



## WERKHALLEN IM MODELL



DIE KARNINER HUBBRÜCKE ● RAUMFÜLLENDE KELLERBAHN  
WEINERT'S V 36 IM TEST ● „SCHÖNE WÜRTTEMBERGERIN“ IN HO

# EINS ZU EINS

Wenn alles gutgeht – oder sagen wir, wenn wenigstens alles so kommt, wie's geplant war, werden etwa bei Erscheinen dieses Heftes sechzehn Millionen DDR-Bürger stolze Besitzer von D-Mark sein. Sicher werden auf der Liste der Güter, die man mit der neugewonnenen monetären Lebensqualität möglichst gleich erwerben möchte, Modellbahnartikel nicht ganz oben an stehen. Schließlich ist Sommerzeit, und Sommerzeit ist Reisezeit. Aber auch das kann ja mit der Eisenbahn zu tun haben, weiß man doch, daß in der DDR die Rolle der Bahn viel höher einzuschätzen ist als in Westdeutschland. Warten wir also ab, wieviele DDR-Bürger mit der Bahn verreisen werden, und wieviele Westdeutsche (mit der Eisenbahn, wohlgemerkt) in die DDR fahren.

Das relativ dichte Netz der Reichsbahn wird, wenn wir die Zeichen richtig deuten, so dicht wohl nicht bleiben. Im Sinne einer irgendwie einseitig verstandenen Anpassung werden die Leute von der Trucker-Gilde den LKW-Anteil am Güterverkehr schon in die Höhe treiben, einfach weil's in der Bundesrepublik auch so ist, und die Bus-Unternehmer werden da wohl nicht nachstehen wollen. Betrachten wir doch einmal nur die Nahtstellen zwischen den beiden deutschen Eisenbahnnetzen. Was hat es gleich nach dem 9. November für Spekulationen darüber gegeben, welche der durch die innerdeutsche Grenze unterbrochenen Schienenstränge wohl „demnächst“ wieder durchgehend befahrbar sein würden. Die beteiligten Bundesbahndirektionen haben für ihr Gebiet sofort die Planung aufgenommen. Doch dann hörte man, mit einer Ausnahme, nichts mehr davon. Stattdessen verlautete gerüchweise, das BMV habe die Bahn „zurückgepfiffen“. Will man wirklich den Brummis von Anfang an den Wettbewerbsvorteil in der DDR verschaffen, den sie sich hierzulande erst als Fol-

ge jahrzehntelanger, verfehlter Verkehrspolitik herausnehmen konnten?

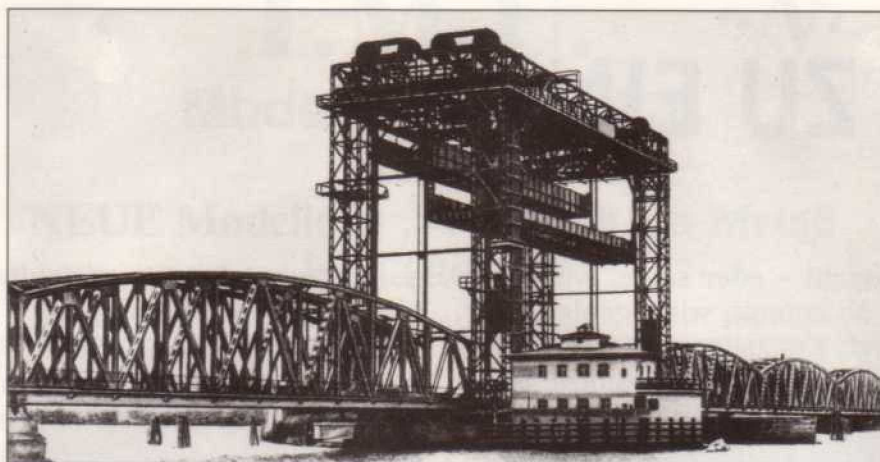
Man fragt sich manchmal wirklich, ob dem BMV, dem Bundesministerium für Verkehr die Initialen „DB“ noch am Herzen liegen, jedenfalls insofern, als sie auch „Deutsche Bundesbahn“ und nicht nur „Daimler Benz“ bedeuten können... Die vorhin erwähnte Ausnahme, d.h. die einzige tatsächlich wiederaufgebaute Schienenverbindung zwischen Ost und West, ist Arenshausen-Eichenberg. Wahrscheinlich muß man so rechnen: Die paar Kilometer von Arenshausen Richtung Grenze – und die paar hundert Meter von Eichenberg Richtung Grenze, das ergibt dann wieder ein Verhältnis von Eins zu Eins in puncto Wiederaufbau. Eins zu Eins ist ja auch das Motto in diesen Tagen. Was will man da noch mit weiteren Schienenverbindungen? Etwa in ein paar Jahren wieder abmontieren, weil dann die (gemeinsame) Verkehrspolitik da ist, die die Schiene unrentabel macht?

