

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

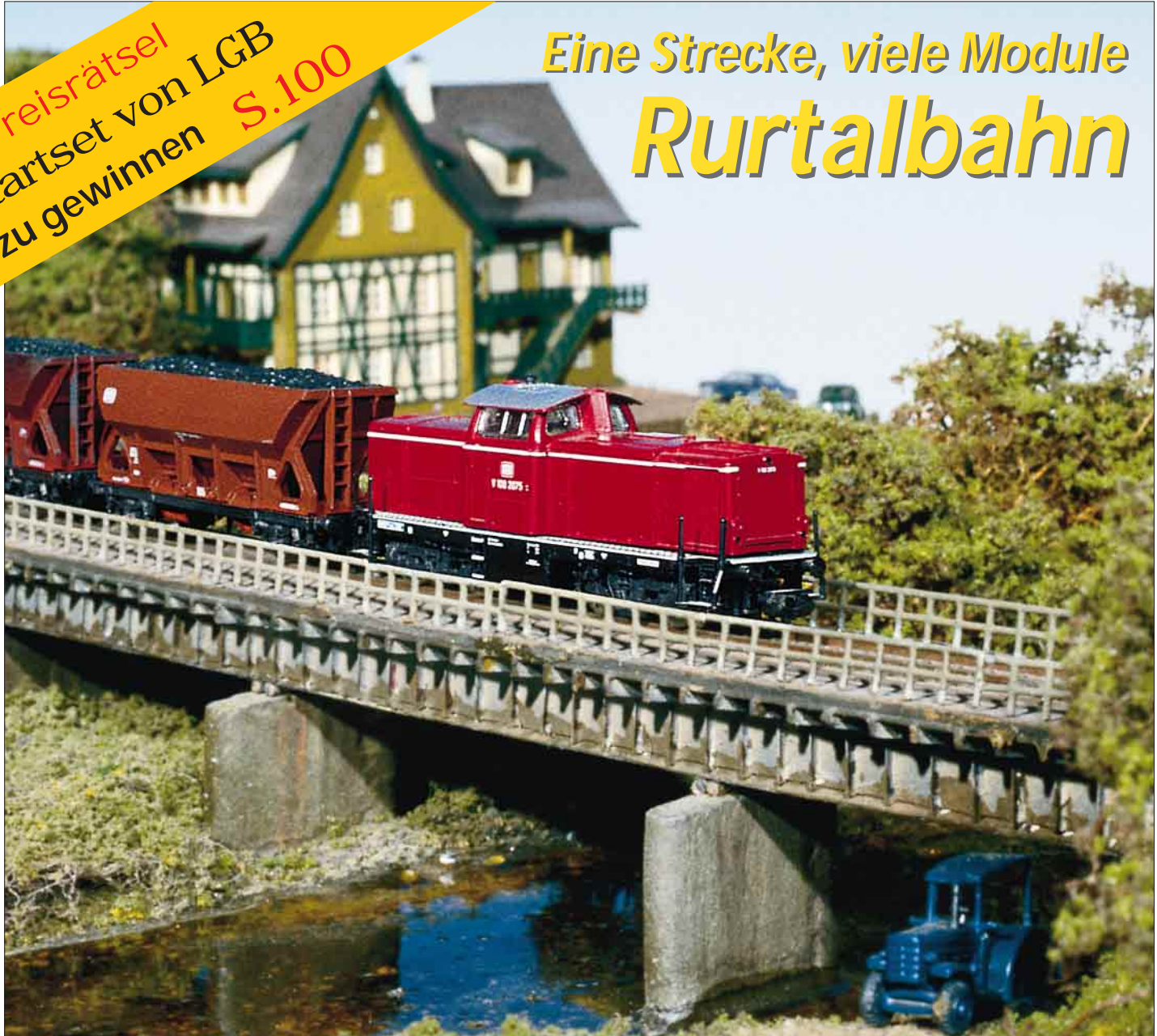
Schwerpunkt



Mai 1997 · J 8784 · 49. Jahrg.
DM/sFr 11,20 · S 85,- · Lit 15 000,-
Internet <http://www.miba.de>

