Als Firmenberater konnte die Versammlung die Herren Bräuninger (ROCO) und Seewald (Tillig) begrüßen.

Im Tagesordnungspunkt der Protokollkontrolle tauchten diverse Fragen über die Ausfertigung und Verteilung der Unterlagen, elektronisch – Postweg, wie auch über die künftige Archivierung auf. Soweit möglich, wird auf die jeweiligen Bedürfnisse Bedacht genommen werden, und es wird eine praktikable Zukunftslösung in Zusammenarbeit mit dem VV angestrebt. Auch auf einige Unklarheiten zwischen der gedruckten und der digitalisierten Normblattsammlung wurde hingewiesen. Es wurde festgelegt, dass ausschließlich die ursprünglich ge-

druckte Fassung zum Vergleich herangezogen wird und noch bestehende Ungereimtheiten ehstens (bis Brig) berichtigt werden.

Es folgte die ausführliche Behandlung der aus den vorangegangenen Sitzungen zur Beratung und/oder Revision vorgesehenen Normblätter.

NEM 004: MOROP SIEGEL:

Es wurde eine Darstellung des Prüfablaufes vorgestellt und die hierzu nötigen Dokumente als Entwurf besprochen. Daraus erfolgte eine ausführliche Diskussion über Einzelheiten, welche bei der Abfolge auftreten werden. Hierüber wird, wie auch die zweisprachige Vorlage in der kommenden Sitzung berichtet werden.

NEM 010: MAßSTÄBE, NENNGRÖßEN, SPURWEITEN:

Die vorgeschlagene Änderung über die Anordnung in der Tabelle und Aufnahme der Nenngröße II wurde mehrheitlich angenommen.

Die Anträge auf Änderung der

Bezeichnung der Spurweiten mit arabischen, anstatt römischen Zahlen wurde ebenso wie die Neuaufnahme einer Spurweite 4,5mm abgelehnt.

Ergänzend wurden verschiedene Textstellen übersichtlicher abgefasst und die Fußnoten für in einigen Ländern bestehenden Abweichungen die Hinweise verbessert. Beschluss in Brig vorgesehen

NEM 103: UMGRENZUNG DES LICHTEN RAUMES, GLEISFÜHRUNG IM BOGEN

NEM 112: GLEISABSTÄNDE

in beiden Normblättern wurde die Nenngröße II, mit den aus den bereits fixierten Werten des Lichtraumprofils

nach NEM 102, eingearbeitet. Beschluss in Brig vorgesehen

NEM 314: WAGEN-RADSATZ FÜR SPITZENLAGERUNG

Im Sachstandsbericht konnten nunmehr die von den Herstellern

In der Zeit vom 7. bis 9.5. 2004 fand die Frühjahrstagung der Technischen Kommission auf Einladung des italienischen Verbandes FIMF in La Spezia statt.

(Folge Seite 6)

Bericht über die 94. Tagung der Technischen Kommission in La Spezia (I)



La Spezia

Foto : M. Broigniez

**„Hier konnten die
mit viel Energie
und Kenntnis
museal
aufgearbeiteten
Fahrzeuge
bestaunt werden.“**

(Folge von Seite 5)

bevorzugten Werte bei den Achslängen der Radsätze verglichen werden. Wieweit eine Änderung der Normmaße wichtig erscheint und ob es eine Möglichkeit der Vereinheitlichung geben könnte wird weiter verfolgt.

