

6/84 JUNI • ISSN 0723-3841
36. Jahrgang DM/sFr 6,00
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen



MIBA VERLAG

Sommer Walter Weinstötter GmbH u. Co. KG
 Postfach 24-26 · D-8500 Nürnberg 70
 Telefon (09 11) 26 29 00

Redaktion

Michael Meinhold
 Joachim Wegener
 Karlheinz Oechsler
 Wilfried Weinstötter

Ständige Mitarbeiter

Gerhard Anderssohn, Gerd Backhaus,
 Thomas Stefan Carstens, Rolf Ertmer, Geba,
 Hans-Grebler, Hermann Hoyer, Bruno Kaiser,
 Hans-Charles Keromnes, Rolf Knipper, Leo
 Krawinkel, Bruno Oebels, Pit-Peg, Hermann
 Rabe, Herbert Stemmler, Bernd Schmid,
 Dieter Schulz, Lothar Weigel, Gebhard J.
 Weiß, Hans-Jürgen Wilde

Anzeigen

Michael Meinhold, Wilfried W. Weinstötter
 z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 35

Geschäftsführer

Dr. Otto Raab

Vertriebsleiter

Hans-Wolfgang Löscher

Erscheinungsweise und Bezug

Jährlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für
 den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefte
 monatlich). Bezug über den Fachhandel oder
 direkt vom Verlag. Heftpreis DM 6,- (Messehefte je 7,50).
 Jahresabonnement DM 82,-, Ausland DM 86,-
 (Zuschlagbezieher inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung

Commerz Bank AG, Nürnberg
 BLZ 760 400 61, Konto 513 1875

Postscheckkonto

Amt Nürnberg, BLZ 760 100 85
 Konto 573 68-857, MIBA Verlag

Copyright

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige
 Vervielfältigung – auch auszugsweise –
 nur mit vorheriger schriftlicher
 Genehmigung des Verlags.
 Anfragen können nicht individuell
 beantwortet werden; bei Allgemeininteresse
 erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung. Aus
 rechtlichen und personellen Gründen kann
 auch die Bearbeitung der Redaktionspost
 verzögern. Alle eingesandten Unterlagen
 sind einzeln mit der vollen Anschrift des
 Senders zu versehen. Die Honorierung erfolgt
 nach den Sätzen des Verlages. Die Abgeltung
 Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen
 obliegt dem Einsender. Sämtliche Angaben
 Adressen und sonstige Daten, Preise, Namen,
 Termine u. ä.) ohne Gewähr

Druck

Sommers Buchdruckerei und Verlag GmbH,
 Burgstraße 1-3, 8500 Nürnberg

ISSN 0723-3841

Heute in Ihrer MIBA	611
Wissenswertes um alte Elektro-Lokomotiven	612
So baute ich meine Gleiswendel	614
Die Leser-Diskussion	616
Juni-Marktspiegel	617
Toor! (H0-Motiv von Preiser)	618
Ein typisches Einfamilienhaus – selbst gebaut! (mit Bauzeichnung)	619
Kurz notiert	625
Rundherum mit langen Zügen (H0-Anlage Jung)	627
Ein Besuch beim DDM lohnt sich!	631
„Mainline“ – H0-Modelle aus England	631
Arnold-BR 95 im Prüfprotokoll	632
Nochmals: „Die Lokomotiven des Igor Iwanowitsch“	632
Fuchs-Tw der OEG (m. BZ)	634
Zum Thema „CL bay 05“: Zuschriften	638
Welcher Modellbahner würde es wagen ... (Vorbild-Motiv)	638
Der „Hackerbräu“ zu Bad Kottenforst	640
Landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge in H0	642
Feldbahn-Romantik en miniature (H0)	642
„Feldbahn-Bilderbogen“ vom großen (kleinen) Vorbild	644
Gleisplan-Metamorphosen in H0 (2)	646
Verkehrszeichen aus der Vorkriegszeit in 1:87	648
Brems-Umschalthebel für H0-Güterwagen	649
Der verwirklichte Jugendtraum (N-Anlage Amon)	654
Neu von NMW in 0 und H0	659
Trestle zwischen Fels und Fichten (H0-Diorama Benz)	660
Die 01 ^{er} Ö1 (012) als H0-Modell von Märklin	667
Preiswerter Staubschutz für N-Züge	668
Vorbild-Information zum Eilzugwagen Bye 664	669
Mein „Bw Tannheim“ im Maßstab 1:87	670
Neue Bücher für Ihr Hobby	672