Preisrätsel
Startset von LGB
zu gewinnen S.100

Eine Strecke, viele Module Rurtaalbahn



Doppelstöcker in H0 und N
Zwei-Etagen-Test

Individuell und realistisch
Autoverkehr in H0

Anlagen-Planung
Die Chiemseebahn

Fahrzeuge zurüsten S. 92



Noch kein Jahr ist es her, da haben wir uns (in MIBA 7/96) an dieser Stelle ein wenig selbstironisch-spöttisch über die modernen Zeiten ausgelassen, die dank „elektronischem Publizieren“ unweigerlich auf uns zukommen würden. „Weshalb und wann

Nutzen muß es was

Das Titelbild der Mai-MIBA stammt von Bruno Kaiser, der die Modellbahnfreunde Düren und ihre große Modulanlage besuchte. Passend zur Jahreszeit das Schwerpunktthema, u.a. mit einem Bericht über den spektakulären „Live-Diesel-Selbstbau“ des Ehepaars Görgen. Horst Meier widmet sich einem dagegen eher profan erscheinenden Thema, das aber viel zu häufig vernachlässigt wird: dem Zurüsten von Fahrzeugen.



brauchen Modellbahner überhaupt das Internet?“ lautete die provozierende Kernfrage.

Wie es nicht anders zu erwarten war, polarisierte sich das Echo. Überzeugten Internet-Gegnern („Jedes noch so schlechte Modellbahnbuch ist besser“) standen enthusiastische Befürworter gegenüber, die uns zumindest für „rückständig und altmodisch“ hielten oder – weit schlimmer – „bestechende Ignoranz“ vorwarfen.

Das hat uns hart getroffen. Tagelang haben wir diskutiert, kilometerlange Konzeptpapiere ent- und verworfen, gigabytegefüllte Datenkübel hin- und herkonvertiert und schließlich alles über Monate gewälzt und bedacht. Daß wir am Ende genauso schlau waren wie zuvor, ist symptomatisch. Denn momentan weiß offenbar niemand so recht, wohin das „Electronic Publishing“ sich entwickelt. Noch nicht einmal die Medienpropheten: Die einen

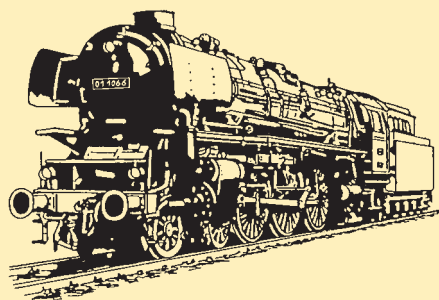
sprechen von „digitaler Revolution“ und dem „Internet als Informationsmedium der Zukunft“, andere schütten Häme aus über die um den Globus wabernden „terabytegroßen Riesendatenfürze“.

Wie auch immer – den Zeichen der Zeit will sich auch die MIBA nicht länger entziehen: <http://www.miba.de> lautet seit 13. März, bei Erscheinen dieser Ausgabe also seit sechs Wochen, unsere Adresse im „Netz der Netze“. Nicht weil wir statt altbacken und technikfeindlich lieber als „hip“ und zeitgemäß gelten möchten. Sondern weil wir die Frage: „Braucht der Modellbahner das Internet?“ inzwischen mit einem klaren „Ja, aber ...“ beantworten würden. Nämlich: „Aber nutzen muß es was“.

Wir wollen natürlich, daß Sie, sobald Sie den MIBA-Webserver nutzen, auch einen Nutzen davon haben. Wer auf ausgefeilte Graphiken oder hochauflösende Bilder im Großformat hofft, wird (noch) vergeblich darauf warten (aber dafür nur ganz kurz). Wir verstehen MIBA-Online nicht als Werbemedium der anderen Art, sondern als Informationsquelle mit hohem Nutzwert: Neuheiten und Tests, Veranstaltungen und Termine, Auszüge aus aktuellen MIBA- und MIBA-Spezial-Ausgaben, Hersteller- und Händleradressen, um nur einige Beispiele zu nennen – und Bilder sind natürlich auch dabei (Näheres auf S. 8). Wenn Sie Computer und Modem haben – reinschauen kostet nichts außer ein paar Telefoneinheiten.

