Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

Heutige Beilage:

Messevorbericht

im Telegrammstil

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

3 Band XIX
20. 2. 1967

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM

Kurzfahrplan der Miniaturbahnen 3/XIX

1. Bunte Seite (u. a. Faschingsorden m. Lok) 99
2. Zusatzsignale (+ Nemec-Modelle) 100
3. Anlagenmotive (W. Heim, Stuttgart) 105
4. Buchbesprechung: Die letzten Dampflokomotiven der DB 105
5. Entkupplungsbetätigung durch „Aufenthalts-Mikro-Schalter" 106
6. „Brücken über den Kanal" (engl. Anl.-Motive) 106
7. Lok-Tender-Kurzkupplung 108
8. Kastor und Pollux (Lokführer und Heizer) 111
9. Halbwellensteuerung (Schluß aus H. 1/XIX) 112
10. Lokpfeifen-Attrappe 114
11. Zusammenschalten von Trafos 115
12. Güterwagen als Hilfsstellwerk 115
13. Aufbau einer Modellbahnanlage (Buck, Hbg.) 117
14. Fußgängersteg auf Beton-Stelzen 119
15. Lichtabdeckung bei Modellhäusern 119
16. „Bildschöne Sägefahrten" (Burmesische Spitzkehrenbahn und Pit-Peg-Anlagenentwurf) 120
17. Stationärer Bockkran mit Laufkatze (BP) 124
18. Gebäude-Hintergrundkulissen 127
19. Der Tunnel von Garmisch (Berichtigung) 131
20. Besprechung: Bildserien „Old Look" und „Die schönsten Dampflokomotiven"; Schallplatte „Mit Dampf bergauf" 131
21. Vierachsige Schmalspur-Neubauwagen (BZ) 132
22. Unabhängige Zugbeleuchtung (Halbwellenprinzip) 134
23. Die fahrbare N-Schrankanlage (Wymetalik) 136

Kurzimpressum heute auf Seite 141

Ein „fachgerechter" Karnevalsorden

(unseres Wissens der einzige mit einem Eisenbahnmotiv) wurde WeWaW von der Nürnberger Trichter-Karnevalsgesellschaft verliehen — ein wunderschönes Stück in Rot, Silber und Gold! (Ob's wegen seiner Verdienste um die „narrische Eisenbahnspielerei" zu diesem orden-tlichen Festakt kam, wollen wir dahingestellt sein lassen, da WeWaW auch noch an anderen Sächelchen einen „Narren gefressen" haben soll!)

„Harmonische" Wagenlängen, ganz nach Belieben — diese Messe-Vision hatte Bruder Mibanikus, ein „durchgeistigter" Modellbahner, der einem originellen Einfall von Herrn Georg Ernst Skarda aus Haar sein Leben verdankt (und noch öfter durch die MIBA-Annalen geistern wird).

Das heutige Titelbild

steht gewissermaßen symbolisch für die Entwicklung der DB — immer mehr werden die Dampfloks von den modernen Elloks in den Hintergrund gedrängt. Gottlob sieht's auf dem Modellbahnsektor noch anders aus, denn außer der nunmehr auch im N-Sortiment vertretenen E 03 (s. a. heutigen Messe-Vorbericht) sind heuer auf der Messe auch wieder einige prachtvolle Dampfloks dabei! (Foto: Henschel)

Heft 4/XIX - das erste Messeheft - ist spätestens am 25. März 1967 in Ihrem Fachgeschäft! (Heft 5 etwa 1 Woche später)

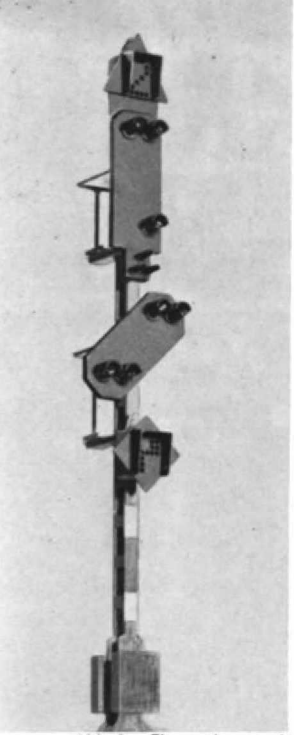


Abb. 1. Eines der exakt aus Messing gefertigten (grau gespritzten) Nemec-H0-Lichtsignale mit den Zusatzsignalen Zs 3 und Zs 6 (Gesamthöhe 12,5 cm).

