



EISENBAHN-ATMOSPHÄRE: DAS BAHNWÄRTERHAUS



SCHMALSPUR-CLUBANLAGE AUS MODULEN ● INDUSTRIEBAHN
OTTENSEN ● KILOMETERZEICHEN ● INSELBAHNROMANTIK

MEHRGLEISIG FAHREN...

...bedeutet bekanntlich für den Eisen- oder Straßenbahnbetrieb eine spürbare Erleichterung bei der Fahrplangestaltung. Im Anlagenbau ist die Situation schon nicht mehr so eindeutig – schließlich versehen nicht wenige Modellbahner ihre Gleispläne absichtlich mit diversen „Flaschenhälsen“, um Abwechslung in den Fahrbetrieb zu bringen (von reinen Ausstellungsanlagen wollen wir hier absehen). So weit, so gut!

Es gibt jedoch auch Fälle, in denen Mehrgleisigkeit für viele Menschen ärgerlich sein kann. Stellen Sie sich als Leser von Modellbahn- bzw. Eisenbahnzeitschriften vor, sie finden innerhalb einer kurzen Zeitspanne den Artikel eines Autors in Heften zweier verschiedener Verlage. Sicher, da sind vielleicht Bilder und Texte jeweils etwas verändert, aber das Grundthema bleibt doch in der Zeitschrift Y dasselbe wie in der Zeitschrift Z. Sie erwerben folglich als Leser beider Publikationen einige Informationen doppelt, obwohl Sie das überhaupt nicht beabsichtigten. Nutznießer in solch einer Lage wäre eigentlich nur der Autor des betreffenden Beitrags – dieser clevere Mensch kann zwei (oder sogar noch mehr) Honorare erwarten.

Aus gutem Grund wurde in der MIBA wiederholt darauf hingewiesen, daß eingesandte Leserbeiträge nicht gleichzeitig anderen Verlagen zur Veröffentlichung zugesandt worden sind. Die große Mehrheit der Einsenderinnen

und Einsender hält sich erfahrungsgemäß an diese Regel, und das gilt nicht nur für die MIBA. Hoffen wir daher im Interesse aller Leser, daß die mehrgleisigen, parallelen Veröffentlichungen bald ganz der Vergangenheit angehören.

Um Mißverständnissen vorzubeugen: Das oben gesagte gilt selbstverständlich nicht für Presseveröffentlichungen von Firmen, Institutionen, Vereinen oder dergleichen. Solche Mitteilungen dienen der aktuellen Information und finden sich folglich meist in mehreren Zeitschriften gleichzeitig.

Ebenso ist es möglich, daß manche Themen ganz einfach allgemein „in der Luft liegen“ und in verschiedenen Zeitschriften von unterschiedlichen Autoren nahezu zeitgleich abgehandelt werden. Dies mag bedauerlich sein, läßt sich aber leider meist nicht verhindern. Zwar stehen die MIBA-Redakteure mit manchen Kollegen anderer Verlage in mehr oder weniger regelmäßigem Kontakt, doch ist schon vom Zeitaufwand her eine generelle Themenabstimmung zwischen mehreren Redaktionen unmöglich. Daher müssen wir und Sie weiterhin zwar mit einem gewissen „mehrgleisig Fahren“ leben, können dies aber noch an manchen Stellen durch Ihre Mithilfe verringern.

