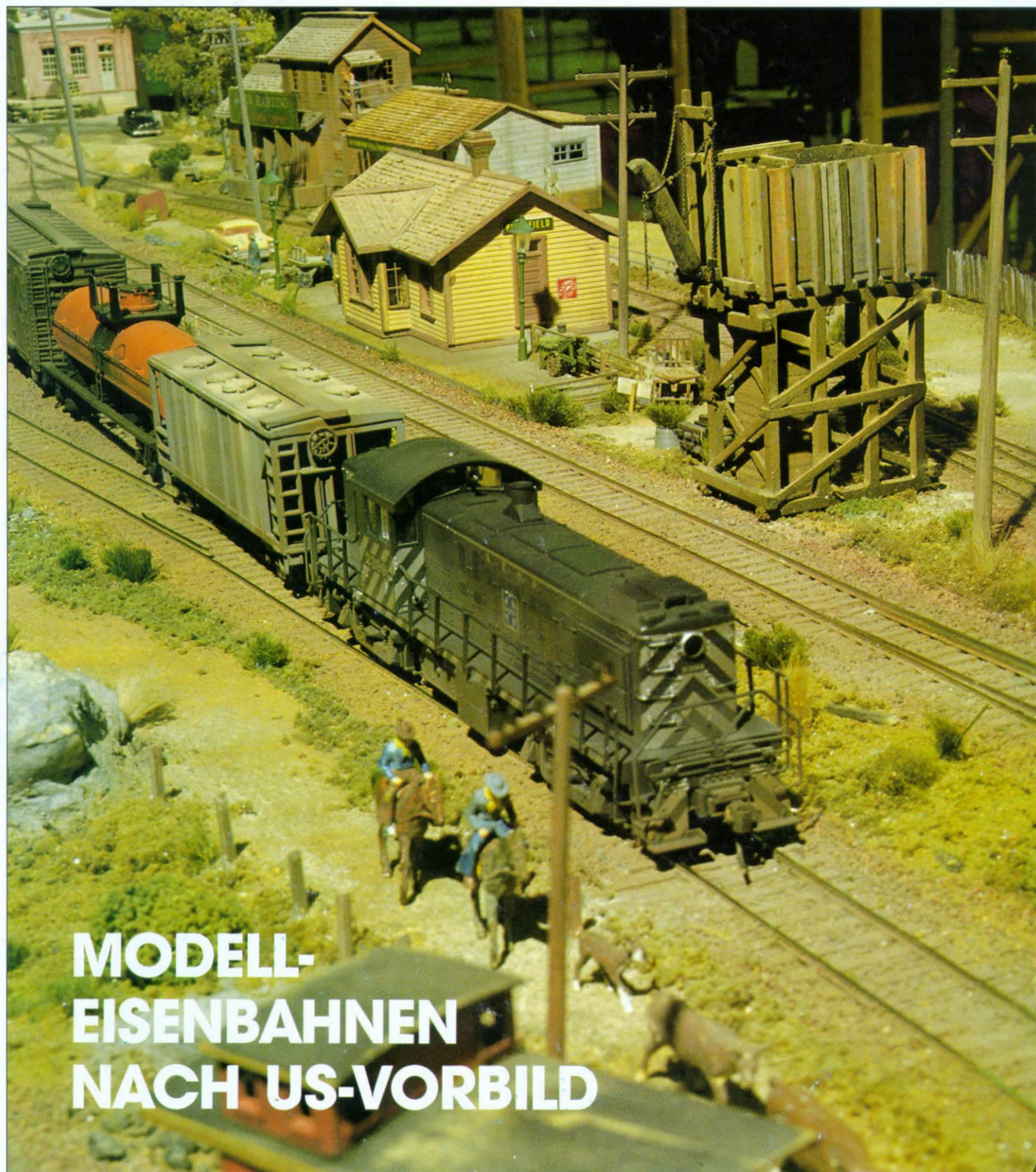




MODELL- EISENBAHNEN NACH US-VORBILD

**BETRIEB AUF MODULEN ● PIT-PEG'S DREHSCHLEIBE
ERZBAHN IM WILDEN WESTEN ● MESSE-NACHLESE**

ÜBER DEM GROSSEN TEICH

Mit „Santa Maria“, „Nina“ und „Pinta“ segelte weiland Columbus in die Neue Welt. „Irrtümer haben ihren Wert, jedoch nur hie und da. Nicht jeder, der nach Indien fährt, entdeckt Amerika!“ so sagt der Dichter dazu. Die Jubelfeiern zur 500. Wiederkehr des denkwürdigen Ereignisses werden wohl in diesem Jahr noch Formen annehmen, daß mans fast nicht mehr hören kann. Beeilen wir uns deshalb mit unserem Blick über den großen Teich, bevor Mickey Maus den Blick aufs Wesentliche verstellt.