Zusatz-Lichtsignale

Die Firma Ing. Fritz Nemec, Freilassing, führt nunmehr in ihrem Lieferprogramm außer den bereits bekannten Haupt- und Vorsignalen (s. Heft 7/XVII, S. 333 und 1/XIX, S. 19) sämtliche Zusatzsignale der DB. Damit wird eine Lücke geschlossen, was höchst erfreulich und begrüßenswert ist, aber vermutlich wird bei manchem Modellbahner hinsichtlich der Bedeutung dieser Zusatzsignale eine ebenso große „Bildungslücke" klaffen, die es im Interesse der Sache zu schließen gilt.

Zusatzsignale ersetzen ganz allgemein einen schriftlichen Befehl zur Vorbeifahrt an Hauptsignalen oder aber sie ergänzen die durch Signale erteilten Fahraufträge. Ortsfeste Zusatzsignale erscheinen in der Regel am Signalmast von Hauptsignalen und können durch Voranzeiger angekündigt werden. Lichtzusatzsignale sind auch an Formsignalen zulässig.

Abb. 3 zeigt eine Auswahl verschiedener Kombinationen von Haupt-, Vor- und Zusatzsignalen, die auch im Großen (beim Vorbild) je nach den Gegebenheiten möglich sind. Im Hinblick auf die Vielzahl der Kombinationsmöglichkeiten kommt die Firma Nemec den Interessenten entgegen und liefert jede gewünschte Signalzusammenstellung. Die Zusatzsignale sind auch an separatem Mast alleinstehend (wie in Abb. 6 zu sehen) erhältlich, so daß auch die Besitzer von Brawa-, Heless- oder Conrad-Lichtsignalen ihre Signalausstattung vervollständigen können.

Doch nun zu den einzelnen Zusatzsignalen und deren Bedeutung.

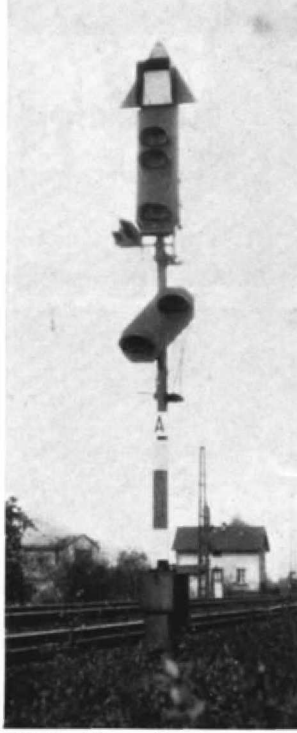


Abb. 2. Älteres Haupt- und Vorsignal mit Geschwindigkeitsanzeiger Zs 3, hier in der Bauart mit außenliegendem Ersatzsignal Zs 1.

A... im Großen

Zs 1 = Ersatzsignal (an allen Hauptsignalen)

Dieses Zusatzsignal mit den drei weißen Lichtern in Form eines Dreiecks dürfte wohl allgemein bereits bekannt sein. Es befindet sich größtenteils noch unten links am Signalschild (wie z. B. bei den Brawa-, Heless- und Conrad-Lichtsignalen), neuerdings (auch bei den Nemec-Modellen) symmetrisch in der Mitte unter dem eigentlichen Hauptsignalschild, da es zu oft vorkam, daß es von losgerissenen wehenden Güterwagenplanen u. dergl. beschädigt oder gar abgerissen wurde.

Im Modell ist Zs 1 verständlicherweise nur als Attrappe nachgebildet, da eine Beleuchtung dieses winzigen Bauteils etwas knifflig, in der industriellen Fertigung jedenfalls viel zu teuer würde.