Thomas Hilge

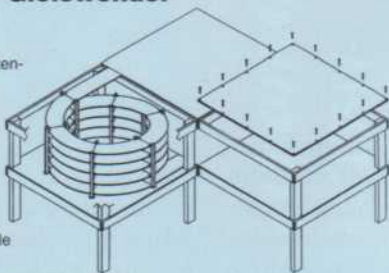
„Wer den Schaden hat, spottet jeder Beschreibung“



Das schrieb uns Wolfgang Kurz von den Ulmer Eisenbahnfreunden, deren „verunfallte“ 01 1066 wir zum Gegenstand eines kleinen Aprilscherzes machten (MIBA 4/97, S. 94). Viele schmunzelten dann auch über die Idee eines „digitalen Aktionssets“, die wir im übrigen MIBA-Leser Thomas Andreas aus Hemsbach verdanken. Bei Roco ist diese „Topneuheit“ selbstverständlich nicht geplant. Bedauerlich oder nicht – schade wäre es jedenfalls, wenn die erwähnte Spende für 01 1066 nicht ankäme. Daher unser Vorschlag: Trotzdem DM 110,66 (oder einen anderen Betrag) auf das Konto 3155 der Stadtkasse Ulm bei der Sparkasse Ulm (BLZ 630 500 00) unter dem Kennwort „Ulmer Eisenbahnfreunde – Hilfe für 01 1066“ überweisen und die UEF, Wolfgang Kurz, Kernerstr. 29, 70182 Stuttgart, Fax 0711/226 19 58) über diese Spende informieren. Eine Spendenbescheinigung kommt dann von der Stadt Ulm.

Rahmen- und Plattensystem für den Modellbau Gleiswendel

- Preiswerter Unterbau für die Modellbahnanlage
- Weiterer Ausbau im Baukasten-system jederzeit möglich
- Vorgefertigte Einzelteile - steck- und schraubbar
- Präzise gehobelt und geschliffenes Massivholz
- Saubere und schnelle Montage
- Gleiswendel-Bausätze für alle Spurweiten von Z bis II
- Steigung, Radius und Trassenbreite frei wählbar
- Gleiswendel-Bausatz mit/ohne Oberleitung



Modellbau
Menninghaus

Paulstraße 5
D-49326 Melle

Telefon (0 54 22) 4 10 16
Telefax (0 54 22) 12 47

Fragen Sie Ihren Fachhändler oder schreiben Sie uns direkt. Katalog gegen DM 6,- in Scheck oder Briefmarken.

DINGLER

Ihr Partner rund um die Modellbahn von Spur 0, Spur I über II bis 5 Zoll

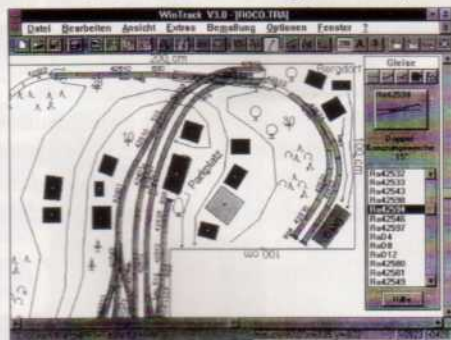
- Handarbeitsmodelle in Spur 0 und Spur I
- Lichtbausteine für 1,2 Volt Microlampen
- Lötplatten aus Keramik mit Stahlstiften
- Kupplungen für Spur 0 und Spur I
- Riffelbleche in versch. Ausführungen f. jeden Maßstab
- Kugellager für den Modellbau

Info und Gesamtkatalog gegen 5,- in Briefmarken bei:

Fa. Dinger GmbH, PF 1246, D-88071 Meckenbeuren,
Tel. 0 75 42 / 2 17 09, Fax / 25 54

Gleisplanungs- **WinTrack V3.0** software

für: Märklin, Fleischmann, Roco, Trix
und NEU für: Tillig, Arnold, Peco, Lima



Vollver. DM 229,-
Demo DM 20,-
Update DM 70,-
Versand gegen Scheck.

Ing.-Büro
R. Schneider,
Schloßstr. 37/1,
73054 Eisingen
T. 07161/84730

Uhlenbrock Elektronik

LOKDECODER MIT LASTAUSGLEICH



Jetzt im Handel!