Die amerikanischen Eisenbahnen – unser Titelbild gibt bereits einen Hinweis darauf – haben schon lange auch hierzulande ihre Liebhaber, und die MIBA trägt dem auch immer wieder Rechnung. In diesem Heft haben wir gleich mehrere Beiträge zusammengetragen, die sich mit der Modellbahnerlei nach amerikanischem Vorbild beschäftigen.

Irgendwo im Mittleren Westen ist die Anlage einer US-Minenbahn angesiedelt. Sie weist mehrere Besonderheiten auf. Zum einen ist die Bahn (vorbildgerecht) elektrifiziert, was in den USA doch eher selten ist. Zum anderen besteht diese Anlage aus Modulen, die z.Zt. noch im Aufbau sind. Trotzdem läßt sich bereits jetzt ein Teil des beabsichtigten Betriebsprogramms durchführen (Seite 22).

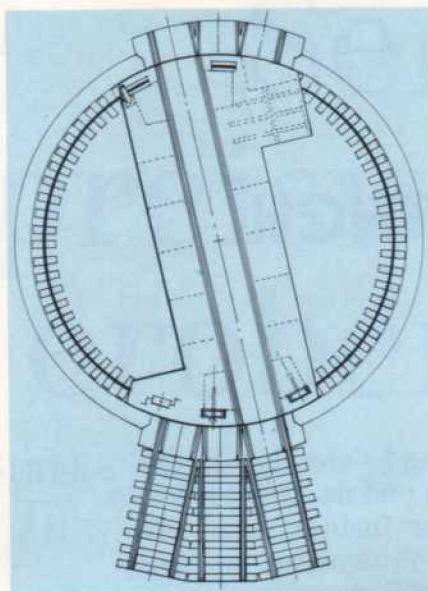
Ein weiteres US-Thema ist im Bericht über eine Fremo-Tagung (S. 56) enthalten, woraus man erkennen kann, daß auch die Freunde europäischer Modellbahnen das amerikanische Eisenbahnwesen attraktiv finden.

Von besonderem Interesse für US-Fans sind natürlich auch Beiträge über amerikanische Fahrzeuge. In diesem Heft finden Sie gleich zwei: Der eine beschäftigt sich mit den farbenfrohen US-Güterwagen (Seite 34), der andere ist ein Prüfprotokoll über eine US-Diesellok (Seite 86).

Natürlich ist das vorliegende Heft nicht nur auf Amerika fixiert. Besonders erwähnt sei noch unsere traditionelle Messe-Nachlese (Seite 40) mit zahlreichen Schmankerln, Messeschaustücken etc., für die im Messeheft leider kein Platz mehr war.

Außerdem finden Sie noch ein Verzeichnis aller zur Messe vertretenen Modellbahn- und Zubehörhersteller (Seite 70) – ein besonderer Service für alle diejenigen, die sich noch weitergehendere Informationen bei den Firmen besorgen möchten.

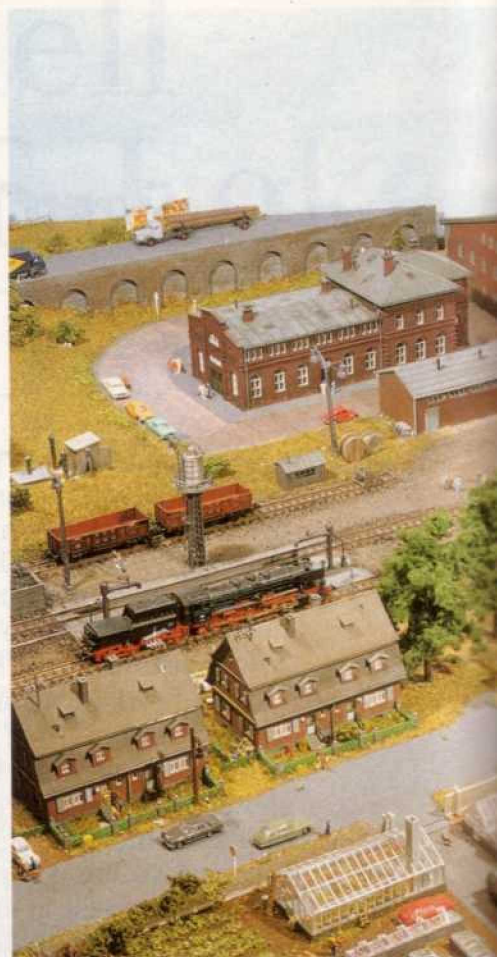
Ihre MIBA-Redaktion



Die Verbindung Kirmes und Eisenbahn macht dieses Fallermesseschaustück (Erbauer Bruno Kaiser) augenfällig. Das farbenfrohe Getümmel steht in einem reizvollen Gegensatz zum tristen Grauschwarz des Betriebswerkes. Dies ist nur eine Facette unserer Messenachlese, die auf Seite 40 beginnt.

