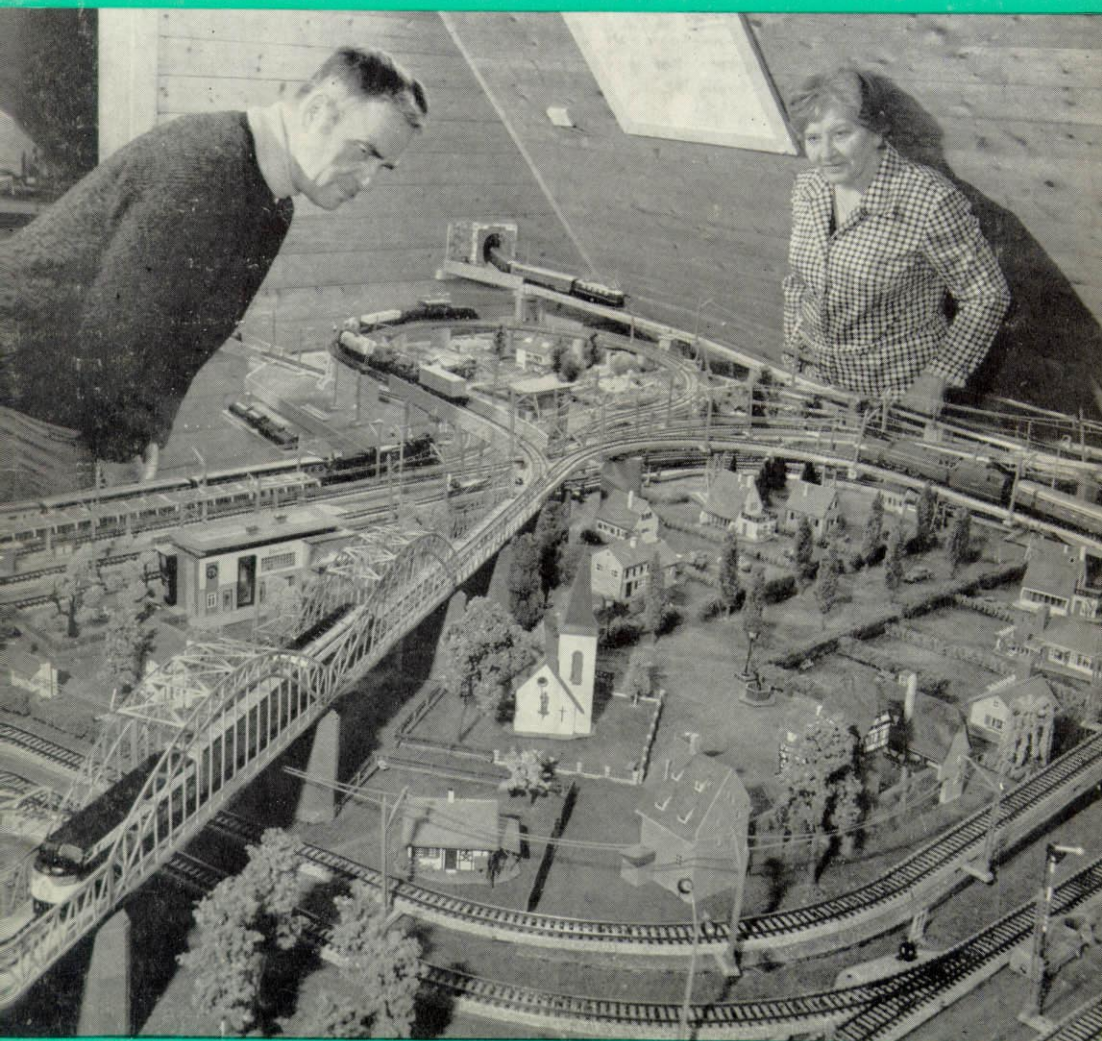


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

28. JAHRGANG
AUGUST 1976

8

MIBA

Miniaturlbahnen

MIBA-VERLAG

D-8500 Nürnberg · Spittlertorgaben 39
Telefon (09 11) 26 29 00

Eigentümer und Verlagsleiter
Werner Walter Weinstötter

Redaktion
Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen
Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 28

Klischees
MIBA-Verlags-Klischeeanstalt
Joachim F. Kleinknecht

Erscheinungsweise und Bezug
Monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für
den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefte
jährlich). Bezug über den Fachhandel oder
direkt vom Verlag. Heftpreis DM 3,90.
Jahresabonnement DM 50,-, Ausland
DM 53,- (inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 0 293 646

Postscheckkonto
Amt Nürnberg, Nr. 573 68-857, MIBA-Verlag

Leseranfragen
können aus Zeitgründen nicht individuell
beantwortet werden; wenn von Allgemein-
interesse, erfolgt ggf. redaktionelle
Behandlung im Heft