NEM 362, 364: AUFNAHME FÜR AUSTAUSCHBARE KUPPLUNGSKÖP- FE:

Mit der Einarbeitung eines Kupplungskopfes für die Nenngröße O in Verbindung mit dem bisher in NEM 364 beschriebenen Kopf für die Nenngröße S wird das bestehende Normblatt NEM 362 erweitert und es kann das Normblatt NEM 364 entfallen. Beschluss in Brig vorgesehen

NEM 651: ELEKT- RISCHE SCHNITT- STELLE, AUSFÜH- RUNG KLEIN(S)

keine neuen Erkenntnisse,
Vertagung auf Brig

NEM 656: ELEKT- RISCHE SCHNITT- STELLE HO KUPP- LUNGS-AUFNAHME

, ÄÜßERE ANORD- NUNG

aus Zeitgründen vertagt, keine neuen Anträge. Die in der vorangegangenen Sitzung aufgetauchten Zweifel über die praktische Ausführung wurde zwischenzeitlich mit Hilfe des SMV erprobt und gewonnene Erkenntnisse in den Normentwurf eingearbeitet. eventueller Beschluss in Brig

ARBEITSKREIS STEUERBUS:

Hier wurde in einem bebilderten Vortrag zu den Elementarfunktionen der Modelleisenbahn der Sachstand dargestellt und neuerlich die geringe Mitarbeit von Seiten der Länder oder an der Sache interessierter Modellbahner festgehalten.

Die Diskussion über die schriftliche Form der bisherigen Details im "Katalog der elementaren Modellbahnfunktionen" erbrachte den Wunsch einem breiteren Kreis die Dinge darzulegen. Dabei soll künftig der Ausdruck "Lastenheft für Modellbahnsteuerungen" verwendet werden. Als geeigneter Anlass wird für Hersteller und Fachpresse –ferpress – die Zeit während der Nürnberger Messe angesehen..

NEM 800: EPO- CHENNORMEN

Kenntnisnahme der Ländernormen NEM 801A, 802B, 804CH, 806D als Ausgabe 2003.

Weitere länderspezifische Epochenormblätter (I, F, CZ, DK, NL) liegen z.T. in der Landessprache z.T. in den offiziellen Sprachen(D,F) oder

als Arbeitspapier vor und werden bis Brig überarbeitet vorliegen.

NEM ÜBER RAD- SÄTZE UND GLEIS:

Ein Antrag über die Revision und eventuelle Möglichkeit zur Verfeinerung der Dimensionen bei der Radbreite und/oder der Rillenweite im Weichenbereich unter weitestgehender Beibehaltung der bisherigen Grenzwerte soll überprüft werden. Der Antrag wurde einstimmig angenommen und es sollen von einer Arbeitsgruppe weitere Einzelheiten vorbereitet werden

Ein kleiner Ausflug in die Umgebung der "cinque terre" mit anschließender Besuchsmöglichkeit der Anlagen der staatlich unterstützten Museumsgruppe in Bahnhofsnähe und der Depotanlage San Stefano war eine willkommene Bereicherung der Tagung. Hier konnten die mit viel Energie und Kenntnis museal aufgearbeiteten Fahrzeuge bestaunt werden. Den Abschluss der Präsentationen bildete der Besuch des Modellbahnklubs in einem aufgelassenen FS Stellwerk des Bahnhofs Carrara.

Schlussendlich bleibt der Dank für die Betreuung durch die italienischen Freunde, begleitet mit den besten Wünschen für eine weitere erfolgreiche Tätigkeit mit ihrem Hobby.

H. Heless, Leiter TK

MOROP Internet Nachrichten

Willkommen bei unserer neuen Rubrik der MOROP, mit dem Ziel Sie informieren über IT Hilfsmittel und dem Internet innerhalb unserer Organisation.

Am ersten Januar 2005 wird die Site <http://www.morop.org> vom MOROP ihr fünfjähriges Bestehen feiern. Ich möchte gerne die Gelegenheit benutzen, um eine kleine Bilanz abzugeben über das, was wir seit dem Tag an dem ich mich entschloss, meinen eigenen bescheidenen Beitrag bei der Kreation der ersten offiziellen MOROP Site zu leisten geschafft haben.

