

MIBA

Die Ergebnisse der
großen MIBA-Leserumfrage

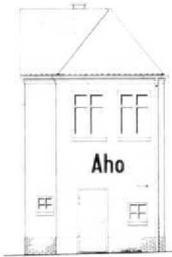


„Roll out“ auf den Gabentisch:

Der ICE ist da!

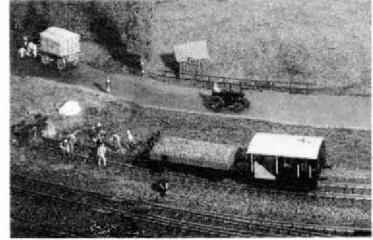
Seite 67

Im letzten Teil der P + F-Folge „Hamburg-Altona“ geht es um den Betrieb und um das Stellwerk „Aho“.



Seite 22

Wie man in der Schweiz Anlagenbau betreibt, zeigt Joachim Grosser anhand seiner großen H0-Anlage.



MODELLBAHN-GRUNDLAGEN

Realistische Modellstadt-Architektur	
Schräges Eck und Hinterhof (2)	36

MEINE ANLAGE

Schweizer Modellbahn-Szenen (H0, Grosser)	22
---	----

DIORAMENBAU

Erst 1, dann 2, dann 3 ... N-Adventskalender	14
Vorbild oder Modell? (H0-Diorama, Rieche)	80

PLANEN + FAHREN

Die Altonaer Hafenbahn im Jahr 1971	
Rangierbetrieb am Elbufer (4)	67

PLANEN + FAHREN special

Stellwerk „Aho“ als Bauzeichnung	69
----------------------------------	----

NEUHEITEN

Praxistest: Digital & Interface	
Märklins Steuersystem	50
Reitz-Kleinserien in N: Bayerische EG1	56
Brekina bringt den VW-Transporter in H0	56
N-Gelenkwasserkran von B & K	56
N-Automodelle von Marks	56
Herpa und Wiking: Automodelle	66
Der Bar-Wagen der Ybbstalbahn	66
Pola Junior-Serie	66
Schienenreiniger von Krause	66
Roco-Zugpackungen	66
Ade City-Bahn-Wagen	66
Dezember-Marktspiegel	72
Norddeutsche Häuser von Kibri und Revell	76

SELBSTBAU

Kaum erschienen – schon umgebaut	75
Norddeutsche Häuser (Wolfgang Borgas)	78

PRÜFPROTOKOLL

SVT 877 „Fliegender Hamburger“ in H0 von smf	18
Der „Zug der Zukunft“ als H0-Modell: „Roll out“ für Märklins ICE	32

VOM GROSSEN VORBILD

Vollmer-EG „Därligen“ – mal 87?	15
Die Farbgebung der Wagendächer	47

TIP AUS DER PRAXIS

Hans-Dieter Schulz bastelt Fässer aus Eichen	21
--	----

MESSEN + AUSTELLUNGEN

Von Luzern bis Nürnberg: Magnet Modellbahn	58
--	----

WETTBEWERB

Gestaltungswettbewerb	
Lacke und Farben fahren mit	16

LESERUMFRAGE

So haben Sie geantwortet: Erste Ergebnisse unserer großen Leserumfrage in MIBA 1/85	43
---	----

RUBRIKEN

Zur Sache	11
Panorama	12
Leserdiskussion	13
Neue Bücher	74
Impressum	82
MIBA intern	82

Seite 32

Es ist soweit: Der ICE rollt als Modell in die Fachgeschäfte. Gerhard Anderssohn prüfte das Märklin-Modell auf „Herz und Nieren“.

(Vorbildfoto: H. Bechtner, DB)



Stephan Rieche zeigt wieder einmal ein kleines Meisterwerk aus seiner Bastel-Werkstatt. **Seite 80**

Unser **Titelbild** symbolisiert ein Doppel-Debüt: Mit der Publikums-Premiere des Zukunfts-Zuges ICE feierten die deutschen Eisenbahnen am 7. 12. 1985 in Fürth ihren 150. Geburtstag; rechtzeitig zum Fest rollten auch die Modell-ICE an.