Dieses Signal erteilt dem Lokführer die Erlaubnis, am Signal Hp 0 (Zughalt), Hp 00 (Zughalt und Rangierverbot) oder am defekterweise erloschenen Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeizufahren. Wer das Ersatzsignal Zs 1 unbedingt in H0 leuchten lassen will, muß auf die bekannten Micro-Birnchen der Fa. Menzel & Brandau, Hbg.-Bergedorf, zurückgreifen und sich selbst den Kopf zerbrechen, wo er dieses Birnchen unterbringen kann.

Zs 2 = Richtungsanzeiger

Richtungsanzeiger geben dem Lokführer die Möglichkeit, die richtige Einstellung der Fahrstraße zu überprüfen, und zwar in den Fällen, wenn aus der Stellung des Hauptsignals nicht eindeutig die Fahrtrichtung zu erkennen ist (wenn beispielsweise bei sehr schlanken Weichen Hp 1 für Geradeausfahrt und Abzweigung gilt). Der Lokführer übernimmt damit einen Teil der Verantwortung für die richtige Fahrstraßenfestlegung vor weit verzweigten Bahnhofsein- und -ausfahrten, Streckenabzweigungen usw. und kann den Zug bei nicht richtig gestellten Weichen rechtzeitig zum Halten bringen, bevor er in eine falsche Fahrstraße einfährt und durch dann erforderliche Rangier- und Umsetzmanöver wertvolle Zeit verliert oder andere Fahrstraßen blockiert.

Ein weiß leuchtender Buchstabe zeigt dem Lokführer an, in welche Richtung die eingestellte Fahrstraße führt; in der Regel wird der Anfangsbuchstabe des nächstgelegenen größe-

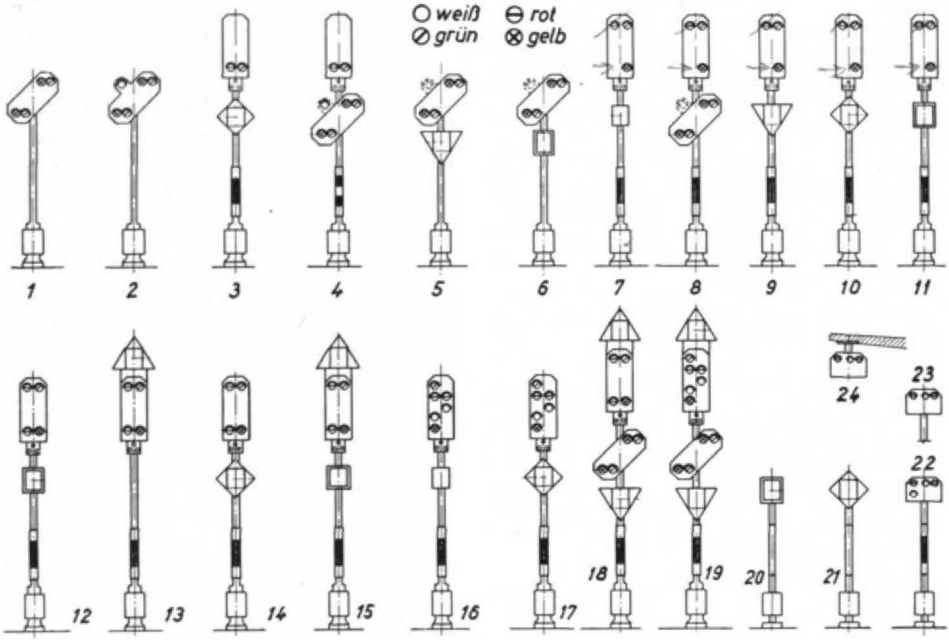
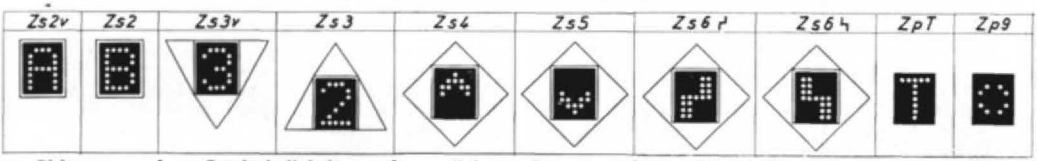


