



MINIATURBAHNEN

DIE SALZKAMMERGUT- MODELLBAHN



**HOCHBAUTEN FÜR EINE KLEINBAHN ● OBERWEISSBACHER
BERGBAHN ● LÄNDERBAHNBRÜCKE ● KLEBEN STATT LÖTEN**

SAISON-AUFTAKT

Traditionsgemäß beginnt im September die Modellbahner-Saison, und die September-MIBA trägt dem – wie schon seit vielen Jahren – Rechnung. Die Urlaubszeit mit ihren vielfältigen Aktivitäten im Freien neigt sich dem Ende zu, und die Anlagenbauer schmieden wieder Pläne. Mancher mag da noch in Urlaubserinnerungen schwelgen und möchte vielleicht ein Stück der schönen Urlaubslandschaft, wo er dieses Jahr die Ferien verbracht hat, auf die neue Anlage holen. Warum nicht? An Anregungen mangelt es da sicher nicht!

Der große Anlagenbericht „Von Ebensee nach Steeg-Gosau“ (er beginnt auf S. 52) ist ein gutes Beispiel für modellbahnerisch umgesetzte Urlaubserlebnisse. Der Anlagenbauer, Erich Panzierer, nimmt das steirisch-oberösterreichische Salzkammergut zum landschaftlichen Vorbild für seine häusliche Anlage. Eine Salzkammergut-Modellbahn möchte man, in Anlehnung an die legendäre Salzkammergut-Lokalbahn, sagen. Der Anlagenbericht zeigt ein bestimmtes Planungsprinzip: Obwohl keine Vorbildgleispläne, Originalfahrpläne, amtliche Umlaufpläne etc. verwendet wurden, hat der Erbauer dennoch mit der entsprechenden Portion Einfühlungsvermögen „seine“ Urlaubslandschaft im Modell erstehen lassen. Betrieblich hat er die Möglichkeiten seiner Anlagenfläche ausgeschöpft, ohne daß irgendeine Ecke der Anlage irgendwie überladen wirkt. Eine ÖBB-Hauptstrecke, eine Nebenbahn, ein kurzes Stück einer Schmalspurbahn (hier ist sie also doch, die SKGLB) und der Stolleneingang zu einem Salzbergwerk – alles ist da, wenn auch z. T. nur andeutungsweise. Aber gerade manche Andeutung, wie z.B. die letztgenannte Stolleneinfahrt zum Salzbergwerk, trägt wahrscheinlich viel zum Wirklichkeitsbezug bei.

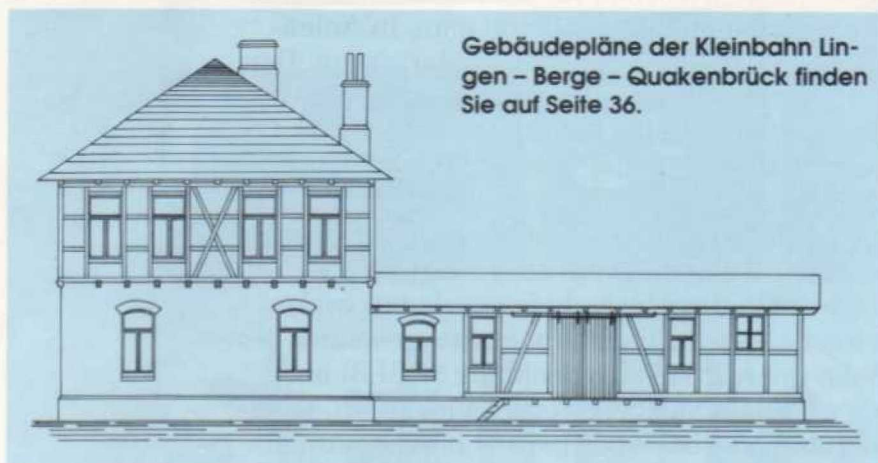
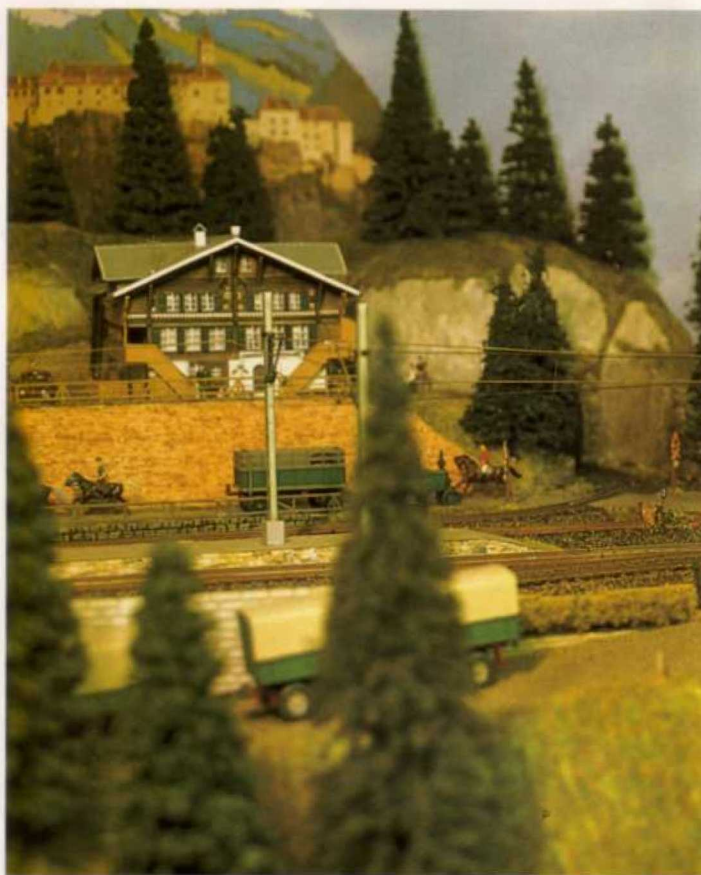
Frohe Ferien gehabt zu haben, und eine gehörige Portion Fantasie bei der „saisonbedingten“ Anlagengestaltung wünscht Ihnen