FÜR EIN GEREGLTES RAUF UND RUNTER

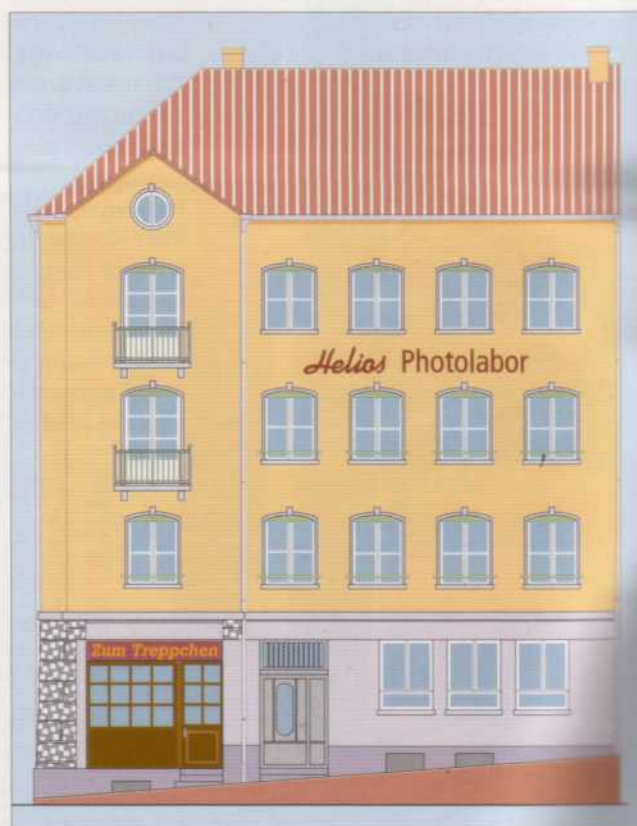


Unsere Katalog gibt's für 5,- DM bei Ihrem Fachhändler.
Oder gegen Einsendung von 6,- DM in Briefmarken direkt von uns.

Uhlenbrock Elektronik • Mercatorstr. 6 • 46244 Bottrop



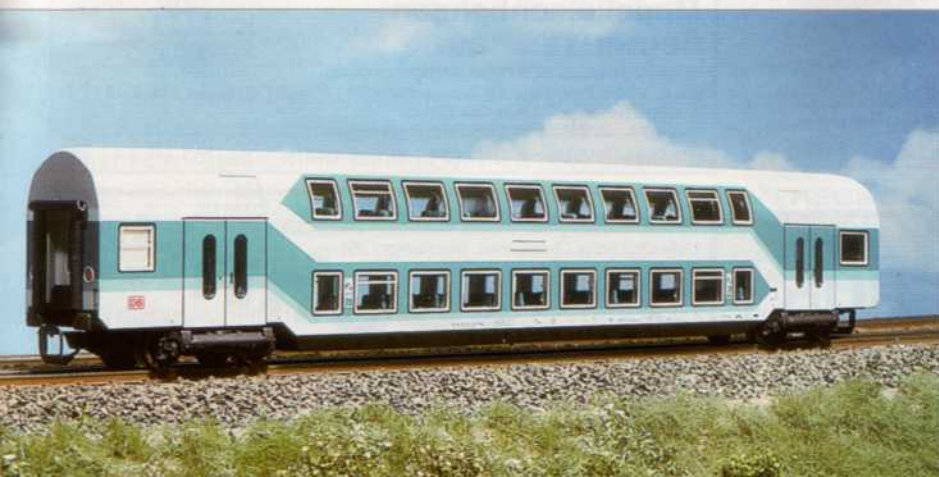
10 Die Rurtalbahn verläuft von Düren nach Heimbach, also quasi vor der Haustür der Modellbahnfreunde Düren. Die Clubmitglieder bauten (und bauen) die charakteristischen Bahnhöfe und Streckenabschnitte dieser inzwischen von der DKB betriebenen Bahnlinie im N-Maßstab nach. Die ganze Clubanlage besteht aus einzelnen Modulen. *Foto: Bruno Kaiser*



18 Dr. Klöbners Wohnhaus, als Ruine in Heft 3/97 vorgestellt, wurde durch einen Neubau ersetzt. Bertold Langer liefert zur Modellbeschreibung seines „Wiederaufbaus“ gleich noch einige zum Thema passende Gedanken zu den Stilrichtungen nach dem Krieg. *Zeichnung: Bertold Langer*



26 Um die „Elefanten in Mücke“ geht es Michael Meinhold noch einmal im zweiten Teil seines Beitrags über einen kleinen hessischen Landbahnhof. Diesmal ist die abendliche Betriebsspitze in Mücke Gegenstand des Fahrplan- und Rangierspiels, das Thomas Siepmann und mm rekonstruiert und für Modellbahnverhältnisse umgesetzt haben. Zur Nachahmung empfohlen! *Foto: Kurt Burlein*