Abb. 3. Eine Auswahl der verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten von Lichtsignalen (Haupt-, Vor- und Zusatzsignalen). Bei der neuen Regelbauart der Hauptsignale entfallen übrigens die unteren Abschrägungen des Signalschildes (auch bei den Nemec-Hauptsignalen). Die ursprüngliche Form des Signalschildes (wie bei den Brawa-, Conrad- und Heless-Signalen) dürfte jedoch noch auf Jahre hinaus beim großen Vorbild in der Mehrzahl anzutreffen sein. Man beachte das Zugdeckungssignal (23, 24) mit lediglich 2 roten Lichtern (da nur Sh 0 zeigend!) und einem weißen sogenannten Kennlicht, das bei zeitweilig abgeschaltetem Signal leuchtet. Letzteres kennzeichnet gleichermaßen abgeschaltete Rangiersignale (22). Die Abbildung zeigt in der Nummern-Reihenfolge:

1. Alleinstehendes Vorsignal
2. Vorsignal mit Zusatzlicht für verkürzten Bremswegabstand (Vk) bzw. Vorsignal-Wiederholer (Vw), s. Heft 10/XVIII
3. Hauptsignal mit Fahrtregelungsanzeiger Zs 4 bzw. Z 5
4. Selbstblock-Haupt- und -Vorsignal
5. Vorsignal mit Geschwindigkeitsvoranzeiger Zs 3v
6. Vorsignal mit Richtungsvoranzeiger Zs 2v
7. Hauptsignal mit Abfahrauftragssignal Zp 9
8. Hauptsignal mit Vorsignal
9. Hauptsignal mit Geschwindigkeitsvoranzeiger Zs 3v
10. Hauptsignal mit Gleiswechselanzeiger Zs 6
11. Hauptsignal mit Richtungs-Vor- oder Hauptanzeiger
12. Hauptsignal mit Richtungs-Vor- oder Hauptanzeiger
13. Hauptsignal mit Geschwindigkeitshauptanzeiger Zs 3
14. Hauptsignal mit Fahrtregelungsanzeiger Zs 4 oder Zs 5
15. Hauptsignal mit Richtungs- und Geschwindigkeitshauptanzeiger
16. Haupt/Sperrsignal mit Abfahrauftragssignal Zp 9
17. Haupt/Sperrsignal mit Gleiswechselanzeiger Zs 6
18. Hauptsignal mit Vorsignal, Geschwindigkeitsvor- und Hauptanzeiger
19. Haupt/Sperrsignal und Vorsignal mit Geschwindigkeitsvor- und Hauptanzeiger
20. Richtungsanzeiger Zs 2, alleinstehend
21. Fahrtregelungsanzeiger Zs 4 bzw. Zs 5, alleinstehend
22. Sperrsignal, Mastsignal
23. Zugdeckungssignal Sh 0, Mastsignal
24. Zugdeckungssignal Sh 0, hängend

Abb. 4. Die einzelnen Zusatzsignale (unmaßstäbliche Wiedergabe).



ren Knotenpunktes gewählt. Um Verwechslungen auszuschließen, sind folgende Buchstaben nicht zulässig: C, G, I, N, Q, V, X und Y. (Bei den Nemec-Signalen entfällt außerdem „W", da sich dieser Buchstabe nur schwer auf dem winzigen Signalschild unterbringen ließe).

Reichen die Kennbuchstaben zur eindeutigen Fahrstraßen-Festlegung nicht aus (z. B. bei gleichen Anfangsbuchstaben der infragekommenden Knotenbahnhöfe), kann auch durch einen senkrechten („Geradeaus") bzw. schrägen Strich („Abzweigung") die Fahrstraßenrichtung angezeigt werden.