Pit-Peg hat sich Gedanken um eine kleine Drehscheibe als Ersatz für Weichen gemacht, die er auf Seite 18 vorstellt.

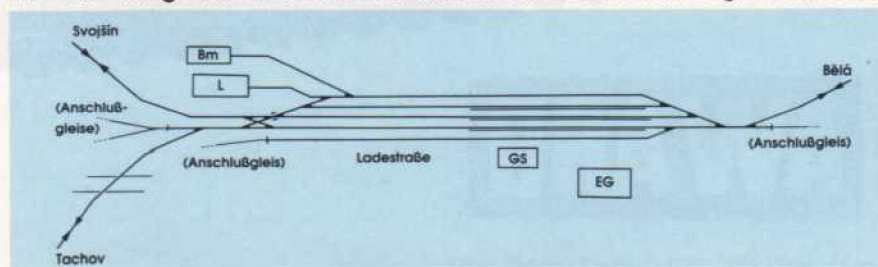
Um einen Erfahrungsbericht mit US-Güterwagen geht es im Beitrag auf Seite 34.



„Das Betriebs-Ding“ ist unser Bericht über Fahrbetrieb auf Fremo-Modulen (Seite 56) überschrieben. Siehe dazu auch das Titelbild dieses Heftes.

Eine Anlagenkonzeption eigener Art stellt MIBA-Leser Böhme vor: eine Minenbahn in Amerika (ab Seite 22).

Bahnhof Bor am Böhmerwald ist ein Knoten mehrerer Nebenbahnen und daher als Vorlage für Modellbahner interessant. Das Porträt beginnt Seite 80.





MIBA

MINIATURBAHNEN

4/92

ZUR SACHE	3	AUSSTELLERVERZEICHNIS	70
MIBA-KONTAKT	6	VORBILD	
PANORAMA		Bf. Bor am Böhmerwald	80
Breite Brücke für schmale Spur	7	MIBA-TEST	
Hundehütte auf Schienen?	7	Im Prüfprotokoll:	
Umweltschutz im Modellbau	7	VT 04 von Kato	76
Epochen-Mix	7	FA-2 / FB-2 von Brawa	86
TERMINE	13	NEUHEITEN	
SELBSTBAU-PRAXIS		Neue Bücher	9
Schnellzuglok für den schnelle- ren Schnellzugverkehr	14	Pferdewagen von DRG-Models	84
Lokomotiv- und Getriebbau (2)	64	Wärmeschutzwagen von DRG-Models	84
MESSE-NACHLESE		Beschriftungen für Elloks von Gaßner	84
Dioramen	40	Kühlwagen von Klein-Modellbahn	84
Autos	43	RhB-Triebwagen von Lemaco	85
Schmankerl	46	Peco-Weichen (Vertrieb: Weinert)	85
Manager-Koffer	46	C4ü der BN von Perlmodell	85
Kirmes	47	Güterwagen von MicroTrains	85
Stände	48	Möbeltransporter von Pietsch	85
Leute	49	VERSCHIEDENES	
MODELLBAHN-TECHNIK		Siemens-Duewag-Corporation	50
„Rollendes Material“ – made in USA	34	Schweineschnäuzchen wieder im Einsatz	50
MODELLBAHN-ANLAGEN		Schlackenwagen – einmal anders	55
Pit-Peg: Drehscheibe als Weichenersatz	18	Horst Günther verstorben	79
Butte, Anaconda und Pacific Railway	22	Erich Metzger: 50 Jahre bei Kibri	79
Modellbahn ist unser Leben (2)	28	In eigener Sache	79
Das Betriebsding	56	IMPRESSUM	102
		VORSCHAU	102

Berliner TT-Bahnen: Jetzt ist alles klar!

Zum Jahreswechsel gab es in der Berliner Storkower Straße freudige Gesichter, denn per 1. Januar 1992 verabschiedete sich die Treuhandanstalt als Hauptgesellschafter der privatisierten Firma.

Carlo Parisel führt als Geschäftsführer die privatisierte Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH weiter. 80 Mitarbeiter wurden übernommen und für 1992 wird ein Umsatz von ca. DM 6,5 Millionen prognostiziert. Die Sicherung von 80 Arbeitsplätzen ist verbunden mit einer von der Treuhandanstalt langfristig verbürgten Anschubfinanzierung, so daß die „neue“ Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH mit einer hervorragenden Finanzdecke in die Zukunft gehen kann.