Wie wär's eigentlich mal mit einer vernünftigen Verkehrspolitik – die ist zwar kein Wahlkampfschlager, aber schaden würde sie wahrhaftig nicht! Das würde allerdings auch bedeuten, daß der Gedanke einer ausgewogenen Verkehrspolitik, die weder die Bahn ungebührlich benachteiligt, noch den LKW-Verkehr über die Maßen begünstigt, auch in Brüssel einmal vorsichtig ventiliert werden müßte. Möglicherweise haben die hohen Kommissare der Europäischen Gemeinschaft nie eine andere Art der Fortbewegung kennengelernt als auf der Straße oder im Flugzeug. Verglichen mit den „Betonköpfen“ der Brüsseler Straßenlobby ist unser heimischer Verkehrsminister ja nachgerade ein glühender Verehrer des Schienenstrangs.

Ihre MIBA-Redaktion



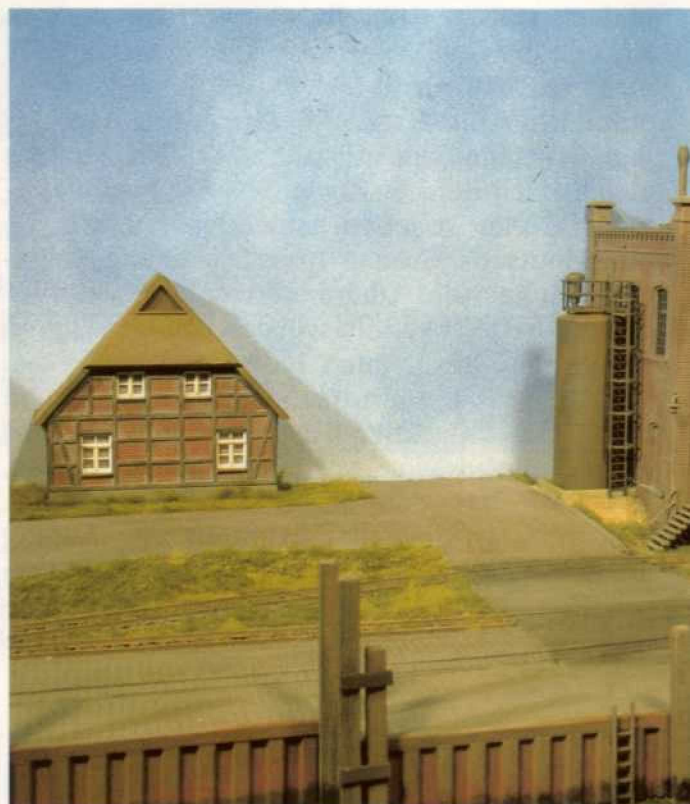
Den Übergang zur Insel Usedom vermittelte eine sehr interessante Hubbrücke bei Karnin (Seite 28).



Die „Schöne Württembergerin“ in typischer landschaftlicher Umgebung: Hubertus Müller stellt auf Seite 16 entsprechende Modell-Landschaften zusammen.



Im MIBA-Test: Das Kleinserienmodell der V 36 von Weichert (Seite 62).





Geradezu unglaublich weitgehend ist die Detaillierung zweier Industriedioramen bezüglich Inneneinrichtung mit Maschinen etc.: „Werkhallen im Modell“ beginnt auf Seite 36 (siehe dazu auch unser heutiges Titelbild).

Der dritte Teil der Artikelfolge „Reif für die Insel“ beschäftigt sich u.a. mit dem Bau der Deiche und Gebäude (Seite 52).