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung — auch auszugsweise — nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags

Druck
Druckerei und Verlag Albert Hofmann,
8500 Nürnberg, Kilianstraße 108/110

Heft 9/76

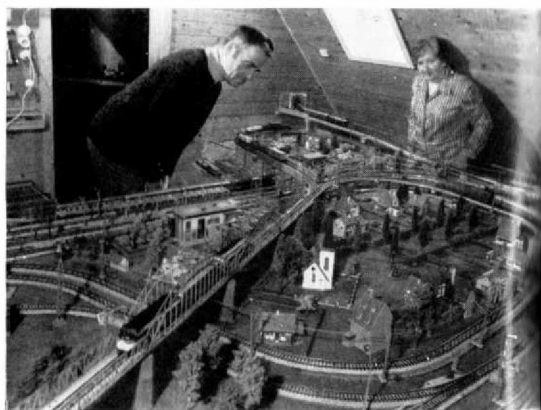
ist ca. 27. 9. in Ihrem Fachgeschäft!

„Fahrplan“

Max Ernst 70 Jahre	539
Sie fragen — Ruki antwortet	539
H0-Anlage Spitzner, Darmstadt	540
MIBA REPORT in Japan	543
Buchbesprechung: Die letzten Dampflokomotiven der DR	543
H0-Modell der BR 39 von Rivarossi	544
Vorsicht ist die Mutter . . . (Prellböcke)	546
Die zweite Lok im selben Stromkreis bei Gleichstrom-Betrieb	547
H0-Wasserturm-Modelle	548
Liliput-H0-Modell der BR 05	550
H0-Anlage Grochtmann, Berlin	552
Vom Flakwagen zum Filmwagen der DB	559
Steinbruch „Piesberg“ en miniature	560
Plasser 07-CTM als H0-Modell, BP (1. Teil)	563
Abfangweichen bei der DB	567
Oberleitungsmaste mit Doppelausleger	568
Cyanoset-Kleber von Günther	569
Umbau eines Märklin-Drehkrans in einen Portalkran (BP)	570
H0-Anlage Otto, Weikersheim	575
Kranzug à la Bw Würzburg	578
Genügend Triebwagenmodelle in N . . .	581
Automatischer Blinker für unbeschränkte Bahnübergänge (zu 5/76)	582

Titelbild

Der Kriegsblinde Ludwig Spitzner aus Darmstadt mit seiner selbstgeschaffenen (!) H0-Anlage, über die wir auf den nächsten Seiten ausführlicher berichten. Seine Frau Klara zeichnet nicht nur für die Landschaft verantwortlich, sondern war und ist auch sachverständiger Berater und Kritiker.



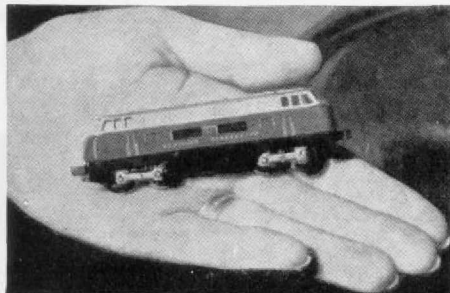
Max Ernst 70 Jahre



Herr Ernst, bisher Chef der Fa. Arnold, Nürnberg, feierte am 13. August seinen 70. Geburtstag. Wer ihn persönlich kennt, wird überrascht sein, denn dieses Alter sieht man dem vitalen „Grandseigneur“ wirklich nicht an. Umso mehr überrascht, daß er den Taktstock in der Fa. Arnold niedergelegt hat, um jüngeren Leuten Platz zu machen – was er indes umso beruhigter tun kann, als „der Wagen rollt“ und Herr Münzing, sein Chefkonstrukteur, weiterhin für den technischen Betrieb verantwortlich ist und bleibt.

Was wäre wohl, wenn Herrn Ernst vor 16 Jahren nicht „der Hafer gestochen“ und er nicht jene kleine Spielbahn namens „rapido 200“ auf der Messe 1960 offeriert hätte – der zwar kaufmännisch kein Erfolg beschieden war, aber über die die MIBA „stolperte“ und als kleine Sensation vorstellte?! Das Echo aus dem Modellbahnerkreis war unerwartet und verblüffend; und es spricht für den Geschäftssinn des Herrn Ernst, daß er schnell „umschaltete“ und den Wünschen nach Herausgabe von Einzelteilen jener Spielbahn – Gleise, Fahrzeuge usw. – entgegenkam. Und mit der gleichen kurzen Entschlossenheit und Tatkraft machte er die ursprüngliche 8 mm-Bahn „rapido 200“ zur heute weltweit bekannten N-Bahn; er meisterte mit Weitsicht und Elan auch wichtige, grundsätzliche Probleme wie die Polung des Arnold-Betriebssystems, die anfänglich (irrtümlicherweise) der internationalen Gepflogenheit entgegengesetzt war. Und dank seiner Großzügigkeit war es auch möglich, daß sich die Arnold-N-Kupplung zur weltweiten N-Normkupplung entwickeln konnte, wofür ihm allein schon ein Denkmal gesetzt werden müßte.

