



ENGLISCHE ANLAGE NACH DEUTSCHEM VORBILD: „GEISLINGEN“



**GESUPERTE GÜTERWAGEN ● SÜDSTORMARNSCHE KREISBAHN
FELDBAHNLOKS IN SÜDWEST ● INFRAROT-FERNSTEUERUNG**

MITBRINGSEL

Für die meisten von uns dürfte die Urlaubszeit vorbei sein – der Alltag hat uns wieder. Sicher erinnern sich die meisten auch noch gern an den letzten Urlaub. Was ein echter Eisenbahnfan und Modelleisenbahner ist, der hat selbstverständlich auch im Urlaub die Augen offengehalten, wenn irgendwo zwei Schienen zu sehen waren. Denn man weiß ja nie, ob man nicht irgendwo entlang dem Schienenstrang eine nachbauwürdige Situation, eine betriebliche Besonderheit, oder irgendwas total eisenbahnhistorisches (was es laut Signalbuch oder Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung schon längst nicht mehr geben dürfte) findet. Natürlich hat man die betreffende Situation auch im Bild festgehalten und sich ein bißchen umgehört, von wegen dem Warum und Wieso.

Solche Urlaubsmitbringsel kann nun jeder seiner privaten Sammlung einverleiben, um sich im stillen Kämmerlein daran zu ergötzen. Oder er kann seine Modellbahner-Kollegen an der Entdeckung teilhaben lassen und die ganze Geschichte an die MIBA einsenden. Nehmen wir als Beispiel unseren kurzen Beitrag auf Seite 34. Dort geht es u. a. um ausgebaute bzw. stillgelegte Weichen im Bahnhof Selb-Plößberg. Nicht jeder wird die Situation im Modell nachbauen wollen, zugegeben. Aber der modellbahnrelevante Aspekt ist doch unübersehbar. Wer z. B. während einer umbaubedingten Übergangsphase seiner Anlage den Betrieb in gewissem Umfang aufrechterhalten möchte, kann hier auf eine, vielleicht ähnli-

che, Vorbildsituation verweisen. Wer andererseits einen betrieblichen „Flaschenhals“, also eine bewußt herbeigeführte Engstelle, auf seiner Anlage einführen möchte, kann ebenso auf dieses Beispiel zurückgreifen.

Ein anderes Beispiel für ein Urlaubsmitbringsel, aus dem dann ein kleiner MIBA-Artikel geworden ist, stellt der Artikel über die Straßenbahn Trieste-Opicina (auf Seite 14) dar. Ein ungewöhnliches Vorbild für die Straßenbahnfreunde!

Unsere diversen Vorbildgleispläne sind beileibe nicht nur als Urlaubsmitbringsel entstanden, trotzdem könnten wir uns vorstellen, daß gerade im Urlaub recht häufig Bahnhofsgleispläne etc. von unseren Lesern aufskizziert werden. Oft enthalten solche Spurpläne die eine oder andere Besonderheit, die sich aus dem jeweiligen Betriebsablauf erklärt. Dabei muß es sich nicht unbedingt um solch ein „bahnhofsgleisplanmäßiges Paradebeispiel“ wie den auf Seite 51 vorgestellten Bahnhof Berlin-Zoo handeln, der durch seine relativ kompakten Gleisanlagen, verbunden mit „großem Betrieb“ viel Anziehungskraft auf den Modellbahner ausüben dürfte.

Der langen Rede kurzer Sinn? Denken Sie bitte bei Einsendungen aus dem Vorbildbereich daran, daß die ganze Geschichte – zu Nutz und Frommen aller MIBA-Leser – auch einen gewissen Modellbahnbezug haben sollte!

Ihre MIBA-Redaktion



Die Geschichte schmalspuriger Feldbahnloks in Südwest-Afrika: lesen Sie auf Seite 52.

Wie praxisgerecht ist die Infrarot-Fernbedienung von Märklin-Digital (Seite 42) ?

Eine Reihe von Waggon-Umbauten im N-Maßstab stellt Helmut Reiß auf Seite 60 vor.