Ihre MIBA-Redaktion

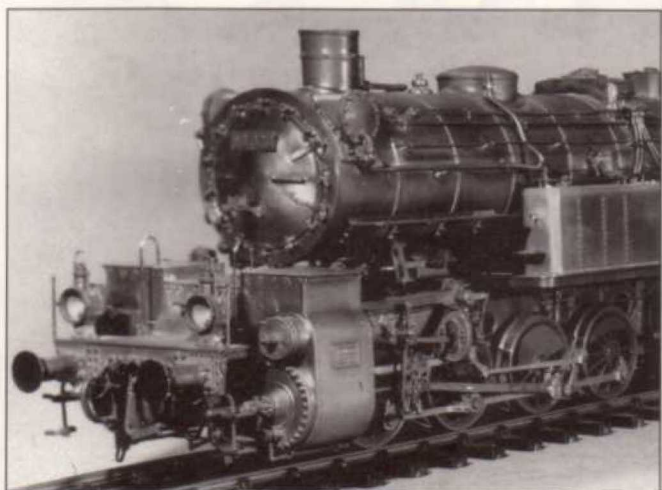
Vom Salzkammergut ließ sich der Erbauer einer L-förmigen H0-Anlage bei der Landschaftsgestaltung inspirieren. Auf Seite 52 stellen wir die Anlage vor.



Eine interessante Vorlage für den Selbstbau stellt die Eisenbahnbrücke bei Emskirchen dar (Seite 80).



Gebäudepläne der Kleinbahn Lingen – Berge – Quakenbrück finden Sie auf Seite 36.



„Kleben statt Löten“ heißt die Devise beim Zusammenbau von Spur 0-Modellen (Seite 66).

Ungewöhnlich: die Oberweißbacher Bergbahn, über die wir ab Seite 36 berichten.

ISSN 0723-3841



MIBA

MINIATURBAHNEN

9/90



INHALT

ZUR SACHE 3

MIBA-KONTAKT 6

TERMINE 26

PANORAMA

Trossinger Eisenbahn	7
Nummernsalat	7
44 1106 der DR	7
Ehemals deutsche Dampfloks in Polen	7

MODELLBAHN-ANLAGEN

Spiel mit Blech	14
Clubanlage im Stellwerk – Die Celler Eisenbahnfreunde und Modellbahner stellen sich vor (2. Teil)	18
Modellbahn in der Schule	33
L-förmige H0-Anlage von Erich Panzierer: Zwischen Ebensee und Steeg-Gosau	52
Eine H0-Schmalspuranlage der Eisenbahnfreunde Lippe e.V.	72