Postum zum Vorläufer der späteren N-Bahn geworden: die Pseudo-V 200 des seinerzeitigen Spielzeugbähnchens.



Heute, an seinem 70. Geburtstag, nach 16 Jahren Arnold-N-Bahn, mag die Frage erlaubt sein, ob es heute wohl auch eine N-Bahn gäbe, wenn Herrn Ernst damals nicht „der Hafer gestochen“ hätte. Wir glauben kaum, denn unser Vorschlag an eine gewisse Firma, eine ähnliche kleine Schiebebahn zu motorisieren, wurde als undurchführbar in jeder Beziehung abgetan.

Und so ist es dem „Außenseiter“ Max Ernst (und seinem gleichfalls „Modellbahn-unbelasteten“ und daher nicht „in alten Gleisen festgefahrenen“ Konstrukteur Münzing mit seinen z. T. unorthodoxen und verblüffenden Ideen) überlassen geblieben, eine neue Bahn zu schaffen, die ihren Siegeszug in der ganzen Welt angetreten hat und die stets mit dem Namen Max Ernst verbunden bleiben wird.

Wir bedauern das Ausscheiden des Herrn Ernst aus dem aktiven Geschäftsleben, wünschen ihm jedoch für seine weitere Zukunft beste Gesundheit, Glück und Zufriedenheit!

WeWaW
und die gesamte MIBA-Redaktion

Sie fragen – Ruki antwortet!

Frage:

Auf meiner Anlage wird nach Fahrplan gefahren! Nun mein Problem: Mein Adler-Zug (Trix) schafft nicht die Steigung zu meiner Nebenbahnstation „Schönsee“ hinauf (37 ‰). Ich muß also in Doppeltraktion fahren. Welches Triebfahrzeug empfehlen Sie mir: V 200, BR 01 oder E 103?

Antwort:

Grundsätzlich können Sie jede Lok verwenden. Bei der E 103 wird man Bedenken haben können, da ja der besagte Streckenabschnitt nicht mit Oberleitung überspannt ist. Um der Vorbildtreue willen freilich müssen wir Sie in einem entscheidenden Punkt korrigieren: In Ihrem Fall handelt es sich nicht um eine Doppeltraktion, sondern um eine Vorspannlok...

Frage:

Da ich seit über einem Jahr Ihre Zeitschrift abonniert habe, bitte ich Sie, mir zu helfen: Ich besitze neben einigen Gleisen eine Dkw, eine Links- und sechs Rechtsweichen; könnten Sie mir dazu einen Gleisanlagen-Entwurf machen? Ich dachte an den Münchener Hauptbahnhof in der Zeit um 1950.

Antwort:

Ihr Problem reizt uns. In einem der nächsten MIBA-Hefte werden Sie einen Entwurf für Ihre Anlage entdecken können. Freilich müssen Sie sich noch auf einige Ausgaben gefaßt machen: Sie werden nämlich um die Anschaffung von mindestens drei Bahnhofsleuchten nicht herumkommen, soll Ihre Anlage wirklichkeitsgetreu wirken...