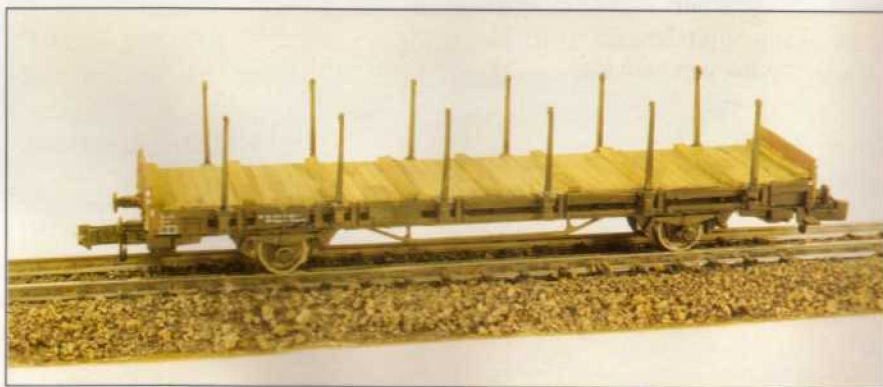


Ein Hafendiorama im Maßstab 1:87 finden Sie auf Seite 30.

Ein Engländer baut nach deutschem Vorbild in N: Geislingen (Seite 18).

Titelbild: 132 mit Güterzug bei Nordhausen (Foto: Karlheinz Krebs). Das N-Modell dieser Loktype ist mittlerweile im Handel (siehe Rubrik Neuheiten).

ISSN 0723-3841





MIBA

MINIATURBAHNEN

9/91

ZUR SACHE 3

MIBA-KONTAKT 6

PANORAMA

Harzquerbahn	7
Auf der Drehscheibe	7
Zweite Jungfernfahrt einer 42er in Polen	7

NEUHEITEN

Neue Bücher	9
Rhb Flachwagen von Bemo	74
Güterwagen von Minitrix	74
Reitz'endes für N-Bahner	74
Wikings Neue	74
Besig Neuheitenauslieferung	74
Bierkutschen in H0	75
Neues bei Fleischmann	75
Bunte Werbewagen von Bemo	75
Zubehör für die Spur 2	75
„Zuckersusi“ von Roco	75
BR 240 von Arnold	75
Neues von Faller	76
Ge 2/2 von Railino	76
Bremserhäuschen von Weinert	76
Reichsbahnfahrzeuge in N	76
Kesselwagen der DRG	76
Neue Peco Weichen für N	77
ÖBB-Signale und Zubehör	77
Wieder neue US-Cars in N	77
H0-LKWs von Herpa	77
Straßenbahnmodelle in H0-Größe	78
Neues Zubehör von Neumann	78
Der ICE von Minitrix	78
SBB-Dampflok von Lemaco	78

TERMINE 12

MODELLBAHN-ANLAGEN

H0-Anlage in Südamerika	16
„Geislingen“ – Eine Rundum-Anlage in N	18
Alternative Impressionen	38

VORBILD

Straßenbahn Trieste-Villa Opicina	14
Weichen und Stelldrähte- Einmal anders	34
Zwei neue Museen	36
Neue Diesellok bei den HVB Kiel	58
KLV 95 der DB	70
Saubere oder dreckige Lokomotiven	71
Stadt-Umland-Bahnen	72

VORBILD + MODELL

Die „Südstormarnsche Kreisbahn heute	24
Bf Berlin – Zoologischer Garten	51
Feldspurzwerg wird Staatsbahnlok	52

SELBSTBAU-PRAXIS

Binnenhafen im Maßstab 1:87	30
Moderne Güterwagen in N	60
Auf den Kopf gestellt: ÖBB-Lichtsignale	67

MIBA-TEST

Drahtlose Zukunft?	42
--------------------	----

VERSCHIEDENES

Herkat-Artikel näher untersucht	58
---------------------------------	----

IMPRESSUM 94

VORSCHAU 94

MÄRKLIN H0-STARTPACKUNG ANNO 1965

Um ca. 1965 hatte die Firma Märklin eine H0-Startpackung zum Preis von etwa 120.- DM im Programm. In dieser Packung war eine große Schlepptenderdampflok BR 23 od. 01 (?) und drei Drehgestell-D-Zug-Wagen. Ferner gehörte noch ein Trafo mit Kontrollleuchte zu diesem Set. Zur Lok fällt mir noch ein, daß irgendwelche Dinge am Kessel braun abgesetzt waren. Genauere Angaben kann ich leider nicht machen.

