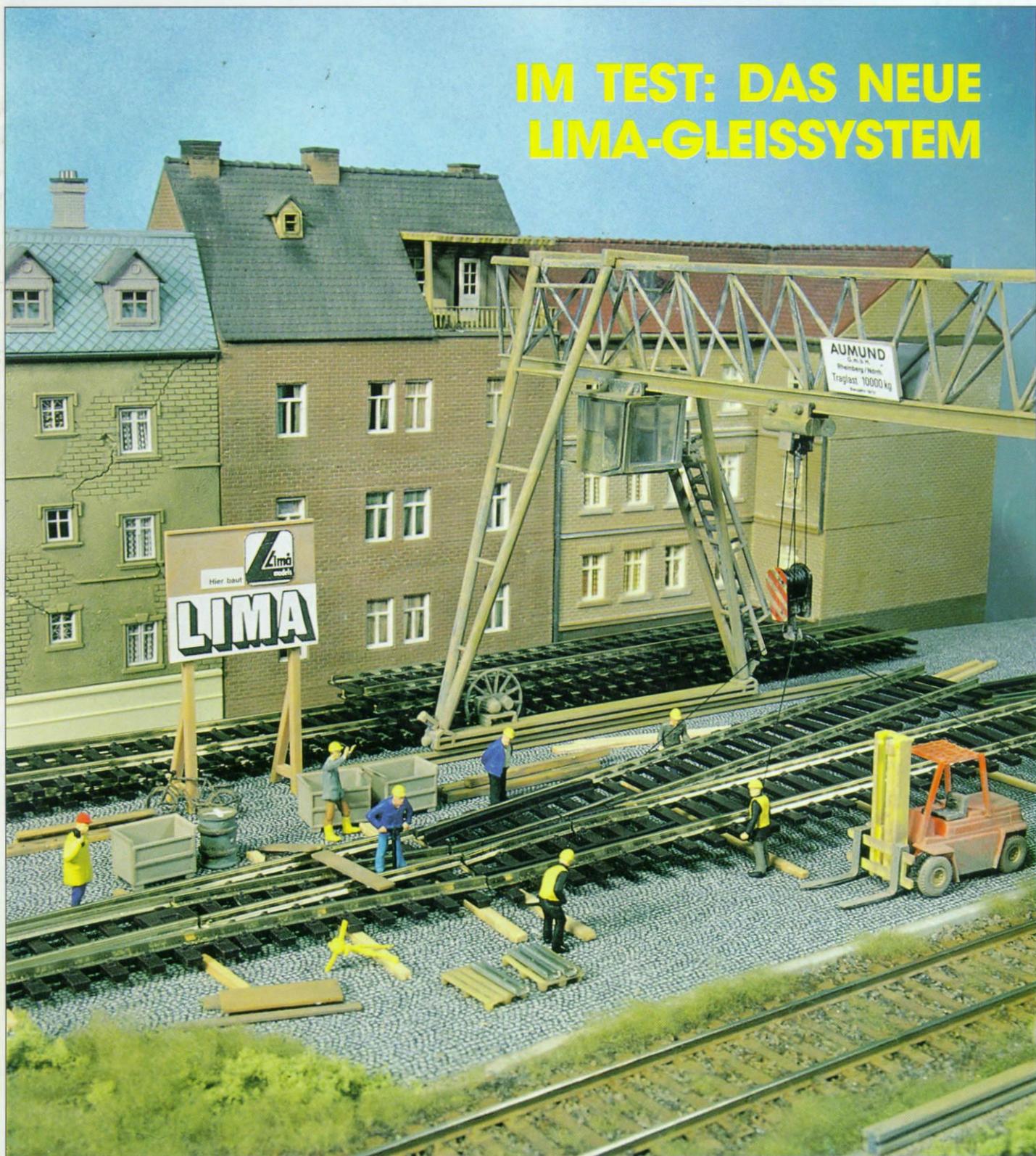




MINIATURBAHNEN

## IM TEST: DAS NEUE LIMA-GLEISSYSTEM



LIVE STEAM IN SPUR NULL ● VORBILD + MODELL: WÜRZBURG-HEIDINGSFELD ● KOMBINIERTE BRÜCKE ● FELSENSCHLUCHT

## KLEINANLAGE ODER DIORAMA?

Der Zwiespalt, der in der Überschrift zum Ausdruck kommt, hat's wirklich in sich. Was soll ein Modellbahner machen, wenn er sich glücklich entschlossen hat, „aus den Schachteln zu kommen“, wie es einmal ein MIBA-Mitarbeiter formuliert hat. Wofür soll sich also der Modellbahner entscheiden, nachdem er rollendes Material in Hülle und Fülle im Schrank gestapelt hat und nun (endlich) will, daß sich etwas bewegt. Sinnvoll soll die ganze Sache werden, betriebsgerecht und vorbildgetreu. Welche Maßstäbe man noch anlegen kann, werden Sie im Laufe der Lektüre dieser MIBA sehen. Die Anlagenberichte in diesem Heft lassen sich alle in die Kategorie „Kleinanlage“ oder „Diorama“ einordnen. Natürlich haben wir die Auswahl nicht ganz ohne Hintersinn getroffen. Die langen Abende laden jetzt geradezu zum Anlagenbau (oder zu anderen bastlerischen Aktivitäten) ein, andererseits ist es nicht mehr lang hin bis Weihnachten, und mancher will bis dahin wenigstens ein Etappenziel seiner Arbeit erreicht haben.