Carlo Parisel hierzu: „Wir haben in einem langen, dynamischen Prozeß in voller Übereinstimmung mit der Treuhand für die Berliner TT-Bahnen eine optimale Ausgangsposition schaffen können. Seit dem 21. Januar ist auch alles notariell besiegelt. Die Mannschaft in der neuen Firma ist motiviert und ich freue mich auf die vielen netten Überraschungen, die von BTTB und namhaften Partnern kommen werden.“

Berliner TT-Bahnen, Geschäftsführung, Berlin

Preiser in Belgien

Die Stadt Meschelen in Belgien, 40 km von der deutschen Grenze entfernt zwischen Brüssel und Antwerpen, ist durch das Tuchgewerbe im 14. Jahrhundert reich geworden. Die Stadt ist sehenswert, aber uns lockt natürlich am meisten das Spielzeugmuseum. Es zeigt auf 4800 qm in 25 Abteilungen einen repräsentativen Querschnitt aus allen Bereichen des Spielzeugs.

Wechselnde Sonderausstellungen machen das Museum noch attraktiver. So zeigt das Museum bis Ende April einen chronologischen Überblick über das Schaffen der Kleinkunst-Werkstätten Paul. M. Preiser. Erstmals ist in einer Ausstellung in Ausschnitten das gesamte Spektrum der Miniaturen aus dem Hause Prei-

ser zu sehen: die liebenswerten, handgeschnitzten Holzfiguren der Anfangszeit (ab 1948), die Vielfalt der Szenen mit Fahrzeugen (die kaum ein Thema ausgespart haben), der Übergang zur Plastikfigur bis hin zum heutigen marktführenden Qualitätsniveau. Sie finden das Museum in B-2800 Mechelen, Nekkerspoel 21. Die Öffnungszeiten sind von 14 - 17 Uhr (Montags geschlossen).

Volker Preiser, Steinsfeld

Doch noch eine...

Der Zuschrift mit entsprechendem Bild der Herren Gruber und Rompf im Heft 1/92, S. 86, „Doch noch eine...“ gebührt besonderer Dank. Hat so doch meine Anregung zum Bau einer eingleisigen kleineren Dreigurtbrücke für Modellbahner noch einen realen Hintergrund bekommen.

Da Dr.-Ing. Robert Tils seit 1909 als Regierungsbaumeister u.a. in Essen, Breslau und Köln im Dienst der Reichsbahn tätig war, ist es nicht verwunderlich, wenn er an verschiedenen Orten versuchte, seine Ideen in die Tat umzusetzen. Nur gibt es – wie im Aufsatz schon angeklungen – wegen der Kriegseinwirkungen in Archiven nur noch wenig Unterlagen über solche Bauwerke aus der Vorkriegszeit. Auch Recherchen in Fachzeitschriften wie „Bautechnik, Beilage Stahlbau“ der damaligen Zeit blieben ergebnislos. Die Zeitschrift „Reichsbahn“, die u. U. über diese Art der Brückenkonstruktion hätte berichten können, war für den fraglichen Zeitraum nicht aufzutreiben und eine Computerauskunft der RWTH Aachen über Literaturhinweise ist für Otto-Normalverbraucher kostenmäßig nicht realisierbar. So fand ich letztendlich in einem Artikel von Rudi Böhmer „Alte Eisenbahnbrücke ist einmalig in der Welt“ in einer Dürener Zeitung vom 22.2.90 den Hinweis auf die Einmaligkeit der Brücke. Meine Quellenangaben dürften aus Platzgründen unterblieben sein.

Nur gut, daß Modellbahnfreunde regionale Besonderheiten registrieren, die oft auch über Nachforschungen bei Bundesbahndienststellen nicht in Erfahrung zu bringen sind. Lothar Weigel, Geilenkirchen

Neuer Boß

Beim Club der Modelleisenbahner e.V. Würzburg fanden am 28. Januar 1992 Neuwahlen statt. Der bisherige Vorsitzende hat aus Altersgründen nicht mehr kandidiert.

Als neuer Vorsitzender und Ansprechpartner fungiert Herr René Kreisel, Wiener Ring 50, 8700 Würzburg.

Die Clubabende sind jeweils am ersten Montag im Monat. Die Bauta-ge sind jeden Donnerstag ab 19 Uhr. Treffpunkt ist die Adalbert-Stifterschule Würzburg, Eingang Neidertstraße. Gäste sind herzlich willkommen.