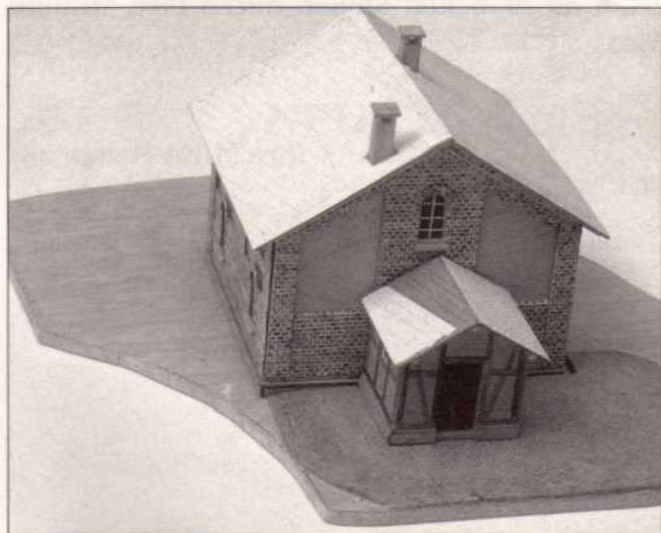
Ihre MIBA-Redaktion



MIBA-Autor E. Hauck berichtet ab Seite 32 über die ehemalige Ottenser Industriebahn in Hamburg-Altona und ihren Rollwagenbetrieb.

Einen Anlagenbericht über eine Schmalspurbahn in Modulbauweise, die noch dazu von 2 Clubs betrieben wird, lesen Sie auf Seite 24.

Mehr philosophisch will der Bericht auf Seite 16 verstanden werden: „Die Unvollendete“.



Eine Bastelei rund ums Bahnwärterhaus stellen wir auf Seite 74 vor.

Von der Londoner Ausstellung Imrex schickte uns das Ehepaar Knipper die Bildreportage auf Seite 52.

ISSN 0723-3841





MIBA

MINIATURBAHNEN

7/91

ZUR SACHE

3

PANORAMA

Dampf in Polen	7
Es war einmal...	7
Städtische Standseilbahn	7
Sonderbare Peitschenleuchten	7

MIBA-KONTAKT

8

TERMINE

12

VORBILD + MODELL

Calico – Westernvorbild für Modellbahn	13
Eine Lanze für die Modell-Ellok	15
Schwerlast-Transporter auf Schienen	39
Grenzstrecke Österreich-Ungarn	46
Kilometerzeichen	48

MODELLBAHN-ANLAGEN

Die Unvollendete	16
Südbadische und Broltalbahn	24

VORBILD

Zweiter Teil der Luxemburger Nordstrecke elektrifiziert	23
Ottenser Industriebahn in Hamburg-Altona	32
Das Lichtsignalsystem der ÖBB	42
Ungewöhnlicher Sonderzug	59

VERSCHIEDENES

Fahrgast mit Klobrille	40
Schrankenkuriosum	40
Zu Besuch bei Herpa	51
Terra Mibonica	58
Märklin bald auch in Thüringen	66
Sorgen eines N-Bahners	66

TIPS & TRICKS

Bessere Zugkraft für die Kleinbahn 93	43
Drehbank Unimat 3	65

MODELLBAHN-TECHNIK

ÖBB-Lichtsignale in H0 von der Firma Petschar	44
Unterflurantrieb für Märklin	
K-Entkupppler	64

MIBA-TEST

Inselbahnromantik im Hobby-Zimmer	60
-----------------------------------	----

SELBSTBAU-PRAXIS

Ein Bahnwärterwohnhaus mit Nebengebäude für die H0-Bahn	72
---	----

AUSSTELLUNG

Imrex '91	52
-----------	----

NEUHEITEN

Neue Bücher	20
Lastwagen für TT-Bahnen	67
Neue HAPO-Loren für H0e-Spur	67
Amerikanisches für die kleinen Spuren	67
N-Autos von Marks-Metall	68
Roco geht in die Luft	68
Wieder „Circus Krone“!	68
Bauernhof für Großbahnen	69
Güterwagen mit Plane	69
„Max Liebermann“ in H0	69
Kühlwagen Tnfs 35 von Roco	70
Vagone Postale die Roco	70
Preußische Abteilwagen in N	70
Ski-Gepäckanhänger von Marks	71
Neues von Faller	71
Neues Gleissystem für TT	71
Radsätze für TT-Waggons	71
Die IFAHG von Brekina	71