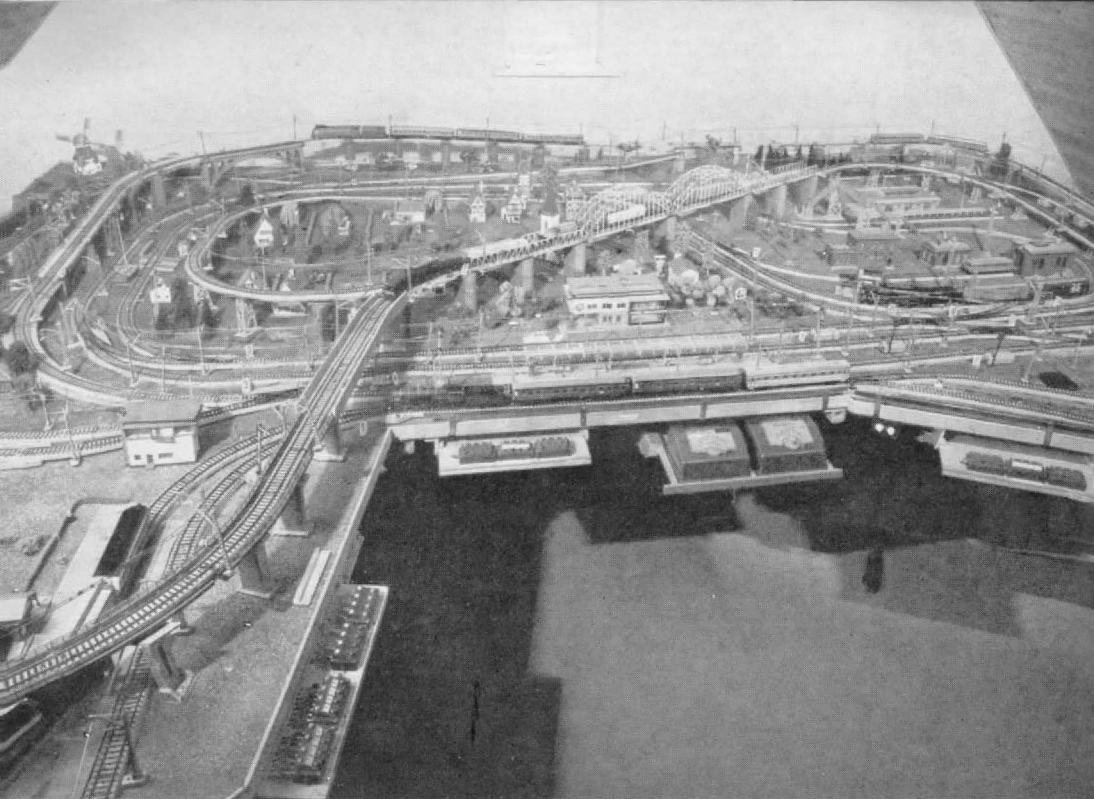


Abb. 1 u. 2. Die in zwei Dachbodenräumen aufgebaute H0-Anlage des Herrn Spitzner. Die große, diagonal eingebaute Eisenbahnbrücke wurde von Anfang an sozusagen als „Muß“ eingebaut, da sie für Herrn Spitzner eine Erinnerung an seinen früheren Beruf (Brückenbau) darstellt; wie und mit welchen Hilfsmitteln er die Auffahrtrampen paßgenau und winkeltgerecht zusammensetzte, wird im Haupttext geschildert. Der Türdurchgang zwischen den beiden Räumen ist der „Horchposten“ des Herrn Spitzner, wenn die Anlage in Betrieb ist. (Fotos Abb. 1–4 und Titelbild: „Kriegsblinden-Jahrbuch 1976“.)



Eine unwahrscheinliche
Leistung!

Die Anlage eines Kriegsblinden

Der erste Anstoß zu diesem Anlagenbericht kam von MIBA-Leser Hermann Gräser aus Marburg/Lahn, der uns das „Kriegsblinden-Jahrbuch 1976“ mit dem Hinweis auf die dort vorgestellte Modellbahn-Anlage des Herrn Ludwig Spitzner aus Darmstadt schickte. Um mehr über diese einmalige Leistung unseres blinden Hobby-Kollegen zu erfahren — denn für uns als Fachleute war es ebenso imponierend wie (zunächst) unbegreiflich, wie ein Blinder so etwas zustande bringen konnte —, setzten wir uns mit dem Ehepaar Spitzner selbst in Verbindung. Auch unsere Leser würden genau wissen wollen, wie dies oder jenes bewerkstelligt wurde und warum sich ein Blinder ausgerechnet die Modellbahnerei zum Hobby wählt. Dem Ehepaar Spitzner sei an dieser Stelle für die bereitwillige Stillung unseres Wissensdurstes gedankt; doch nun zum Ergebnis unserer Nachforschungen:

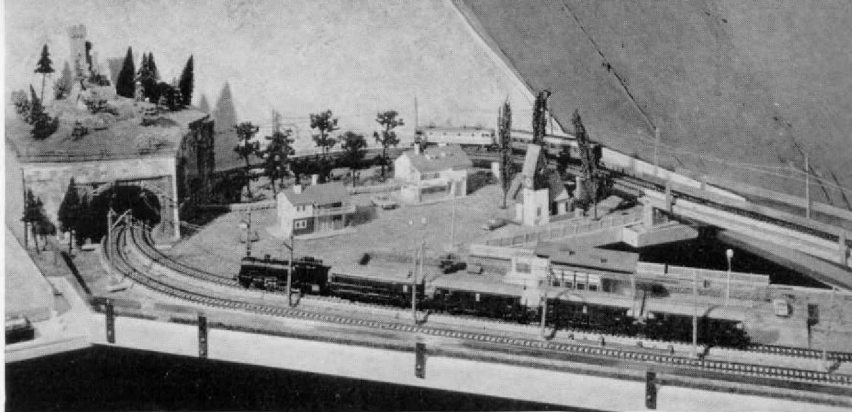
Ludwig Spitzner verlor im 40. Lebensjahr