Diese Märklin-Packung hatte ich ca. 1965 zu Weihnachten geschenkt bekommen, mußte sie aber ein paar Jahre später auf Wunsch meiner Eltern verschenken. Da ich jetzt wieder Modellbahner geworden bin möchte ich mir evtl. dieses Set wieder zulegen.

Ich würde mich freuen, wenn mir einer der vielen MIBA-Leser weiterhelfen könnte!

Rolf Waleczek, Gareisstr. 62, 4300 Essen 13.

Beschriftungen und Schilder im Modell

Zum Leserbrief von Gerhard Scholtis in der MIBA 4/91 hat Dr. Günter Ciupek folgendes anzumerken.

Meines Erachtens fehlen Beschriftungen zu den von 1922 bis 1937 bestehenden „Oberschlesischen Eisenbahnen“. Dies dürfte wohl auf Unkenntnis zurückzuführen sein. Hierzu etwas zur Vorgeschichte.

1922 wurde Oberschlesien, trotz der für das Deutsche Reich positiv ausgehenden Volksabstimmung, geteilt. Um das wirtschaftlich zusammengewachsene Industriegebiet nicht auseinanderzureißen, wurde das sogenannte Genfer Abkommen über Oberschlesien abgeschlossen, das für fünfzehn Jahre den wirtschaftlichen Verbund gewährleisten sollte. Es umfaßte das ober-schlesische Abstimmungsgebiet.

Die Regelung der Eisenbahn Verhältnisse war augenscheinlich schwierig, denn ihr waren nicht weniger als 166 Artikel (396-561) gewidmet. Bei dem dichten Schienennetz waren die Verhältnisse besonders kompliziert.

27 Normalspurstrecken waren getrennt, ganz zu schweigen von den durchschnittenen Linien des ober-schlesischen Schmalspurnetzes und den Gruben- und Werksanschlüssen. Ebenso wie für die Durchfahrt durch die Provinz Posen war die Regelung eines Korridorverkehrs notwendig geworden. Ein privilegierter Transitverkehr mußte eingerichtet werden, Art. 468-478. Ein Einheitstarif wurde eingeführt, Art. 435-439.

Eine zunächst gemeinsame Verwaltung wurde aufgegeben und zwei selbständige Direktionen, Kattowitz und Oppeln, eingerichtet, über denen zwecks Koordinierung ein gemeinschaftliches „Oberkomitee“ stand, dessen Aufgabe die Regelung gemeinsamer Fragen, wie Tarife, Fahrpläne, aber auch die gemeinsame Verwaltung des rollenden Materials war. Das rollende Material der Direktion Oppeln hatte die Aufschrift: Oberschlesien, darunter Gorný Slask und alle weiteren Anschriften in deutscher Sprache. Das rollende Material der jetzt polnischen Direktion Kattowitz hatte die Aufschrift: Gorný Slask, darunter Oberschlesien und alle weiteren Anschriften in polnischer Sprache. „Oberschlesien-Wagen“ zählten im Bereich der DR als ausländische Wagen. Art. 440-447 regelten die Abgabe des rollenden Materials aus dem Reichsbesitz.

Es mußten abgegeben werden: 40 000 Güterwagen, jede der beiden Direktionen erhielt 20 000 Güterwagen. An Lokomotiven erhielt die deutsche Direktion 630, die polnische Direktion 430 Loks. An Personenwagen erhielt die deutsche Direktion 1517, die polnische Direktion 959 Personenwagen.