Titelbild: Sommerzeit – Reisezeit! Mit einem IC durchfährt
 103 226-7 den Bahnhof Schlüchtern zwischen Frankfurt und
 Fulda im Juni 1983. (Foto: mm)

Heute in Ihrer MIBA

„Schaffe, spare, Häusle baue . . .“ – das schwäbische Selbstdarstellungslied stimmt wohl kaum jeder Modellbahner an, der sich ans „Häusle baue“ macht; er käme an manchen Bastelabenden aus dem Singen gar nicht mehr heraus. Auf jeden Fall ist der Zusammenbau von Modellgebäuden, sei's aus handelsüblichen Bausätzen oder nach eigenen Entwürfen, ein ganz wesentliches Element unseres Metiers; das beweist nicht zuletzt die große Resonanz, auf die z.B. die Serie „So baute ich die Malzfabrik Weyermann“ bei unseren Lesern gestoßen ist. Nun – es geht also weiter mit dem Gebäudebau, doch im gewollten Gegensatz zur Industrie-Architektur des Malzfabrik-Projekts präsentiert Jung-Autor Stephan Rieche auf S. 619 ein ganz normales und gerade darob äußerst typisches Einfamilienhaus – wie es merkwürdigerweise in dieser schlichten und H0-maßstäblichen Form in den Sortimenten der Zubehör-Hersteller kaum zu finden ist. Zudem regt der Artikel vielleicht den einen oder anderen Leser an, einmal sein ureigenstes „Häusle“ samt Umgebung im jeweiligen Anlagen-Maßstab nachzugestalten . . .

Keine Nachgestaltung, sondern eine Nachdichtung haben wir auf S. 640 versucht: Wer die köstlichen „Filsbriefe“ des bayerischen Volksschriftstellers Ludwig Thoma und deren sprunghafte Assoziationen und verquere Orthographie kennt und schätzt, mag sich am „Hackerbräu“ zu Bad Kottenforst“ delectieren; die „Nordlichter“ (und nicht nur diese) mögen uns diesen kleinen literarischen Jux nachsehen und zum Ausgleich Richard Greblers Sach-Artikel „Brems-Umschalthebel für H0-Güterwagen“ auf S. 649 mit besonderem Interesse studieren; der Autor beweist hier ein weiteres Mal sein Gespür für wichtige Kleinigkeiten und seine Fähigkeit, diese praxisgerecht darzubieten – Eigenschaften, die ihn mit Stefan Carstens verbinden, der auf S. 646 den 2. Teil seiner „Gleisplan-Metamorphosen“ präsentiert und damit eine weitere „Planungshilfe“ erteilt. Mit seinem am Vorbild Ebermannstadt orientierten Anlagenentwurf sind nach den Bayern also auch die Franken berücksichtigt; zur weiteren landsmannschaftlichen Abdeckung unseres Leserkreises mögen Bericht und Bauzeichnung von den Fuchs-Triebwagen der OEG aus dem Pfälzischen ebenso dienen wie der im Westerwald angesiedelte „Feldbahn-Bilderbogen“, den Stefan Pichl auf S. 644 offeriert. Nach dieser heimatlichen Umschau lassen wir's zum Abschluß noch ein wenig international werden und beschließen den heutigen Überblick mit einer kleinen Delikatesse besonderer Art: Dem in der Schweiz entstandenen H0-Diorama „Trestle zwischen Fels und Fichten“ (S. 660) nach amerikanischem Vorbild dürften unsere Leser in aller Welt allerlei Anregungen entnehmen – oder sich einfach nur an den prachtvollen Bildern erfreuen.

mm

Die nächste MIBA kommt am 23. 7.!