Werbeleiter Harald Wiehn, Würzburg

Nürnberg '92

Die diesjährige Spielwarenmesse in Nürnberg geriet für die Liebhaber der Spur N nach der letztjährigen relativen Enttäuschung zur großen Überraschung: Die Hersteller präsentierten in allen Bereichen unseres Hobbys eine erstaunliche Vielfalt an neuen Modellen.

Ein kleines Fazit: Die Fahrzeughersteller besinnen sich vernünftigerweise offensichtlich auf ein Konzept der Kooperation, ohne allerdings (bis jetzt) Doppelentwicklungen ausschließen zu können. Die „Häuslebauer“ werden ordentlich bedient, und beim sonstigen Drumherum gibt es auch Bemerkenswertes.

Bedauerlich ist nur, daß keiner der großen Hersteller von N-Bahnen in der Lage war, ein dem heutigen Fertigungsstandard angemessenes Gleis á la Peco anzubieten. Hier besteht eindeutig Nachholbedarf. Was nützen dem N-Bahner feinst detaillierte Modelle, wenn sie auf klobigen Schienen aus den 60er-Jahren daherrollen? Realismus fängt bei der Schiene an!

Günther Franke, Schwäbisch Hall

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

Die Redaktion

Breite Brücke für schmale Spur

Im Verlauf einer 600 mm-Schmalspurstrecke in Griechenland befindet sich diese ungewöhnliche Brückenkonstruktion. Auf einer breiten, für die zu erwartende Last völlig überdimensionierten Brücke ist das Schmalspurgleis im Bogen verlegt. Die Brücke führt über eine tiefe Schlucht zwischen Volos und Milies. Ob hier mal eine normalspurige Bahnlinie geplant war, oder ob die Brücke von Anfang an so gebaut wurde, ist leider nicht bekannt. Jedenfalls kann diese Situation als Alibi dienen, eine normalbreite Brücke auch im Modell für die Schmalspuranlage zu verwenden. Hans Heinrich, Maxmo



Hundehütte auf Schienen?

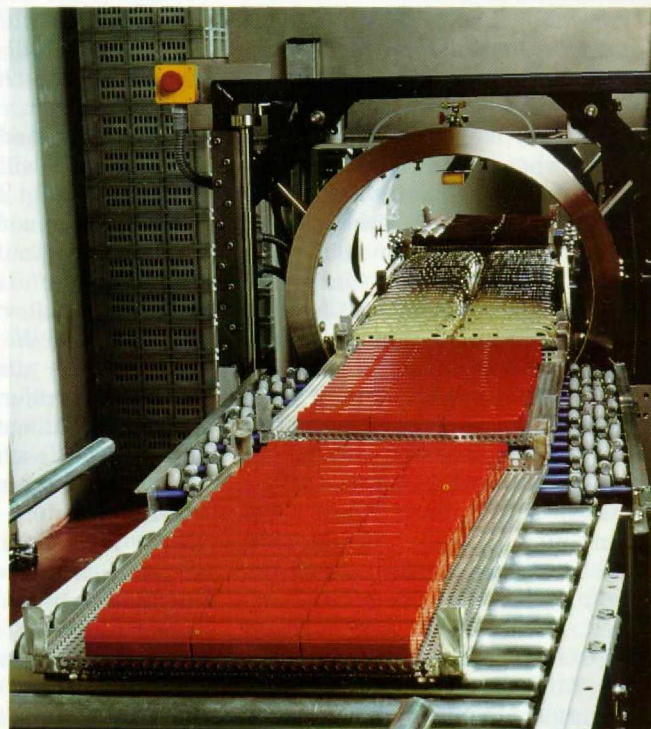
Mitnichten, es handelt sich hier um einen „Ponystall“ oder, besser gesagt, um einen Minilokschuppen für ein Jenbacher „Pony“, wie die 8 PS starke Diesellok JW 8 allgemein genannt wird. Eisenbahnfreunde aus Gr. Schwechat bei Wien haben die Kleinlok dem Frankfurter Feldbahnmuseum für ein Jahr zur Verfügung gestellt und die Garage gleich mitgebracht. Der Minilokschuppen besteht aus Stahlblech mit einer richtigen Tür, natürlich mit Vorhängeschloß. Die nur 1,72 Meter lange Lok paßt hier genau hinein. Der Nachbau im Modell dürfte denkbar einfach sein. Hans Bartel, Frankfurt/M



Umweltschutz im Modellbau

Zur Reinigung der Lok- und Wagengehäuse vor dem Lackieren wurden bisher FCKW-Reinigungsmittel eingesetzt, die bekanntlich große Umweltschäden hervorrufen. Diese Reinigung ist seit geraumer Zeit bei Märklin umgestellt worden auf die sog. Plasma-Reinigung.