durch Kriegseinwirkung sein Augenlicht. Er hatte somit noch eine gute Vorstellung vom damaligen Stand der Technik, wozu auch sein früherer technischer Beruf — er befaßte sich mit Eisen-Hoch- und Brückenbau — beitrug. Als ihm seine Frau Klara eines Tages das Angebot eines Spielwarengeschäftes vorlas (es ging um eine elektrische Eisenbahn) wurde Herrn Spitzner sein Jugendtraum bewußt: eine elektrische Eisenbahn mußte her! Der Start — mit einer Märklin-Bahn mit M-Gleisen — erfolgte auch bei Herrn Spitzner wie fast überall: der Zug fuhr auf dem Wohnzimmer-Teppich bescheiden seine Kreise. Herr Spitzner jedoch „blieb nicht auf dem Teppich“, sondern sagte sich: Wenn man schon mal dabei ist, sich seine Jugendträume zu erfüllen, darf man nicht auf halbem Wege stehen bleiben! Der Techniker in ihm erwachte: es sollte eine richtige Anlage gebaut werden! Nach dem Ausbau von zwei Dachbodenräumen konnte es losgehen, allerdings

Abb. 3. Nochmals ein etwas anderer Blick auf den Hauptteil der Anlage. Für die Ausgestaltung der Anlage mit Gebäuden, Bäumen usw. zeichnet Frau Spitzner verantwortlich.



Abb. 4. Das Ende der großen Schleifenstrecke im (erst nach dem Wanddurchbruch hinzu-gekommenen) Erweiterungs-teil der Anlage; der Beginn dieser Strecke ist auf Abb. 2 links zu sehen.



ohne die bei „normalsehenden“ Modellbahnnern üblichen Planungen, Gleisplanskizzen usw.; Herr Spitzner war ausschließlich auf seine eigenen Vorstellungen von der zukünftigen Anlage angewiesen.

Der Hauptteil der Anlage ist auf einer 3,60 x 1,80 m großen Platte aufgebaut, die auf etwa couchtischhohen Stahlfüßen ruht. Das einzige Spezialwerkzeug war ein Blindenmeterstab, die wichtigsten Hilfsmittel ein Winkel mit 30°, 60°- und 90°-Einteilung und eine ca. 2 m lange Holzleiste 20 x 40 mm, an der entlang die geraden Strecken verlegt wurden und die gleichzeitig als Distanzstück für Parallelstrecken diente; mit dem Blindenmeterstab wurde der Abstand zur Außenkante kontrolliert. Ein besonderes Problem war der Auf- und Zusammenbau der gebogenen Strecken, bei denen Herr Spitzner so vorging: Sollte eine 90°-Kurve entstehen, wurden zunächst die beiden anschließenden geraden Gleisstücke jeweils im Abstand „Radius + Abstand von der Außenkante“ auf die Grundplatte montiert; dann wurden die drei Bogengleisstücke zusammen-gesteckt, die nun genau dazwischen paßten. Bei größeren Kurven wurde es schwieriger; als Beispiel mag die große Brückenabfahrt vor dem Wanddurchbruch (auf den wir noch zu sprechen kommen) dienen. Diese Kurve umfaßt einen Winkel von 180° + 84°, denn der Winkel der großen Brücke zur Längsachse ist 30°, dazu ein 24°-Weichenwinkel und nochmals ein 30°-Bogenstück. Zuerst schraubte Herr Spitzner sechs 30°-Brückenrampen unter genauer Kontrolle des Durchmessers auf die Brückenpfeiler. An diesen Bogen wurden dann nochmals zwei gebogene 30°- und ein gerades Rampenstück angeschlossen; zuletzt kam dann ein gebogenes 24°-Rampenstück, das durch Absägen von 6° aus einem 30°-Stück entstand. Somit war das 84°-Gegenstück zur Schräglage der Brücke fertig, die nun geradlinig bis zu diesem Gegenstück verlängert wurde. So ging Herr Spitzner sinngemäß auch beim Zusammenfügen der anderen Gleisstrecken vor, wobei Abzweigungen, die keine 90°-Kurve zulassen, besonders schwierig waren. Hier half dann nur Probieren; maßgeblich waren letzten Endes immer die

geraden Strecken und das Winkelmaß.