Wissenswertes um alte Elektro-Lokomotiven

1. Die „Schlesierin“ E 95

Anlässlich der Vorstellung des Günther-H0-Modells der E 95, die wir als „Gebirgs-Ellok“ bezeichnet hatten (siehe MIBA 3/84, S. 234) machte uns MIBA-Leser Helmut Günther aus Meschede/Ruhr darauf aufmerksam, daß die E 95 eigentlich für die Flachlandstrecke Brockau – Breslau – Liegnitz – Kohlfurt – Görlitz bestellt worden waren. Für den eisenbahngeschichtlich Interessierten führt Herr Günther folgendes aus:

Im 2. Elektrifizierungsprogramm der DR von 1923/24 – dem sogenannten „Wechmann-Plan“ – waren neben der Elektrifizierung der „Eulengebirgsbahn“ (Waldenburg)–Dittersbach–Glatz Hbf. auch die Flachlandstrecken Königszell–Breslau Freib. Bf. und Breslau Hbf.–Liegnitz–Görlitz nebst den Güterbahnen Brockau Vbf.–Breslau-Mochbern Gbf. und Abzw. Groß-Beckern–Arnsdorf bei Liegnitz im Bereich der RBD Breslau geplant. Mit rd. 15 Personen- und 40 Güterzügen täglich in beiden Richtungen war die zuletzt genannte Hauptstrecke eine der am stärksten befahrenen Linien in Schlesien.

Hierfür benötigte die DR leistungsstarke Elloks, die in der Lage sein sollten, sowohl P-Züge mit 530 t als auch Dg-Güterzüge mit 2200 t Gewicht mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 45 km/h zu befördern, wobei die Ellok selbst eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h erreichen sollte. Da vier Vorschläge der AEG (Achsfolge 1' C + C 1') nicht die Zustimmung des RZA fanden, wurde dann der fünfte Entwurf der AEG vom RZA überarbeitet und eine 1' Co + Co 1'-Lok mit sechs Tatzlagermotoren 1926 zur Bauausführung bestimmt. Da man dieser Entwurfsausführung trotzdem skeptisch gegenüberstand, wurde der Auftrag auf zunächst sechs Elloks begrenzt.

Als Folge der Inflation 1924 hatte die nunmehrige DRG nicht mehr die finanziellen Mittel, um alle geplanten Strecken zu elektrifizieren, obgleich der Abschnitt Brockau–Breslau–Liegnitz–Arnsdorf, mit einem neuen Ellok-Bw in Arnsdorf, sich schon in Bauvorbereitung befand. Schließlich wurde nur der Abschnitt Königszell–Breslau (Freiburger Bf.), nebst der Mochberner Güterbahn bei Breslau, 1928 auf elektrischen Betrieb umgestellt.

Als im Dezember 1927 die erste E 95 die Werkhallen der AEG-Lokfabrik in Hennigsdorf verließ (elektrische Ausrüstung WASSEG-Liefergem.), wurde sie auf das schlesische Gebirgsstreckennetz gebracht, wo die Versuchsfahrten sofort aufgenommen wurden. Zwischen dem 22. und 24. 3. 1928 fanden zwischen Schlauroth Vbf. (b. Görlitz) und Breslau-Mochbern Gbf. die Abnahmefahrten mit der E 95 03 im Beisein vieler Fachleute der beteiligten Herstellerwerke und der DRG statt.

Das AEG-Werkfoto (Abb. 1) zeigt die E 95 03 vor einem Schwerlastzug (bestehend aus 162 Achsen bei 2568 t Gewicht) im Bf. Königszell. Außer dem sechsachsigen Meßwagen (Meß 6 ü) der EVA München bestand der Zug aus 39 vierachsigen Großraumgüterwagen (00 t) mit 19 t Eigengewicht und 45 t Ladegewicht sowie der Ellok mit 138,8 t Gewicht! Zwischen Freiburg/Schles. und Fellhammer Pbf. (Steilstrecke mit 20 ‰ Steigung) – wurden noch 54 Achsen mit 829 t anstandslos befördert. Die bei den Versuchs- und Abnahmefahrten erzielten Leistungen zeigten, daß die von der DRG gestellten Forderungen für Gebirgsstrecken voll erfüllt und im Flachlanddienst sogar überschritten wurden. Die Höchstgeschwindigkeit wurde dann sogar von 65 auf 70 km/h erhöht!

Danach wurden die sechs Elloks – wovon die E 95 02 eine elektr. Widerstandsbremse erhalten hatte – sofort für den schweren G-Zug-Dienst zwischen Waldenburg-Altwasser und Schlauroth Vbf. eingesetzt und dem Bw Hirschberg Hbf. zugeteilt.