Sind die Fahrstraßen durch verschiedene Signalbilder (Hp 1 oder Hp 2) eindeutig erkennbar, können die Richtungsanzeiger entfallen.

Zs 2v = Richtungsvoranzeiger

Ein dem Signal Zs 2 entsprechender, jedoch gelb leuchtender Kennbuchstabe kündigt das Signal Zs 2 an. Zs 2v wird im normalen Vorsignalabstand vor Zs 2 aufgestellt. Es ist nur dann erforderlich, wenn der betreffende Streckenabschnitt mit unverminderter Geschwindigkeit befahren wird (entfällt also beispielsweise bei Signalstellung Hp 2 bzw. Vr 2).

Zs 3 = Geschwindigkeitsanzeiger

Das Signal Zs 3 erscheint nur, wenn die betreffende Fahrstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung erfordert. Eine weiß leuchtende Kennziffer (im dreieckigen Signalschild mit Spitze nach oben) gibt an, daß ihr zehnfacher

Abb. 6. Fahrtregelungsanzeiger Zs 4 bzw. Zs 5 als Einzelmastsignal. (Foto: MIBA)

◀ Abb. 5. Auch an Formsignalen anzutreffen: Lichtzusatzsignal Zs 1 (Ersatzsignal) und Zs 3 (Geschwindigkeitsanzeiger). Dieses verhältnismäßig niedrige Doppelflügelsignal fotografierte Herr H. Wieser aus München.

Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit nicht überschritten werden darf. Zulässige Anzeigen bei Vr 1 bzw. Hp 1: 7, 8, 9, 10, 11, 12; bei Vr 2 bzw. Hp 2: 1, 2, 3, 5. (Infolge der geringen Modell-Abmessungen liefert die Firma Nemec das Signal Zs 3 nicht mit zweistelligen Zahlen).

Die Kennziffer 3 kann beispielsweise anzeigen, daß die Einfahrt in ein Stumpfgleis zu erwarten ist oder ein ausreichender Durchrutschweg fehlt; die Kennziffern 1 und 2 können anzeigen, daß besonders früh zu halten bzw. in ein besetztes Gleis einzufahren ist.

Zs 3v = Geschwindigkeitsvoranzeiger

Eine dem Signal Zs 3 entsprechende, jedoch gelb aufleuchtende Ziffer (dreieckiges Signalschild mit Spitze nach unten) kündigt das Signal Zs 3 an. Zs 3v wird im Vorsignalabstand vor Zs 3 aufgestellt, und zwar nur dann, wenn die Strecke normalerweise mit sehr hohen Geschwindigkeiten befahren wird, um dem Lokführer ein rechtzeitiges Vermindern der Fahrgeschwindigkeit zu ermöglichen.

Zs 4 = Beschleunigungsanzeiger

Ein weiß leuchtender Winkel mit der Spitze nach oben bedeutet: die Fahrzeit ist zu kürzen! Das Signal gibt dem Lokführer den Auftrag, die oberen Geschwindigkeitsgrenzen des Fahrplans bis zur nächsten Zugfolgestelle (z. B. Uberholungsgleis) voll auszunutzen, damit nicht andere dicht folgende Züge aufgehalten oder gar zum Anhalten gezwungen werden.

Zs 4 wird überall dort aufgestellt, wo eine sehr dichte Zugfolge dieses Signal des öfteren erfordert; ansonsten wird das entsprechende Fomsignal Zs 4 (eine weiße, rotumrandete dreieckige Scheibe mit schwarzem K) gezeigt.

Zs 5 = Verzögerungsanzeiger

Ein weiß leuchtender Winkel mit der Spitze nach unten bedeutet: Langsamer fahren! Dieses Signal gibt dem Lokführer den Auftrag, seine Fahrgeschwindigkeit bis zur nächsten Zugfolgestelle um etwa ein Drittel zu verringern, um durch einen eventuell verspäteten, vor ihm fahrenden Zug nicht zum Halten gezwungen zu werden (s. Abb. 6).