Betrachten wir zunächst die kleine „Z-Anlage auf 0,5 Quadratmeter“ (Seite 38). Mit 90 auf 60 cm handelt es sich wahrhaftig um eine Kleinanlage, auch wenn – maßstabsbedingt – doch einiges untergebracht werden kann. Das Kriterium der Kleinanlage wird dabei noch durch die Abgeschlossenheit des Gleisbildes unterstrichen. Betrieblich handelt es sich um ein Oval mit einer abzweigenden Streckenverlängerung. Die Anlage ist nicht darauf angewiesen, daß erst noch ein weiteres Anlagenteilstück gebaut wird, damit sie betriebsfähig wird. Andererseits beginnt gerade bei Kleinanlagen häufig dann die Schwierigkeit, wenn über Erweiterungsmöglichkeiten nachgedacht wird. Durch den in sich geschlossenen Gleisplan muß jeder Versuch einer Erweiterung mehr oder weniger unharmonisch wirken.

Anders bei einem betriebsfähigen Diorama (das man unter bestimmten Voraussetzungen bekanntlich auch als Modul bezeichnen kann): Hier läßt sich die Erweiterungsmöglichkeit

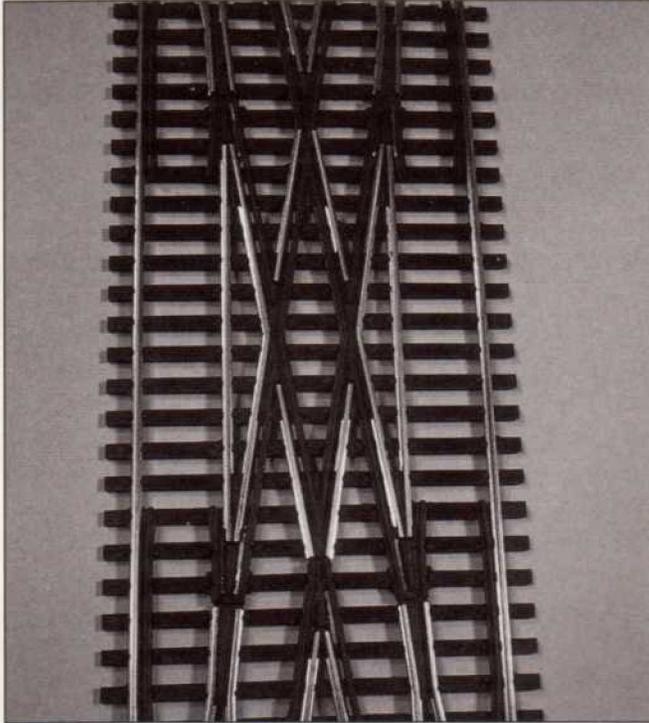
gleich von vornherein mit hineinkonzipieren, oft ist ein sinnvoller Betrieb auch erst mit zwei oder drei Modulen oder Dioramen möglich. Der andere Aspekt, die Natürlichkeit einer Landschaft, läßt sich anhand eines Dioramas bestens erreichen. Man betrachte sich daraufhin das kleine Diorama auf Seite 32! Nun sind die Gebrüder Rieche ja aus der MIBA und anderen Publikationen für Ihre hohe Gestaltungskunst bekannt, und es hieße Eulen nach Athen zu tragen, wollte man sich darüber hier weiter auslassen. Nehmen wir ein anderes Beispiel: die „Felsenschlucht“ auf Seite 18. Der Erbauer hat mit diesem „Anlagenteilstück“ zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Einmal wollte er neue Methoden des Anlagenbaus ausprobieren, zum anderen sollte das Diorama als „Versatzstück“ bei seinem zweiten Hobby Verwendung finden: für die Fotografie.

Noch einem Beispiel für ein Diorama werden Sie in diesem Heft begegnen. Auch Wolfgang Borgas hat, um seine Brückenbasterei effektvoller präsentieren zu können, ein komplettes Diorama drumherum gebaut. Weil's hierbei allerdings um ein Selbstbau-Projekt geht, haben wir den Artikel nicht unter die Rubrik „Modellbahn-Anlagen“ eingereiht, sondern unter „Selbstbau-Praxis“, wo er hingehört.