Abb. 1. Der Seltenheitswert dieser Aufnahme überwiegt die Bildqualität: E 95 03 am 24. 3. 1928 bei Abnahmefahrt mit Schwerlastzug und Meßwagen im Bf. Königszell/Schlesien (Fahrtrichtung Breslau).

AEG-Werkfoto, Sammlung Helmut Günther

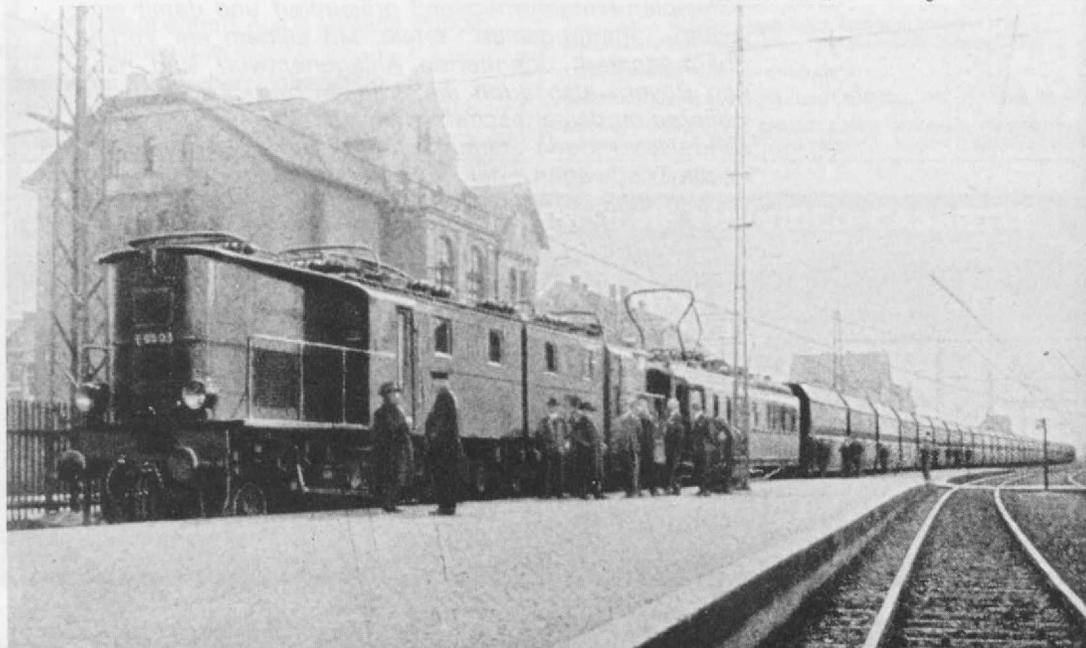




Abb. 2. Die E 33 gibt's als Modell noch nicht, wohl aber die E 71; auf diesem historischen Foto von 1947 (zu dessen Bildqualität das bereits bei Abb. 1 Gesagte gilt) sind die beiden im gemeinsamen Einsatz im Bf. Schopfheim zu sehen. Wer die obige Szene im Modell nachstellen will, muß – jedenfalls bislang noch und was die E 33 betrifft – zum Selbstbau greifen.