SELBSTBAU-PRAXIS

Großspuriges aus Bad Hersfeld	34
Kleben statt Löten! Zusammenbau von Spur 0-Lokomotiven	66

KLEINBASTELEIEN

„Schaffe, spare, Häusle baue...“	44
„Beschaulichkeit im Eigenbau“: Ein Kloster in H0	74

VORBILD + MODELL

Gleisplan des Monats: Anschlußbahnhof Epfenhausen	30
Hochbauten der Kleinbahn Lingen – Berge – Quakenbrück	36
Die Aurachbrücke in Emskirchen	80

VORBILD

Fahrzeugausstellung in Köln	24
SIG-Drehgestelle für Schnellzugwagen	33
Die Oberweißbacher Bergbahn	46
Straßenbahn-Impressionen aus USA: Drei Beispiele aus Kalifornien	84

NEUHEITEN

„Schweizerisches“ von Roco	61
InterRegio bei Fleischmann	61
Farbenfrohes von Albedo und Herpa	61
Rocos Supermodell, die E 41!	61
Neues N-Modell von Lemaco	62
„Ai gugge da, der Trabbi is...“	62
Planenwagen von KleinModellbahn	62
TT-Neuheit von Kroner	62
Zweiwegefahrzeug von Kibri	63
Klv 20 von Bogusch in H0	63
„Steppenpferd“ in Spur 0	63
Viele schöne „Preiselchen“	63
Druck- und Lackentferner von Lux-Modellbau	64
Sommer-Neuheiten bei Trix	64
Spur N-Neuheiten	64
Neue Bausätze von Faller	64
Kleiner Güterschuppen in H0 (Bausatz)	86

VERSCHIEDENES

Eine lustige H0-Geschichte: Als die Köf das Fahren lernte	16
Papierhäuschen – eine „Modellbahn-ketzerische“ Geschichte?	42
BDEF-Bundesverbandstag in Heidelberg	50

IMPRESSUM 100

VORSCHAU 100

„Schöne Württembergerin“

Der Artikel über die schöne Württembergerin hat sicher das Wissen vieler „Mibahner“ bereichert. Er hat aber zugleich auch ein wenig daran erinnert, daß Roco dem Hofzug keinen Gepäckwagen beigelegt hat. Platz war ja in dem Geschenkkarton vorhanden. Oder lag es etwa daran, daß dieser Zug tatsächlich ohne Gepäck- bzw. Postwagen fuhr? Ich bin sicher, daß es hierfür viele Interessenten gäbe. Kann die MIBA da nicht ein wenig „nachhelfen“?

Dr. D. Gehrig, Mannheim

Anschriftenänderung

Die Firma MDT Ing. – Büro H. Schweer, Hersteller der bekannten und bewährten Echtdampflokomotiven für Spur IIm „Salzkammergut-Lokalbahn“, „Waldenburg“, „Wangerroger Inselbahn“ und als Weltneuheit „Achensee-Zahnradbahn“ sowie von Schiffsdampfmaschinen, bisher ansässig in München, mußte sich der großen Nachfrage wegen räumlich vergrößern und ist ab

1.8.1990 nach Norddeutschland verzozen. Neue Anschrift: 2120 Lüneburg-Häcklingen, Dorsfeld 10

„Die schöne Württembergerin“

(MIBA 7/90, S.16-18)

Der Bericht bedarf einer Ergänzung. Die 18 133 und 136 wurden 1955 nicht in Heilbronn, sondern in Ulm ausgemustert. Erstgenannte Lok war als Museumsmaschine vorgesehen. Leider wurde nichts daraus, und die schöne Maschine wurde wie die meisten anderen im HSL Desching (Ingolstadt) verschrottet. Nun zu den Modellen: Die 18.1 von M + F gibt es seit ca. 1980 nicht mehr. Diese Lok konnte man in Epoche 2 oder 3, je nach Beschriftung, nachbilden. Die Lok hatte einen Tender der Rivarossi 39er. Die 18.1 von Lemaco war eine einmalige Sonderauflage mit einem 2'2' T 30 Tender.