ISSN 0723-3841

# MIBA

MINIATURBAHNEN

# 7/90

## INHALT

### ZUR SACHE

3

### MIBA-KONTAKT

6

### TERMINE

19

### PANORAMA

Bf Schönberg/Vogtland 7  
Lok 5 der Selfkantbahn 7  
Rekordpreis 7  
Pompöse Gleissperre 7  
TRANSINFO-Güterverkehr 7

### MODELLBAHN-ANLAGEN

Vorortbahnhof „Elbertal“ (2. Teil) 20  
Anlagenschwerpunkt:  
Landschaft, Gebäude, Details  
im Umfeld 68  
Ein Domizil für „Groß-Spurige“ 78

### SELBSTBAU-PRAXIS

„Der singende Draht“ – oder:  
wir sägen Styropor 77

### KLEINBASTELEIEN

141 in Versuchslackierung 40  
„Palast der Winde“ für Spur 0 81

### MIBA-TEST

Superbausatz V 36 von Weinert 62

### VORBILD

Signalkuriosa bei der DB:  
Ausfahrtsignale, die niemals  
Hp 1 oder Hp 2 anzeigen 15  
Die Karniner Hubbrücke 28  
Bf Raeren – bald Museums-  
bahnhof? 32  
Eisenbahnmuseum Livingstone 44  
PKP-Dampfbetrieb 1989 75

## AUSSTELLUNG

Werkhallen im Modell 36

## VORBILD + MODELL

Die schöne Württembergerin 16  
Gleisplan des Monats: Aarhus  
Europaplads/Havnestation 51  
Reif für die Insel... (Teil 3) 52

## NEUHEITEN

Bücher 9  
Das Ungetüm vom Frankenwald:  
Die BR 96.0 von M+L 42  
Baustellenset von WMK 72  
Sondermodelle von der Post 72  
Luxus-Limousinen von Herpa 72  
Weinstube „Zur Traube“ 73  
Ackerwalze in H0 73  
Rivarossi Spur 0-Modelle 73  
Neue N-Umbauten von KH-  
Modellbahnbau 73  
Neues von Kibri 73  
Neues Straßenbahnmodell  
aus Wien 74  
Sondermodelle zum Post-  
Jubiläum 74  
D-Zugwagen Bm 234 von Roco 74

## VERSCHIEDENES

Lok gesucht 10  
Herpa übernimmt Liliput 11  
Dampfsonderfahrt durchs Tal  
der Mulde 30  
Anleitung zum Vitrinenaufbau 60

## MIBA-INTERN

MIBA-Leserbefragung vom  
Oktober 1989 80

## IMPRESSUM

94

## VORSCHAU

94

## Neue MIBA-Versandpackung

In letzter Zeit erreichen uns immer wieder Zuschriften von MIBA-Direktabonnenten, die die mangelnde Umweltverträglichkeit unserer neuen Verpackung beanstanden. Neben dem gewünschten Schutz vor Nässe ist diese Verpackung durchaus umweltbewußt gewählt, wie nachstehende Erklärung unseres Lieferanten bestätigt:

### Unbedenklichkeitserklärung

„Hiermit erklären wir, daß die von uns gelieferten Polyäthylen-Folien (wie z.B. Lupolen 5026 CDS Fa. BASF; Lupolen 2441 D Fa. BASF) nach den Empfehlungen des Bundesgesundheitsamtes hergestellt worden sind.

Sie enthalten kein Formaldehyd, Cadmium, Dioxin, PCB; CKW.

Das Material ist grundwasserneutral, und bei seiner Verbrennung entstehen keinerlei giftige Gase.

Gegen die Verwendung der Polyäthylen-Folien bestehen somit im Sinne von § 5 Abs. 1 Nr. 1 des Lebensmittel- und Bedarfsgegenstandsgesetzes vom 15.8.1974 (BGBL I S. 1945) keine Bedenken.“

## Mittelpufferkupplungen

Die „Modelljarnbaneforening i Norge“ teilte uns mit, daß die Erzbahnlokomotiven und -wagen der Erzbahn zwischen Kiruna (Schweden) und Narvik (Norwegen) ebenfalls automatische Kupplungen (Typ SA 3) aufweisen, die den Kadee-Modellkupplungen ähneln – vgl. MIBA 2/90 u. 5/90. Vielen Dank für den Hinweis!