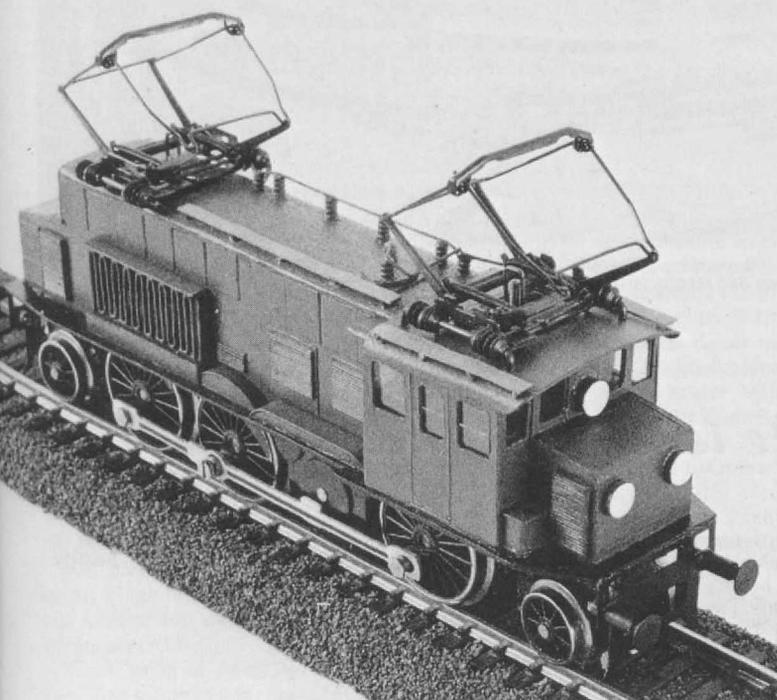


Abb. 3. Auf dem Fahrwerk einer Liliput-Lok entstand in Gemischtbauweise dieses vom Verfasser als „Versuch“ bezeichnete H0-Modell, das die Proportionen der E 33 jedoch recht gut wiedergibt. Der Motor befindet sich im Vorbau.

2. Die „Österreicherin“ E 33

In den ersten Nachkriegsjahren habe ich sie ab und zu noch auf der Wiesen- und Wehratalbahn gesehen, vor allem im Bereich des Bahnhofs Schopfheim, der damals noch Trennungsbahnhof dieser beiden Strecken war. Diese Elektrolokomotive mit ihren ungewöhnlich großen Treibrädern und ihrem schmalen Aufbau war eine ausgesprochen hochbeinige „Erscheinung“. Besonders auffallend aber war, daß sie nur einen Führerstand besaß, der zudem noch hinten angeordnet war, wie aus der Aufschrift „V“ am anderen Ende durchaus erkennbar hervorging. So wirkte diese Maschine beinahe wie eine etwas mißratene Tender-Dampflokomotive, bei der man den Kessel mit einer Verkleidung von rechteckigem Querschnitt versehen und ihr ein Paar Stromabnehmer aufgesetzt hatte.

Das also war die E 33. Aber warum ist sie bei uns so wenig bekannt? Es handelt sich um eine österreichische

Maschine der Baureihe 1029. Nach der Annexion Österreichs ging die BBÖ mit ihrem Maschinenbestand 1938 auf die Deutsche Reichsbahn über und die 20 Exemplare der Reihe 1029 erhielten die neue Bezeichnung E 33. 1944 wurden 7 dieser Lokomotiven im „Altreich“ eingesetzt und fuhren auf den Strecken Basel–Schopfheim–Zell (Wiesentalbahn) und Schopfheim–Säckingen (Wehratalbahn).

Nach Kriegsende wurden 1947 zunächst zwei Maschinen wieder an Österreich zurückgegeben, die restlichen fünf folgten 1952. Ab 1953 erhielt die Baureihe ihre endgültige Bezeichnung nach dem ÖBB-Schema: Reihe 1073. Die letzten Maschinen blieben bis 1970 im Dienst.

Ich wünschte mir sehr, daß ein Großserienhersteller dieses Baumuster als H0-Modell herausbrächte; es müßten sich doch sowohl in Deutschland wie auch gerade in Österreich genügend Liebhaber für ein Modell dieser schönen Altbau-Ellok finden!

Frip



Abb. 1. Mit Schraubzwingen werden die einzelnen Spanplatten-Segmente zusammengepreßt, bis der Holzleim abgebunden hat. Die vier Kanthölzer ergeben das stabile Grundgerüst.

Wolfgang Dudler, Iserlohn-Hennen

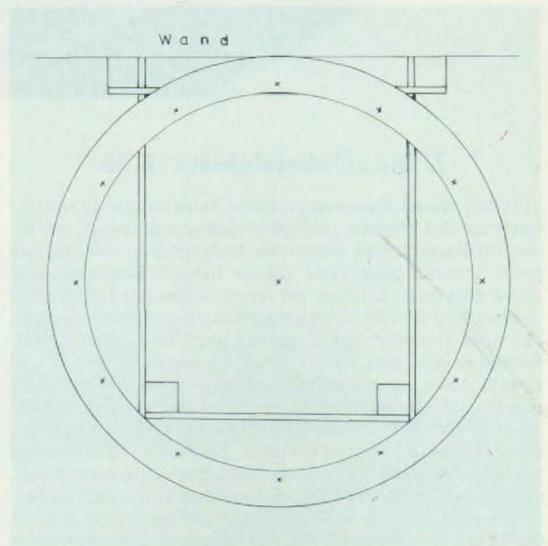
So baute ich meine Gleiswendel

Der Bau von Gleiswendeln beschäftigt immer wieder die Modellbahner; die MIBA hat auch schon öfter darüber berichtet. Trotzdem wollen wir heute ein weiteres Mal das Thema Gleiswendel-Bau aufs Tapet bringen; MIBA-Leser Wolfgang Dudler aus Iserlohn-Hennen beschreibt, wie er seine Wendel für die Baugröße N geplant und gebaut hat.