Auf den bereits erwähnten Wanddurchbruch kam Herr Spitzner auf Umwegen: Als ihm seine Frau von einem dreibegriffigen Lichtsignal erzählte, wollte er es unbedingt in seine Anlage einbauen, wozu aber eine längere Strecke vonnöten war; durch den Wanddurchbruch und das Weiterführen der Anlage im Nebenraum konnte eine Kehrschleife von 10 m Streckenlänge gewonnen werden.

An dieser Stelle interessiert sicher, mit welchen Werkzeugen Herr Spitzner arbeitete: Handbohrmaschine, diverse Sägen, Ahle, Holzraspel, Hobel, Schraubstock und Schraubenzieher. Beim Arbeiten mit der Bohrmaschine wurde zunächst mit der Ahle an der Bohrstelle ein Loch in die Platte gedrückt und durch Drehen der Ahle etwas erweitert; dann wurde die Bohrmaschine mit dem eingespannten Bohrer so dicht daneben aufgestellt, daß der Bohrer beim Herausziehen der Ahle in das vorge-stochene Loch rutschen konnte. Beim Sägen wurde mit Schraubzwingen eine Leiste an der Schnittstelle befestigt, um einen geraden Schnitt zu erzielen.

Ein besonderes, gleichfalls noch von früher herrührendes Faible hat Herr Spitzner für die „Elektrik“ der Modellbahn und das Arbeiten mit dem Schwachstrom. Das Anschließen und Verlegen der Kabel für Weichen- und Signalantriebe, Bahnübergänge, Schaltgleisstücke usw. erforderte allerdings eine enorme Denkarbeit, denn irgendwelche Aufzeichnungen oder Schaltpläne gab es für ihn ja nicht. Um sich völlig ungestört konzentrieren zu können, arbeitet Herr Spitzner bei den Verdrahtungsarbeiten ausschließlich allein und ruft nur seine Frau zur Hilfe, falls dies unbedingt erforderlich ist. Das Funktionieren der Automatik bzw. den eigentlichen Betriebsablauf kann Herr Spitzner lediglich akustisch kontrollieren; zu diesem Zweck ist die Anlagenplatte mit einer 4 mm dicken Styroporplatte belegt, um die Resonanzgeräusche der fahrenden Züge zu dämpfen und so die Fahrgeräusche der einzelnen Züge besser differenzieren zu können. Herr Spitzner steht dann im Türrahmen zwischen den beiden Räumen und verfolgt den

Lauf der Züge nach dem Gehör; wie er überhaupt beim Einschalten der Automatik – es verkehren dann drei Züge gleichzeitig – ganz auf das Gehör angewiesen ist. Lediglich die wachen Augen seiner beiden Enkel (8 und 10 Jahre alt), die gelegentlich mitspielen dürfen und dies begeistert tun, machen ihn öfters auf kleine Störungen an den Schienenstößen oder an der Oberleitung aufmerksam. Letztere wurde übrigens auf Anregung von Frau Spitzner installiert, da sie der Meinung war, daß es „ohne Oberleitung einfach keine richtige Eisenbahn sei“! Frau Spitzner zeichnet auch verantwortlich für die Landschaftsgestaltung und spornt ihren Mann durch ihr starkes Interesse immer wieder an.

Das Gesagte mag veranschaulichen, unter welchen Bedingungen Herr Spitzner seine Modellbahn aufgebaut hat und betreibt; jedenfalls kann man Herrn Spitzners Leistung eigentlich

gar nicht hoch genug einschätzen bzw. dürfte es einem normalsehenden Modellbahner ohnehin schwer fallen, diese Leistung nachzuvollziehen. Eine „Deutung“, die sich aus unserer Korrespondenz mit dem Erbauer herauskristallisierte, mag zum Schluß dessen Einstellung zu seinem Hobby aufzeigen:

Herr Spitzner findet seine Befriedigung bei der Beschäftigung mit der Modellbahn, wenn er sich seine Anlage im Geiste vorstellt und dann mittels gewisser Hilfsvorrichtungen – begutachtet und ggf. korrigiert von den Familienangehörigen – weiter ausbaut und betreibt. „Unsereins“ als sehender Modellbahner kann dabei davon ausgehen, daß Herr Spitzner die ganze Anlage mit all' ihren Einzelheiten im Geist vor sich sieht. Allerdings läßt dies die Gedächtniskapazität (wie er schreibt) nur bis zu einer gewissen Anlagengröße zu, was einem weiteren Ausbau gewisse Grenzen setzt.

Auch im fernen Japan stößt unser MIBA REPORT auf Beachtung und Anerkennung; hier ein (verkleinerter) Ausschnitt aus der Nummer 6/76 der japanischen Modellbahn-Zeitschrift "Train", the model railroading" (englischer Titel), die dem MIBA REPORT 2 eine immerhin fast halbseitige Besprechung widmete.