„High Tech“ unterm Weihnachtsbaum

Die Modellbahn befindet sich im Wandel. Noch nie war der Sprung von der „Tischbahn“ des Jahres 1935 zu heutigen Modellbahn-Systemen und -Technologien so signifikant wie 1985, im 50. Jahr der weltweit am meisten vertretenen Spur H0. Kurzkupplung, Maßstäblichkeit und Epochenvielfalt bei Bahn und Zubehör, elektronische Steuerungs-Systeme mit Computer-Anschluß, eine Detaillierung, die an die Grenzen des Machbaren gekommen ist – hat das alles und überhaupt etwas mit der Modellbahn unterm Weihnachtsbaum zu schaffen, mit der doch für die meisten von uns die Sache irgendwie angefangen hat und verbunden bleibt? Die Antwort auf diese Frage, die wir ganz bewußt wenige Tage vor Weihnachten stellen, lautet: Ja. Der Lorenzug aus der Anfangspackung, vielleicht sogar mit Walnüssen vom bunten Teller beladen, verträgt sich durchaus mit einem ICE, der seinerseits mit „High Tech“ vollgepackt ist, um die allerorten übliche Bezeichnung für hochentwickelte Technologie auch einmal auf unserem Gebiet anzuwenden. Weshalb wir uns so energisch für die Verbindung der Modellbahn von gestern mit der Modellbahn von morgen einsetzen? Weil wir eines nicht wollen, was sich bereits abzeichnet und der – gemeinsamen – Sache schweren Schaden zufügen würde: einen Glau-

benskrieg zwischen zwei Modellbahner-Religionen, wie wir ihn samt seinen verhängnisvollen Folgen aus den fünfziger Jahren noch in Erinnerung haben. Damals standen sich die Anhänger des Punktkontakt-Wechselstrom-Systems auf der einen und die Zweischienen-Gleichstrom-Fahrer auf der anderen Seite gegenüber; und die Finger zeigten anklagend auf die jeweils Andersgläubigen – statt in die Zukunft. Das darf sich nicht unter heutigen Vorzeichen wiederholen – „Traditionalisten“ contra „Computer-Freaks“, beispielsweise, oder „Nietenzähler“ contra „Spielbahner“ –, um einen Gedanken wieder aufzunehmen, den wir vor knapp einem Jahr äußerten. Wenn wir diesen im heutigen Kontext nochmals aufgreifen, dann nicht deshalb, weil uns so kurz vorm Fest noch die Harmoniesucht befallen hätte – gewiß nicht. Um eine alle notwendigen Widersprüche, Ecken und Kanten unseres Metiers sirupartig verkleisternde Harmonie geht es auch gar nicht, sondern um Einigkeit – Einigkeit, die uns Modellbahner die Zukunftschancen unseres Hobbys stärker wahrnehmen läßt. „High Tech“ wird dabei eine immer stärkere Rolle spielen – ohne daß dabei die Bahn unterm Weihnachtsbaum in Vergessenheit geraten darf.

Neue Streckenkarte

Die mehrfarbige Streckenkarte der Bundesbahn ist neu erschienen, wobei die umfangreichen Änderungen der vergangenen Jahre berücksichtigt wurden. Die im Maßstab 1:750 000 gehaltene Karte zeigt die Haupt- und Nebenbahnen der DB und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit Bahnhöfen, Haltepunkten und Haltestellen. Die Bereiche der einzelnen Direktionen sind durch mehrfarbige Wiedergabe der jeweiligen Streckennetze voneinander unterschieden. Die Karte kostet DM 16,- und kann bei der Karten- und Luftbildstelle der DB, Postfach 15 69, 6500 Mainz 1 bestellt werden.



Kampf dem Dreck!

Die Bundesbahn hat dem Schmutz den Kampf angesagt; Umfragen haben nämlich ergeben, daß saubere und gepflegte Bahnhöfe dazu beitragen können, die Inanspruchnahme der Bahn zu fördern. Im Klartext: Mit Kaugummi, Papier, Taubendreck und anderem Unrat verunzierte Empfangsgebäude schrecken den potentiellen Eisenbahnkunden ab! Nachdem Ultraschallgeräte der Taubenplage nicht Herr geworden sind, werden nun mit großem Erfolg feine Netze über Ritzen und Spalten gespannt; so wird den mißliebigen Viecherln der Zugang zum Bahnhof verwehrt. Außerdem läuft ein Versuch, bei dem eine neuentwickelte Saugkehrmaschine getestet wird, die auf den Bahnsteigen und in den Bahnhofsgebäuden für Sauberkeit sorgen soll.