Zs 4 und Zs 5 sind beim Vorbild in einem gemeinsamen Signalschild vereinigt; die Nemec-Modellsignale sind jedoch jeweils nur mit einem der beiden Signalbilder lieferbar. Verständlicherweise gilt das gleiche sinngemäß auch für alle anderen Zusatzsignale, die beim großen Vorbild je nach Schaltung verschiedene Buchstaben, Ziffern oder Zeichen anzeigen können.

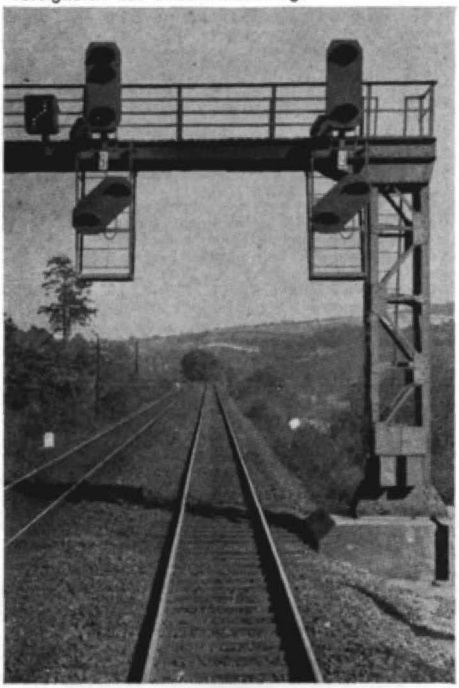
Zs 6 = Gleiswechselanzeiger

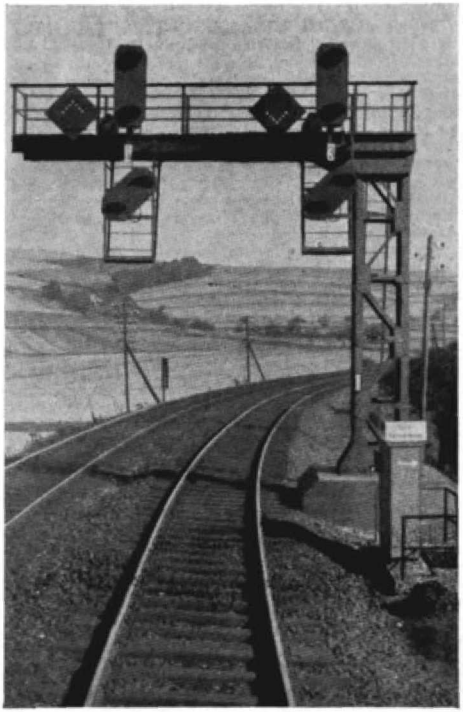
Ein weiß leuchtender waagerechter Lichtstreifen, dessen Enden senkrecht nach oben oder unten abgeknickt sind, zeigt dem Lokführer an, daß der Fahrweg des Zuges in das benachbarte durchgehende Hauptgleis führt und ermöglicht ihm so eine rechtzeitige Orientierung.

Die Richtung des Lichtstreifens von unten nach oben gibt die Fahrtrichtung in das andere Hauptgleis an. Die in Abb. 4 gezeigte Form von Zs 6 entspricht der letzten Regelbauart der DB (entgegen der im Signalbuch gezeigten Ausführung mit schrägem Lichtstreifen).

Den sogenannten Gleiswechselbetrieb führte die DB erstmals 1951 ein, hauptsächlich, um die Streckenleistung zu erhöhen und den Betrieb flüssig halten zu können. Gleiswechselbetrieb bedeutet, daß Züge auf einer zweigleisigen Bahnlinie auf freier Strecke das Gleis wechseln können, um einen auf dem Nachbargleis langsamer fahrenden Zug zu überholen.

Abb. 7 u. 8. Die im Text näher erläuterte „fliegende Überholung" zwischen Bebra und Cornberg mit Gleiswechselanzeiger (Zs 6) und Fahrtregelungsanzeiger (Zs 4 bzw. Zs 5) im Verein mit Lichthaupt- und -vorsignalen zur Streckensicherung.