Welchen Weg haben wir seitdem zurückgelegt:

- Gestaltung der Seiten auf der Site in Deutsch und Französisch.
- Erschaffung der E-Mail Adresse in der MOROP Domäne für all Teilnehmer.
- Erschaffung von « MOROP PROTECTED » für den Mitteilungen und Bereitstellung von Dokumenten in beschränkter Verteilung.
- Englischsprachige Seiten
- Fast das gesamte NEM Angebot ist online
- Das "MOROP-Inform" erscheint in elektronischen Format.
- Die Ereignisse der Kongresse und der Frühjahrs Tagungen werden unmittelbar am Ende mit Photos auf der Site dokumentiert.
- Wir können der Mehrheit der Hauptakteure der MOROP auf der Site ein Gesicht zuordnen.
- Die Dokumentverarbeitung hat sich durch die Möglichkeiten der E-Mail vielfach beschleunigt.
- Die Versendung von Dokument,

bisher der Langsamkeit der Briefpost ausgeliefert, geschieht augenblicklich.

- Die Ankündigung von Ereignissen geschieht unverzüglich und kann unmittelbar in den Massenmedien verbreitet werden.
- Verzeichnis der nationalen Mitgliederverbände.

Dennoch ist nicht alles rosa, wie bei jeder Technologie, hat auch diese ihre Schwächen und ungenutzte Kapazitäten. Welche sind die Aspekte, die den Fortschritt unserer Kommunikationsmittel bremsen?

Die Informatik wird teilweise noch wie das Monster von Loch Ness angesehen und von einem Eisberg sieht man auch nur die Spitze. Dennoch ist die Informatik ein Werkzeug, wie es zu ihrer Zeit die Schreibmaschine war. Und wie jedes neue Werkzeug wird es manchmal schlecht angenommen, weil keiner es kennt und die Verwendung verursacht manchmal sogar Ängste. Die Informatik und das Internet sind Werkzeuge die unbekannte und neue Perspektiven eröffnen. Zeigen wir vor allem, dass diese Mittel und nicht Ziele sind und hören wir auf, die Dinge so zu sehen, wie sie seit langem nicht mehr sind.

Spams sind nicht erwünschte E-Mails. Sie sind das Äquivalent der Werbung, die unsere Briefkästen, unsere Fernsehprogramme und unser Leben überschwemmt. Jede Werbung hat auch ihre nützlichen Seiten, aber oft werden wir von ihr überfallen und sie stößt uns ab. Als der Verwalter unseres Mailsystems, habe ich ein wachsames Auge auf diese Sorte von E-Mails, und werde alles tun, um einen negative Einflüsse von unserem System von uns fernzuhalten.

Manche unter uns, aus Mangel an

Zeit, aus Unkenntnis oder aus Furcht nicht auf dem Laufenden zu sein, kümmern sich nicht um die sinnvolle Nutzung der Informatik. Schlimmer noch, ich habe sogar gehört, dass ein Vorschlag gemacht worden ist, ein Papierarchiv für die MOROP Dokumente einzurichten. Fast alle Verwaltungen, Gemeinschaften, Wissenschaftler, Bibliotheken, Handelsunternehmen versuchen manchmal riesige Archive zu digitalisieren, wenn man diesen Vorschlag bei der MOROP zum Papier zurückzukehren befürwortete, würde dies einen Rückschritt um 30 Jahre bedeuten. Dies ist offensichtlich undenkbar, nutzlos und gefährlich.

Ich habe bei zahlreichen Personen aller Altersgruppen beobachten können, denen ich Dinge über Informatik erklärte, dass diese Reaktion oft bei solchen Personen vorkommen, die immer eine Rückversicherung benötigen, sie glauben übergangen zu werden und halten sich an etwas vermeintlich Sicherem fest, dem Papier. Diese Art von Reaktion verschwindet, wenn man in IT richtig ausgebildet ist. Deshalb werde ich daran nur mit relativem oder anekdotischem Interesse begegnen.