Weihnachten steht vor der Tür – und Hans-Dieter Schulz läßt seinen „Bahnmitarbeitern“ vom Weihnachtsmann kleine Geschenke überreichen.

Daß der Weihnachtsmann auch Ihnen, liebe Leser, recht viele (Modellbahn-)Geschenke bringen wird, hoffen wir inständig und wünschen Ihnen und Ihren Familien

**ein frohes Fest und ein friedliches,
gesundes 1986!**

Ihre MIBA

38 2884 im Verkehrsmuseum

Seit Oktober besitzt das Verkehrsmuseum Nürnberg ein weiteres Exponat, das auf Dauer eine Lücke in der Darstellung der deutschen Lokomotiventwicklung schließt. Es ist die 38 2884, eine Vertreterin der als P8 berühmt gewordenen Zweizylinder-Heißdampf-Maschinen. Nachdem die Lok zunächst im Raum Stettin eingesetzt war, führte sie ihr Weg über Belgard (Pommern) nach Dirschau und schließlich in den Osteinsatz. Bei der DB schließlich war die später als 038 884-3 bezeichnete Maschine u. a. in Husum, Celle, Soltau und Lehrte stationiert, wo sie am 15. 7. 1967 endgültig außer Dienst gestellt wurde.

Die Bahn und die Mineralölsteuer

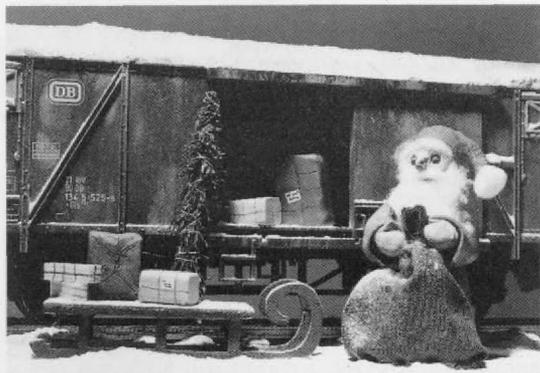
Im Pressedienst des BDEF erschien unlängst ein Rundbrief, den wir hier auszugsweise wiedergeben wollen:

„... Wer aber weiß schon, daß auch Lokomotiven und Triebwagen mit Dieselantrieb nur **versteuerten** Brennstoff tanken dürfen? ... Das war nicht immer so: Bis 1983 gab es die sogenannte ‚Gasölbetriebsbeihilfe‘, die die Eisenbahnen in Anspruch nehmen konnten, um einen Teil der gezahlten Mineralölsteuer zurückzubekommen. ... Der Bund konnte mit den (1984) vereinnahmten 350 Mio DM rund 14 km Autobahnbaufinanzieren! ... Diese Praxis, den Bahnen Mittel zu entziehen, um sie dem Straßenbau zuzuführen, ist in höchstem Maße ungerecht und töricht, sie ist auch ein Schlag gegen die Umwelt ...“ (Hermann Hoyer)

Dem ist nichts hinzuzufügen. (Redaktion)

Glückwunsch

Ihr 20jähriges Bestehen feierte dieser Tage die Firma Herkat in Nürnberg. Von den Spielwarenhändlern Käte und Edmund Herbst gegründet, spezialisierte sich die kleine „Familienfirma“ bald auf die Herstellung von Lampen und Leuchten. Bekanntgeworden ist Herkat allerdings mit seinem Gleisbildstellpult und seinen Bausteinen, die für ruckfreies Umschalten von Märklin-Loks sorgen. Seit einiger Zeit vertreibt Herkat auch das schwedische Gleis-Selbstbau-System „Jomojigs“.



Nochmals abschließend: Reichsbahn/Bundesbahn

Eigentlich hatten wir ja mit der Veröffentlichung der Leserzurschrift von Herrn Kaupsch in Heft 7/85 vor, den Sprachgebrauch im Umgang mit den Kürzeln DR bzw. DRG etwas zu vereinfachen. Herr Helmut Günther lieferte daraufhin in Heft 8/85 einen Beitrag zu diesem Thema, der sich vor allem mit den politischen Gegebenheiten beschäftigte. Mit der folgenden Zuschrift von Hermann Hoyer, die sich mit den im Modell nachbildbaren Wagenanschriften befaßt, wollen wir dieses Thema bis auf weiteres abschließen.