Unsere eingangs gestellte Frage „Kleinanlage oder Diorama“ hat sich mit diesem Überblick keineswegs erledigt. Wer von vornherein sicher sein kann, daß keinerlei Erweiterungsmöglichkeit gegeben sein wird, und wem es auch weniger aufs Fotografieren, den Landschaftsbau oder andere „Spezialdisziplinen“ ankommt, der wird – vielleicht – mit einer planerisch in sich geschlossenen Kleinanlage gut zurecht kommen. Dabei kann man die betrieblichen Möglichkeiten, die einem vorschweben, schon richtig in den Gleisplan mit hineinlegen. Aber planen Sie nicht mehr zu lange, Sie wissen schon, Weihnachten...

Ihre MIBA-Redaktion

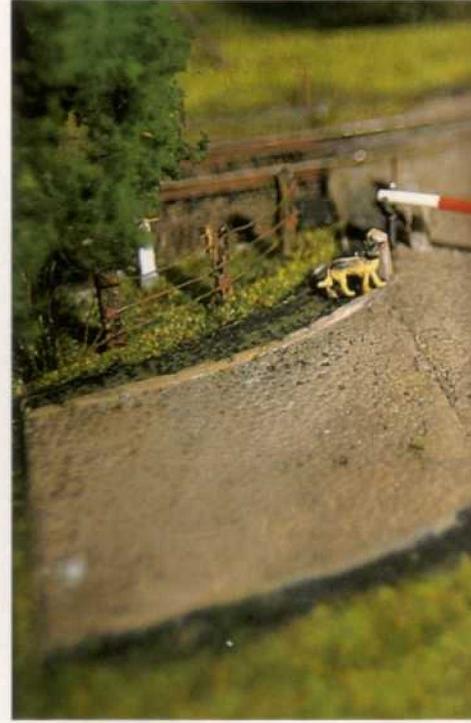




Im MIBA-Test:  
das neue Lima-  
Gleissystem. Rolf  
Knipper zeigt  
dessen Stärken  
und Schwächen  
(Seite 54).

Diese Schranke  
sichert eine be-  
sondere Art von  
Brücke, deren  
sich MIBA-Autor  
Wolfgang Borgas  
ab Seite 66 an-  
nimmt.

Drehscheibe als  
Weichenersatz –  
heute noch im Bf  
Klütz (Mecklen-  
burg) zu finden:  
Seite 28.



Roco's E 41 wird  
von MIBA-Autor  
Michael Kramer  
kritisch unter die  
Lupe genom-  
men (Seite 50).

Hans-Dieter  
Schulz gibt (wie-  
der einmal) eine  
Probe seiner  
Fähigkeiten und  
stellt ab Seite 18  
ein Diorama unter  
dem Motto  
„Felsenschlucht“  
vor.

ISSN 0723-3841





# MIBA

MINIATURBAHNEN

# 11/90

## INHALT

### ZUR SACHE

5

### MIBA-KONTAKT

8

### TERMINE

10

### PANORAMA

Närrische Zahl	9
„TEE“ Hamburg-Berlin	9
Nahverkehr in Nürnberg verbessert	9
Lok für Schienenschleifzug	9
Dampflokfest in Amstetten	9

### SELBSTBAU-PRAXIS

Ölgefeuerte 44er (043) mit echtem Dampftrieb: Live Steam in Spur Null	42
Brücke für kombinierten Verkehr – Schiene und Straße	66
SBB-Spezialwagen	85

### MODELLBAHN-ANLAGEN

Anlagenbau anschaulich gemacht: Felsenschlucht in H0	18
Ein kleines Regal-Diorama	32
0,5 Quadratmeter in Z	38

### VORBILD + MODELL

Gleisplan des Monats: Romantik in Mecklenburg	28
Hochbauten der Kleinbahn Lingen – Berge – Quakenbrück (Teil 3)	60
Die Heidingsfelder Bahnhöfe	74

### VORBILD

Rügendammbrücke erneuert	34
Haltestelle Ellerstadt West	37
Polen – einmal ohne Dampf	46
DR-Dampf auf DB-Gleisen	64
Mit der HzL bis Tuttingen	88

### NEUHEITEN

Neue Bücher	16
Neue Kalender	17
Aktuelle Kataloge	27

Schwedischer Erzwagen in H0	80
Bahntechnisches Zubehör für Spur Z	80
Neues von Hapo	80
„Wells Fargo Station“ von Pola	80
Fahrzeugzeichnungen von Horst-Dieter Hettler	80
Nm-Schmalspurmodelle von Railino	81
Krauseklammern jetzt auch für N und Z	81
Wartehäuschen von Marks	81
Neuer VW von Wiking	81
Sie ist da, die GtL 4/4 von Fleischmann	82
„Edeka“ von Faller in 1:87	82
ETA 179 106 von KH-Modellbahnbau	82
Isolatoren-Spritzwagen in H0	83
Autotransportwagen Off in Spur 0	83
Neues von Roco	83