Die aus ABS-Kunststoffen bestehenden Gehäuse weisen nach dem Spritzvorgang eine dünne, haftmindernde Schicht auf, die vor dem Lackieren entfernt werden muß. War bisher die Verwendung von unempfindlichen Lösemitte-lacken üblich, so wird inzwischen mit wasserverdünnbaren Lacken lackiert. Dies ist jedoch nur möglich, wenn die Oberfläche völlig sauber ist. Durch die Plasma-Reinigung wird die Oberfläche polar und mittels Plasma-Oxyden gereinigt. Auch wirtschaftlich hat sich das Verfahren im Verlauf der letzten beiden Jahre amortisiert. Es soll auch im neuen Märklin-Werk im thüringischen Sonneberg zum Einsatz kommen. Wolfgang Happes, Neuhausen



Epochen-Mix

Auf der Suche nach Spuren der Dampflokomotive bei der Deutschen Reichsbahn wurde ich im Dresdener Hauptbahnhof fündig. Die Aufnahme entstand am 1.11.1991 auf dem oberen rechten, noch nicht in den Umbau mit einbezogenen Teil des Dresdener Hauptbahnhofes. Sie zeigt die DR-243 325 neben einem ausgedienten Wasserkran. Für den Modellbahner ist dies sicher eine interessante Anregung, auch auf „modernerer“ Anlagen Zeugnisse vergangener Epochen aufzustellen.

Manfred Haag, Schwaikheim



75 Jahre Mitropa

von Albert Mühl

288 Seiten; 250 Fotos;
Format A4; DM 78,-;
EK-Verlag, Freiburg.

Im Herbst 1916 erfolgte die Gründung der „Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft“ – kurz Mitropa genannt. Das nunmehr 75jährige Bestehen dieses weithin bekannten Unternehmens wird mit dieser Buchveröffentlichung gewürdigt. Die Geschichte der Mitropa ist in der Tat äußerst interessant.

Während des 1. Weltkriegs als Konkurrenzunternehmen zur französisch beherrschten CIWL gegründet, wendete sich nach Kriegsende das Blatt wieder zugunsten der CIWL. Doch durchaus mit Erfolg vermochte sich die inzwischen unter Einfluß der Reichsbahn stehende Mitropa nicht nur in Mitteleuropa zu behaupten, sondern außerdem zu einem bekannten und beliebten Dienstleistungsbetrieb zu werden. Nach dem 2. Weltkrieg bestand sie in der späteren DDR weiter, während man in der BRD die DSG gründete. Wie das Bild nach der Vereinigung von DB und DR aussehen wird, bleibt noch offen. Es wäre jedoch nach Ansicht des Rezensenten sehr bedauerlich, bliebe der Name Mitropa auf der Strecke.

Der renommierte Autor Albert Mühl schildert zusammen mit Co-Autor Wolfgang Theurich in diesem umfangreichen Werk die Mitropa-Geschichte bis in die Gegenwart. Naturgemäß dominieren die eisenbahnspezifischen Punkte, wie etwa der Wagenpark. Mit vielen s/w-Fotos werden Schlafwagen, Speisewagen, Buffetwagen und andere Fahrzeuge vorgestellt. Auch einige Wagenzeichnungen fehlen nicht. Diese sind leider meist etwas klein wiedergegeben, und die Maßstabsangabe „1:100“, die sich auf das Original bezieht, stimmt für die Reproduktion im Buch nicht. Hier müssen Inter-

essenten erst eine Umrechnung vornehmen! Dieses kleine Manko fällt indes beim fundierten Inhalt (ergänzt durch viele Tabellen und Mitropa-Fahrpläne) kaum ins Gewicht. Gesamturteil: Empfehlenswert.

ur

1991 – Das Eisenbahnjahr

132 Seiten; ca. 150 Fotos;
Format DIN A 4; DM 19,80;
Gera Nova Zeitschriftenverlag,
München

1991 war ein Jahr, das tiefe Einschnitte in der deutschen Eisenbahngeschichte aufwies. Angefangen von der Aufnahme des ICE-Verkehrs bis hin zu Lückenschlüssen und Streckenstilllegungen reichen die Ereignisse jenes besonderen Jahres.