D. Red.

## Eisenbahn-Jubiläum in Zirndorf

Im November 1990 feiert die Bahnlinie Fürth – Zirndorf ihr 100jähriges Bestehen. Aus diesem Anlaß gibt es einiges an Aktivitäten zu vermelden: Jubiläumsschrift der Zirndorfer Eisenbahn Freunde e. V., offizielle Medaille in Silber und Gold, Zinnloks, Sonderbrief- und Postkar-

tensätze. Ab August 1990 wird ein ausführliches Buch (ca. 200 Seiten) über die Jubiläumsstrecke mit dem Titel „Vom Moggerla zur Rangau-bahn“ erhältlich sein. Nähere Informationen bei Dieter Beck, Talstr. 4, 8507 Oberasbach; Tel. 0911/603531.

## Promille statt Prozent

Die Angaben über Maximalsteigungen im Artikel über die Wendelsteinbahn (MIBA 5/90; S. 40) erscheinen unwahrscheinlich. 37% für Reibungs- bzw. 237% für Zahnstangenbetrieb (das ergäbe Steigungswinkel von 20 bzw. 67 Grad) – das schafft kein Fahrzeug bei Reibungs- oder Zahnstangenbetrieb! Hier liegt ein Druckfehler vor, und zwar müßte es heißen: 37 ‰ und 237 ‰!

Klaus Möhle, DDR – Paplitz

Natürlich hat Herr Möhle recht!

D. Red.

## „Fremdloks“ für Trix-Express

Um meinen Fahrzeugpark für das Trix-Express-System zu vergrößern, bemühe ich mich, Fahrzeuge anderer Fabrikate umzubauen. Aus diesem Grunde bat ich die Fa. Märklin um Beantwortung einiger Fragen:

1. Ist es möglich, die Märklin 194 mit den Treibrädern der 103 zu bestücken und damit für das Trix-Express-System fähig zu machen? Passen Zahnkranzdurchmesser und Module der Zähne zusammen?

2. Kann ich die Achsen bei Ihnen oder über die Firma Trix beziehen?

3. Könnten die Trix-Achsen bei Ihnen im Märklin-Service-Center fachgerecht montiert werden, und was würde der Umbau kosten?

Die Antwort der Firma Märklin:

„Es ist möglich, die Treibräder der Märklin-Modelle E 194 und E 103 gegenseitig auszutauschen. Die Treibräder mit Achsen können über den Fachhandel bei uns bestellt werden.

Leider müssen wir Ihnen jedoch sagen, daß die Umbauarbeiten von uns nicht durchgeführt werden kön-

nen. Änderungen, welche von der seriellen Ausstattung unserer Lokomotiven abweichen, sowie Arbeiten an Fremdfabrikaten werden in unserem Hause nicht vorgenommen. Wir bitten dafür um Verständnis.“

Peter Wilken, Wilhelmshaven

## Ausstellungen mit Dioramenwettbewerb

Der MEC Waiblingen e.V. veranstaltet im Spätherbst 1990 zwei Ausstellungen:

- 1.-04.11.90 im Bürgerzentrum, 7050 Waiblingen;

- 8.-11.11.90 auf dem Messegelände, 7000 Stuttgart-Killesberg; in Zusammenarbeit mit der Ausstellung „Hobby Elektronik-Modellbau Süd“.

An beiden Ausstellungen ist wieder ein Dioramen-Wettbewerb dabei! Teilnehmer sollten sich schnellstens beim MEC Waiblingen e.V. melden, damit die Anmeldeformulare noch zugeschickt werden können.

Unsere Anschrift: MEC Waiblingen e.V., Devizes Straße 1, 7050 Waiblingen

## „N-Loks – Gesupert und verbessert“ (MIBA 5/90)

Mit Interesse habe ich den Bericht aus der Feder von Helmut Reiß gelesen. Nur, ob es richtig ist, den Gaskessel rot zu streichen, wie beschrieben, wage ich zu bezweifeln. Nach meinen Erinnerungen, die bis ins Jahr 1935 zurückreichen, hatten alle Gaskessel einen schwarzen Anstrich. Das bezieht sich auf die von mir gesichteten BR 55.25, 56.20, 57.10 und 58 (pr.G 12). Die S 10 (Bauart 1911) und 38.10, die ich damals sah, waren bereits (1935) mit elektr. Beleuchtung ausgestattet; ebenso die BR 78 (pr. T 18). Hier muß es wohl damals eine Prioritätenliste gegeben haben: Umrüstung von S- und P-Loks vor G-Loks. Mich persönlich würde interessieren, ob jemals Dampfloks mit roten Gaskesseln ausgerüstet waren.

Dr. Günter Ciupek, Rohr/Ndb.