Auf Wunsch der polnischen Direktion versah, um einen Zusammenbruch des Schienenverkehrs zu vermeiden, ein großer Teil des deutschen Personals während der ersten Jahre seinen Dienst im polnischen Teil Oberschlesien weiter. Für diese Regelung des Dienstes auf kurze Zeit wurden nicht weniger als 60 Artikel, Art. 501-661, aufgenommen.

Nach Ablauf des Genfer Abkommens im Jahre 1937 wurden die Güterwagen in den Wagenpark der DR eingereiht. Bis dahin liefen sie unter der Bezeichnung Deutsche Reichsbahn-Oberschlesien. Das Gorný Slask wurde rot überpinselt. Immerhin hat die gemeinsame Eisenbahnverwal-

tung im geteilten Oberschlesien den Beweis für die Möglichkeit einer fruchtbaren und positiven zwischenstaatlichen Regelung erbracht.

Zwei Beispiele für die Streckentrennung durch die Grenzziehung. Um vom deutschen Kreuzburg nach Beuthen OS zu gelangen, mußten die jetzt polnischen Städte Lublinitz und Tarnowitz durchfahren werden, um vom polnischen Kattowitz oder Königshütte in Richtung Tarnowitz zu fahren, mußte die deutsche Stadt Beuthen OS durchfahren werden. Um diesen privilegierten Verkehr einzustellen, baute die DR die 21 km lange Strecke Brynnek (Brunneck) - Mikultschütz (Klausberg), die 1928 eröffnet wurde. Die PKP baute die 14 km lange Strecke Scharley-Birkenhain-Königshütte, ostwärts um Beuthen OS herum, eröffnet 1926.

Die nicht im Abstimmungsgebiet der ehemaligen Direktion Kattowitz gelegenen Dienststellen im Neisser Raum kamen zur Direktion Breslau.

„Recycling-Lok“

Bei Aufräumarbeiten im Hobbyraum kam ich auf die Idee, „Schrotteile“ zum Bau einer Phantasie-Dampflok zu verwenden. Das 76 cm lange Fahrzeug entstand u. a. aus 2 Kaffeedosen, 13 Bandagen von Einhängeheftern (Kessel), Auto-Ölfilter, Deckel von Babynahrungsgläsern (Räder) und sonstigen Abfallteilen aus den Sanitär-, Heizungs- und Fernmelde-Bereichen. Lediglich 2 Scharniere, Birnchen und Batterien für die Beleuchtung mußte ich kaufen. Die Lok, die kürzlich 6 Wochen im Schaufenster meiner Fachhändler bestaunt werden konnte, soll ein Beispiel sein, was man aus Abfall alles sinnvoll zusammenbauen kann. Die Bauzeit betrug etwa 200 Stunden.

Willi Naumann

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Sinnwahrende Kürzungen behalten wir uns vor.

Harzquerbahn

Ein Dampfzug der Harzquerbahn, geführt von der 99 7240, verläßt im Mai 1990 den Bf Wernigerode Westerntor gen Süden. Wahrscheinlich werden manche Details des Fotos bald historisch sein!

Auf jeden Fall wird die Lok spätestens ab dem 1.1.1992 eine neue Betriebsnummer tragen. Die DR paßt ihr Nummernsystem dem der Bundesbahn an. Aus der Baureihe 99.72 wird die Baureihe 99.1 werden, die „1“ steht für die Spurweite von 1000 mm. Die abgebildete Lok erhält also voraussichtlich die Nummer 099 140.

Dann das Lichteinfahrtsignal des Bf Westerntor. Zur DB-Norm paßt es in keiner Weise; aber gerade diese Teile der Infrastruktur haben wohl am meisten Aussicht zu „überleben“. Man denke nur an die bayerischen Ruhe-/Haltsignale, die in DB-Zeiten noch lange anzutreffen waren.

Peter Tadsen



Auf der Drehscheibe...