Buchbesprechung

Die letzten Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn

von Max Delie

180 Seiten mit 175 ganzseitigen Fotos auf Kunstdruckpapier, Farbumschlag, gebunden, Format 21,5 x 26 cm, DM 39.-, erschienen im Verlag Eisenbahn-Kurier, Rubensstraße 3, 5600 Wuppertal 11.

Dieser großformatige Bildband, von Max R. Delie unter Mitarbeit weiterer Eisenbahn-Fotografen herausgegeben, dürfte für einen großen Teil der bundesrepublikanischen Leser eine „Fotofahrt in die Dampflok-Vergangenheit“ darstellen. Denn was sich hier fotografiert in den letzten 5–6 Jahren – noch alles ein Stelldichein gibt, hat man hierzulande nach dem 2. Weltkrieg nie mehr oder kaum noch zu Gesicht bzw. „vor die Linse“ bekommen: die mächtige, aus der BR 61 umgebaute 18^{er}, die 160 km/h schnelle 18^{er}, den „Sachsenstolz“ der BR 19, die BR 5810 (preußische G 12), um nur einige große Schleppenderloks herauszugreifen, die Ende der 60er / Anfang der 70er Jahre alle noch im Einsatz waren. Dabei handelt es sich nicht nur um einzelne „Lokporträts“, sondern größtenteils um stimmungsvolle Aufnahmen von Zügen in der Landschaft, auf den Steiltrampen des Thüringer Waldes oder den Flachlandstrecken Mecklenburgs. Auch die in der BRD längst vergessene Schmalspurbahnwelt – da wird doch tatsächlich ein mit zwei Meyer-Loks bespanntes Zweigangszug von Lokführer und Heizer aus dem Schnee geschaufelt! – feiert hier noch einmal fröhliche Urständ.

Die Modellbahnner unter den Lesern dürften nicht nur von den zahlreichen „Eisenbahn- und Landschaft“-Aufnahmen profitieren, sondern auch von den vielen Bw-Fotos oder den z. T. noch aus preußischen, sächsischen oder sonstigen Länderbahn-Typen zusammengestellten Zuggeräten. Ein aktueller Hinweis für 01*-Freunde (Bauplan in MIBA 7 u. 9/76): Selbstverständlich ist auch dieses „Paradeferd“ der DR mit zahlreichen Aufnahmen vertreten.

Allerdings – auch bei der Deutschen Reichsbahn schreitet der Strukturwechsel in der Zugförderung und damit die Dampflok-Ausmusterung rapide voran; insofern haben die Aufnahmen dieses Bildbandes schon jetzt musealen Wert.

BOOKS

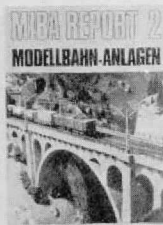
MODELLBAHN-ANLAGEN

MIBA REPORT 2

MIRA 社刊 DM 1480

内線の著名な鉄道出版社MIBAから、最近発行された同社の「MODELLBAHN-ANLAGEN」と題された模型レイアウトの7頁集が、当編集部に送られてきたので御紹介しよう。

B5変形版、総ページ数約130頁のこの本には6種類のレイアウトの写真を掲載されている。そのうち最も上手はH1の1ページである。そして1ページはNゲージであるが、



暴力を争いの手段に依ることを否定し出来るものではない、また、我が国の一部のファンは二つの側面を一つの面を眺め倒れていることに注意して、この二つの面を相殺して見ている等ははいずれも出来ないことである。そこで、さらに心算を「建設的」を感じることが出来る。J.L.ランケス氏の「主観マニフェスト」の思想背景は情念の事を見せ、L.ランケス氏のロバート・アウグスト・デューの政治学上の「01」である。つまり、ランケス氏の政治学上の考えは二つに分けられ、まず第一、戦役が充分に依って行われる時、これら二つのタイプのエッセンスは、かならず両者の面と二つ面とである。

Lauf der Züge nach dem Gehör; wie er überhaupt beim Einschalten der Automatik — es verkehren dann drei Züge gleichzeitig — ganz auf das Gehör angewiesen ist. Lediglich die wachen Augen seiner beiden Enkel (8 und 10 Jahre alt), die gelegentlich mitspielen dürfen und dies begeistert tun, machen ihn öfters auf kleine Störungen an den Schienenstößen oder an der Oberleitung aufmerksam. Letztere wurde übrigens auf Anregung von Frau Spitzner installiert, da sie der Meinung war, daß es „ohne Oberleitung einfach keine richtige Eisenbahn sei“! Frau Spitzner zeichnet auch verantwortlich für die Landschaftsgestaltung und spornst ihren Mann durch ihr starkes Interesse immer wieder an.