Die 18.1 von Roco gab es in einmaliger Sonderauflage in Epoche 1, für die „Etat“ und für die Epoche 3. Zur Zeit ist die 18.1 von Märklin für die

Epoche 1 (mit einem Tender 2'2' T 20) und von Roco für Epoche 2 erhältlich. Die Roco Lok läßt sich mit entsprechender Beschriftung in eine Lok der Epoche 3 verwandeln. Die Roco Lokomotiven haben ebenfalls den Tender 2'2' T 30. Auch die Wagen von Roco waren limitiert, z. Zt. gibt es die Wagen in der Epoche 2. Die Märklin und Roco Wagen lassen sich auch für andere Epochen herrichten, umfärben, umbeschriften. Hans Jesinger, Esslingen

Verkehrsmuseum Nürnberg und Dresden

Nachdem das Verkehrsmuseum Dresden vom 30. Juni bis 12. August 1990 eine höchst informative Gastanstellung zum Thema „Erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig – Dresden – eine Pionierleistung Friedrich Lists“ durchführte, hat das Verkehrsmuseum Nürnberg für 1991 eine Sonderausstellung in Dresden vorgesehen.

Die Redaktion

Verkauf einer bedeutenden Sammlung von Dokumenten der Eisenbahn - Geschichte

Eine der bedeutendsten Bibliotheken und Sammlung zur Eisenbahn - Geschichte wird angeboten:

1. Bücher und Dokumente.

Diese Abteilung beginnt mit der deutschen Ausgabe von „De Re Metallica“ von Agricola - 1621 - und enthält sogut wie alle bedeutenden Werke, die bis heute erschienen sind; darunter sind Ackermann's 13 Lithographien über die Liverpool und Manchester – Eisenbahn und nach 1830/1 die wichtigsten Werke, die in deutsch - englischer Sprache erschienen sind, wie z.B. Zerah Colburn, Wood, Pambour gefolgt von Werken der großen Lokomotivkonstrukteure, wie Stephenson (Vater und Sohn), Brunel, Gerstner, von Baader, Heusinger, Redtenbacher, Gölsdorf, Garbe, Wagner, Lehner bis Chapélon. Ferner Werke der Lokomotivfabriken, wie Henschel, Borsig, Schwarzkopff, Maffei, Esslingen, Baldwin, Bayer Peacock, Skoda, Steg, Floridsdorf.

Die Sammlung enthält Gesamtausgaben von „Die Lokomotive, Wien“, „The Locomotive, London“, „La Vie du Rail - Notre Métier, Paris“; ebenso Röhl - Encyclopädie, Geschichte der Eisenbahn der österreichisch - ungarischen Monarchie (in normal und „Kaiser“ - Ausgabe). Die Sammlung ist reich an Original - Dokumenten über Bergbahnen (Semmering, Gotthard, etc.), Ralph Allen's Bahn in Bath, Panorama Nürnberg - Fürth, Kaiser Ferdinand's - Nordbahn, „Kronprinz Rudolph“ - Bahn, die Bahnen von Nord- u. Süd - Tirol, Laibach - Triest, Olmütz - Prag. Die Sammlung enthält Dokumente über den elektrischen Bahnbetrieb (Siemens, AEG, Bergmann, Westinghouse, Brown Boveri, Oerlikon, etc.) in vollkommenen Details.

2. Eine Sammlung von etwa 200 Stück seltener Gedenkmedaillen zur Eisenbahngeschichte in Silber, Bronze und Zinn.

3. Eine Sammlung von etwa 15.000 Fotografien (meist mit Dias) über europäische Eisenbahnszenen und Lokomotiven, ebenso Großaufnahmen und Plakate.

4. Porzellan - Krüge der Liverpool und Manchester - Bahn und über 100 andere Porzellan- und Glasarbeiten zur Eisenbahngeschichte.

5. Manuskripte der Arbeiten von Prof. Haut, u.a.

6. Eine Sammlung von über 200 Modell - Lokomotiven in den Größen 1, 0 und H0; ebenso etwa 200 Fahrzeuge, beginnend mit dem Cugnot's - Dampfwagen.

Es ist zu betonen, daß alle Gegenstände in fehlerlosem, oft neuwertigem Zustand sind.

Die Sammlung liegt in Süd - England und kann nach Angabe von Referenzen auf Einladung besichtigt werden; sie ist Familienbesitz und wird nur geschlossen abgegeben.