35 Mit den Doppelstockwagen der Deutschen Bahn AG beim Vorbild und im Modell beschäftigen wir uns in diesem Beitrag. Thomas Küstner beleuchtet zunächst die Entwicklung beim Vorbild, wo ja die DB lange Jahre wenig Interesse an den Doppeldeckern zeigte. Bernd Beck untersucht und vergleicht die TT-Modelle von Tillig sowie die H0- und N-Modelle von Fleischmann. *Foto: lk*

MIBA-SCHWERPUNKT

Gartenbahn

Diesel Queen	66
Darf's ein Fenster mehr sein?	70
Aller guten Dinge sind vier	74
Tucker – Trööt – Brumm	78
Annäherung an eine Unbekannte	80
Schlank in die Gartenbahnsaison	84

MODELLBAHN-ANLAGE

Modulanlage der MBF Düren:	
Die Rurtalbahn in N	10

MODELLBAHN-PRAXIS

Auferstanden aus Ruine ...	18
Mit dem Nippel durch die Lasche	92

NEUHEIT

Systematisch rauf und runter	24
------------------------------	----

VORBILD + MODELL

Elefanten in Mücke (2)	26
Doppeldecker bei der DB AG	35

MIBA-TEST

Brawas 201 der DR (N)	32
-----------------------	----

VORBILD

Die Chiemseebahn	42
------------------	----

MIBA INTERN

Eine Anlage für Sinsheim	46
--------------------------	----

ELEKTROTECHNIK

MIBA-Mtrack 3.0 mit Mausclick	50
-------------------------------	----

MODELLBAHN-GRUNDLAGEN

Dichter Autoverkehr (1)	86
-------------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	53
Kleinanzeigen	59
Buchtips	91
Neuheiten	96
Impressum · Vorschau	110

Lokalbahnhof Frankfurt

Im Beitrag „VT 95: Omnibus für alle“ in MIBA 1/97 wird auf Seite 25 unter eine Aufnahme gezeigt mit nachstehendem Text: „Zeitgeist und Lokalkolorit pur: Lokalbahnhof Offenbach/Hessen 1955“.

Dies ist jedoch insofern falsch, als es sich bei dem gezeigten Bild um den Lokalbahnhof in Frankfurt/M. handelt. Einerseits bin ich von 1949 bis 1954 täglich mit der Lokalbahn von Offenbach nach Frankfurt gefahren. Andererseits kann man aber auch von dem Bild her ableiten, daß es sich um den Lokalbahnhof in Frankfurt handelt.

Die Lokalbahn verlief zwischen ihren Endpunkten in Offenbach und Frankfurt ziemlich genau in Ost-West-Richtung. Da die Sonne schien, kann man aus den Schatten auf dem Bild ableiten, daß Süden rechts ist und man also folglich in Richtung Osten blickt (in die Richtung, für die der VT abfahrbereit ist). Vom Lokalbahnhof Offenbach führte aber die Strecke in Richtung Westen. Des Weiteren befand sich in Offenbach südlich des Gleises keine Bebauung, sondern die heute noch existierende Bahnhofstraße.

Walter Fuchs, Steinbach

MIBA 2/97, Editorial

Fine-Scale-Initiative

Daß der Marktanteil zurückgegangen ist, könnte daran liegen, daß bei den allgemein qualitativ höheren Ansprüchen, die „Mängel“ der N-Bahn besonders auffallen: Walzenräder, große Kupplungen, grobes Gleismaterial, geringer Zubehör-Markt ... Da wiegt der Platzvorteil für viele diese Nachteile nicht mehr auf. Kann eine „Finescale-Initiative“ hier weiterhelfen?

Ich meine ja, denn mit Finescale sind die meisten Probleme gelöst. Denn so erhält man Modelle, die in der Qualität so gut (oder besser) sind als gute HO-Modelle. Und mit Code-40-Gleisen und Bausätzen maßstäblicher Weichen ist N der einzige Maßstab (außer 1:1), in dem richtige Gleisanlagen möglich sind (ich meine keine noch so schönen Gleisabschnitte!). Finescale bedeutet 1,3 mm breite Räder (1 mm Lauffläche – dieser Wert ist nicht zwingend nötig/

alle Industrie-Fahrzeuge können entsprechend umgebaut werden) mit 0,4 mm Spurkranz und 8,2 mm Innenmaß; Rillenmaß = 0,5 mm; vorbildgetreue Kurvenradien (mindestens ca. 1 m); anspruchsvoller Landschaftsbau. Hierdurch wird vieles einfacher, weil weniger Kompromisse gemacht werden. Es wird Eisenbahn in ihrer Gesamtheit/als Ganzes schlüssig dargestellt und nicht nur in Teilaspekten wie in anderen Maßstäben.