Bei vielen Modellbahnanlagen ist ein Schattenbahnhof installiert; aus Platzgründen befindet sich dieser meist eine Ebene tiefer als die eigentliche Anlage. Für Reparatur- und Wartungsarbeiten unter der Anlage (Weichenantriebe!) bzw. im Schattenbahnhof (entgleiste Züge, Reinigung) muß genug Platz zum Hantieren vorhanden sein. Ca. 30 cm sind nach meinen Erfahrungen nötig, dann paßt auch noch Werkzeug dazwischen. Den Höhenunterschied können die Züge entweder mittels Rampen oder auf Gleiswendeln überwinden. Damit die Loks auch schwerere Züge noch problemlos ziehen können, sollte dabei die Steigung möglichst klein sein. Bei zweigleisigen Wendeln sollte außerdem das aufwärtsführende Gleis außen liegen.

Bei meiner Wendel ergaben sich folgende Daten: äußerer Gleisbogen 145 cm Durchmesser (150 cm Wendeldurchmesser); innerer Gleisbogen 139 cm

Abb. 2. verdeutlicht in der Draufsicht den Aufbau der ersten Wendel-Ebene, die auf den Querlatten aufliegt. (Zeichnungen u. Foto vom Verfasser).



Durchmesser, dies entspricht einem Gleisabstand von 3 cm. Damit ergibt sich ein Umfang von 4,55 m außen bzw. 4,36 m innen. Bei 6,3 cm Abstand der Etagen ist das eine Steigung von 1,3 % für das äußere bzw. 1,4 % für das innere Gleis. 4½ Umdrehungen ergeben dann den Höhenunterschied von 28 cm; 4½ Umdrehungen bedeuten aber auch etwa 40 m Gleis für die Wendel. An Material wird benötigt: 8 mm-Spanplatte, Gewindestangen M 10 mit Muttern und Beilag-Scheiben, Vierkanthölzer, Dachlatten und Holzleim.

Als Ausgang dienen vier Vierkanthölzer (10 cm stark), die in der Form eines Rechtecks senkrecht aufgebaut werden.

Nun zeichnet man sich auf der 8 mm-Spanplatte einen Ring mit dem Außenradius 75 cm und dem Innenradius 63 cm auf. Daraus wird ein 30°-Segment sorgfältig ausgesägt; es dient als Muster für alle anderen Segmente.

Hat man jetzt 24 Segmente (zusätzlich zum Muster) ausgesägt, legt man aus 12 Stücken einen Kreis zusammen. Die nächsten 12 Segmente werden mit Holzleim jeweils um die Hälfte versetzt (quasi in Ziegelsbauweise) daraufgeklebt. Das Ergebnis ist ein Kreisring von 16 mm Stärke. (Hätte man gleich 2 Kreisringe ausgesägt, wäre der Rest der Spanplatte Abfall; mit der Segmentbauweise wird das Holz besser genutzt).

Dieser Kreisring kommt auf die Dachlatten und dient als Ausgangs- und Bezugsniveau für die Gewindestangen. Durch Ankleben von Dachlatten an den Kreisring kann eine größere Festigkeit erreicht werden. Dann werden, gleichmäßig verteilt, 12 Löcher für die Gewindestangen in diese unterste Etage gebohrt.

Der Bau der eigentlichen Gleiswendel geht ähnlich vor sich. Für die unterste Ebene (ebenso oben) benötigt man ein Segment, das den Übergang in die Gerade ermöglicht. Bevor sich der Kreis jedoch völlig schließt, muß man das Gleis verlegen. (Es empfiehlt sich, dies zu kleben, da es bei genagelten Gleisen zu Verwerfungen kommt, immer schön von Nagel zu Nagel.)

Auf diese Art und Weise geht es Segment für Segment, Etage für Etage, immer höher. Dabei darf man die Löcher für die Gewindestangen natürlich nicht vergessen (Abb. 3)!