Denken Sie daran, dass die digitalen Archive der MOROP (NEM, Protokolle, Statuten, Fotothek, die Website) sich heutzutage in allen 'vier Ecken der Welt' als Backup auf verschiedenen Servern, auf Speichermedien wie Harddisk und CD-ROM befinden.

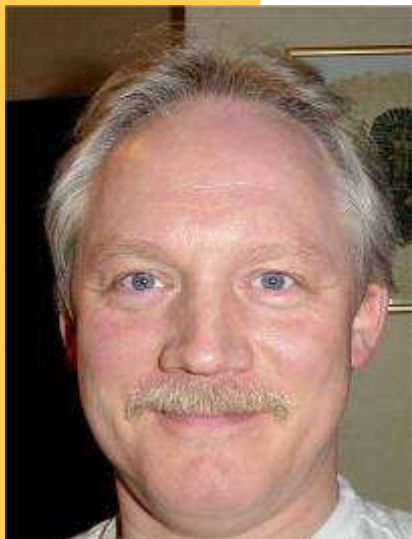
Kleine Zusammenstellung: Wenn ich mich nicht irre, gibt es mindestens:

- 2 Kopien auf dem Server, den wir in den Vereinigten Staaten gebrauchen;
- 2 Kopien bei unserem Vorsit-

(Folge Seite 8)

**„Am ersten
Januar 2005
wird die Site
[http://
www.morop.org](http://www.morop.org)
vom MOROP
ihr fünfjähriges
Bestehen
feiern.“**

MOROP Internet Nachrichten



Philippe MATYUS

(Folge von Seite 7)

zenden in Luxemburg;

- 3 Kopien bei mir selbst

Wer macht's besser?

Vergessen sie nicht, dass ich immer zu Ihrer Verfügung stehe falls sie Probleme haben mit Ihrer E-Mail, Ihren Zugang zu unseren Websites, entweder offen oder geschützt. Wenn Sie einmal aus Gründen Ihrer Funktion oder aus anderweitigen Gründen, eine E-Mail

Adresse brauchen, um Ihre Meinung über die Website zu veröffentlichen, brauchen Sie nur eine einzige Adresse: philippe@morop.org oder meine Rufnummer +32 10 65 00 55.

Schließlich möchte ich mich besonders für die ständige Unterstützung in der mir gestellten Aufgabe bei folgenden Personen bedanken:

- Jack TREVES ('Hosting' der Website)
- Jim van RIESSEN (englische

Übersetzung).

Ihr Philippe,
Webmaster

P.L.M. MATYUS

(Übersetzung Hans HOGEWEG)

**„Es könnte sein,
dass in den letzten
Jahren diese
Erläuterungen
etwas in
Vergessenheit
gerieten.“**

Hinweis: Dieser Text enthält nur Gedanken seines Verfassers und ist nicht unbedingt die Meinung des Vorstands. Der Verfasser ist selber Mitglied des MOROP-Vorstands und kennt die Einsatzbereitschaft und den Guten Willen wie sie jeden in der VV und in der TK auszeichnet.

MOROP feiert sein 50-jähriges Bestehen, aber es ist kaum bekannt, weder im Kongress-Programm noch in der Französischen Fachpresse. Diese Erkenntnis ist schade aber nicht erstaunend. Wenn die ersten Jahre nach der Gründung des MOROP für die Europäische Modellbahner wirklich eine Erfüllung waren, ist es leider heute nicht mehr so.