### MIBA-TEST

Prüfprotokoll: Mehrzweck-Ellok E 41 der DB (Ursprungsausführung) als H0-Modell von Roco	50
Neues Lima-Gleis im Test	54

### TIPS & TRICKS

Lackieren von Klein- und Kleinstteilen	72
Alufolie – vielseitig verwendbar	72
Herstellung von gleichen Teilen aus Messingblech im vereinfachten Ätzverfahren	72
Multi-Mix-Palette	72

### VERSCHIEDENES

Ausstellung „40 Jahre Bundesbahn-Zentralamt in Minden“ im Verkehrsmuseum Nürnberg	27
32 Jahre Schmalspur-Modellbahnen in Deutschland – ehemalige Herr-Fahrzeuge kehren zurück	86
Wiederaufbau der Preßnitzalbahn hat begonnen	87

### IMPRESSUM

104

### VORSCHAU

104

## Württembergische Wagen

Zur Zuschrift des Herrn Dr. Gehrig in MIBA 9/90 folgendes:

Mit Sicherheit hat der württembergische Hofzug keinen Postwagen gehabt. Dagegen wurden bei Bedarf mit Sicherheit Gepäckwagen (wohl aus dem allgemeinen Park) mitgeführt. Überdies schrieben die damaligen Fahrdienstvorschriften die Einstellung von Schutzwagen zwischen Lokomotive und erstem mit Reisenden besetzten Wagen vor. Dieser mußte wenigstens drei Achsen und ein Eigengewicht von 16 t haben. Beim Hofzug wird man – schon aus optischen Gründen – also auch dann einen (leeren) Gepäckwagen zwischen Lok und Wagenzug gestellt haben, wenn kein Gepäck zu befördern war.

Für Regelzüge hielt die K.W.St.B. 10 dreiachsige G-Wagen mit Westinghouse-Bremse und Heizleitung vor, die im Bedarfsfalle zwischen Lok und ersten Wagen gestellt wurden. Sie waren in Stuttgart (6 Stück) und Ulm (4 Stück) stationiert (jedenfalls im Jahre 1911). Da in Stuttgart alle und in Ulm etliche Züge Kopf machen, konnte man sich so das umständliche und zeitraubende Umstellen des Zuggepäckwagens an die neue Zugspitze ersparen. Die dreiachsigen G-Wagen waren mit Ballast versehen, damit sie das geforderte Eigengewicht von 16 t erreichten. Entsprechend war das Ladegewicht auf 6 t herabgesetzt, die Gattungsbezeichnung lautete Nwl. Nw bzw. Nwl – meist mit dem Zusatz „für Sz“ – gab es auch bei den meisten anderen Länderbahnen.

Festzuhalten bleibt: Um einen rein württembergischen Schnellzug, Hofzug oder Eilzug zu bilden, fehlt es an einem württembergischen Gepäckwagen. Leider hat die Firma Märklin seinerzeit auch nur einen Zweiaxler herausgebracht, der für die angegebenen Zuggattungen nicht zugelassen war (und somit hinter einer „C“ fehl am Platze ist).

Wünschenswert wäre ein Pw3ü

aus der Zeit des ersten Weltkrieges, der ohne wesentliche Änderungen als Pw3i von der DRG gegen Anfang der zwanziger Jahre weiterbeschafft wurde, in alle Bezirke des Reiches gelangte und sich sowohl bei DB wie bei DR (Ost) bis in die sechziger Jahre halten konnte.

Solange es diesen Pw3ü noch nicht gibt, sollten Epoche-1-Fahrer ihren württembergischen Schnellzug kurzerhand durch einen badischen (Liliput), bayerischen (Trix) oder preußischen (Fleischmann) Gepäckwagen vervollständigen. Es war früher durchaus üblich, langlaufende Züge mit den Wagen der beteiligten Verwaltungen gemischt zu fahren.

Hermann Hoyer, Hamburg

## Ablaufberg im Modell

Ich bin schon seit einiger Zeit auf der Suche nach einer Bauanleitung für einen funktionsfähigen Ablaufberg, da ein solcher bei einer Modellbahn ohne Zweifel eine große Erweiterung der Spielmöglichkeiten mit sich bringt. Bisher ist es mir nicht gelungen, wirklich brauchbare und nachvollziehbare Hinweise für einen solchen Bau zu bekommen. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie einmal derartiges in Ihrer Modellbahn-Zeitschrift veröffentlichen würden. Vielleicht hat sich ja ein anderer Modellbahnfreund schon einmal mit diesem Thema auseinandergesetzt? Helmut Winkler, Diemelstadt-Wrexen

## Üble Tricks?

Schwarze Schafe gibt's überall – und wohl auch in der Modellbahnszene. Die „Arbeitsgemeinschaft Modellbahn-Beratung München“ (Ag Moba München) ist auf besonders krasse Fälle aufmerksam geworden und bittet die Leser um Mithilfe zwecks Zusammenstellung einer Service-Broschüre für Interessenten.