IMPRESSUM

88

VORSCHAU

88

Dampf in Polen

Die PKP-Lok Ty 3-2 hatte in Wolsztyn (Wollstein) am Ostermontag 1990 wenig Mühe, ihre 2-Wagen-Fuhre bis zum Hauptsignal auf die dort noch zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu bringen. Bei der Lokomotive handelt es sich übrigens um eine ehemalige Reichsbahn-Kriegslok der Baureihe 42. Weiter interessant für die Gestaltung von Modellbahnanlagen ist die Freileitung zum Wasserkran.

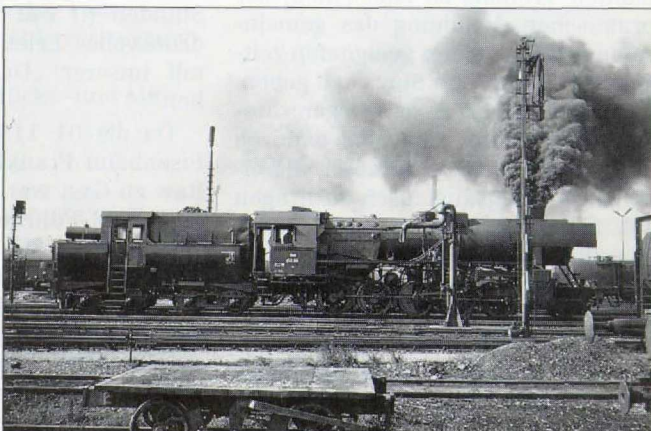
Peter Tadsen



Es war einmal...

Unter Entwicklung einer mächtigen Rauchwolke dampft um 1970 ein von der Baureihe 52 geführter Ölzug durch den Bf Wien-Stadlau in Richtung Ölhafen Lobau. Bemerkenswert ist der alte Bahnrottenwagen im Vordergrund mit den herrlichen Speichenrädern.

Peter Kaldarar



Städtische Standseilbahn

Wer auf seiner Modellbahn eine Standseilbahn einbauen möchte – z.B. das gut gelungene BRAWA-Modell der Stuttgarter Standseilbahn zum Waldfriedhof –, braucht deshalb noch lange kein alpines Landschaftsbild auf seiner kleinen Bahnwelt. Auch ein städtisches Umfeld ist nämlich völlig vorbildgerecht – wie im Pariser Künstlerviertel Montmartre zu erleben. Seit 1901 rollt hier eine nur 102,2 m lange, unter Denkmalschutz stehende Standseilbahn in etwa 70 Sekunden über eine 36prozentige Neigung durch städtische Bebauung aus dem Amüsierviertel hinauf zur Basilika Sacre Coeur. Ursprünglich als wassergetriebene Gegengewichtsbahn in Betrieb genommen, wurde sie 1935 elektrifiziert und 1963 automatisiert. Da seit 1985 die winkligen Gassen am 130 m hohen Montmartre für Omnibusse weitgehend gesperrt sind, benutzen nun jährlich etwa zwei Mill. Fahrgäste dieses Nahverkehrsmittel. Während die Bahn noch im Gegenzugsystem arbeitet – die talwärts gehende Kabine zieht die zweite Kabine bergwärts –, werden nach dem derzeitigen Umbau zu einem modernen Aufzug die beiden Wagen auf den zwei Gleisen unabhängig voneinander verkehren. Das Äußere der Bahn wird bei dieser Modernisierung allerdings nicht verändert. DVH