Die Redaktion

Leider sind auch die Ausführungen des Herrn Günther, soweit es Anschriften an Fahrzeugen betrifft, nicht korrekt. Nach meinen Unterlagen ergibt sich das Folgende:

1. Ich besitze eine Anschriften-Zeichnung vom November 1921 des Eisenbahn-Zentralamtes. Danach wurde für 4. Klasse-Durchgangswagen der Text „Deutsche Reichsbahn“ auf dem Wagennummerschilde vorgeschrieben. Entsprechende Fotos beweisen, daß auch so verfahren wurde. Ab 1924 wurde anstelle dessen der Direktionsname auf die Wagennummerschilde gesetzt.
2. Das runde Hoheitsabzeichen (der „Wagenadler“) lautete stets auf Deutsche Reichsbahn, nicht Deutsche Reichsbahn-Ges. Insofern kann im Jahre 1934 auch keine Änderung stattgefunden haben. Das ergibt sich jedenfalls aus zahlreichen Fotos und verschiedenen Zeichnungen aus der Zeit um 1930 und früher.
3. Nach dem II. Weltkriege erhielten die Fahrzeuge das sogenannte Zonenzeichen. Während es bei Lokomotiven und Reisezugwagen uneinheitlich und nicht konsequent angebracht wurde und auch recht früh wieder verschwand, wurden alle Güterwagen damit gekennzeichnet. Die Güterwagen der damaligen Bi-Zone erhielten aber nicht die Aufschrift Bi-Zone, sondern

Brit-US-Zone,

die der französischen Zone

(→ Zone Fr).

Eine Aufschrift SWDE habe ich auf Fahrzeugen nie gesehen.

Mit Schreiben vom 5. 5. 1951 wurde für Neubau-Güterwagen, Bahndienstwagen und Europ-Wagen die DB-Kennzeichnung eingeführt. Alle älteren Wagen behielten zunächst jedoch das Eigentumsmerkmal DR mit Zonenzeichen, und zwar mindestens bis 1953.

DR Brit-US-Zone 720000 0m 12	DR (→ Zone Fr) 670000 0 10	DB 360140 Kmmks 51	EUROP DB 230001 Gmhs 35
--	--	---------------------------------	---

4. Von den im Jahre 1950 an die SWDE abgelieferten 10 Umbauwagen AB4üp (ehem. C4i-36, später in APw umgebaut) liegt mir ein Foto aus dem gleichen Jahr vor. Es zeigt einen solchen Wagen mit der damals ungewöhnlichen Bezeichnung unterhalb der Fensterbrüstung

DB
ED Karlsruhe

Soweit es sich um Fahrzeuganschriften handelt, sind die Ausführungen von Herrn Günther also mit Vorsicht zu genießen.

Von den im Mai 1951 vorgeschriebenen Güterwagenkennzeichnungen seien 4 als Muster abgebildet, sie entstammen dem im Jahre 1954 erschienenen Buch „Wagenkunde“ (Manuskript abgeschlossen März 1953). Hermann Hoyer, Hamburg

Der „rote Brummer“ und andere „Unscheinbare“

Ihr Leitartikel in MIBA 9/85 über den „unscheinbaren roten Brummer“ sprach mir aus dem Herzen. Die Industrie sollte doch eine ansprechende Version des Uerdinger Schienenbusses (VT 95 oder VT 98) auf den Markt bringen, in derselben Qualität und Detailtreue wie z. B. den ET 85, den VT 11.5 oder den ET 91.

Aber es gibt natürlich noch andere „Unscheinbare“, die im Zuge einer „Produktpflege“ verbessert werden sollten, wie z. B. die BR 50, die 212 oder die 260. Von der „50“ gibt es zwar zwei Exemplare, aber das eine ist im Maßstab 1:85 gehalten und das andere ist „zeitgemäß“ detailliert. Man sollte in der Qualität der Ausführung an die der BR 44 anknüpfen, aber, um die Innovationen einigermaßen zu wahren, vielleicht mal eine „50“ mit nur 2 Dampfdomen in ÜK-Ausführung, mit Wannens-, Kasten- oder Kabinentender.

Ralf Hampel, Dillingen (Saar)

Wer war wohl im Mai 1950 in Hamburg-Altona?

Die beiden Texte zu den Bildern 3 und 4 auf den Seiten 17 und 18 in MIBA-Heft 9/85 im Beitrag „Die Altonaer Hafeneisenbahn im Jahr 1971“ der Artikelserie „PLANEN + FAHREN“ bringen mich wieder einmal an die Schreibmaschine.