Verhandlungsbasis: 900.000,- DM

Für weitere Einzelheiten und Ansuchen um Besichtigung wende man sich an:

Prof. Dipl. Ing. Friedrich Haut
per Adresse: 2A Monahan Avenue
Purley, Surrey, England. CR8 3BA.
☎ London, 0 81/6 60/88 94

Trossinger Eisenbahn

Der mit 92 Jahren älteste noch betriebsfähige Personentriebwagen der Welt wird am 9. September 1990 zusammen mit einem gleichaltrigen Beiwagen und der im Jahre 1902 gebauten MAN-E-Lok „Lina“ als Museumszug auf die 4,5 km lange Strecke der Trossinger Eisenbahn gehen. Mit finanzieller Unterstützung der Landesregierung von Baden-Württemberg hat der Gewerbeverein der 12 000-Seelen-Stadt die Oldtimer der seit 1898 in Betrieb befindlichen Trossinger Eisenbahn (DB-Kursbuch Nr. 743) restaurieren lassen, dies zumeist in freiwilligen Arbeitsstunden der handwerklich tätigen Mitglieder. Unser Bild zeigt den legendären „T1“ (ohne Stromabnehmer) vor dem Abtransport in die Zentralwerkstatt Mannheim, wo Motore und Bremsen überholt wurden. Grünes Licht für die Jungfernfahrt des ungewöhnlichen Museumszuges wird Bundeswirtschaftsminister Manfred Haussmann geben. Waldemar Kelberg



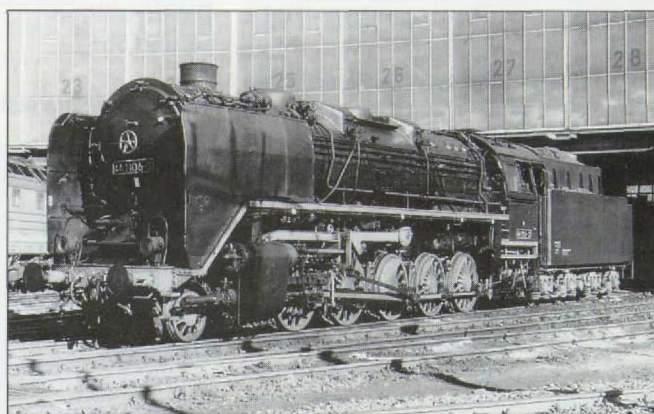
Nummernsalat

Fahrzeugbeschriftungen stellen bei der Modellbahn mitunter ein heikles Thema dar; und häufig gibt es heiße Diskussionen, ob nun diese oder jene Loknummer richtig sei. Wieder einmal liefert das große Vorbild eine Kapriole, die bei der „kleinen“ Bahn auf heftigen Widerstand stoßen mußte. Von Thomas Schellbach erhielten wir das Foto (aufgenommen auf dem Gelände des Postamts 2 in Hamburg), das eine „V 60“ mit zwei unterschiedlichen Nummern zeigt: als 260 136-7 und 360 136-6. So was!



44 1106 der DR

Von einem Bekannten aus dem Bw Cottbus erhielt ich diese Aufnahme, die ich den MIBA-Leserinnen und Lesern nicht vorenthalten möchte. Das Prachtexemplar der 44 1106 mit „großen Ohren“ wurde in liebevoller Arbeit durch Personal des Bw Cottbus wieder hergerichtet; die Lokomotive ist vollkommen betriebsfähig. Wäre es nicht herrlich, wenn diese Maschine auch einmal in der Bundesrepublik über ehemalige Stammstrecken der Baureihe 44 dampfen würde? Bert Jülich



Ehemals deutsche Dampfloks in Polen

Das Foto habe ich im September 1989 in Bytów (dem früheren Bütow in Hinterpommern) aufgenommen. Die Maschine aus der ehemaligen BR 52, jetzt als Ty 42 eingereiht, stand unter Dampf, wenngleich das auf dem Foto kaum erkennbar ist. – Bei dieser Gelegenheit habe ich aber eine andere interessante Feststellung gemacht: Die alte Kreisstadt Bütow lag bis zum Kriegsende nur wenige Kilometer von der Grenze zu Polen entfernt, ebenso wie die benachbarte Kreisstadt Rummelsburg (jetzt: Miastko). Von der D-Zug-Strecke Berlin-Danzig führten u.a. 2 Nebenbahnstrecken von Schlawa (jetzt: Slawno) und Stolp (jetzt: Slupsk) nach Bütow und Rummelsburg. Diese beiden Strecken kreuzten sich nach wenigen Kilometern in dem kleinen „Eisenbahndorf“ Zollbrück (jetzt: Korzybie). Es war der typische preußische Kleinbahnhof mit kurzen Bahnsteigen. Um so größer war mein Erstaunen, jetzt diesen – erhalten gebliebenen – Bahnhof Zollbrück mit mindestens dreifach verlängerten Bahnsteigen wiederzufinden. Peter W. Schmidt