Jens Emmermann, Nette

MIBA 3/97, Neudeutsch

Von US-Kollegen lernen

Im Prinzip stimme ich mit den Herren Wengenmayr, Müller und Möhle überein, soweit es sinnlose Ausdrücke betrifft, die sich aus dem Englischen immer mehr in unseren Sprachgebrauch einschleichen. Man sollte aber nicht gleich das Kind mit dem Bad ausschütten.

Fangen wir bei der MIBA an. Viele Artikel sind Beiträge der Leser, und darunter sind sicher einige, die mit der Mode gehen, also „Neudeutsch“ schreiben, wie auch vielleicht der eine oder andere Verlags-Mitarbeiter. Deswegen das Abonnement zu kündigen, wäre nun aber wirklich der Weisheit hinterletzter Schluß. Betrachten wir doch einmal die „original“-deutsche Sprache. Das Fremdwörterbuch ist schon fast so dick wie der Duden und viele „urdeutsche“ Ausdrücke sind Fremdwörter (ganz zu schweigen davon, daß bayerisch für die Norddeutschen schon eine Fremdsprache ist und umgekehrt.

Auch im „Neudeutschen“ gibt es Ausdrücke, die wir alle anstandslos akzeptieren, wie Computer, On-line-Betrieb, Interface usw. Ein PC ist nun mal ein PC und kein PR. Viele Ausdrücke lassen sich auch gar nicht richtig übersetzen: z.B. „Kitbashing“. Das Wort kommt aus dem Amerikanischen und drückt die Tätigkeit aus, aus mehreren Bausätzen ein ganz anderes Gebäude oder Fahrzeug zu bauen. Es müßte allso eingedeutscht etwa heißen: „Bausatzmischgepfriemel“ oder so ähnlich.

Es gab ja auch einmal eine Zeit, da wurde der Weihnachtsengel mit „Geflügelte Jahresendglitzerfigur“ übersetzt. Unsere amerikanischen Kollegen erfanden das „Kitbashing“ zu einer Zeit, als wir noch nach Ersatzteilen für die Uhrwerklok suchten, die den Krieg

überlebt hatte. Kaufen Sie doch einmal den „Modelrailroader“, eine sehr gute US-Fachzeitschrift. Auch Modellbahner, die wie ich für Windbergbahn, für bayerische und württembergische Nebenbahnen oder Inselbahnen schwärmen, können von den US-Kollegen viel lernen. Und ein Schmalspurfan muß ja nicht unbedingt schmalspurig denken.
Walter Zöller, Bad Homburg

Mir gefällt das Heft!

Ich finde die Überschriften Ihrer Artikel häufig sehr amüsant und sehr passend. Überhaupt ist das Lesen der Artikel und der Bildunterschriften meist informativ, angenehm und spaßig. Ein Leserbriefschreiber teilt uns mit, natürlich bei Drohung, sein Abonnement zu kündigen, daß das Heft dem Kunden gefallen soll. Eigentlich hat er ja Recht! Nur, wie kommt er darauf, sich selbst zum Maßstab zu machen? Mir gefällt das Heft!

Warum also die Forderung, es ausgerechnet ihm recht zu machen? Sicher haben die Herren auch schon den Programmdirektoren ihrer Rundfunk- und Fernsehstationen geschrieben, daß es unzumutbar sei, Musik und Sendungen auszustrahlen, die nicht ihrem Geschmack entsprachen und außerdem noch, Welch' Frechheit, in fremder Sprache waren. Wie kann es sein, daß Herr Wengenmayr überhaupt noch die MIBA kauft, wird sie doch in Österreich gedruckt, und zahlen wir nicht in deutscher Währung? Seit ich mir das erste Mal eine MIBA gekauft habe, sind erst vier Jahre vergangen, und ich möchte sagen, daß ich mich durch diese Lektüre enorm weiterentwickelt habe. Und das mit einer Riesenfreude.