Sonderbare Peitschenleuchten

Beengte Raumverhältnisse bedingen mitunter technische Sonderkonstruktionen – diese Feststellung gilt für die Modellbahn ebenso wie fürs Vorbild! Im thüringischen Bf Suhl, wo dieses Foto am 16.3.1991 entstand, stehen auf dem Hausbahnsteig (Gleis 1) mehrere Masten mit extrem langem Peitschenausleger und jeweils zwei angebrachten Leuchten. Des Rätsels Lösung: Auf dem sehr schmalen Zwischenbahnsteig für Gleis 2 konnte man keine separaten Leuchtenmasten aufstellen, so daß diese Sonderkonstruktion nötig wurde. Vielleicht ein Tip für die Modellgestaltung?

ur



Bastel- und Bibelwoche des cmt

Unter dem Motto „Beten & Basteln“ fand vom 25. Februar bis 3. März 1991 zum ersten Mal eine kombinierte Bastel- und Bibelfreizeit statt. Gastgeber war das überkonfessionelle christliche Modellbahn Team (cmt), das sich dafür die herrliche Landschaft des „Naturparkes Rhön“ ausgewählt hatte. Zu diesem Anlaß kamen Teilnehmer aus ganz Deutschland nach Bischofsheim/Rhön. Ziel dieses nun alljährlich geplanten Treffens ist zum einen, der praktischen Ausübung des gemeinsamen Hobbys einen geeigneten zeitlichen Rahmen „am Stück“ zu geben. Zum anderen ist es den Organisatoren ein zentrales Anliegen, dadurch eine Gelegenheit zu schaffen, die einen Erfahrungsaustausch zu Fragen des Lebens auf der Grundlage des christlichen Glaubens und der Bibel ermöglicht. Regelmäßiges

Tageselement waren daher Gesprächszeiten zu Alltags-Themen, wie z. B. der Basis eines dauerhaft „sinnvollen Lebens“.

Ausreichend Zeit blieb natürlich auch für fachliche Gespräche über das gemeinsame Modellbahn-Hobby. Darüber hinaus war täglich ein Programm-Block dem „Basteln“ reserviert, dem die Teilnehmer auch mit Hingabe frönten.

So wurde u. a. an einem FREMO-Bahnmodul gebaut, das den „Übergang von Schmalspur auf Normalspur“ zum Thema hatte. Der älteste Teilnehmer dieser Woche (70 Jahre jung!) konzentrierte sich dagegen auf das filigrane Bemalen von Preiser-Figuren. Aber auch das Umlackieren bzw. Umrüsten von HO-Automodellen oder das Zusammenfügen von Häuser- und Fahrzeugmodellbausätzen wurde in diesen Tagen praktiziert.

Zusätzlich stand eine große Anzahl von hochwertiger Fachliteratur zum Lesen, Schmökern und Studieren zur Verfügung. Dieses Angebot wurde von allen ausgiebig genutzt; so meinte ein Teilnehmer: „In den Zeitschriften und Büchern zu stöbern, hätte ich gerne noch mal eine solche Woche Zeit!“

Für weitere Abwechslung sorgten u. a. zwei Ausflüge: So stand am Mittwoch ein Besuch bei der Firma POLA auf dem Programm. Interes-

sant war für alle, einmal „live“ zu sehen, was alles entwickelt, probiert und versucht werden muß, bis ein Bausatz fertig verpackt über die Ladentheke gehen kann. Besonders die ausgiebigen Gespräche in der Formen-Entwicklungs-Abteilung der Firma POLA vertieften unser Verständnis des Herstellungs-Prozesses. Zum Abschluß wurde der Besuch noch durch das Geschenk eines Häuserbausatzes versüßt.

Ein weiterer Ausflugs-Höhepunkt dieser Tage war für alle der Besuch im Raw Meiningen.

Die Exklusiv-Führung von fast vier Stunden (!) war für jeden ein eindruckvolles Erlebnis der Begegnung mit unserer „Dampflok-Vergangenheit“.