Die MOROP-Statuten und ihre Erläuterungen sind wie folgt:

1. Förderung der Zusammenarbeit seiner Mitglieder und des Austauschs ihrer Erfahrungen,

2. Entwicklung und Festigung der freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Mitgliedern sowie zu internationalen Eisenbahnverbänden, den Eisenbahnverwaltungen, der Industrie des Grossbetriebes und der Modellbahnindustrie sowie der einschlägigen Fachpresse,

3. Vertretung der Interessen seiner Mitglieder gegenüber europäischen, gesetzgebenden Gremien.

Es könnte sein, dass in den letzten Jahren diese Erläuterungen etwas in Vergessenheit gerieten. Heutzutage bleiben bei MOROP nur noch zwei Aktivitäten, Normenarbeit aller Art und deren Revisionen und eine Woche Eisenbahnreise, sozusagen der "Kongress". Die Eisenbahn-Welt hat in den letzten Jahren viel geändert und umstrukturiert.

Dies ist noch deutlicher in die Modellbahn Welt, wo man viele Fusionen und Konkurse beobachten musste. In große Länder wie z.B. Frankreich und Italien sind die nationalen Industrien gänzlich verschwunden.

Ein europäische Institution ist von diesen Wandlungen unberührt geblieben, sie heißt MOROP! Wie oft hört man nicht „Es war immer so, warum dann ändern?“

Die NEM interessieren fast keinen Modellbahner mehr. Die wenigsten Modellbahner kennen selbst die NEM, so wie die Industrie, die kaum Interesse an der MOROP-Arbeit zeigt. Die letzte NEM die wirklich bekannt ist, ist die 362 für „Austauschbare Kupplungsköpfe“, aber sie ist schon 10 Jahre alt. Seitdem haben die neuen oder revidierten NEM nicht viel Erfolg bei der Industrie gebracht.

(Folge Seite 9)

Der Dornröschen-Schlaf

(Folge von Seite 8)

Leider nehmen nur ganz wenige Firmen an den TK-Sitzungen teil. Noch schlimmer ist in manchen Fällen, dass die TK der Industrie nachfolgen muss, weil dort die NEM nicht respektiert wurden. Damit ist leider der Zweck des MOROP ins Gegenteil verkehrt. Im digitalen Bereich ist auch schlimm, dass Firmen untereinander neue Normen „bauen“ (wie z.B. die SUSI-Schnittstelle). Die europäische Industrie dreht sich nach dem einzigen heute noch rentablen Markt, den sie als Zukunft sieht, die USA. Ein Besuch bei der letzten Nürnberger Messe zeigte es ganz deutlich, man spricht häufiger von den RP-Standards als von den NEM.

Der Digitalbereich ist für die Industrie ein Top-Produkt, wobei der MOROP leider auch dort mit etwas "Verspätung" hinterherhinkt. Es sind nicht die NEM der Reihe 650 die maßgebend sind, sondern man hat diesen NEM den Hinweis hinzugefügt, dass nur die Englische Version gültig ist. Und der MOROP war leider nicht in der Lage an den DCC-Normen direkt mitzuarbeiten, und zwar durch Mangel an Mitteln und Kenntnissen.

Viele Modellbahner kennen die NEM gar nicht oder sie denken dass die NEM da sind, um Ihre Hobby zu behindern, wie wir es auf vielen Ausstellungen gehört und bei Französischen News Groups im Internet gelesen haben. Das Modellbahn-Hobby hat sich verändert und das Verlangen nach mehr Realität und Feinheit ist deutlich. Die Modellbahner fragen nach Feinnormen und einmal mehr ist die NMRA darin führend, indem sie in ihren RP die Normen

ProtoXX integriert hat.

Bei MOROP denkt man über einen Universellen Bus für Modellbahnen nach, was sicher sehr ehrgeizig ist. Die zuständige Arbeitsgruppe beklagt sich über den Mangel an Mitarbeit seitens vieler Verbände, was wahrscheinlich sowohl an mangelhaftem Interesse, aber auch an zu wenig Kommunikation, liegen dürfte.