Ich hoffe, daß die MIBA Ihre Leserschaft weiter an Neuem teilhaben läßt, und daß durch diesen Brief mehr Gleichgewicht in die Diskussion kommt. Bleiben Sie so wie Sie sind und wie Sie sein möchten!

P.S.: Wenn Sie in der nächsten Ausgabe die Totalverdeutschung verwirklichen, drohe ich schon mal mit einem zweiten Brief!

Mark Fuxen, Düsseldorf

Gebündelte Information

Von einer guten Fachzeitschrift erwarte ich u.a. die Verwendung von allgemein bekannten Fachausdrücken; dort wo diese angebracht sind und zu möglichst umfassender und gebündelter Information der Leser beitragen. In dem o.a. Leserbrief wird an der Verwendung des Fachbegriffs „Kitbashing“ Anstoß genommen und um eine Übersetzung ins Deutsche gebeten.

Bitte wer traut sich zu, dieses Wort in einen ebenso prägnanten Begriff ins Deutsche übersetzen zu können? Es ist eben kein bloßes Abändern, Umbauen oder Erweitern von Serienbausätzen sondern eine Technik, die irgendwo dazwischen liegt und eben diese Dinge miteinander verbindet.

Und da diese Modellbautechnik von unseren Modellbaukollegen in den USA entwickelt und perfektioniert wurde ist es mehr als legitim, dafür auch hier in Deutschland den richtigen – englischen – Begriff zu verwenden.

Matthias Nietzsche, Hamburg

MIBA Messe 1997

Österreichische Loks

Beim Lesen dieses Vorworts (im sonst ausgezeichneten Messeheft!) haben mich einige Sätze gestört bzw. verwundert. „Kaum ein Vorbildfahrzeug, das noch nicht im Modell nachgebildet wäre...“ oder „Die wenigen Lücken sind rasch ausgespät...“

Da ich annehme, daß die MIBA nicht nur für Deutschland, sondern für den ganzen deutschen Sprachraum produziert wird, muß ich heftigst widersprechen. Sehen Sie sich doch einmal eine Landkarte aus der 1. Blütezeit der Eisenbahn vor 1918 an, Sie werden feststellen, daß die Österreichische Monarchie nicht zu den Zwergstaaten zählte. Viele österreichische Loktypen waren in großen Stückzahlen vorhanden, viele von ihnen bis in die 70er und 80er Jahre noch aktiv.

Und was gibt es davon im Modell? Wenn ich das Standardwerk „Lokomotiven der Republik Österreich“ (Slezak) durchblättere, muß ich feststellen, daß es eigentlich so gut wie nichts an Dampfloks auf dem Markt gibt. Und wenn ich die Stationierungsliste von 1969 (!) hernehme: Von 27 Dampflokomotiven gibt es (auch sündteure

Kleinstserien mitgerechnet) neun als Modell, von 26 Ellok-Reihen 15! Nur bei den Dieselloks bzw. –Triebwagen schaut es etwas besser aus. Die meisten der kk Dampfloks waren in der Hälfte der europäischen Länder im Einsatz. Da muß doch ein Markt da sein, auch wenn manche dieser Länder wirtschaftlich noch nicht so gut dastehen!

Ich bitte Sie, in Zukunft in Ihren Gedanken nicht innerhalb der Grenzen stehenzubleiben, sondern auch über Deutschland hinauszusehen.

L. Eigenthaler, Mank/Österreich

MIBA 4/97, Kleiner Bahnhof

Schwierigkeiten beim Trennen oder Ankuppeln

Gute Sache für alle Modellbahner – ein kleiner Bahnhof mit vollem Programm. Man kann alles fahren und spart Platz beim Bahnhofsgleisbau ...

So mögen sehr viele denken, die noch nicht viel Modellbahnbetriebserfahrung haben. Sollte aber der hier vorgestellte Bahnhof mit seinen in einer Kurve liegenden Gleisen und Weichen so nachgebaut werden, wie es die beeindruckende Zeichnung auf den S. 12/13 zeigt, wird sich wohl bei den meisten (Rangier-) Betriebsmodellbahnern tiefe Enttäuschung einstellen.

Ist es doch hier unmöglich, kulissengeführte Kupplungen zu verbinden! Selbst mit einfachen Bügelkupplungen werden sich Schwierigkeiten beim Trennen oder Ankuppeln ergeben.