Da die 01 118 der „Historischen Eisenbahn Frankfurt e. V.“ noch im Raw zu Gast war, konnten wir sogar den 01er-Führerstand besichtigen. So erhielten wir einen lebendigen Eindruck in den harten Alltag eines Dampfloks-Führers und seines Heizers. Darüber hinaus standen auch die 50 3501, die 86 1333, die 65 1049 sowie eine Schmalspur-Dampfloks wegen Überarbeitungs-Maßnahmen im Ausbesserungswerk.

Interessant war natürlich auch, einen Teil der seltenen Werks-Maschinen kennenzulernen, die noch immer im Besitz der Meininger sind. Dies ließ erahnen, welch reges Betriebsleben hier wohl vor 20, 30 oder gar 40 Jahren geherrscht haben muß, als das Werk noch voll ausgelastet war. Erhalten geblieben ist bis heute die Liebe, mit welcher in Meiningen Dampflokomotiven überarbeitet werden.

So blieben allen Teilnehmern am Ende viele positive Erinnerungen und die Vorfreude auf das nächste Jahr, in dem diese außergewöhnliche Premiere in der Woche vor Ostern ihre Fortführung erfährt.

1991 laufen noch zwei weitere Veranstaltungen:

Mitte August ist für jeden Interessenten Möglichkeit, im Rahmen einer christlichen Großveranstaltung („missio-Camp“) die ersten „cmt-Sommer-Basteltage“ live mitzuerleben. Hier wird die Idee der Februar-Woche in wenigen Tagen umgesetzt.

Vor allem aber freuen sich die ehrenamtlichen Mitarbeiter dieser ungewöhnlichen Modellbahn-Vereinigung auf das 2. Dezember-

Wochenende 1991. Denn dann wird das erste „Wochenend-Fachseminar für Modellbahn-Fotografie“ im Saarland veranstaltet. Hierzu sind alle Hobby-Freunde eingeladen, die rechtzeitig vor Weihnachten einen Intensiv-Kursus zu diesem Thema absolvieren wollen.

Nähere Informationen sind zu erhalten bei: Volker Müller, Hohlweg 17, D W-5231 Helmenzen/Ww.

Anschriftsänderung

Der verantwortliche Gesamtleiter der „Arbeitsgemeinschaft Modellbahn-Beratung München“ ist umgezogen. Die neue Anschrift lautet: Ingo Faustmann, Niederbieger Str. 36/II, D W-7982 Baienfurt.

Dampf auf der Selketalbahn

Haben Sie Lust, die Faszination der Dampfloks im Mittelgebirge mit Zugkreuzungen und Wassernehmen kennenzulernen? Zu einem äußerst billigen Fahrpreis für die ganze Familie? Oder die oft unberührte Natur im Ost-Harz erleben?

Bei uns auf der Selketalbahn können Sie es noch!

Im April 1990 hat sich in Gernode die Arbeitsgruppe G. H. E-Selketalbahn gebildet. Hauptziel der Gruppe ist der Erhalt der Bahn in ihrer noch ursprünglichen Form (Bahnhöfe, Loks und Wagen) sowie die Steigerung der Fahrgastzahlen, damit die Bahn wirtschaftlicher fahren kann.

Die Arbeitsgruppe vermittelt oder organisiert folgende Leistungen:

Zimmervermittlung, Betriebs- und Vereinsausflüge, Gruppenbetreuung bei Eisenbahntouristen und Vermittlung von Sonderfahrten mit dem Harzer Traditionszug (Malletlok) oder dem Museumstriebwagen T1.

Weitere Informationen erhalten Sie gern gegen Freiumschlag von der Arbeitsgruppe G.H.E.-Selketalbahn. Kontaktadressen: J. Mingram, Kahlenberg 28, O-4301 Rieder bzw. W. Barthmann, Wichernsweg 27, W-2000 Hamburg 26.