Dieser ungewöhnlich großen Themenvielfalt trägt der Gera Nova Verlag mit seiner neuesten Bahn-Extra-Ausgabe Rechnung. „1991 – Das Eisenbahnjahr“ läßt alle Ereignisse noch einmal Revue passieren. Wie bei dieser Reihe üblich, liegt der Schwerpunkt auf den qualitativ guten, oft großformatig wiedergegebenen Abbildungen. Am Gerüst der von Konrad Koschinski und Clemens Hahn fundiert geschriebenen Quartals-Chroniken orientieren sich große und kleine, wichtige, aber auch nebensächliche Themen. Nicht nur die Freunde der aktuellen Bahn erfahren zu den Themen ICE, Planwechsel, Lückenschlüsse und Airport-Express viel Wissenswertes. Auch historisch interessierte Eisenbahnfans werden durch den Abschied der Altbau-Elloks und die Jahrestage angesprochen. Abgeschlossen wird das Heft von einem verkehrspolitischen Ausblick auf 1992.

Damit ist diese Ausgabe sicher auch in Zukunft ein Heft, in das man immer wieder gern rückblickend hineinschaut. Bleibt zu hoffen, daß auch 1992 zu einem Eisenbahnjahr wird, das wieder einen Rückblick wert ist.

mk

Die Eisenbahn im Main-Tauber-Kreis

von I. Edelmann, G. Schifferdecker,
A. Deißler und R. Tack

456 Seiten; über 300 Bilder;
Format 21 x 27 cm; DM 49,80;
Verlag Fränkische Nachrichten,
Tauberbischofsheim

Der Main-Tauber-Kreis, vor Jahren durch eine Gebietsreform entstanden, umfaßt die früheren Landkreise Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim, die ehemals zu Baden bzw. Württemberg gehörten. Damit wird klar, daß diese Region einst von zwei Länderbahnen, den Badischen und den Württembergischen Staatsbahnen, berührt wurde – und auch der Bereich der Bayerischen Staatsbahnen grenzte im Norden und Nordosten an den heutigen Main-Tauber-Kreis. Eine vielfältige „Eisenbahnlandschaft“ also, die das Autorenteam in diesem umfangreichen Werk vorstellt! Neben der Hauptstrecke Osterburken – Lauda – Würzburg und der Linie (Crailsheim –) Niederstetten – Bad Mergentheim – Lauda – Wertheim finden auch Zweigbahnen (z. B. von Wertheim in Richtung Miltenberg, von Tauberbischofsheim nach Königheim oder von Weikersheim nach Creglingen) Berücksichtigung. Mit Absicht dominiert die Behandlung der früheren Epochen, wobei aber die neuere bzw. neueste Zeit keinesfalls vergessen wurde. In nicht weniger als 23 Einzelkapiteln geht das Autorenteam auf die verschiedensten Aspekte von der Entstehungsgeschichte der Bahnlinien über unrealisierte Projekte, Wirtschafts- und Verkehrsstruktur, Betriebsabwicklung bis hin zum Dienst der Eisenbahner ein. Ein kleiner Wermutstropfen: Obwohl die 2. Auflage des Buches erst 1991 erschien, brachte man nicht alle Abschnitte auf den aktuellsten Stand (z. B. stellte die DB die IR-Buslinie zwischen Würzburg und Heilbronn mangels Zuspruch schon wieder ein).

Insgesamt gesehen ist dieses reich-illustrierte Werk jedoch eine umfassende und detaillierte regionale Eisenbahngeschichte des Main-Tauber-Kreises, die lobenswerterweise auch wirtschafts- und regionalpolitische Punkte nicht ausspart. Zudem verdient die solide Aufmachung des Buches im Zusammenhang mit dem äußerst günstigen Preis volle Anerkennung. Eine sehr empfehlenswerte Veröffentlichung!

fehlenswerte Veröffentlichung, die inhaltlich über das ursprüngliche Thema („Dampflokomotiven“) hinausgeht und zeigt, daß moderne Traktionsarten gleichfalls stimungsvolle Aufnahmen ermöglichen.

pläne und einen beiliegenden gefalteten Anhang mit technischen Angaben sowie einer Fahrzeugzeichnung. Ein informative, empfehlenswerte Broschüre.



Eisenbahnen im Allgäu (Teil 1)

von Carl Asmus

100 Seiten; 164 Abbildungen; Format A4; DM 19,80; Hermann Merker Verlag, Fürstfeldbruck

Diese Sonderausgabe (IV/91) des Eisenbahn-Journal befaßt sich mit einem Thema, das im Hermann Merker Verlag bereits 1977 einmal abgehandelt wurde. Allerdings verzichtete man auf eine Neuauflage des damaligen Buches „Dampflokomotiven im Allgäu“. Stattdessen erfolgt nun die Veröffentlichung in Broschürenform: Neben diesem 1. Teil als „Sonderausgabe“ werden die beiden anderen Bände als „Special“ voraussichtlich 1992 und 1993 zur Auslieferung gelangen.