Mit einem Kongress sollte man Ideen und Erfahrungen austauschen. Die heutigen MOROP-Kongresse haben diesen Zweck verloren. Sie sind nur noch ein Reisebüro geworden. Die Anzahl der Teilnehmer verringert sich fast an jedem Kongress, es sei denn, dass in Sonderfällen besondere Programme doch anziehend wirken). Auch kann man feststellen, dass es immer die gleichen Teilnehmern sind, die man beobachten kann. Wenn keine Nachfolger kommen, kann sich eigentlich die Zahl der Teilnehmer immer nur verringern. Der MOROP-Kongress muss wieder DAS große europäische Eisenbahnfest werden und das kann nur mit Änderungen einerseits und viel Werbung andererseits passieren.

Die Verbände sollten besser kommunizieren und sich einander helfen. Dieses Heft sollte dazu dienen. Leider haben Verbände die Kongresse ab und zu schon kritisiert bevor sie stattfanden.

MOROP ist langsam eingeschlafen. Es ist höchste Zeit ihn wieder aufzuwecken, da das Leben des MOROP davon abhängt. MOROP muss sich der neuen Zeit anpassen, und nicht nur MOROP, sondern alle Modellbahn "Aktiven".

Die beiden zu bewältigenden, großen Probleme sind die Mittel (Geld und Mitarbeiter) und das „Markenzeichen“, die beide ineinander greifen. Wenn MOROP seinen Platz zurückfindet und bei den Modellbahnern mehr bekannt ist, sollte es leicht sein auch neue Mittel zu finden. Heutzutage sollte man mehr Werbung für das Hobby machen als Normen zu erarbeiten. Der MOROP braucht unbedingt ganz einfach eine „Modernisierungskommission“.

Es ist sehr komisch, dass niemand an der Kommission für "neue Kongressrichtlinien" teilnehmen wollte. Noch besser, die heutigen Richtlinien werden fast zur Gänze ignoriert und niemand wollte darüber diskutieren. Dies gilt auch für den AK Steuerbus. Die Verbände kommen zu den MOROP-Sitzungen mehr aus "Gewohnheit" als aus wirklichem Interesse. Die Verbände sind mit denselben Problemen wie MOROP selbst konfrontiert und müssen dann ganz natürlich für ihr eigenes Land arbeiten.

MOROP sollte die neuen Technologien und das Internet aufwerten. Viele Menschen diskutieren bereits mit dem neuen Medium Internet, wo sich viele Gruppen bilden. So gibt es viele neue Gruppen zu verschiedenen und spezifischen Eisenbahnthemen, wie z.B. Eurotrack für H0, Eur'0 für die Nenngröße Null, I-N-G-A.NET für N. Diese großen Gruppen haben sich spontan gebildet und in vielen Ländern ohne Struktur verbreitet.

Manche Länder – wie z.B. Groß

(Folge Seite 10)

„Mit einem Kongress sollte man Ideen und Erfahrungen austauschen. „

Neue BDEF-Arbeitsgruppe



Gerhard Bayer

Foto : J.Trèves

Hannover (GB): Der BDEF-Vorstand hat in seiner Sitzung am 26./27. Juni 2004 einstimmig beschlossen, innerhalb des Arbeitskreises Modelleisenbahn AKM eine weitere Arbeits-Gruppe zu installieren. Von der neuen AG sollen – als Pendant zur vorhandenen Arbeitsgruppe Elektrotechnik/Elektronik AGE – die Bereiche Mechanik, Statik und Dynamik im Modelleisenbahnen betreut werden und hierbei insbesondere die aktuelle und fachgerechte Erstellung und Betreuung der entsprechenden Normen(-Entwürfe) intensiviert werden.

Ebenfalls einstimmig beschloss der BDEF-Vorstand Herrn Bernhard Rieger, mit der Aufgabe des Leiters der neuen Arbeitsgruppe Basisnormen Mechanik AGBM zu

betrauen. Seine Erfahrungen auf diesem Gebiet und seine bisherige Unterstützung des BDEF bei diesem Arbeitsgebiet prädestinieren ihn für diese Aufgabe herausragend.