Technik-Museum Speyer

Die geschichtsträchtige Stadt Speyer mit ihrem Kaiserdom ist wohl weithin bekannt. Noch kaum bekannt ist aber das neue Technik-Museum in der Geibstraße, das seine Pforten gerade geöffnet hat. Wo früher Soldaten ausgebildet wurden und nach deren Abzug „der Zahn der Zeit“ viel zerstört hat, ist neues Leben eingekehrt. Zahllose Arbeitsstunden mußten aufgewendet werden, um der Anlage ein geordnetes Aussehen zu geben. Mehr als 100 Container Schutt wurden abgefahren und ein Zaun von 500 m Länge gezogen. 800 m Eisenbahngleise wurden verlegt und 200 Arbeitsstunden für Raupen und Planiermaschinen aufgewendet.

Diese Arbeiten wurden in knapp 6 Monaten bewerkstelligt. Von besonderem Nutzen für das neue Museum ist der angrenzende Flugplatz, der Gleisanschluß der Bundesbahn und die Nähe der Stadt. Es ist Platz vorhanden, um genügend Parkplätze zu schaffen; eine Cafeteria ist in der Halle, ein Restaurant und ein Shop sind im Bau.

Das Technik-Museum Speyer umfaßt die Abteilungen Flugzeuge, Lokomotiven, Feuerwehrfahrzeuge, Dampfmaschinen und Oldtimer. Außerdem gibt es Sonderausstellungen. Anschrift: Geibstraße, D W-6720 Speyer; Tel. 06232/78 844; Träger: Auto + Technik Museum Sinsheim e.V.; Öffnungszeiten: täglich von 9 - 18 Uhr. (bö)

Harzer Schmalspurbahnen

Auf allen Strecken der dampfbetriebenen Harzer Schmalspurbahnen bieten wir folgende Leistungen an:

- Reservierung für Einzel- und Gruppenreisende in unseren Regelzügen;
- Sonderfahrten mit dem
 - a) Traditionszug (144 Sitzplätze),
 - b) Sonderzug mit KBI-Wagen (250 Sitzplätze),
 - c) Traditionswagen (25 Sitzplätze);
- Besichtigung des Bahnbetriebswerks Wernigerode-Westerntor;

- Besichtigung der Einsatzstelle Gernrode;
- Stadtführungen in Wernigerode mit Anlaufpunkt Schloß (Schloßmuseum);
- harztypische Kulturprogramme;
- fachgerechte Reiseleitung inner- und außerhalb des Zuges, Wanderleitung mit sachgerechter Erläuterung über Geschichte und Landschaft sowie über die Forstwirtschaft und die Harzer Schmalspurbahn;
- Stimmungs- und Unterhaltungsmusik;
- Organisation von Abendveranstaltungen, auch mit Tanz;
- Imbiß- und Getränkeversorgung im Zug;
- rustikale Frühstücks- und Mittagversorgung;
- Kaffeefahrten;
- Grillabende.

Alle Leistungen können ganz nach Ihren Wünschen zusammengestellt werden. Für Einzel- und Gruppenreisende, die nur die reine Zugfahrt erleben möchten, werden Platzzuweisungen (Sitzplatz wird garantiert) in allen Zügen der Harzer Schmalspurbahn vorgenommen. Bitte rechtzeitig (mindestens 5 Tage vor Fahrtantritt) anmelden!

Unsere Anschrift:

DR-Betriebsleitung Harzer Schmalspurbahnen, Unter den Zindeln, O-3700 Wernigerode.