Inhaltlich baut sich jetzt das Thema regional quasi von Ost nach West auf. In dieser Broschüre behandelt der Autor die Hauptstrecke Kaufering – Kempten sowie die Zweiglinien Kaufering – Schongau, Schongau – Kaufbeuren, Biessenhofen – Füssen und Marktoberdorf – Lechbruck. Wie von den anderen EJ-Sonderausgaben gewohnt, liegt das Schwergewicht auf den meist guten bis sehr guten Fotos (darunter mehr als 80 in Farbe). Der Haupttext ist relativ knapp ausgefallen, wobei der Abschnitt zur Strecke Kaufbeuren – Schongau leider einige Ungenauigkeiten hinsichtlich des Güterverkehrs aufweist. Davon abgesehen handelt es sich jedoch um eine emp-

Museumslokomotive E 44 119

48 Seiten, 54 Fotos; Format A 5; DM 14,80; H & L-Verlag Wolfgang Bleiweis, Segnitzstraße 4, Schweinfurt



Im August 1991 waren es 50 Jahre, daß die Elektrolokomotive E 44 119 von der Wiener Lokomotivfabrik Florisdorf an die damalige Deutsche Reichsbahn übergeben wurde. Nachdem die Baureihe 144, wie sie nun hieß, 1983 aus dem Plandienst der DB ausschied, hatte die 144 119 das Glück als Museumslokomotive zu überleben. Im Bundesbahn-Sozialwerk (BSW) gründete sich 1984 die „BSW-Freizeitgruppe E 44 119“, der wenig später die genannte Lokomotive zur Betreuung übergeben wurde. Offiziell ist die E 44 119 eine betriebsfähige Museumsmaschine des Verkehrsmuseums Nürnberg. Seither hat die Jubilarin eine stolze Reihe von Sonder- und Planfahrten vor allem im fränkischen Raum absolviert. Sofern keine größeren Schäden auftreten, ist die Betriebsfähigkeit zumindest bis zum 28. 4. 1997 gesichert.

Mit dieser Broschüre setzt die Lichtenfelser BSW-Freizeitgruppe der E 44 119 ein schönes Denkmal literarischer Art. Nachdem auf sechs Seiten die Baureihe E 44 kurz allgemein vorgestellt wird, ist der restliche Teil der Veröffentlichung der „Jubiläumslöke“ gewidmet: Über die Stationierungen bei der ehemaligen Reichsbahn und der DB spannt sich der Bogen bis zu den Einsätzen als Museumslokomotive. Untermalt wird der Inhalt durch interessante Fotos (davon vier in Farbe), zwei historische Lauf-

Die Kanonenbahn (Strecke Leinefelde-Eschwege)

von Günter Fromm

62 Seiten; 37 Zeichnungen; 1 Foto; Format A 5; DM 14,90; Hainich Heimathefte, Harald Rockstuhl, Lange Brüdergasse 12, Bad Langensalza

Die Reihe „Beiträge zur Thüringer Eisenbahngeschichte“ (vgl. MIBA 10/91, S. 24) wird offensichtlich zügig erweitert, denn inzwischen liegt mit dem vierten Teil aus dem H. Rockstuhl-Verlag die Geschichte des Abschnitts Leinefelde-Geismar-Eschwege der sog. „Kanonenbahn“ vor. Aufmachung und Ausstattung entsprechen den Vorgängerheften, wobei hier auf Fotos nahezu verzichtet wurde. Allerdings ist das echte(!) Farbfoto im Innenvorsatz des Heftes (Motiv: Dampfsonderzug auf dem Lengenfelder Viadukt) eine nette Zugabe. Ansonsten handelt es sich bei den Illustrationen um informative Zeichnungen. Die Palette reicht von reproduzierten historischen Tunnel- und Brückenskizzen bis zu Übersichtskarten und detaillierten Bahnhofsgleisplänen des Autors. Eine Fundgrube für Modellbahner – besonders der doppelte Anschlußbahnhof Schwebda im Bauzustand von 1940!

Ebenso fundiert ist der ausführliche Textteil mit Fahrplänen. Sicherlich gibt es hier und da Lücken, doch sind diese durch die Zeitereignisse (Zweiter Weltkrieg; Auflösung der bis 1945 für die „Kanonenbahn“ zuständigen Direktion Kassel im Jahre 1974) bedingt – zu viel ging dadurch leider verloren. Nur die Beantwortung zweier Fragen vermißt der Rezensent: Wann wurde zwischen Dingelstädt und Geismar der vereinfachte Nebenbahnbetrieb eingeführt, und wann endete der öffentliche Güterverkehr westlich von Dingelstädt? Davon abgesehen ist der Erwerb dieses Heftes allen eisenbahngeschichtlich Interessierten jederzeit zu empfehlen.