Die Ganghöhe (Abstand von Etage zu Etage) läßt sich durch Verstellen der Muttern schon beim Bau sehr bequem einstellen.

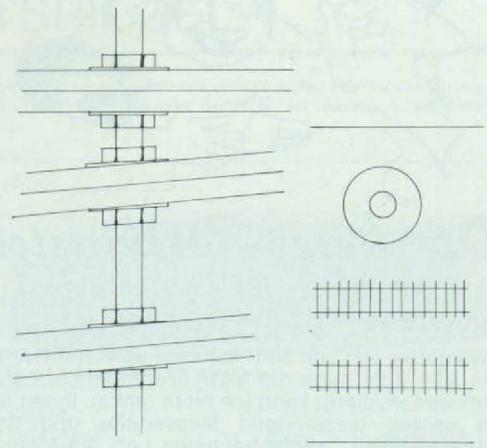


Abb. 3. Mit den (hier schematisch dargestellten) Gewindestangen lassen sich die einzelnen Ebenen justieren; rechts die Draufsicht.

Wenn Elloks zum Einsatz kommen, muß natürlich eine Oberleitung eingebaut werden. Ob sie funktionell ist oder nicht, spielt dabei keine Rolle; wichtig ist nur, daß die Stromabnehmer nicht an der nächsthöheren Etage streifen (Abb. 4).

Bei meiner Wendel ist der Fahrdrat mit Funktion versehen, daher noch ein Tip für eine billige Lösung der „Elektrifizierung“ einer Gleiswendel. (Im übrigen wurde in der MIBA schon oft über billige Oberleitungen für Tunnels und Wendel berichtet, z.B. in 9/82 Seite 897 oder 2/80 Seite 127).

Für die Oberleitung schlägt man in die unteren Segmente der nächsthöheren Etage einfach Nägel, an denen dann Draht (z.B. Stegleitung) angelötet wird. Für die genaue Position der Nägel empfiehlt es sich, an den Segmenten die Gleisachse aufzuzeichnen. Die Nägel müssen ja vor dem Zusammenkleben der Segmente eingeschlagen sein.

Als Abschluß kann man noch Plexiglas oder Hartfaserstreifen als Absturzsicherung anbringen; bis zur halben Fahrzeughöhe genügt völlig, sonst passen auch die Finger nicht mehr dazwischen.

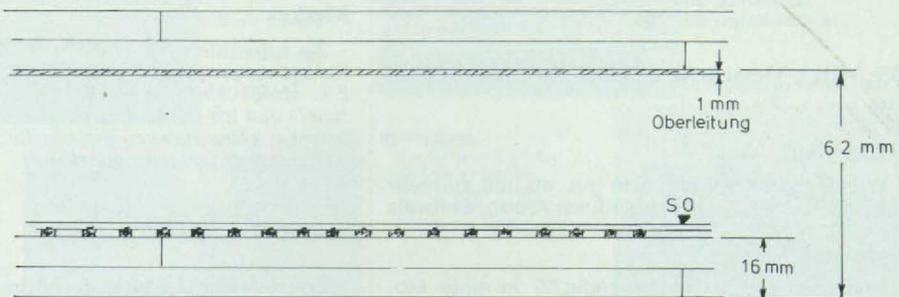


Abb. 4. Nach diesen Einbaumaßen sollte man sich richten, wenn man eine Oberleitung in die Wendel einbauen möchte (Abbildungsmaßstab 1:2).



Die Leser-Diskussion

Spitzenklasse

Nachdem ich nun seit fast zwei Jahrzehnten jedes Jahr aufs neue die MIBA-Messeberichte aufmerksam studiere, kann ich nicht umhin, Ihnen für die beiden diesjährigen Messehefte und das „Messe-Mosaik“ mein höchstes Lob auszusprechen; wirklich Spitzenklasse!

Berthold Trapp, Bad Dürkheim



Selbstbeweihräucherung?