Diese Tätigkeit ist direkt dem Arbeitskreis AKM und damit seinem Leiter Bernd Waterholter unterstellt.

Ende Juli fand bereits ein Arbeitsgespräch statt, das zum einen als kick-off der neuen AGBM, als auch zur Abstimmung der BDEF-Aktivitäten für die nächste Sitzung der Technischen Kommission des MOROP zu sehen war..

Bernhard Rieger versteht es als seine Aufgabe den mechanischen Normen auf die Sprünge zu helfen. Vorhandene Normen müssen überarbeitet werden. Aber auch neue Projekte sollten in An-

griff genommen werden, wie zum Beispiel eine Norm für die Abmessungen von Bahnsteigen und Laderampen. Die Arbeitsgruppe AGBM wird auch Kontakt zu anderen Vereinen bzw. Interessensgemeinschaften suchen. Sowohl die Interessengemeinschaft Spur-II als auch der Dampfclub Deutschland DBC-D befassen sich mit Normen (Standards) für Modelleisenbahnen der Nenngrößen größer als I(1) und gerade in diesem Bereich gibt es bei den NEM noch Lücken. Warum also nicht gemeinsam am Bahnhof (Ziel) ankommen.

Kontakt zur AGBM: Bernhard Rieger, Planegger Str. 13, 82110 Germering, Tel. 089 8413532, Fax 01805 4025252601, e-Mail: agbm@bdef.de

Gerhard Bayer (BDEF)

Der Dornröschen-Schlaf



Jack Trèves

Foto : Lazarro Diggs

(Folge von Seite 9)

britannien – wollen von MOROP nichts wissen.

MOROP hat auch sein Eisenbahn-Kommission verloren, aber diese Aktivitäten werden durch den neuen europäischen Verband FedECrail übernommen.

Sie haben den Beitrag von Paul David – einem Gründungsmitglieder des MOROP – gelesen (Seite 2). Sie haben den Idealismus und die Motivation diese "eingefleischten" Modellbahners gespürt. DAS muss wieder zurückkehren und für die Zukunft gesichert werden. Alle zusammen können wir der Prinz der

"schlafenden Prinzessin" werden.

Verfasser : Jack Trèves (MOROP).

Übersetzung : Michel Broigniez (MOROP).

Deutsche Korrekturen : Gerhard Bayer (BDEF)

Fotogalerie des XXI Jahrhunderts (Fotos J. Trèves)

KARLSRUHE
SEPTEMBER 2001



LYON
SEPTEMBER 2002

HERAUSGEBER

Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahn-
freunde Europas - MOROP

Sitz in Bern (Schweiz)

Internet : <http://www.morop.org>

Email : info@morop.org

Präsident : Michel Broigniez

21, Op Kraizfelder

L - 9142 Bürden (GDL)

Tél. & fax : +352 45 36 95

E-Mail : praesident@morop.org

CHEFREDAKTEUR

Claude Graince

LAYOUT:

Jack Trèves

AUTOREN DIESER AUSGABE:

Gerhard Bayer, Michel Broigniez, Paul David, Her-
mann Heless, Olaf Herfen, Philippe Matyus, Jack
Trèves

ÜBERSETZUNGEN:

Michel Broigniez, Hans Hogeweg, Jack Trèves

Neue Adresse

SPANIEN

Federacion Espanola de Asociaciones de Amigos del
Ferrocaril (FEAAF)

<http://www.amigosdelferrocarril.org/>

Präsident: Carlos ABELLAN

federacion@amigosdelferrocarril.org

Sekretär: José Luis PINEIRO

federacion@amigosdelferrocarril.org

Webmaster: Yago LOPEZ

webmaster@amigosdelferrocarril.org

Apartado de Correos n° 1.143

E - 15780 Santiago de Compostela (A Coruña

Spanien

+34 981 59 66 67



DRESDEN
AUGUST 2003