Neben positiven Erfahrungen ist von Interesse, wenn abkassierten Schecks erst nach mehrfachen Mahnungen Ware folgte, angeblich zurückgelegte und dann doch nicht mehr existierende Ware mit „Gutschriften“ abgegolten wurde – oder verdächtig nach B-Ware „riechende“ Artikel übersandt wurden. Auch im Privathandel mit Modellen kann es durchaus Meinungsverschiedenheiten über den Wortsinn des Begriffs „neuwertig“ geben – auch hier ist die Ag an Ihren Erfahrungen interessiert. Kontaktadresse: Ingo Faustmann, Josef-Führer-Str. 46, 8000 München 50.

## MEC Salzachtal-Tittmoning

Der Modelleisenbahnclub Salzachtal-Tittmoning gibt bekannt, daß die H0-Modellbahnanlage abgebaut werden muß und daher keine Möglichkeit mehr besteht, die Anlage zu besichtigen. Die Stadt Tittmoning benötigt die Räumlichkeiten für kommunale Zwecke.

Kurt Schernhammer, Freilassing

## „Bayard“-Lok von Rivarossi

Wir beziehen uns auf die Abbildung in MIBA 8/90, S. 30 (Bild 5) und den entsprechenden Text dazu.

Folgende Richtigstellung wollen Sie bitte zur Kenntnis nehmen:

1. Die italienische Dampflokomotive „Bayard“ ist im Angebot von Rivarossi und wird in der BRD über die Firma Noch vertrieben.

2. Alle anderen Rivarossi-Spur 0-Modelle werden von Rivarossi nicht mehr angeboten, sind jedoch bei uns noch lieferbar. Zwischenverkauf vorbehalten.

3. Unser Katalog beinhaltet diejenigen Artikel, welche wir in der Schweiz an den Fachhandel vertreiben; ausländische Fachhändler können diese bei uns beziehen, mit Ausnahme der „Bayard“.

Fa. Marcel Csuka, Zürich

## In eigener Sache

Immer wieder erreichen uns in der MIBA-Redaktion Anfragen von Leserinnen und Lesern, die Anschriften von MIBA-Autoren bekommen möchten. Um diese „individuelle Postflut“ etwas einzuschränken, nennen wir an dieser Stelle einmal die „Spielregeln“ über Adressenvermittlung:

Aus Datenschutzgründen geben wir normalerweise **keine** Privatanschriften bekannt. Wer nun mit einer Autorin oder einem Autor in Verbindung treten will, sollte den Brief mit den betreffenden Fragen an die Redaktion schicken. Wir sorgen dafür dann für die Weiterleitung!

### Närrische Zahl

Was bedeutet wohl die Zahl 11 in einer Loknummer (und das auch noch mehrmals) für einen Eisenbahnfreund aus dem Rheinland? Antwort: Am 11.11. 11 Uhr 11 beginnt der Karneval, und um zu testen, ob man noch nüchtern ist, überprüft man die Kontrollziffer der Loknummer. Richtig:  $1 + (2 \times 1) + 1 + (2 \times 1) + 1 + (2 \times 1) = 9$ ; ergänzt zur nächsten Zehnerzahl (hier 10) ergibt die richtige Kontrollziffer 1. Das Foto entstand in Bonn Hbf, wenn auch nicht am 11. November... Horst Bülesfeld



### „TEE“ Hamburg – Berlin

Nun hatte es doch geklappt: Der IC „Max Liebermann“ verkehrt seit 1.8.1990 planmäßig zwischen Spree und Elbe mit einer ehemaligen DB-TEE Garnitur, die durch die DR von einem Schweizer Unternehmen gechartert wurde. Die Anschriften sind inzwischen dahingehend ergänzt worden, daß man die Großräume zur 2. Klasse und die Abteile zur 1. Klasse deklarierte. Der Anstrich entspricht nicht mehr ganz den alten RAL-Tönen des ehemaligen TEE, wie das am 27.7.90 in Hamburg-Altona geschossene Foto zeigt. Der Einsatz war vorerst bis Ende September 1990 befristet. Hermann Hoyer



### Nahverkehr in Nürnberg verbessert (o. Abb.)

Zum Fahrplanwechsel nahm die DB die neue S-Bahn-Station Dürrenhof östlich von Nürnberg Hbf in Betrieb. Gleichzeitig wuchs das städtische U-Bahn-Netz um 1,3 km vom Hauptbahnhof zum Rathenauplatz. ur