Zum Bild 3: Der Satz „Die Aufnahme entstand im Bahnhof Altona Hbf (der damals noch nicht Hamburg-Altona hieß)“ stimmt so nicht!

Ein Vergleich des Bildes der EV 5 auf Seite 17 (Preisrätzel Nr. 3) in MIBA 4/85 mit Bild 3 auf Seite 17 in MIBA 9/85 läßt sofort erkennen, daß Sonne und Lokomotive ihre Stellung nicht verändert haben (Schatten der Doppelfahrleitung auf dem Lokomotivkasten!), wohl aber der Fotograf. Beide Aufnahmen müssen demzufolge kurz nacheinander belichtet worden sein. Das „Drumherum“ – Behelfsstellwerk auf dem Bahnsteig 3, die etwas altertümlichen Leuchten, der typische Signalausleger über die S-Bahngleise und die nur notdürftig geflickten Dächer und Fassaden der Wohnhäuser in der Banner- und Scheel-Plessen-Straße im Hintergrund – läßt die Jahre 1950 und 1952 als Zeitraum für das Ablichten der EV 5 in Betracht kommen. Die Art und Weise, wie diese beiden Bilder (und ein drittes, als Nummer 132 auf Seite 146 in E. Joachim: „Elektrische Lokomotiven“) fotografiert wurden, läßt als Autor dieser Aufnahmen Carl Bellingrodt vermuten, wenn auch die DB als Quelle für die beiden Fotografien in der MIBA angeführt ist. Herr Bellingrodt war im Mai 1950 in Hamburg. Höchstwahrscheinlich hat Herr Bellingrodt damals die EV 5 im Bahnhof Hamburg-Altona abgelichtet, denn so hieß er offiziell seit Ostern 1938. Das Auswechseln der Bahnhofsschilder erfolgte in meiner Gegenwart: Gerade ein Vierteljahr alt, begann ich meine erste Eisenbahnfahrt zu den Grobsteinern in Schleswig-Holstein im Bahnhof „Hamburg-Altona“ in der Halle, „Altona Hbf“ vor der Halle. Für den Volksmund blieb es trotzdem bei der einfachen Bezeichnung „Bahnhof Altona“; für die Straßenbahner konnte damit auch das Depot „Schützenhof“ – ein Steinwurf weit östlich vom Bahnhof Altona entfernt – gemeint sein.

Zum Bild 4: Auf diesem Bild müssen die Silbermöwen dem Autor des Textes den Blick geradezu verstellen haben. Dahinter ist nämlich der einzige Überrest vom alten Rampengleis mit dem Flaschenzug zu erkennen: Der aus Backsteinen gebaute Bogen der Überführung für die Elbergstraße über die darunter noch sichtbare „schiefe Ebene 1: 6,5“!

Gerd Dimer Körner, Offenbach/M.

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



Erst eins, dann zwei, dann drei, dann vier . . .

N-Diorama als Adventskalender

Man braucht eine Anlage mit genau 24 beleuchtbar Miniaturhäusern – oder man macht es wie Herr Jürgen Krüger und baut sich extra für die Adventszeit ein kleines Diorama, z. B. in der Nenngröße N. Ob darauf nun Eisenbahnbetrieb abgewickelt werden kann oder nicht, spielt für den beabsichtigten Verwendungszweck keine Rolle. Viel wichtiger ist in diesem

Fall, daß 24 Lichtschalter an der Frontseite des Dioramas vorhanden sind, denn die Beleuchtungen müssen ja einzeln einzuschalten sein – jeden Tag eine. Um das Ganze noch stimmungsvoller erscheinen zu lassen, sorgt man schließlich noch für „Schneefall“: mittels Mondamin. ■