## Bf Schönberg/Vogtland

Eine interessante doppelte Anschlußstation stellt der vogtländische Bf Schönberg (DDR) dar: von der Hauptstrecke Plauen – Hof zweigen die Nebenbahnen nach Schleiz und Hirschberg/Saale ab (vgl. auch S. 98/99 in der MIBA-Broschüre „80 Bahnhofspläne“). Zeitweise herrscht in dieser relativ kleinen Station Hochbetrieb: Das Foto (30.04.90) zeigt am Spätnachmittag auf dem mittleren sichtbaren Gleis (Gl. 3) den Personenzug nach Hirschberg, während links (Gl. 4) der Zug Schleiz – Plauen abfahrbereit steht. Rechts (Gl. 2) ist der Personenzug Plauen – Schleiz sichtbar, der kurz darauf nach Gl. 4 umsetzen wird. Viel Betrieb auf vier Hauptgleisen – wie auf der Modellbahn!



## Lok 5 der Selfkantbahn

Das Foto zeigt die zu restaurierende Dampflokomotive 5 der meterspurigen Selfkantbahn. Diese 1'C 1'- Maschine (Borsig 1930) gehörte der früheren Regenwalder Kreisbahn in Pommern, danach den PKP. Von dort gelangte sie zur bekannten Museumsbahn im Rheinland. So wird eine typische Kleinbahnlok der 30er Jahre der Nachwelt erhalten. In H0m oder 2m (LGB) könnte die Maschine sicher viele Modellbahner begeistern.

Michael Kühle



## Rekordpreis (o. Abb.)

Auf einer Spielzeugauktion im März 1990 erzielte ein Märklin Spur 1-Modell („Leipziger Bahnhof“) einen Erlös von 30.000 DM (+ 20 % Aufgeld). Gleich anschließend wurde es für 45.000 DM an einen Sammler in NRW weiterverkauft.

Klaus Graeber

## Pompöse Gleissperre

Eine ungewöhnlich aufwendige Gleissperre entdeckte Peter Kaldarar im ungarischen Bf Fertőboz der GySEV. Der Sperrbalken wird horizontal über das Gleis geschwenkt (siehe spezielle gebogene Laufschiene) und befindet sich in geöffneter Stellung parallel zu den Schienen. In geschlossener Stellung ähnelt das Ganze mehr einem Prellbock.

Foto: Peter Kaldarar

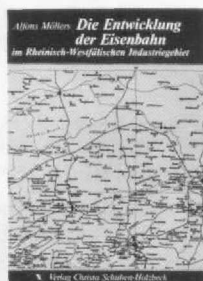


## TRANSINFO-Güterverkehr

Unter diesem Titel gibt es einen besonderen Kombiverkehr Schiene/Straße: Eine Tongrube im Westerwald liefert zweimal wöchentlich eine spezielle Tonsorte an einen Keramikhersteller in der Schweiz. Dieser Ton wird am Bf Wilsenroth (KBS 424) in die LKW-Behälter verladen. Per Schiene laufen dann die Behälter auf Tragwagen zum Bestimmungsbahnhof Schladd/CH, wo bahneigene Container-Lastwagen die Behälter dem Empfänger zustellen. Daten der SBB/CFF-Wagen: Lüp 19,90 m; Ladelänge 18,50 m; Eigengewicht 23 600 kg. Das Foto entstand am 20.7.1989 im Bf Wilsenroth. Franz Kaupsch



## Die Entwicklung der Eisenbahn im Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet



von Alfons Möllers

224 Seiten, 160 Abbildungen;  
Format 20 x 27 cm; DM 49,-;  
Verlag Christa Schuen-Holzbeck,  
Bühl/Baden

Das gegenüber der ersten Auflage erweiterte Buch versteht sich als Dokumentation der über 140jährigen Eisenbahngeschichte des Ruhrgebietes. Ein weitgespanntes Thema – und hierin liegt auch das Manko des Werkes: für eine umfassende Gesamtdarstellung wären mehrere Bände nötig, und für die Beschränkung auf den Raum Wanne-Eickel (ein Schwerpunkt des Autors) fallen Abschnitte wie „Müngstener Brücke“ oder „Zentral-Personenbahnhof Köln“ etwas aus dem geographischen Rahmen. So wirkt der Aufbau des Buches eher wie ein Kaleidoskop. An sich beileibe nichts Schlechtes, zumal die Ausführungen zum Eisenbahnknotenpunkt Wanne manch Interessantes (z. B. die Lage der Eisenbahner als Arbeitnehmer) bieten! Aber weniger ortskundigen Leserinnen und Lesern verspricht der Buchtitel leider zu viel. Hätte man stattdessen nicht ein nur umfangmäßig etwas abgespecktes Werk „Eisenbahnknotenpunkt Wanne-Eickel“ daraus machen können?