**DGEG Jahrbuch
für Eisenbahn-
geschichte
(Band 22/1990)**



128 Seiten, 70 Fotos;
Format A4; DM 29,80
Verlag Uhle & Kleimann, Lübbecke

In dem von der „Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.“ (DGEG) herausgegebenen neuesten Jahrbuch finden sich drei sorgfältig recherchierte Artikel: „Die Lübeck-Segeberger Eisenbahn und ihre Triebwagen“ (Rolf Löttgers), „Die Entwicklung der Eisenbahnverbindungen zwischen den preußischen Ost- und Westprovinzen“ (Bernhard Hager) sowie eine Lieferliste der Lokfabrik Hohenzollern in Düsseldorf. Besonders der erstgenannte Aufsatz des bekannten Fachautors ist auch für Modellbahner hochinteressant: das Porträt einer heute fast vergessenen holsteinischen Kleinbahn mit zahlreichen Fotos, Skizzen und Plänen. Ein besonderes Kapitel ist den dort eingesetzten Uerdinger Schienenbussen gewidmet. Der zweite Artikel befaßt sich mit wirtschafts- bzw. verkehrspolitischen Aspekten des Eisenbahnbaus insbesondere im früheren preußischen Staatsgebiet und besticht durch den mit wissenschaftlicher Akribie verfaßten Text, während die Hohenzollern-Lieferliste den Lokspezialisten ansprechen wird. Ein gut gelungenes Buch zu günstigem Preis!

**NE '90 – Die
Triebfahrzeuge
der deutschen
Privatbahnen**



von Wolfgang Naß

168 Seiten; 23 Fotos;
Format 11,6 x 16,5 cm; DM/sFr 18,-;
Verlag Schweers + Wall, Aachen

Im handlichen Taschenformat liegt ein Triebfahrzeugverzeichnis

der deutschen nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit dem Stand vom 1.1.1990 vor. Neu aufgenommen wurden übrigens all diejenigen Bahnen, die im BDEF-Mitgliederhandbuch als Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs aufgeführt sind und in bisherigen NE-Verzeichnissen meist fehlten (z.B. S-Bahn Westberlin der BVG, Neusser Eisenbahn, Neukölln-Mittenwalder- oder Osthavelländische Eisenbahn). Neben kurzen Angaben zum Streckennetz folgen jeweils ausführliche Fahrzeuglisten mit technischen Daten. Einige s/w-Fotos lockern den Inhalt auf. Mit Sicherheit wird dieses aktuelle Büchlein bald zum festen Inhalt jeder Fototasche von „Privatbahn“-Freunden gehören – aber auch für den Aufbau einer „NE-Chronik“ ist die Veröffentlichung eine gute Ergänzung.

**Die Baureihen
55 und 56**



von Manfred Weisbrod

96 Seiten; 168 Abbildungen;
Format A4; DM 19,80;
Sonderausgabe III/90 des Eisenbahn-Journal;
Hermann Merker Verlag, Fürstfeldbruck

Relativ unauffälligen, nichtsdestotrotz weitverbreiteten „Arbeits-tieren“ ist diese EJ-Sonderausgabe gewidmet: den ehemaligen preußischen Gattungen G 8 und G 8.1. Manfred Weisbrod, ein erfahrener Autor, schildert in verschiedenen Kapiteln den preußischen Weg zur Vierkuppel-Güterzuglok, beschreibt kurz die Gattungen G 8/G 8.1 (einschließlich Sonderbauarten) und geht dann auf die DRG-Umbauten ein (G 8.1 mit vorderem Lauf-radsatz). Abschnitte über den Lokeinsatz bei DB und DR runden die Broschüre ab. Wie gewohnt, dominieren die qualitativ guten Fotos. Nicht zuletzt für Modellbauer interessant

sind die Seiten mit Fahrzeugskizzen, darunter über vier Seiten eine Zeichnung der 55 3345 im Maßstab 1:25. Der Dampflokfreund kommt um diese Veröffentlichung eigentlich nicht herum.