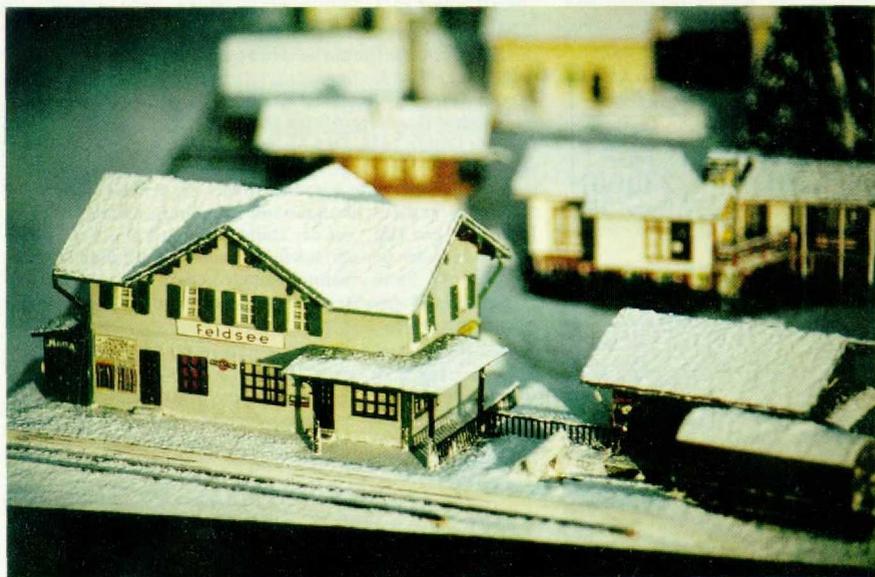


Bild 1 (oben). Modellbauers Adventskalender hat 24 Modellhäuser. Jeden Tag erstrahlt ein weiteres Haus im Lichterglanz, am 24. Dezember schließlich wird die Kirche beleuchtet.

Bild 2. Bahnhof und Eisenbahn spielen nur eine untergeordnete Rolle bei diesem Adventskalender-Diorama. Dächer und Landschaft wurden mit Mondamin „eingeschneit“.

Bild 1. Von der Straße aus gesehen, bietet der BLS-Bahnhof Därligen dieses Bild.



Bild 2. 561,5 m über dem Meer liegt der Bahnhof von Därligen, dessen Überholgleise 320 bzw. 356 m lang sind.
Fotos: Ifsc

Vollmer-Empfangsgebäude „Därligen“ – mal 87?

Der kleine Bahnhof Därligen der Bern-Lötschberg-Simplon Alpenbahngesellschaft ist wohl so richtig erg dadurch bekannt geworden, daß Vollmer ihn als H0-Modell herausgebracht hat (siehe Neuheiten-Magazin in MIBA 5/85, S. 67). Während der diesjährigen Modellbautage im Verkehrshaus der Schweiz wurde das Vollmer-Modell von den Besuchern der Ausstellung zum

„Schweizer Modell des Jahres“ gewählt. Wir zeigen auf dieser Seite nicht noch einmal das Vollmer-Modell, sondern den 87 mal so großen BLS-Bahnhof – Vollmer mal 87, sozusagen. Historisch interessant ist, daß zu Beginn des Eisenbahnzeitalters der Reisende erst ab Därligen mit dem Zug nach Interlaken fahren konnte, bis Därligen ging's per Schiff über den Thuner See. ■



Gestaltungswettbewerb: 150 Jahre Deutsche Eisenbahn – Lacke und Farben fahren mit.

Etwa 10000 Lokomotiven, 20000 Reisezugwagen und eine Viertelmillion Güterwaggons rollen für die Bundesbahn über die

Schienen, jedes Fahrzeug in einen bunten Mantel aus Lack gehüllt. Farbe bestimmt auch das Erscheinungsbild der Bahnhöfe.

Die Bahn fährt gut mit Lack.

Farbe bei der Bahn ist mehr als Kosmetik – sie gibt Orientierungshilfen, läßt den Reisenden bestimmte Züge oder Waggonfunktionen auf den ersten Blick erkennen. Eine ausgewogene

Farbgestaltung schafft einfach eine angenehmere Reiseatmosphäre. Und Farbe gibt Schutz, wirkt dem Verfall durch Wind und Wetter entgegen, verlängert die Lebensdauer der Fahrzeuge.

Hohe Anforderungen an die Anstrichstoffe.