Tram-Museum in Luxembourg eröffnet

Seit Ostern 1991 hat auch die luxemburgische Hauptstadt ein Tram- und Busmuseum, das mit viel Einsatz und Engagement von den Mitarbeitern der städtischen Busbetriebe aufgebaut und mit einem Tag der offenen Tür eingeweiht wurde. In der Stadt Luxembourg gab es 1875 die erste von Pferden gezogene Straßenbahn, 1908 folgte die erste „Elektrische“. Das Netz dehnte sich weiter aus, doch bereits seit 1926 wurden die ersten Omnibusse eingesetzt. Die Verdrängung der Straßenbahn ging dann in den 50er Jahren sehr schnell, 1955 wurde eine bedeutende Linie („Charly“), und dann 1964 bereits die letzte Elektrische

(nach Beggen) eingestellt. Die gesamte Geschichte des luxemburgischen Nahverkehrs ist jetzt anhand von restaurierten Originalfahrzeugen (darunter 3 Triebwagen), zahlreichen Modellen und vielen Dokumenten und Fotos in einer speziell dafür errichteten Halle nachzuvollziehen. Das Museum ist geöffnet donnerstags, samstags und sonn-/feiertags von 13.30 bis 17.30 Uhr und liegt im Stadtteil Hollerich im Busdepotgelände (Parkplatz P + R Sud). Auskünfte unter Tel. 00352 / 47 96 23 85.

Ewald Hauck, Luxembourg

Roco VT 11.5

Ich suche aus dem MIBA-Leserkreis Tips, wie man den VT 11.5 von Roco Art.-Nr. 43900/43903 mit einer Innenbeleuchtung ausstatten kann. Wer hilft mir?

Rolf Waluzek, Gareisstr. 62,

D W-4300 Essen

Schmalspur am Plattensee (MIBA 6/91)

Wie mir erst jetzt bekannt wurde, scheinen die aus dem Heft „Eisenbahnnostalgie in Ungarn“ stammenden und von mir im Artikel angegebenen Daten der eingesetzten Dampflok fraglich, denn Gunter von Hartwig gibt in Heft 9/90 auf Seite 14 des „Modellbahner“ folgende Daten an:

490.056 Dn2t 760 mm Mavag/Bp. 5270/1942, ex Steinbruch Szob.

Ulrich Clees, W-5220 Waldbröl

Berichtigung (MIBA 4/91)

Zum Artikel „Eisenbahnmuseum Karlsvik bei Luleå“ teilte uns der Autor, Herr Rudolf Eckert, mit, daß das Foto auf Seite 54 nicht von ihm stammt. Urheber ist der Verein MBV. D. Red.

CALICO – WESTERNVORBILD FÜR MODELLBAHN

von Dirk v. Harlem

Bei einer Fahrt über den „Spieler-Highway“ zwischen Los Angeles und Las Vegas gehört ein Besuch der Geisterstadt Calico zur touristischen „Pflichtübung“ für jeden Reisenden, ist doch diese kleine Siedlung eines der letzten echten Zeugnisse des Wilden Westens. 1881 fanden zwei Goldgräber in Calico die reichste Silberader Kaliforniens. Innerhalb kürzester Zeit kamen dann hunderte von Grubenarbeitern und förderten innerhalb von 15 Jahren Silbererze und Salpeter im Wert von 86 bzw. 9 Millionen Dollar. In ihrer Blütezeit zählte die Stadt über 4000 Einwohner und 22 Saloons. Als 1896 der Silberpreis über die Hälfte sank, zogen die meisten Bergarbeiter weiter und überließen die Stadt ihrem Schicksal. 1950 kaufte die Knott-Familie Calico und seine nähere Umgebung auf und restaurierte es zu einem weitgehend originalen Zeugnis amerikanischer Geschichte ohne allzu viele Show-Effekte. So vermitteln Kramläden, Theater, Druckerei, Fotostudio, Rathaus, Saloons, Schule und Minenbauten noch immer ein echtes Bild des „American Way of Life“ vor gut einem Jahrhundert. Selbst eine schmalspurige Eisenbahn – die in der Realität allerdings niemals existierende „Calico – Odessa Railroad“ – fehlt nicht, auch wenn ihre Pseudo-Dampflokomotive von einem Dieselmotor angetrieben wird und ihr kleiner Rundkurs mit Trestle-Brücke, Tunnel, Mini-Bahnhof, Wasserturm und Erz-Verladestation spielzeugartig wirkt.