Man spricht bei diesem Vorgang von „fliegender Überholung". Das in beiden Richtungen befahrene Gleis (Linksverkehr!) muß signaltechnisch voll gesichert sein.

Die erste DB-Gleiswechselanlage dieser Art befindet sich auf der Strecke Bebra - Cornberg (s. a. Abb. 7 und 8); wir berichteten übrigens vor Jahren im MIBA-reporter Nr. 6 eingehend darüber (lang, lang ist's her!).

Eine ähnliche Situation mit Gleiswechsel und Linksverkehr ist auch in Köln zwischen Hbf. und Hohenzollernbrücke anzutreffen, um hier nur einmal zwei Beispiele des großen Vorbilds herauszugreifen.

Zp 9 und Zp T = Abfahren bzw. Türen schließen!

Signal Zp 9, ein grün leuchtender Ring auf dunklem Grund, gilt als Abfahr- oder Durchfahrauftrag. Innerhalb des leuchtenden Lampenringes kann zusätzlich ein weiß leuchtendes „T" erscheinen, das bei Zügen oder Triebwagen mit automatisch druckluftbetätigten Türen (z. B. bei Städte-Schnellverkehrszügen) den Lokführer zum Schließen der Türen auffordert. (Im Modell lassen sich diese beiden Signale der Kleinheit wegen ebenfalls nicht auf einem gemeinsamen Schirm unterbringen, so daß sie nur getrennt geliefert werden können).

B . . . im Kleinen

Soweit also der Überblick über die Zusatzlichtsignale, deren Aufstellung und die Bedeutung der einzelnen Signalbilder. Wie Sie sicher gemerkt haben werden, sind die Zusatzsignale durchaus geeignet, auch den Miniaturbahnbetrieb interessant, abwechslungsreich und vor allem noch vorbildgetreuer werden zu lassen. Abgesehen vom Ersatzsignal Zs 1, das für den praktischen Modellbahnbetrieb sowieso bedeutungslos ist, sind höchstens noch die Richtungsvoranzeiger und die Geschwindigkeitsvoranzeiger bei kleineren und mittleren Anlagen etwas fraglich, da hier einfach der nötige Platz für eine berechtigte Aufstellung fehlt.

Anders ist es beim Richtungsanzeiger Zs 2, mit dem das Bahnhofsbild im Kleinen „belebt" werden kann. Richtungsanzeiger lassen sich beispielsweise im Vorfeld eines Bahnhofs unterbringen und stellen sogar – gekoppelt mit entsprechenden Fahrstraßen (oder Weichengruppen) – eine sichtbare (höchst vorbildgetreue) Rückmeldung dar.

Der Geschwindigkeitsanzeiger Zs 3 dürfte für manchen Modellbahner ein willkommenes Signalzubehör sein, um einen berechtigten Grund zu einer Fahrtverlangsamung zu haben. Für den entsprechenden Voranzeiger wird – wie bereits angedeutet – nur auf großen Clubanlagen die Voraussetzung für dessen Aufstellung gegeben sein!

Die Fahrtregelungssignale Zs 4 und Zs 5 sind auf Modellbahnanlagen besonders interessant im Zusammenhang mit einem automatischen Selbstblockbetrieb. Um einen ungefähr gleichbleibenden Abstand der Züge voneinander in den einzelnen Blockabschnitten sicherzustellen (trotz etwaiger Differenzen in den Fahrgeschwindigkeiten), könnte jeweils ein Langsamfahrwiderstand bzw. die Zuführung erhöhter Spannung in Verbindung mit den Signalen Zs 5 und Zs 4 vorgesehen werden, die dann entsprechend der Geschwindigkeitsminderung oder -erhöhung aufleuchten. Auf solche Weise würden nicht nur die Zusatzsignale vorbildgerecht eingesetzt, sondern auch eine betrieblich und schaltungsmäßig interessante Situation geschaffen, die echte Konzentration und Aufmerksamkeit beim ansonsten manchmal doch etwas „langweiligen" Automatikbetrieb erfordert. Darüber hinaus mag es noch weitere Betriebssituationen geben, die die beiden Fahrtregelungssignale erheischen, worüber sich jedoch der Leser selbst einmal den Kopf zerbrechen möge.