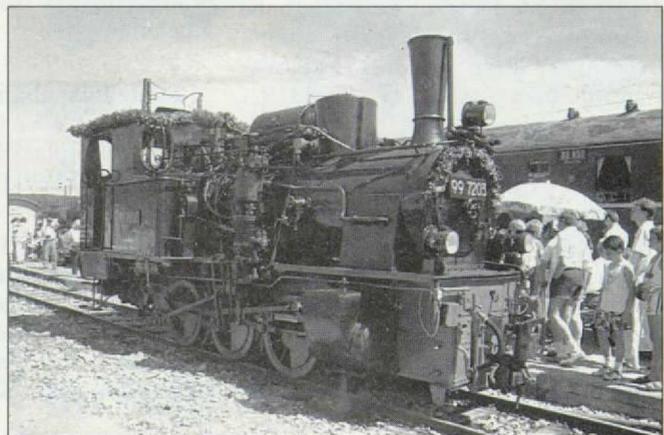
### Lok für Schienenschleifzug

Wenig bekannte, wenn auch nahezu auf dem gesamten DB-Schienenetz eingesetzte Lokomotiven stellen die der Reihe 715 (ex 267) dar. Die beiden Maschinen 715 004 und 005 sind beim Bw Hannover 1 stationiert und bewegen den Speno-Schienenschleifzug. Übrigens sind die Loks durch die DB lediglich angemietet. Das am 27.11.1985 im Gbf Rendsburg entstandene Foto stammt von Peter Tadsen: Trotz des Sonntags wurden an der 715 005 Wartungsarbeiten durchgeführt.



### Dampfloktfest in Amstetten

Viel Dampf gab es am 14. und 15. Juli beim Dampfloktfest „gegen Streß und Einerlei“ der Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF) in Amstetten auf der Schwäbischen Alb zu sehen und erleben. Anlässlich der Eröffnung der Schmalspur-Museumsbahn von Amstetten nach Oppingen hatten die UEF zu Fahrzeugausstellung und Sonderfahrten eingeladen. Star des Dampfloktwochenendes war sicherlich die 1904 von Borsig gebaute, 300 PS starke Schmalspurlokomotive 99 7203. Von den Ulmer Eisenbahnfreunden liebevoll überarbeitet und einsatzfähig gemacht, zog sie Liebhaber, Kenner und auch Kinder in ihren Bann. Fast jede der sechs Fahrten am Samstag und Sonntag war ausgebucht. Karl-Hans Kern







**Schmalspur-  
dampf in Sachsen**

von M. Hengst, M. Facius und  
R. Bimmermann

48 Seiten; 33 Fotos; 6 Karten;  
Format 14,8 x 21 cm; DM 12,-;  
Verlag Schweers + Wall, Aachen

Ein kleiner aktueller Eisenbahnführer zu den heutigen sächsischen Schmalspurbahnen nach Kipsdorf, Radeburg, Mügeln – Kemmlitz, Oberwiesenthal und Oybin/Jonsdorf; auch die elektrische Kirnitzschtalbahn fehlt nicht. Viele nützliche Hinweise (z.B. Fotostandpunkte, Streckenbeschreibung, Fahrpläne einschließlich der Güterzugdienste) bieten zusammen mit der vom Verlag gewohnten soliden Ausstattung (gute Fotos, davon 12 farbig) einen ersten Überblick über diese liebenswerten Strecken. Tragen Sie zu deren Erhaltung bei, indem Sie bei Besuchen auch die Züge selbst als Fahrgast benutzen und nicht lediglich „außenstehende“ Fotos schießen!

dert in allgemein verständlicher Art Entstehung und Bau dieser für die gesamte Schweiz epochalen Verkehrsbauwerke. Zwar sind es „nur“ 12 km Neubaustrecke, doch umfaßt das gesamte S-Bahn-Netz bislang etwa 380 km, baut also weitgehend auf bestehenden Anlagen auf. Und was dort geschaffen wurde, ist beachtlich und hilft sicherlich dazu, die Rolle des öffentlichen Verkehrs im Bewußtsein der Bevölkerung weiter zu stärken – zum Wohl von Mensch und Umwelt.

Das Buch schildert indes nicht nur den Streckenbau bzw. -ausbau, sondern geht auch auf das Rollmaterial – u.a. neue Doppelstockwagen – ein. Insgesamt liegt hier eine zwar nicht billige, aber interessante Veröffentlichung zum Thema „Nahverkehr“ vor, die nicht nur für die Schweiz Gültigkeit besitzt.