Gerade Michael Meinhold, der jedem etwas von Zugbildung erzählen kann, sollte hier nachträglich auf das geschilderte Problem hinweisen.

H. Kieselbach, Henstedt-Ulzburg

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Sinne größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

Ihre Meinung interessiert uns!

Schreiben Sie uns:

**Redaktion MIBA
Senefelderstraße 11
90409 Nürnberg
oder per Telefax:
09 11/5 19 65 40**



Foto: Lutz Kuhl

Der Nebenbahn-Retter machte seinem Namen alle Ehre. Die von der Stilllegung bedrohte Strecke Monhausen–Netzig konnte dank seines kostengünstigen Betriebseinsatzes noch einige Jahre aktiv bleiben. Daher lohnte sich sogar eine Neueindeckung des im Laufe der Jahre doch etwas löchrig gewordenen Bahnsteigdaches. Daß dabei nicht nur eine Ausbesserung, sondern gleich eine neue Dachkonstruktion gezimmert wurde, spricht für den Optimismus jener Zeit. – Heute ist von den Gleisen nicht mehr viel zusehen, Netzig taucht auf keiner Eisenbahnkarte mehr auf, wartet aber nach wie vor auf die Reaktivierung aus dem Dornröschenschlaf. Vielleicht kommt ja eines Tages ein Prinz ... Der Nebenbahnretter jedenfalls konnte das Schicksal der Strecke nur aufschieben, nicht aufhalten. Ausgemustert oder bestenfalls noch an Museumsbahnen verkauft, hat ihn selbst der Kostendruck davongefegt.



Modulanlage der MBF Düren

Die Rurtalbahn in N

Angeregt wurden die Modellbahnfreunde Düren durch den MIBA-Artikel „Die Rurtalbahn“ in der Rubrik Planen + Fahren in Heft 9/94. Heute stellen wir ihre Modulanlage, die nahezu liegenderweise nach demselben Vorbild gestaltet wurde, vor. Interessante Frage für Modellbahner und Anlagengestalter: Welche Anlagenthemen haben sich die Dürener zum Nachbau ausgesucht und wie haben sie ihre Module gestaltet?

Angefangen hat alles Mitte der 80er Jahre mit einem Modellbahnelektronikkurs an der Volkshochschule Düren, der sehr schnell bei den Kursteilnehmern den Wunsch weckte, die gebauten Schaltungen auch am „Objekt“ auszuprobieren. Kurzerhand wurde ein VHS-Kurs „Modellbahnbau“ angeboten, und dem Tatendrang stand nichts mehr im Wege.

Doch keine Modellbahn ohne Thema. So lag es nahe, eine Vorbildstrecke als Thema zu wählen, die unmittelbar vor den Toren der Stadt Düren lag: Die Rurtalbahn von Düren nach Heimbach. Bekräftigt wurde die Wahl noch durch die damals akute Absicht der DB, diese Strecke stillzulegen. Da die Anlage in Klassenräumen erbaut werden mußte und gleichzeitig möglichst viele

Kursteilnehmer an „ihrer Anlage“ werkeln wollten, fiel die Wahl auf eine Modulanlage im N-Maßstab. Auch nach den VHS-Kursen blieben die Modellbahnfreunde zusammen und beschlossen, das hochgesteckte Ziel, die ca. 30 km lange Vorbildstrecke – zumindest in Teilbereichen – nachzubauen.

Wir sind kein eingetragener Verein, da wir uns in erster Linie mit unserem Hobby Modellbahn beschäftigen wollen und das freiwillige Miteinander in den Vordergrund stellen. Doch auch wir können nicht ohne Ordnung leben, und so hat uns der Artikel der „Hobby-eisenbahner“ in MIBA-Spezial 22 so richtig aus der Seele gesprochen. Auch wir hatten Probleme bei der Suche nach geeigneten Clubräumen, was unsere Schaffenskraft mitunter sehr beeinträchtigte. Doch seit Mitte 1995 sind wir in der glücklichen Lage, zwei Kellerräume in der Hauptschule Nörvenich für unsere Zwecke nutzen zu dürfen.

Endlich besteht die Möglichkeit, alle Module aufzubauen und Fahrbetrieb zu machen. Auch ein Volkshochschulkurs wurde wieder angeboten, um das