Abb. 9. Ein Signalkuriosum besonderer Art: Österreichisches Haupt- und Verschubsignal am gleichen Mast mit einem deutschen Zusatzsignal Zp 9 (Abfahrauftrag) — fotografiert im Bahnhof Kufstein von Herrn Ing. Oskar Schneider, Wien.

Als besonders wichtig erachten wir den Gleiswechsel mit den Zusatzsignalen Zs 6. Wenn auch der Gleiswechselbetrieb (unseren Informationen nach) im Großen nicht groß verbreitet ist, so scheint er u. E. für den Modellbahnbetrieb doch geradezu prädestiniert: Der etwas ungewöhnliche Überholvorgang auf freier Strecke (mit zeitweiligem Linksverkehr) fällt aus dem Rahmen des Üblichen und die signal- und sicherungsmäßig etwas kompliziertere Situation liefert den meist sehr erwünschten interessanten Betrieb! „Kleine Ursache (Zusatzsignale) – große Wirkung (interessanter Betriebsablauf)."

Das Zusatzsignal Zp T („Türen schließen!") erscheint für Modellbahnen illusorisch, kann aber für den einen oder anderen Signal-Enthusiasten „das Tüpfelchen auf dem i" bedeuten, während der grüne Lichterkreis des Abfahrsignals Zp 9 nicht nur rein optisch gut anspricht, sondern darüber hinaus auch im Kleinen seine volle Daseinsberechtigung hat!

Herrn Ing. Nemec gebührt unsere Anerkennung, daß er sich der unauffälligeren, aber nicht minder wichtigen Zusatzsignale angenommen hat! Und diese Anerkennung wird sich noch mehr steigern, wenn Sie die nachstehende Schlagzeile gelesen haben:

Sämtliche Haupt-, Vor- und Zusatzsignale ab sofort auch in 0-Größe lieferbar!

(Gleichfalls aus Messing und mit H0-Birnchen)

Beim Heim daheim ...

. . . in Stuttgart-Büsnau steht diese H0-Anlage, deren Erbauer, Herr W. Heim, unseren Lesern sicherlich noch durch die netten „Schwimming-Pfuhl"-Motive in Heft 10/XVIII in Erinnerung sein dürfte.

Die obere Abbildung, der Abwechslung halber mal ganz ohne Loks und Wagen (— wie „wohltuend"!) vermittelt durch kräftige Licht- und Schattenwirkung den Eindruck eines (auch bei Modellbahnen seltenen) sonnenreichen Tages.

Die Hubschrauber-Aufnahme links sagt mehr als viele Worte über die gute Wirkung schlanker Weichenstraßen und langer gerader Strecken.

Buchbesprechung

Die letzten Dampflokomotiven der DB

Von H. J. Obermayer

84 Seiten, Format 23 x 17 cm, broschiert mit festem Einband, 42 größtenteils ganzseitige Abbildungen auf Kunstdruckpapier, Preis: 15,– DM, erschienen im J. Schmidt-Verlag, Knittlingen. Zu beziehen über den Buchhandel.

„Der Mohr hat seine Schuldigkeit getan . . ." lautet der Untertitel dieses von Aufmachung und Druckwiedergabe her recht ansprechenden Buches. Der Verfasser hat mit Erfolg versucht, der unaufhaltsam ihrem Ende zugehenden Epoche der Dampflokomotive ein bilddokumentarisches Denkmal zu setzen, das alle Baureihen derjenigen Dampflokomotiven umfaßt, die sich bis Ende 1965 noch im Einsatz auf den Strecken der DB befanden oder als letzte Exemplare markanter Baureihen vor dem Verschrotten bewahrt werden konnten. Die textlichen Erläuterungen neben den größtenteils ganzseitigen Abbildungen geben in kurzgefaßter Form einen Überblick über Bauart, erstes Baujahr, technische Details und Einsatz bzw. Verbleib der einzelnen Typen.