**Taschenbuch Triebfahr-
zeuge der Deutschen
Bundesbahn**

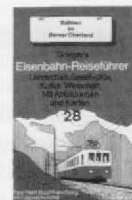


von Hansi Dreher

192 Seiten; 16 Farb- u. 76 s/w Fotos;
Format A6; DM 29,80;
Franckh-Kosmos Verlag, Stuttgart

Im praktischen Westentaschenformat liegt ein neues Eisenbahn-Triebfahrzeugbuch vor, darin hat ja der Franckh-Verlag eine über 20-jährige Tradition. Dieses neue Werk beschränkt sich nicht auf eine Fahrzeugart, sondern stellt die derzeit bei der DB eingesetzten Triebfahrzeuge (einschließlich Museumsfahrzeuge und Triebwagen der US-Army) in Wort und Bild vor. Ein 28-seitiger Tabellenteil dokumentiert die Verteilung der einzelnen Baureihen bzw. Fahrzeuge auf die jeweiligen Betriebswerke (und AWs) nach dem Stand vom 31.8.1989. Ein nützliches Nachschlagewerk – nicht zuletzt auch für die Reise. Aber mit fast 30 DM ist dieses Buch sehr teuer...

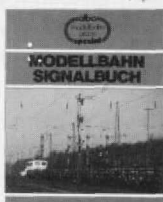
**Grieger's Eisenbahn-
Reiseführer
Band 28: Bahnen im
Berner Oberland**



42 Seiten; Format 12,4 x 19,2 cm;
DM 7,80;
Paul Neff Buchhandlung, Stuttgart

Die neueste Ausgabe der beliebten Reihe „Grieger's Eisenbahn-Reiseführer“ führt uns wiederum in die Schweiz, und zwar ins Berner Oberland. Speziell auf Eisenbahnreisende zugeschnitten, werden außer der „Zufahrtstrecke“ Basel-Bern-Interlaken alle Eisenbahnen im Berner Oberland beschrieben: Interla-

ken-Lauterbrunnen / Grindelwald; Lauterbrunnen-Grindelwald; Jungfraubahn; Lauterbrunnen-Mürren; Wilderswil-Schynige Platte; Meiringen-Innertkirchen; Brienz-Rothorn. Zahlreiche Hinweise auf Land und Leute sowie Zahnradbahnen allgemein fehlen nicht. Ein empfehlenswerter Spezial-Reiseführer, bei dem man eigentlich nur eine etwas detailliertere Übersichtskarte vermisst. ur



Modellbahn Signalbuch

von Jürgen Spermann

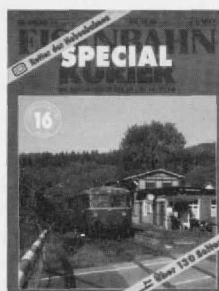
128 Seiten, 295 Abbildungen (z. T. farbig)
Format 16 x 20 cm, DM 18,-;
Alba Publikation, Düsseldorf

Ein weiteres Signalbuch aus dem Alba-Verlag – da wurden beim Rezensenten nach den Erfahrungen der Vergangenheit eigentlich hohe Erwartungen geweckt. Doch die Ernüchterung stellte sich leider bereits nach kurzem „Einlesen“ dar: in einigen Kapiteln werden ärgerliche Fehler publiziert. So sind die Ausführungen des Autors über die Aufstellung der Rangierhaltetafel Ra 10 (bzw. der Bildtext auf S. 55) falsch. Weiterhin fragt man sich, warum bei einer Dr-Signalisierung nach der Epoche 4 das Kreuzungsgleis eines Zwischenbahnhofs nur einseitig angeschlossen ist (S. 54/55). Gerade im modernen Bahnbetrieb vermeidet man dieses Relikt vergangener Jahrzehnte; es gibt sicherlich keinen DB-Bahnhof (Hauptstrecke) mit Lichtsignalen und einer solchen Kreuzungsgleisanordnung. (Der Bf Innien/Holstein, der ein einseitig angeschlossenes Hauptgleis besitzt, hat Formsignale und liegt an einer Nebenstrecke – dies nur, um möglicherweise Anfragen vorzukommen.) Und da wären wir bereits beim nächsten Manko: Jürgen Spermann geht nur am Rande auf die für Modellbahner besonders interessanten Nebenbahnen ein. Das dort häufig vorkommende Signal Ne

1 (Trapeztafel) wird im Buch überhaupt nicht erwähnt. Übrigens: gerade auf Nebenstrecken, speziell auf nichtbundeseigenen, wären die oben angesprochenen einseitig angeschlossenen Kreuzungs- bzw. Überholgleise evtl. am Platze. Weiter scheint Autor (oder Lektorat?) entgangen zu sein, daß im DB-Signalbuch die Abkürzung NE „Nichtbundeseigene Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs“ bedeutet – in diesem Buch kommt ungerührt „Nebenbahnen“ heraus (S. 80).