ur

## Museumsbahn aktuell

Unter diesem Titel erscheint ein neues Mitteilungsblatt der Bregenzerwald-Museumsbahn in Vorarlberg. Das vorliegende Heft 1 (Frühjahr 1990) im A 5-Format umfaßt 32 Seiten (Fotodruck auf chlorfrei gebleichtem Umweltschutzpapier) und berichtet über die Aktivitäten des rührigen Vereins sowie Wissenswertes über die Orte Bezau, Reuthe, Schwarzenberg und Andelsbuch. Seit 2. Juni 1990 gibt es übrigens wieder

Museumsbahnbetrieb zwischen Bezau und Bersbuch. Der Heftpreis beträgt öS 24,-; DM 4,40 oder sFr 3,-. Redaktionsanschrift: Markus Rabanser, Bahnhofstr. 52, A-6911 Lochau.

ur

## Die Eifelbahn Köln-Trier und ihre Nebenstrecken

von Udo Kandler

100 Seiten, 195 Abbildungen;  
Format A 4; DM 19,80;  
Sonderausgabe II/90 des Eisenbahn Journal;  
Hermann Merker Verlag, Fürstentfeldbruck

Etwas abseits der großen Verkehrsströme gelegen, ist die herbschöne Eifellandschaft noch immer vielen Menschen aus eigenem Erleben ein unbeschriebenes Blatt. Eigentlich zu Unrecht! Denn nahezu allen „Fremden“, die die Eifel einmal besuchten – noch besser: durchwanderten-, bleiben unvergeßliche Eindrücke im Gedächtnis. Und auch von der Eisenbahn her bot die Eifel Interessantes: bis 1945 gab es hier ein überraschend dichtes Schienennetz, das großteils aus militärstrategischen Überlegungen heraus entstand und mitunter wenig Rücksicht auf die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse nahm. So setzte dort die Stilllegungswelle der DB relativ früh ein, und heute kann man leider nur noch auf wenigen Bahnlinien in der Eifel reisen.

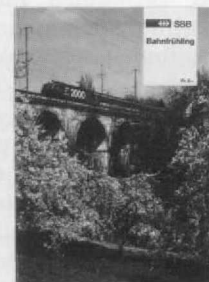
In der Broschüre von Udo Kandler werden diese Sachverhalte textlich kurz und prägnant abgehandelt; das Schwergewicht liegt eindeutig bei den vielen guten und stimmungsvollen Fotos. Ein besonderes Kapitel ist außerdem den Bws in der Eifel und ihren Triebfahrzeugen gewidmet. Wer erinnert sich heute noch an Betriebswerke wie Jünkerath, Kreuzberg/Ahr oder Mayen? Eine gelungene Veröffentlichung, an der den Rezensenten eigentlich nur das et-



was eigenwillige Layout auf den Seiten 40 – 43 und 91/92 störte. Ansonsten: schöne Erinnerungen an vergangene Jahre, als man noch mit dem Schienenbus nach Hellenthal, Prüm oder Schalkenmehren reisen konnte...

ur

## SBB-Bahnfrühling



46 Seiten, 132 farb. Illustrationen, Format A 4.  
Erhältlich gegen Voreinzahlung von sFr 5,- auf Postscheckkonto 30-4950-1, Generalsekretariat SBB, CH-3030 Bern; Vermerk: „Bahnfrühling“.

Daß die SBB zu den fahrgastfreundlichsten Bahnverwaltungen Europas zählen, ist mittlerweile bekannt. Gut in diesen Rahmen paßt die neue Broschüre (in deutscher, französischer, italienischer u. englischer Sprache erhältlich), die in knapper Form über Aufgaben und Ziele der SBB, über ihr Angebot und ihre Leistungen im Reise- wie im Güterverkehr, über die Anlagen und Einrichtungen, über Fahrzeuge, Energie, Umwelt und Technik informiert. Das gelungene Selbstporträt wird ergänzt durch einen kurzen Rückblick und eine Übersicht von Zukunftsprojekten wie „Bahn und Bus 2000“, Huckepack-Korridor, Neue Eisenbahn-Alpentransversalen und Cargo 2000.

ur

## HINWEIS

Die hier besprochenen Bücher und Broschüren sind normalerweise im Buchhandel/Fachhandel erhältlich bzw. können dort bestellt werden. Wo dies nicht möglich ist, findet sich bei den Besprechungen unter den allgemeinen Angaben zusätzlich die Herausgeberanschrift. Bestellungen also bitte nicht an den MIBA-Verlag richten!