Im Lauf der Jahre ist Ihr Berichterstattungsstil immer selbstgefälliger geworden. Hiermit meine ich die immer häufiger auftauchende „Selbstbeweihräucherung“. Den vorläufigen Gipfel dürften Sie im Vorwort zum Messebericht erreicht haben. Alles, was die Hersteller (oder in anderen Heften die Modelleisenbahner) entwerfen, herstellen, planen oder sonst „fabrizieren“, ist natürlich aufgrund irgendeiner Anregung der MIBA-Redaktion entstanden. Hierbei handelt es sich natürlich immer um etwas Positives – maßstäbliche Gebäude, Lokmodelle usw. –, Negativbeispiele, wie eine durchschnittliche Anlage (möglichst viele Gleise und Loks pro Quadratmeter Anlagenfläche), die sie ja auch veröffentlichen, sind nicht auf Ihrem „Mist“ gewachsen... Aufgrund der sachlichen Informationen bin ich jedoch mit der MIBA zufrieden.

Ulrich Rosenschild, Bottrop



Danke!

Vor mir liegen die Hefte 3 und 3a und diese Karte dient nur dazu, Ihnen „Danke“ zu sagen für diesen wiederum prima Messebericht!

Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis, Erlangen



Die MIBA-Messehefte und die „Rüstungsspesen“

(Heft 3/84, S. 207)

Wunderbar!

Wunderbarer Spruch; täte gut, ab und zu mehr solches!

Dieter Bleifuss, Arbon/Schweiz

Notwendig?

Frage: Ist der Satz notwendig??? In einer Modellbahn-Zeitung!

Willy Lindenberger, Köln

Vom Hocker gerissen

Sehr gut gefallen hat mir übrigens Ihr Sprüchlein betreffend die „Rüstungsspesen“...

... Mit der Betonung der Messehefte will ich keineswegs Ihre übrige redaktionelle Arbeit unter den Scheffel stellen. Natürlich lese ich auch die „ordinären“ MIBA-Hefte monatlich mit großem Vergnügen, aber die Messehefte sind immer noch das Modellbahn-Presse-Ereignis, das mich jedes Jahr wieder am meisten vom Hocker reißt...

Jan P. Schniebel, Hamburg



Abwechslungsreichtum, Vielfalt und Objektivität

Ich lese die MIBA nun seit acht Jahren regelmäßig und stelle fest, daß Abwechslungsreichtum, Vielfalt und Objektivität der Zeitschrift noch nie gelitten haben. Die MIBA ist bunter und größer geworden, neben zahllosen kurzen Artikeln oder auch nur Schnappschüssen begeistern mich immer wieder Serien wie „Malzfabrik Weyermann“, „Güterwagen auf Maß gebracht“, „Bauplan Pw Posti 34 in H0“, „Die Kleinbahn Ihrhove-Westerhauderfehn“, „Bhf. Leutkirch in 1:160“ oder die ausgezeichneten Prüfprotokolle, die ausführlichen Messeberichte oder die leider etwas selten gewordenen Bauzeichnungen. In der Hoffnung, daß es so bleibt und daß der Modellbahnwelt diese Zeitung lange erhalten bleibt, freue ich mich als Abonnent auf die nächste MIBA.

Harald Elter, Darmstadt



Was noch fehlt: Bahnhofsgebäude aus Norddeutschland

Beim Durchsehen der neuen Kataloge der Zubehör-Hersteller habe ich wieder vergeblich das Modell eines typisch norddeutschen Bahnhofsgebäudes gesucht. Dabei gibt es in Schleswig-Holstein so schöne Bahnhofsgebäude in rotem Backstein mit rotem Ziegeldach. Ob sich nicht endlich mal ein Hersteller erbarmt und an die „Nordlichter“ denkt?!

Vielleicht könnte sich die MIBA hierfür einsetzen.
Siegfried Kieselbach, Düsseldorf

Wir intervenieren seit geraumer Zeit in puncto „norddeutsche Architektur en miniature“ bei den verschiedenen Herstellern. Wenn's denn endlich einmal klappen sollte, ist uns MIBA-Leser Ulrich Rosenschild hoffentlich nicht böse, wenn wir diesen Erfolg auch der MIBA zuschreiben. Die Redaktion



Merke...

Da ich mittlerweile Fräulein E., die bisher die Abo-Rechnungen zugesandt erhielt, geheiratet habe (Merke: Ein MIBA-Abonnement ist die beste Ehevoraussetzung!) und ich infolgedessen nicht mehr in meinem Elternhaus wohne, können Sie Abo-Rechnung und Heft in Zukunft direkt an mich schicken.

G. W., Bamberg

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder, die sich eine sinnwährende Kürzung vorbehält.