Das Gesagte mag veranschaulichen, unter welchen Bedingungen Herr Spitzner seine Modellbahn aufgebaut hat und betreibt; jedenfalls kann man Herrn Spitzners Leistung eigentlich

gar nicht hoch genug einschätzen bzw. dürfte es einem normalsiehenden Modellbahner ohnehin schwer fallen, diese Leistung nachzuvollziehen. Eine „Deutung“, die sich aus unserer Korrespondenz mit dem Erbauer herauskristallisierte, mag zum Schluß dessen Einstellung zu seinem Hobby aufzeigen:

Herr Spitzner findet seine Befriedigung bei der Beschäftigung mit der Modellbahn, wenn er sich seine Anlage im Geiste vorstellt und dann mittels gewisser Hilfsvorrichtungen – begutachtet und ggf. korrigiert von den Familienangehörigen – weiter ausbaut und betreibt. „Unsereins“ als sehender Modellbahner kann dabei davon ausgehen, daß Herr Spitzner die ganze Anlage mit all' ihren Einzelheiten im Geist vor sich sieht. Allerdings läßt dies die Gedächtniskapazität (wie er schreibt) nur bis zu einer gewissen Anlagengröße zu, was einem weiteren Ausbau gewisse Grenzen setzt.

Auch im fernen Japan stößt unser MIBA REPORT auf Beachtung und Anerkennung; hier ein (verkleinerter) Ausschnitt aus der Nummer 6/76 der japanischen Modellbahn-Zeitschrift „Train“, the model railroading“ (englischer Titel), die dem MIBA REPORT 2 eine immerhin fast halbseitige Besprechung widmete.

Buchbesprechung

Die letzten Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn

von Max Delie

180 Seiten mit 175 ganzseitigen Fotos auf Kunstdruckpapier, Farbumschlag, gebunden, Format 21,5 x 26 cm, DM 39.-, erschienen im Verlag Eisenbahn-Kurier, Rubensstraße 3, 5600 Wuppertal 11.

Dieser großformatige Bildband, von Max R. Delie unter Mitarbeit weiterer Eisenbahn-Fotografen herausgegeben, dürfte für einen großen Teil der bundesrepublikanischen Leser eine „Fotofahrt in die Dampflok-Vergangenheit“ darstellen. Denn was sich hier – fotografiert in den letzten 5–6 Jahren – noch alles an Stelldichein gibt, hat man hierzulande nach dem 2. Weltkrieg nie mehr oder kaum noch zu Gesicht bzw. „vor die Linse“ bekommen: die mächtige, aus der BR 61 umgebaute 18^r, die 160 km/h schnelle 18^s, den „Sachsenstolz“ der BR 19, die BR 581⁰ (preußische G 12), um nur einige große Schleppenderloks herauszugreifen, die Ende der 60er / Anfang der 70er Jahre alle noch im Einsatz waren. Dabei handelt es sich nicht nur um einzelne „Lokporträts“, sondern größtenteils um stimmungsvolle Aufnahmen von Zügen in der Landschaft, auf den Steiltrampen des Thüringer Waldes oder den Flachlandstrecken Mecklenburgs. Auch die in der BRD längst vergessene Schmalspur-herlichkeit – da wird doch tatsächlich ein mit zwei Meyer-Loks bespanntes Zweigangszüge von Lokführer und Heizer aus dem Schnee geschaufelt! – feiert hier noch einmal fröhliche Urständ.

Die Modelldahner unter den Lesern dürften nicht nur von den zahlreichen „Eisenbahn- und Landschaft“-Aufnahmen profitieren, sondern auch von den vielen Bw-Fotos oder den z. T. noch aus preußischen, sächsischen oder sonstigen Länderbahn-Typen zusammengestellten Zuggeräten. Ein aktueller Hinweis für 01st-Freunde (Bauplan in MIBA 7 u. 9/76): Selbstverständlich ist auch dieses „Paradepterf“ der DR mit zahlreichen Aufnahmen vertreten.

Allerdings – auch bei der Deutschen Reichsbahn schreitet der Strukturwechsel in der Zugförderung und damit die Dampflok-Ausmusterung rapide voran; insofern haben die Aufnahmen dieses Bildbandes schon jetzt musealen Wert.

BOOKS

MODELLBAHN-ANLAGEN

MIBA REPORT 2

MIRA 2차권 DM 1480

内陸の著名な鉄道出版社MIBAから、最近発行された同社の
 MODELBAHN-ANLAGEN」と題された模型レイアウトの
 1の頁を見ながら、当編集部に送られてきたもので御紹介しよう。
 B5変形判、総ページ一冊、約130頁のこの本には6種類の
 レイアウトの写真を掲載されている。そのうちふたつはH0
 の1:11スケール、そしてもう一つはNゲージであるが、