...sehen Sie hier die PKP-Lok Ty 2-407 am 14.4.1990 im Bw Guiezno (Gnesen). Man beachte die neben dem Wärterhäuschen in großer Zahl an einer Art Ständer aufgehängten Hemmschuhe und die „graphische“ Gestaltung des Windleitbleches: Der Lokführer hat den Ruß nur teilweise weggeputzt und so eine Art Muster entstehen lassen.

Peter Tadsen



Zweite Jungfernfahrt einer 42er in Polen

Eine Reisegruppe des Auto + Technik Museums Sinsheim besuchte Pila, (früher Schneidemühl) in Polen. Grund war die Probefahrt einer Dampflokomotive der Baureihe 42, die im Eisenbahnausbesserungswerk Pila repariert und renoviert wurde. Hergestellt wurde der eiserne Koloß 1944 in der Maschinenfabrik Eßlingen mit der Fabrik-Nr. 4874. Von diesen Kriegsloks wurden ab 1943 866 Exemplare gefertigt. Die Bundesbahn hatte diese Maschinen bis 1960 im Dienst. Die Probefahrt mit der 42 1504 war ein voller Erfolg; bis auf 80 km/h konnte das 1800 PS starke Dampftröb auf der Strecke Pila-Krzyz (Kreuz) beschleunigt werden. Die fast 50 Jahre alte Lok bestand ihre zweite Jungfernfahrt einwandfrei. Im Technik Museum Speyer wird nun diese Lok bald als Neuerwerbung des Auto + Technik Museums Sinsheim zu sehen sein. Dieses Exemplar wird die einzige Lok der Baureihe 42 sein, die in Deutschland funktionsfähig zu sehen sein wird. Das gute Stück soll aber nicht als Museumslok enden, sondern auch in Deutschland wieder auf Strecken fahren.

Karlheinz Böckle

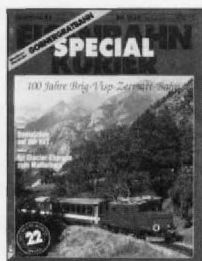


Spielplatz-Lokomotive

Falls Ihnen, lieber Modellbahnfreund, einmal ein Lokselbstbau etwas daneben gerät, ließe sich das Fahrzeug vielleicht doch noch nutzbringend verwenden – als „Feuerrotes Spielmobil“ in der Miniaturwelt. Ein großes Vorbild dafür befindet sich unter anderem in einem Park in Duisburg.

DVH





100 Jahre BVZ

132 Seiten,
über 200 Abbildungen;
Format 21 cm x 27,9 cm; DM 19,80;
EK-Verlag GmbH, Freiburg

Aus aktuellem Anlaß des 100jährigen Bestehens der Brig-Visp-Zermatt-Bahn widmet der EK-Verlag eine Spezial-Ausgabe mit informativem Überblick dieser beliebten und bekannten Gebirgsbahn. In Wort und Bild wird von Anfang an die Geschichte erläutert und mit wertvollen, historischen Aufnahmen bis in die heutige Zeit begleitet. Diese Schmalspurbahn (1000 mm) gehört mit zu den am schönsten gelegenen Bahnen der Schweiz, die nicht nur dem Eisenbahnfreund in guten Erinnerungen beim letzten Besuch bleibt. Diese EK-Broschüre ist jedenfalls empfehlenswert, auch wenn sie noch nicht vor Ort gewesen sind (!). Falls ein Urlaub in Planung steht, im Heft befinden sich auch einige Hinweise, Tips und Infos für die Gegend der BVZ. Außerdem wird noch die Gornergrat-Bahn geschichtlich abgehandelt und das „Riffelalpramway“, eine Straßenbahn, die seit 1960 nicht mehr verkehrt. lw