# LOK GESUCHT

von Franz Hennies

Im Januar dieses Jahres kam über die Ticker der Bundesbahn folgende Meldung:

„Seit Freitag, dem 26.01.1990 wird die Lok 140 527-3 vermißt. Sie ist, vermutlich mit Gag 57374 in Richtung Hamburg gelaufen. Bei Auffinden der Lok bitte Lokleitung Seelze 949/841/365 verständigen.“

Die Presse griff dieses Fernschreiben begierig auf, und es wurde herausgefunden, daß der Lokführer wegen des Unwetters die 140 in Hamburg abgestellt hatte und dann in Urlaub gefahren war.

Beim bundesbahnhörigen Modelleisenbahner weckte diese Nachricht erst einmal Schadenfreude. Doch, nachdem diese Loksuche auch beim „allmächtigen großen Vorbild“ geschehen ist, kann man hämischen Zeitgenossen, wenn einem selbst ähnliches passiert, etwas von außerordentlichen Betriebsereignissen erzählen, die „das Salz in der Suppe“ wären und Modellbahnbetrieb erst „so richtig interessant“ machen würden. Und wie oft passiert uns nicht derartiges?

Jeder erinnert sich an jene elektroniklosen Zeiten, in denen die Verwendung eines Merkbuches für den Schattenbahnhof spätestens nach ei-

ner halben Stunde zum Chaos führte. Jeder kennt die verzweifelten Versuche, durch den „unteran-lagischen“ Kabelschlingel zum Schattenbahnhof zu gelangen, immer in der Gefahr, von irgendeiner Leitung stranguliert zu werden. Das sich dann auf die Anlage entladende Unwetter könnte dazu führen, daß noch mehr (H0-) Lokführer ihre Loks einfach irgendwo abstellen.

Auch kennt jeder die ersten Gehversuche mit der selbstgebauten „Zugnummeranzeige für den verdeckten Gleisbereich“, die die oben genannte Loksuche auch nicht beenden konnte. (Warum steht auf Gleis 1, 3 und 4 derselbe Zug?)

Eine Anekdote zum Thema „Lok gesucht“ ist mir vor einiger Zeit zu Ohren gekommen. Ein Hobby-Kollege wollte einige seiner Büro-Kollegen an einem gemütlichen Nachmittag zur Modellbahnerei bekehren. Die Männergesellschaft steckte auch bis zu den Ohren im Betrieb, als ein menschliches Bedürfnis unseren „Missionar“ dazu zwang, den Keller kurz zu verlassen. Bei seiner Rückkehr bemerkte er, daß die Borsig „53 0001“ von Märklin, die er vor einen Ganzzug bereitstellen wollte, offensichtlich spurlos verschwun-

den war. Auch die Frage nach einer „(1'C)Dh4G 78.20“ in der mittlerweile schon feucht-fröhlichen Runde führte zu keinem Ergebnis.

Nach längerer Suche fand er endlich einen seiner Gäste, der mit hochrotem Kopf, sich alter Märklin-Spielbahnzeiten erinnernd, mit der Lok und einem TEE-Panoramawagen auf einem Industriegleisanschluß rangierte. Wobei noch anzumerken wäre, daß diese Suche bei der DRG zu keinem Ergebnis geführt hätte, da es die besagte Lok nie gegeben hat.

Es sollen auch schon außerhalb der Anlage Loks abhanden gekommen sein (Frage an die Schwiegermutter: „Hast du die Lok gesehen, die hier lag?“ Worauf man dann, vielleicht fast beleidigt, die Antwort erhält: „Die habe ich ganz ordentlich in Martins Spielzeugkiste gepackt“).

Doch tröstet euch, liebe MIBA-Leser, anderen Modellbahnern ergeht es noch viel schlechter. Zeigte doch das ZDF neulich einen Film, in dem ein Modellbahner von seiner Ehefrau hingerichtet und zu maßstabsgetreuem Gebirge verarbeitet worden ist.