Und dann – während der 1,75 Dollar teuren Rundfahrt mit dem Bähnchen – fällt es dem Eisenbahnfreund wie Schuppen von den Augen. Ist Calico nicht das ideale Vorbild für eine kleine Modellbahn im Westernstil? Wer ist nicht von den Westernfahrzeugen und -bauten für die LGB-Großbahn oder den zahlreichen amerikanischen H0- und N-Modellen fasziniert, die die Industrie fertigt? Das Modell einer Westernstadt und -eisenbahn auf kleinem Raum dargestellt – dank Calico gibt es hierfür ein naturgetreues Vorbild von besonderem Reiz!

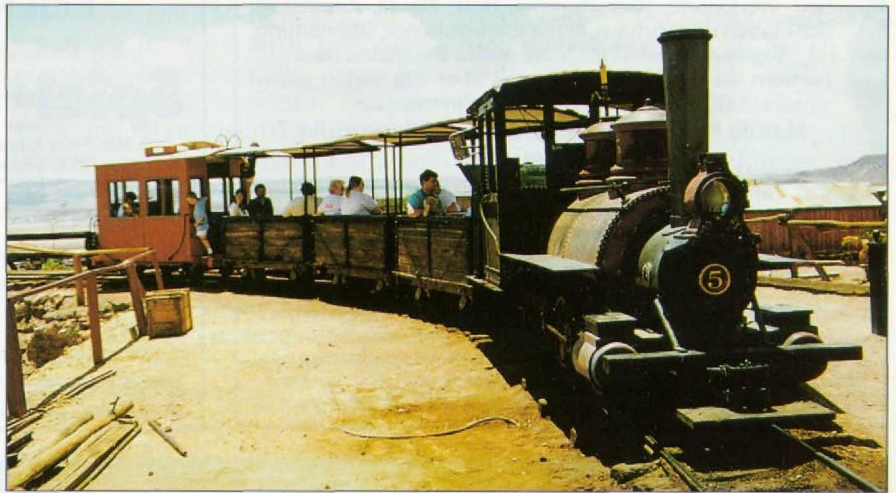


Bild 1 (oben). Die „Dampflok“ wird von einem Dieselmotor angetrieben.



Bild 2 (oben). Der Rundkurs der „COR“; rechts der Bahnhof.

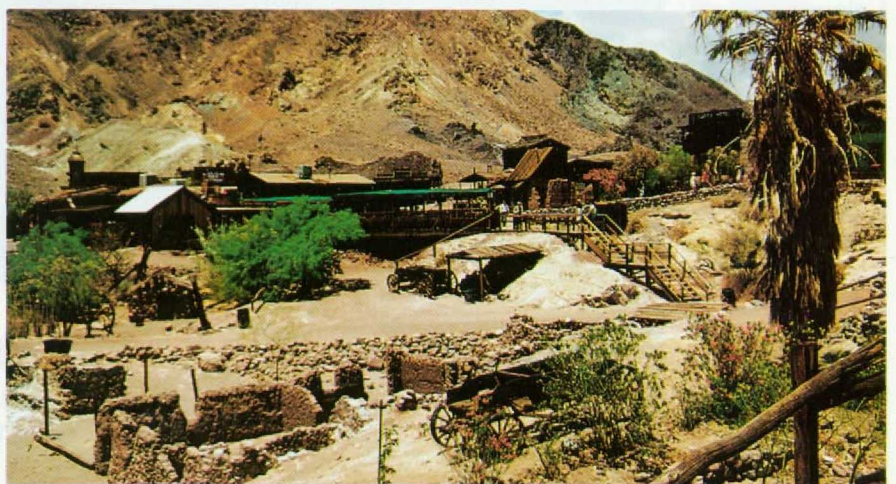


Bild 3. Keine Filmkulisse – die Western-Stadt Calico. Alle Fotos: DVH