Die Anforderungen an die Beschichtung für Güterwagen sind – je nach Transportgut – ebenso hoch und vielseitig wie für Personenwagen. Sie muß hochschlagfest sein oder hochabriebfest, möglichst beides zugleich. Sie muß lebensmittelecht sein oder chemikalienbeständig, säurefest und... überhaupt unverwundlich. Die Lackindustrie hat sich ständig um neue Lösungen bemüht und sie der Deutschen Bundesbahn vorgestellt. Manchmal waren es Fortschritte im Detail, manchmal aber auch echte Umwälzungen. Als um 1930 die alten Öllacke durch schnelltrocknende Nitrocelluloselacke ersetzt wurden, war das eine solche Umstellung. Sie bewährte sich über eine Generation

hinweg und manchmal sieht man ja auch heute noch einen der mattgrünen und etwas ramponiert aussehenden Wagen. Während ihres Lebens mußten sie oft mehrmals völlig abgeschliffen oder neu lackiert werden. Gegen Ende der 60er Jahre übernahm die Deutsche Bundesbahn die 2-komponentigen Polyurethanharzsysteme für ihre Reisezugwagen. Die Applikation dieser Art von Beschichtungsstoffen ist komplizierter und die Aushärtung langwieriger. Dafür sieht die Wirtschaftlichkeitsrechnung ungünstiger aus: Während ihrer ganzen auf etwa 25 Jahre veranschlagten Lebenszeit erhalten diese Wagen höchstens einmal eine neue Decklackierung.

Steigen Sie ein.

Über Geschmack läßt sich bekanntlich streiten. Entspricht die Farbgebung der Bahn Ihren persönlichen Vorstellungen? Sind die Möglichkeiten eines gezielten Farbeinsatzes voll ausgenutzt? Oder braucht die Bundesbahn mehr Farbe? Die Deutsche Bundesbahn und das Deutsche Lackinstitut laden alle Eisenbahnfreunde ein, Farbe zu bekennen. Die MIBA-Leser sind aufgefordert,

Farbe in die auf der gegenüberliegenden Seite abgebildeten Konturen des ICE, der Lok 120 und des Triebwagens 628 zu bringen. Ein Tip: Kopieren Sie zuerst die Vorlagen einige Male auf Normalpapier. Es eignet sich besser zum Zeichnen und Sie haben die Möglichkeit zu experimentieren. Ob Sie mit Tusche, Buntstiften oder Filzern arbeiten, bleibt Ihnen überlassen.

Bunte Preise.

Eine Jury aus Vertretern der Lackindustrie, der Bundesbahn und der Redaktion wird die eingesandten Arbeiten begutachten

und die Preisträger auswählen. Den MIBA Lesern winken folgende Preise:

1. Preis:

Freifahrt über eine Entfernung von 500 km. hin und zurück, im Intercity, 1. Klasse, für zwei Personen.

2. Preis:

Freifahrt über eine Entfernung von 300 km. hin und zurück, im Intercity, 1. Klasse, für zwei Personen.

3. Preis:

Freifahrt über eine Entfernung von 200 km. hin und zurück, im Intercity, 1. Klasse, für zwei Personen.

4.+5. Preis:

Je eine Sonderzug-Tagesfahrt aus dem Programm Ihrer Bundesbahndirektion für zwei Personen.

6.-10. Preis:

Je ein Jahresabonnement der MIBA.

11.-15. Preis:

Je einmal der offizielle Jubiläumsband der Deutschen Bundesbahn „150 Jahre Deutsche Eisenbahn“, ELV-Verlag, München.

16.-20. Preis:

Je einmal den „ICE InterCity-Express-Präsentationsband“, ELV-Verlag, München.

21.-25. Preis:

Je ein Brettspiel „Weltreise“.

26.-30. Preis:

Je eine Modellbahn zum Basteln.

31.-35. Preis:

Je ein Bastelbogen „Rheingold“.

36.-45. Preis:

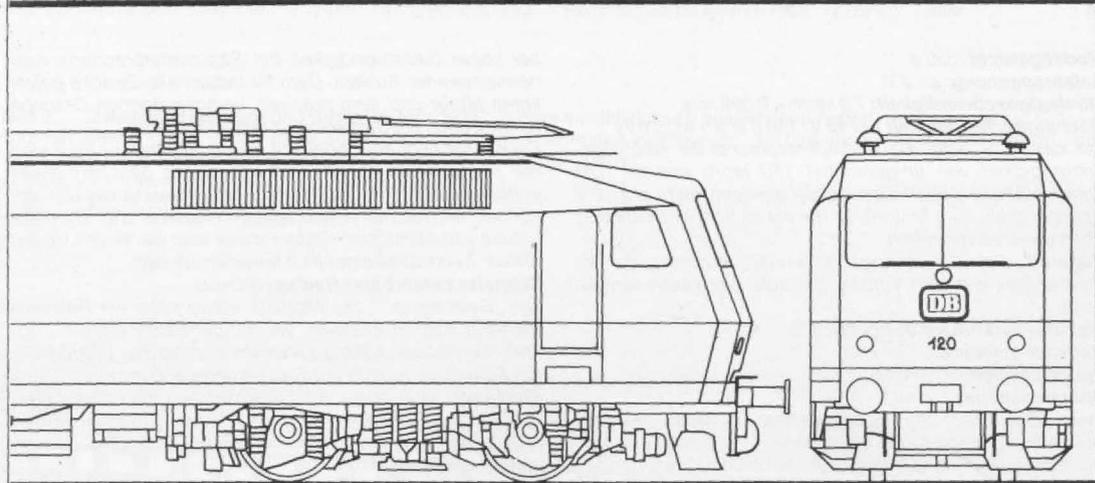
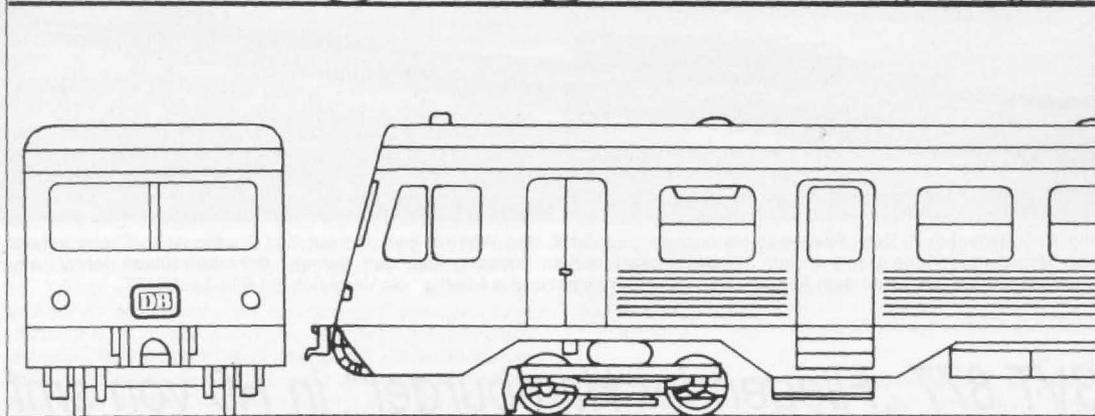
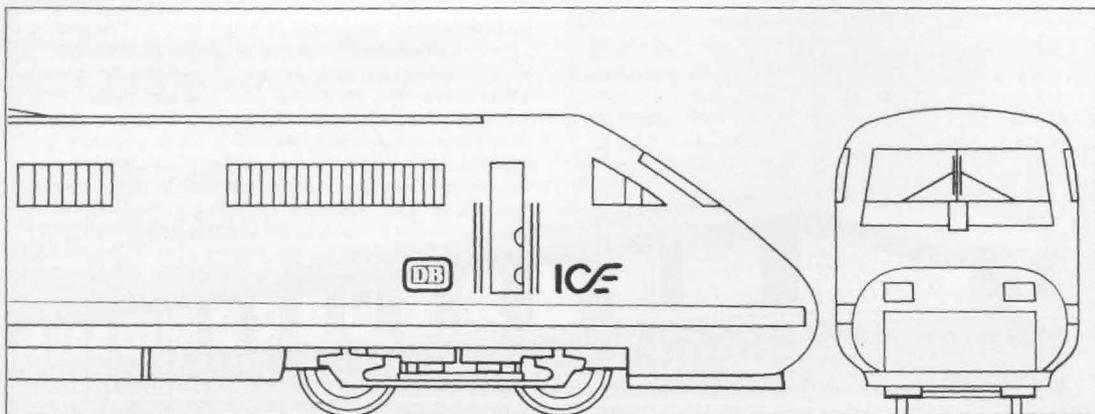
Je ein Exemplar des Buches „Schienen des Fortschritts“.

46.-65. Preis:

Je ein Eisenbahn-Puzzle.

Bitte senden Sie Ihre Entwürfe an das Deutsche Lackinstitut GmbH, Pressekontaktstelle, Richard Wagner-Straße 11, 7000 Stuttgart 1.

Einsendeschluß ist der 13. Januar 1986 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die eingesandten Arbeiten gehen in das Eigentum des Deutschen Lackinstituts über.



Name: _____	NIBBA
Straße: _____	
PLZ, Ort: _____	
Alter: _____	