Und da soll einem nicht das Lachen vergehen.

## DER VERTRIEB INFORMIERT 80 BAHNHOFSPÄNE VORÜBERGEHEND VERGRIFFEN

Allen Bestellern und Interessenten möchten wir mitteilen,  
daß unsere Broschüre

## 80 BAHNHOFSPÄNE VORÜBERGEHEND VERGRIFFEN IST.

Bestellungen werden vorgemerkt und bei Neuauflage  
(in ca. 2 Monaten) ausgeliefert.

MIBA VERLAG • Schanzäckerstraße 24 – 26 • 8500 Nürnberg 70

# HERPA ÜBERNIMMT LILIPUT

Modellautohersteller steigt bei Modellbahn ein

Über die Zukunft der österreichischen Modellbahnfirma Liliput herrschte in den letzten Monaten ziemliche Unklarheit. Nun allerdings hat das Rätselraten ein Ende gefunden: Herpa übernimmt Liliput! Wir veröffentlichen nachstehend zu diesem Punkt eine Pressemitteilung der Firma herpa/Fritz Wagener GmbH:

„In der ersten Maiwoche 1990 wurde die Unterschrift unter eine Sache gesetzt, die in der Modellbahnbranche schon seit etwa einem Jahr unter der Hand als streng geheimes Gerücht gehandelt wurde: Die Dienthofener Miniatur-Automobil-Firma herpa/Fritz Wagener GmbH brachte die Übernahmeverhandlungen mit den Verwaltern des Wiener Modellbahn-Herstellers Liliput zu einem positiven Ende!

Was sind die vorrangigen Aufgaben und Ziele der neuen Firmenleitung? Wie paßt Modellauto zu Modellbahn? Hat die Modellbahn eine Zukunft?

Zunächst wird es die wichtigste Aufgabe sein, den Namen Liliput dorthin zurückzuführen, wo er vor 10 Jahren schon einmal stand – auf gleicher Ebene wie etwa Rivarossi oder Fulgurex genannt zu werden, wenn es um exzellente Modellbahn-Artikel geht. Daß dies kein leichtes Unterfangen sein wird, ist der Geschäftsführung klar. Erreicht werden soll dieses Ziel durch Anhebung der Qualität (das Preis-/Leistungsverhältnis muß stimmen) und durch eine Straffung des momentanen Programms von Liliput.

Da herpa und Liliput zum größten Teil die selben Händler beliefert und viele Modellbahner mit großer Wahrscheinlichkeit herpa – Modelle als Staffage für ihre Anlagen einsetzen und da beide Artikel im Maßstab 1:87 gehalten sind, muß die Frage nach der Verträglichkeit Auto/Bahn mit einem klaren Ja beantwortet werden.

Ob die Modellbahn eine Zukunft hat, hängt nicht zuletzt davon ab,

welche neuen Ideen die führenden Modell-Hersteller in den nächsten fünf Jahren präsentieren können. Es genügt heute nicht mehr, auf die vielfältigen Spielmöglichkeiten hinzuweisen und gegen Computerspiele zu Felde zu ziehen – die Modellbahn – Industrie ist gefordert, mit echten Neuentwicklungen altbekannte Probleme des Modellbahn-Betriebes ein für alle Mal aus der Welt zu schaffen. Die herpa- und Liliput-Ingenieure werden hier in nächster Zukunft auf sich aufmerksam machen! Die Produktion von Liliput-Modelleisenbahnen ist bereits wieder angelaufen.

Als äußeres, sichtbares Zeichen der Übernahme der Produkte von Liliput werden ab Juni 1990 alle Verpackungen, die das Werk verlassen, ein herpa-Qualitäts-Siegel tragen, das u.a. für leistungsfähigere Motoren und bessere Verarbeitung steht.

Karlheinz Oechsler  
-Abt. Öffentlichkeitsarbeit-



Zum zweiten Mal innerhalb kurzer Zeit gab es in Rochlitz/Mulde am 29.4.1990 einen „großen Bahnhof“ für Dampffans. Neben den eingesetzten 50 3616 und 86 1501 veranstalteten die Organisatoren – großes Lob an sie! – auch schöne Scheinfahrten mit der 86 1333. Das Foto zeigt den Zug von der Strecke Waldheim – Rochlitz her über die Zwickauer Mulde.

Peter Seifert