Voies Étroites du Chablais

252 Seiten;
Format 21,2 cm x 22,3 cm;
Sfr. 73.-; Bureau Vaudois
d'Adresses, route Aoy-Fauquez 93,
CH-1018 Lausanne

Ein hervorragendes Buch für alle, die sich für die Schmalspurbahnen der Schweiz interessieren und speziell auch für die Bahnen aus dem Waadtland. Dieser Verlag widmet

sich ausschließlich der Bahngeschichte aus der Südwestschweiz und bringt mit diesem siebten Band ein weiteres Kunstwerk in Sachen Eisenbahnliteratur. Dieses mal beinhaltet das Buch zwei bekannte Strecken, die allesamt in dem Städtchen Aigle beheimatet sind. Zuerst ist es die ASD (Aigle-Sépey-Diablerets), die kürzlich noch im Kreuzfeuer stand; sie ist gerettet und wird nach einer gründlichen Überarbeitung des Streckennetzes weiter existieren. Die AOMC (Aigle-Ollon-Monthey-Champéry) ist die zweite meterspurige Bahn, die von Aigle (Adhäsion) nach Monthey durch eine schöne Landschaft und von dort nach Champéry per Zahnstange fährt. Besonders hervorzuheben ist die Qualität dieses Buches. Mit zahlreichen historischen Fotografien und Vorlagen sowie Zeichnungen von Gebäuden und Gleisplänen wird dem Leser ein kunstvoll reproduziertes Werk präsentiert. Fast alle wichtigen Fahrzeuge (von Triebwagen bis zum Güter- und Dienstwagen) der Bahnverwaltungen werden als Zeichnungen mit Maßangaben gezeigt; es wird also auch an den Modellbahner gedacht (!). Auch wenn das Buch in französischer Sprache gehalten ist, für den Liebhaber dieser Bahnen sollte es kein Hindernis sein. Auf einen weiteren Band darf man hoffen. lw



Die Steinach- talbahn

von Peter Biewald, Rolf Burkhardt
und Bernd Schmitt

116 Seiten; über 80 Fotos;
Format 21,4 cm x 20,4 cm; DM 35.-
(+ DM 4.- Porto/Verpackung);
Steinachtalbahn-Staffelsteiner Eisen-
bahnfreunde e. V., Postfach 3008,
D W-8630 Coburg

Sie gehört zu den weniger bekannten Zweigstrecken, die Steinachtalbahn im Coburger Land. Ihren Spitznamen „Karussellbahn“ verdankt sie der Tatsache, daß in den 1930er Jahren einzelne Personenzüge mit dem „Ringlauf“ Coburg-

Ebersdorf-Hof-Steinach-Neustadt-Oeslau-Coburg verkehrten. Zwei Jubiläen waren nun Anlaß zur Herausgabe dieses Buches: das 90-jährige Bestehen des Abschnitts Ebersdorf-Weidhausen und die 70 Jahre zurückliegende Eröffnung des Teilstücks Weidhausen-Neustadt. Dieser Linie war leider nur ein teilweise kurzes Leben beschieden. 1945 mußte wegen der Grenzziehung die Bahn zwischen Fürth am Berg und Neustadt Süd stillgelegt werden, und auch zwischen Hof-Steinach und Fürth am Berg liegen heute keine Gleise mehr. Die wechselvolle Geschichte des Schienenverkehrs im Steinachtal wird in diesem Buch ausführlich beschrieben, wobei lobenswerterweise Abdrucke von Originaldokumenten (z. B. Betriebsplan von 1902, Kursbuchfahrpläne oder Buchfahrplan-Auszüge) nicht fehlen. Bahnhofsspurpläne (Skizzen könnten etwas detaillierter sein!) und einige Gebäudeskizzen nahm man ebenfalls mit auf. Leider blieb im Text der Fahrplanwechsel am 31.5.1959 unerwähnt, der das Reisezugangebot zwischen Ebersdorf und Fürth am Berg um über 50 % reduzierte. Ansonsten ist das Buch inhaltlich gut gelungen, nicht zuletzt durch die aussagekräftigen Fotos. Für den Nebenbahnfreund stellt das Werk eine interessante Bereicherung im Bücherschrank dar, und Modelleisenbahnern werden mannigfache Anregungen für einen vorbildgerechten Zugbetrieb (Zugzusammenstellungen, Sonderfahrten im Steinachtal) geboten. ur