Bei den Fahrleitungssignalen wird leider nur Signal El 6 erwähnt. Solche Fakten sind umso bedauerlicher, als die Ausführungen etwa über Gleiswechselbetrieb, die Signalbezeichnungen, die neuen „kompakten“ DB-Lichtsignale und die geometrischen Abmessungen von Signalen durchaus gute Informationen bieten. Hätte man das ebenfalls bei Alba im letzten Jahr in der gleichen Reihe erschienene sehr gute Buch „Modellbahn – Betrieb+Signale“ (G.Albrecht/H.J. Spieth) um entsprechende Kapitel erweitert, wäre es für Benutzer wahrscheinlich die bessere Lösung gewesen, zumal die schönen, wenn auch sehr klein reproduzierten Formsignalzeichnungen von B. Wiesmüller in beiden Bänden enthalten sind. So bleibt ein fader Beigeschmack... ur

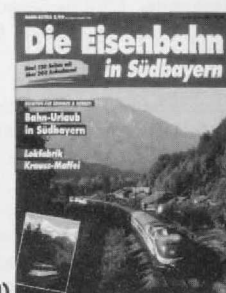
Die Schienen- busse der DB – VT 95/VT 98 (EK-Special 16)



134 Seiten; viele Fotos;
Format A4; DM 19,80;
Eisenbahn Kurier-Verlag Betting;
Freiburg

Die roten „Dieselbrummer“ der DB scheinen bei Eisenbahnfreunden seit geraumer Zeit „in“ zu sein – so könnte man jedenfalls aus dem Literatur- und dem Modellbahnangebot schließen. Nicht zu Unrecht, wie der Rezensent meint, denn die Uerdinger Schienenbusse halfen in der Tat, mancher Zweigstrecke das Leben zu

verlängern oder gar zu erhalten. In dieser EK-Veröffentlichung werden Entstehungs- und Betriebsgeschichte des VT 95/97/98 in Wort und Bild geschildert, wobei auch auf 17 Seiten die Schienenbusentwicklung in den 1930er Jahren erscheint. Selbst ein Kapitel über den DB-Schienen-Straßenbus fehlt nicht. Insgesamt eine schöne Dokumentation auf 121 redaktionellen Seiten. Etwas getrübt wird dieser Eindruck durch zahlreiche Schreibfehler von Ortsnamen – die Bahnhöfe „Gräfenau, Ochsenbruck, Rotheburg, Jübeck, Wörrishofen oder Unterbibert“ seien als Negativbeispiele genannt. Ob's an mäßigen Geographiekennntnissen des Lektorats lag? ur



Die Eisenbahn in Südbayern (Bahn-Extra 2/90)

120 Seiten; über 200 Fotos (davon 131 in Farbe);
Format A4; DM 19,80;
GeraMond Verlag, München

Als zweites Heft der neuen Reihe „Bahn-Extra“ erschien eine Art Reiseführer über Eisenbahn in Südbayern – im wesentlichen wird das Gebiet der BD München außer den Linien von Nördlingen nach Wemding sowie in Ri. Gunzenhausen und Dinkelsbühl behandelt. Neben reinen Bildreportagen sind einige Beiträge auch textlich etwas umfangreicher ausgefallen, besonders diejenigen von B. Rampp, Th. Scherer und E. A. Weigert. Das an sich sehr interessante Kapitel über die Nebenbahnen ist leider nicht frei von Fehlern, so zu den Linien Bobingen – Landsberg (Reisezugangebot ist dort nicht mehr „dünn“ zu nennen), Gessertshausen – Markt Wald (Sommerfahrplan 1990 verzeichnet noch Reisezüge) oder Übersee – Marquartstein (Linie wurde offenbar vergessen). Als positiv ist die Aufnahme von „offiziellen“ Eisenbahnstreckenkarten (1940/41 und ca. 1984) zu werten. ur