**Drehen im  
Modellbau**

Hrsg.: Norbert Fohrmann

123 Seiten; über 500 Zeichnungen/  
Fotos; Format A4; DM 39,80;  
Fohrmann-Werkzeuge, Postf. 146,  
4355 Waltrop

Wer sich beispielsweise intensiver mit dem Bau von Modellbahnfahrzeugen befaßt, kommt wohl früher oder später um das Drehen von Bauteilen nicht herum und muß sich mit dieser Arbeitsweise vertraut machen. Dazu schließt dieses Fohrmann-Fachbuch eine Lücke – es werden sowohl Anfängern die ersten Grundkenntnisse (etwa Einspannen des Drehstabs, Drehen langer zylindrischer Werkstücke) vermittelt als auch Themen für den fortgeschrittenen Modellbauer behandelt (z.B. Gewindeherstellung). Der Inhalt bezieht sich auf kein bestimmtes Drehmaschinenfabrikat – ist also universell – und basiert mit den vielen aussagekräftigen Zeichnungen wesentlich auf dem in der DDR erschienenen Grundwerk „Dreher-Fachkunde“ von H. Gerling. Ein durch den fundierten Inhalt empfehlenswertes Buch.



**Die Lokalbahn  
Murnau - Ober-  
ammergau**

von Ralf Roman Rossberg

88 Seiten; 69 Fotos;  
Format 16 x 23 cm; DM 19,80;  
EK-Verlag, Freiburg

Vor 20 Jahren legte Ralf Roman Rossberg bereits ein Buch zu diesem Thema über den Franckh-Verlag vor. Mittlerweile sind nun bei der Oberammergauer Bahnlinie so viele Änderungen eingetreten, daß sich eine Überarbeitung bzw. Aktualisierung anbot. Als Ergebnis entstand die vorliegende EK-Veröffentlichung, die auf dem damaligen Basiswerk aufbaut und die Entwicklung des Bahnbetriebes auf der landschaftlich sehr reizvollen Strecke bis in die Gegenwart fortschreibt. Nicht zuletzt kamen einige Farbaufnahmen dazu. Eine lesenswerte Broschüre über diese „kleine Bahn“, die vor 90 Jahren durch ihren elektrischen Betrieb von sich reden machte.

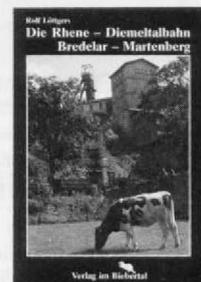


**Die S-Bahn Zürich**

von Norbert Hobmeier

111 Seiten; viele Abbildungen;  
Format 21,3 x 26,0 cm; DM 52,-;  
Orell Füssli + Parabel Verlag,  
Wiesbaden/Zürich

Fast zeitgleich zur Eröffnung des Zürcher S-Bahn-Netzes im Frühsommer 1990 erschien dieses thematisch passende Buch. Der Autor, selbst Redakteur bei einer Tageszeitung und Hobby-Eisenbahner, schil-



**Die Rhene -  
Diemeltalbahn  
Bredelar -  
Martenberg**

von Rolf Löttgers

64 Seiten; 71 Fotos u. 7 Zeichnungen;  
Format 17 x 22,9 cm;  
DM 12,80;  
Verlag im Biebental, 6301 Biebental

Mitunter wird das Prädikat „unbekannte Bahnlinie“ etwas großzügig vergeben – aber die Rhene-

Diemeltalbahn, die in diesem Buchlein vom renommierten Eisenbahnenautor Rolf Löttgers beschrieben wird, verdient das Adjektiv „unbekannt“ zweifellos. 1874/75 als meterspurige Grubenbahn eröffnet, diente die Strecke ab 1882 auch dem öffentlichen Güterverkehr. 1923 kam zwar das „Aus“, doch zwischen 1940 und 1963 gab es die Bahnlinie nochmals als Grubenbahn, diesmal in 900 mm Spurweite. Nach nahezu 20jähriger Beschäftigung mit dieser Bahn legt nun Rolf Löttgers ein ausgewogenes Bild dar; natürlich bleiben bisweilen einige Lücken bestehen. Doch war dies unvermeidlich und schmälert den Wert der Veröffentlichung in keiner Weise. Mit zahlreichen guten Aufnahmen illustriert, wird die wechselvolle Streckengeschichte plastisch geschildert. Privat- oder Werksbahnspezialisten erhalten viele Daten, und auch dem Modellbauer werden mannigfache Anregungen gegeben, etwa die am Hang gelegene Schachanlage Martenberg oder die Spurpläne. Insgesamt ist die Broschüre gut gelungen und kann uneingeschränkt empfohlen werden. ur

**Bau-Anlagen der Köln-Giessener Eisenbahn und der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen**

von Jakob Scheiner

63 Seiten Text; 45 Lithographien; Format 50 x 35 cm; DM 328,-; Rheinlandia Verlag, Im Klausgarten 35, 5200 Siegburg

Kürzlich erschien ein ungewöhnliches Buch: der Nachdruck eines 1865 in einer Auflage von 250 Exemplaren veröffentlichten Werkes. Die Publikation stellt eine ausführliche Dokumentation eines bedeutenden Eisenbahnprojekts des 19. Jahrhunderts dar. Der Nachdruck (Vorlage: Stadtarchiv Siegburg) ist gleichfalls auflagenmäßig limitiert (300 nummerierte Exemplare) und wendet sich vor allem an Eisenbahn-Historiker. Weiterhin bieten aber die detaillierten Lithographien sehr gute Vorlagen zum Nachbau von Betriebsanlagen, Bahnhöfen oder Brücken. Sicher ist der Band nicht billig, doch Druck- und Papierqualität bilden mit dem fundierten Inhalt einen realen Gewinn. ur