Eisenbahn-Postkarten des „bahnladen“

Das Sortiment der bekannten Farb-Postkarten aus dem „bahnladen“ (Albrecht Sappel KG, Schleißheimer Str. 90, 8000 München 40) erfuhr wiederum beachtliche Erweiterung mit vielen schönen Motiven aus dem Schienensektor. Eine empfehlenswerte Anschaffung für DM 8,80! Erhältlich sind Kalender und Postkarten in vielen Bahnhofsbuchhandlungen, Fachbuchhandlungen und Modellbahngeschäften. Eine Liste der lieferbaren Karten können Sie bei der Firma Sappel anfordern. ur

STRASSENBAHN TRIESTE – VILLA OPICINA

von Peter Kaldarar

Als zur Jahrhundertwende in jeder größeren Stadt Straßenbahnen gebaut wurden, war dies auch im damals österreichischen Triest der Fall. Nach dem 2. Weltkrieg wurden diese Linien eingestellt bzw. auf Busbetrieb umgestellt. Nur die Linie „2“, die im Jahre 1905 eröffnet worden ist, fährt noch heute, wurde aber modernisiert. Vorhanden sind 10 Zweirichtungs-Triebwagen, (vierachsig; elektrische Ausrüstung Brown-Boveri, Milano).

Bei der Talfahrt wird rechts aus- und eingestiegen, bei der Bergfahrt links. Es gibt keinen Beiwagenverkehr. Verlegt sind Straßenbahnrlenschienen im Ortsverkehr; auf eigenem Gleiskörper dagegen Vignol- und in den Bögen Beischienen. Die Schwellenlage auf der Bergstrecke: Stahlschwellen, die an der Seite zu beiden Seiten mit angeschweißten U-Eisen verbunden sind: Außerdem sind manche Schwellen mit Stehern in die Erde versehen, damit das Gleis nicht verrutscht.



Bild 1. Die Straßenbahnremise in Opicina. Alle Fotos: P. Kaldarar

Die Linie 2 verkehrt teilweise als Standseilbahn. Das Seil verläuft auf Rollen zwischen den Schienen. In der Geraden ist jede dritte Schwelle, in Kurven dagegen jede Schwelle mit einer Seilrolle „bestückt“.

Daten der Bahn

Streckenlänge: 5500 m;

Fahrdrahtspannung: 600 V Gleichstrom
 Spurweite: 1000 mm;
 Seildurchmesser: 42 mm;
 Länge der Bergstrecke: 900 m;
 Steigung: 314 m;
 Wagenmaterial: 10 Vierachser (je Drehgestell 1 Motor), 1 Schienentransportwagen, 2 Arbeitswagen.



Bild 2. Steilstrecke mit Druckwagen; aus der Blechverschalung kommt das Seil.

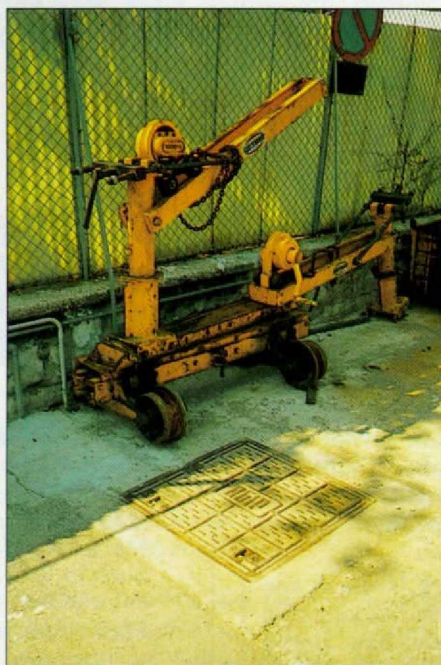


Bild 3. Ein kuriose „Gefährt“ ist dieses Schienentransportgerät.



Bild 4. Blick talwärts. Gut sichtbar ist die Rollen- und Seilführung.