**Postkarten „Bergbau und Bahnen“**

Der Verlag im Biebental (Hauptstr. 61; 6301 Biebental) legte außerdem eine Serie von 16 Postkarten vom Erzbergbau in Hessen und Rheinland-Pfalz vor – vom Grubenpferd bis zur modernen Ellok im Untertageeinsatz; 10 der 16 Farbkarten zeigen Schienenfahrzeuge, meist aus den 50er und 60er Jahren. Die schönen Motive werden Bergbau- und Eisenbahnfreunde ansprechen. Erhältlich beim Verlag (s.o.) für DM 12,- (portofrei). ur

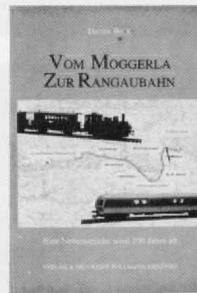
**Vom Moggerla zur Rangaubahn**

von Dieter Beck

234 Seiten; ca. 220 Bilder; Format 16,7 x 24 cm; DM 19,80 (+ DM 6,- Versandkostenpauschale); Druckerei und Verlag Bollmann GmbH, Postfach 1105, D-8502 Zirndorf

Am 30. November 1990 wird die Bahnlinie Fürth – Zirndorf 100 Jahre alt. Zu diesem Anlaß entstand ein Buch über diese Strecke, die bereits 1892 bis Cadolzburg/Mfr. verlängert wurde und damit ihre heutige Länge erreichte. Ursprünglich von der privaten LAG gebaut und betrieben, erfolgte 1938 der Übergang auf die Deutsche Reichsbahn. Vom Zweigbahnsterben durch die DB blieb die Zirndorfer Strecke glücklicherweise verschont – im Gegenteil! Die Fahrplanverbesserung (Taktverkehr) vor drei Jahren und die Einbeziehung in den Verkehrsverbund (VGN) ließen die Fahrgastzahlen um rund 20 % steigen und unterstreichen die wichtige Rolle der „Rangaubahn“, wie sie nun genannt wird, im Nürnberg-Fürther Nahverkehr.

Das Buch ist textlich knapp gehalten, weist aber zahlreiche Dokumente und Bilder auf. Sehr interessant sind nicht zuletzt die historischen



Zeichnungen von Gebäuden und LAG-Fahrzeugen. Aus den frühen DB-Jahren stammen zahlreiche Fotos mit „malerischen“ Zuggarnituren, und ein Bilderbogen der heutigen Strecke schließt die Veröffentlichung ab. Wenn auch einige Fotos etwas schief eingestellt wurden (z.B. S. 96 oder 175): eine empfehlenswerte Dokumentation, die Eisenbahnfreunde, Modellbahner und Heimatkundler anspricht. ur

**NEUE KALENDER**

Bei Redaktionsschluß lagen uns bereits einige Kalender für 1991 vor.

Zum zehnten Male erscheint der **Postkartenkalender 1990** des „bahladen“ (Albrecht Sappel KG, München) mit 13 Farbkarten in gewohnt guter Qualität. Wie immer sind motivlich mehrere Länder vertreten, und auch 2 Straßenbahnen fehlen nicht. Preis: DM 8,80.

Überraschend brachte der **Bufe-Fachbuch Verlag** (Egglham bzw. München) einen Straßenbahnkalender „**Tram international 1991**“ auf den Markt. 13 gelungene Farbaufnahmen streifen Deutschland, Österreich, die CSFR, die Schweiz, Italien, Brasilien (!) und die UdSSR. Der Wandkalender im Format 28 x 28 cm kostet DM 22,80 - ein schönes Geschenk für Straßenbahn-Fans.

„**Eisenbahn und Landschaft**“ - unter diesem Motto steht wieder der großformatige (41,7 x 29,8 cm) Wandkalender aus dem **Hermann Merker Verlag** (Fürstenfeldbruck). Der mit DM 10,80 sehr preiswerte Kalender bietet 16 Farbmotive, die man immer wieder gern betrachtet.

Der **Franckh-Kosmos Verlag** (Stuttgart) präsentiert zwei Kalender mit Eisenbahnmotiven: einmal den Kalender „**Loko-Motive 1991**“ (Großformat 48 x 45 cm; DM 34,-), zum anderen „**Franckhs Lok-Kalender 1991**“ (Format 31 x 34 cm; DM 17,80). Motive und Wiedergabequalität vermögen durchweg zu gefallen, aber mußte man wiederum bei den Kalendern (je 13 Blätter) das Titelbild nochmals im Inneren wiederholen?