

DM 3.—

J 21282 E

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

24. JAHRGANG
NOVEMBER 1972

11



Unser Titelbild:

Eine „Weihnachtsanlage“ in Spur 0 . .

... ist anlässlich des „Weihnachtsmarktes“ vom 2. 12.–17. 12. 72 am Berliner Funkturm zu besichtigen (s. S. 696 u. 697).

A propos 19. November:

Wer die **Wahl** hat . . .

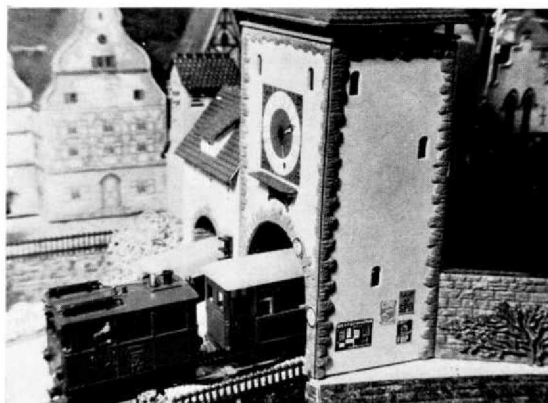
... hat bekanntlich auch die Qual! Wenn Sie jedoch dieses Heft termingerecht bei Ihrem Fachhändler erstanden haben, können wir Ihnen noch rechtzeitig zur Bundestagswahl – beflügelt durch das Motiv von der Anlage des Herrn H. D. Kettenbach aus Wiesbaden – eine ganz spezielle Empfehlung mit auf den Weg ins Wahllokal mitgeben:

Im Zweifelsfall wählen Sie

SPD (SPezielle Dampfloks)
oder **CDU** (Container Der USA)
oder **FDP** (Fein Detaillierte Personenwagen)
oder was Sie sonst wollen (Märklin, Fleischmann, Trix, Liliput, Rivarossi, Röwa, Zuba oder . . .)!

Denn auch bei uns gilt in gleicher Weise:

„Wer die **Wahl** hat . . .“



„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 11/1972

1. Bunte Seite (Titelbild u. Wahlkampf-Glosse)	695	9. 15°-Puko-Weichen (Umbauanleitung)	712
2. 0-Anlage am Berliner Funkturm	696	10. Eine eigenwillige Anlage (B. Klier)	716
3. Im Fachgeschäft: Fleischmann-BR 64 in H0	698	11. Vor kurzem ausgeliefert: Rivarossi-H0-Modell der E 19 ¹	718
4. Buchbesprechungen: „Die Baureihe 64“, „Schweizerischer Eisenbahnkalender 1973“, „Dampftriebwagen – Gepäcklokomotiven“, „Geschichte der deutschen Kriegslokomotiven“, „Die Berner Alpenbahngesellschaft“, „Dampflokomotiven in Super Stereo“, „Das große Buch der Modelleisenbahnen“	700	12. „Mit Tesafilm geht's noch besser!“ (zu 8/72, S. 514)	720
5. Gleisdreiecke – mit weniger Schaltungsaufwand zu Heft 9/72, S. 591	701	13. Meine H0-Schiebebühne (G. Adams)	721
6. Hund um den Personenzug	702	14. H0-Schiebebühne O. Schneider	724
7. Eine fachgerechte Fachwerkhalle (H0-Modell)	707	15. Tourenwagen aus Wiking-Modellen	725
8. Die „MuKeBa“ (H0-Anlage B. Kaiser)	708	16. Schmalspur-Bekohlungsanlage (BZ)	726
		17. Fleischmann-piccolo-Neuheiten	729
		18. „Nicht die Eiger-Nordwand . . .“ (Motiv)	731
		19. Wendeanlage für komplette Zuggarnituren	732
		20. Arnold-Neuheiten 1972	734
		21. 10 Jahre Arbeit . . . (H0-Anlage H. Gude) 3. Teil: Was würde ich heute anders machen?	735
		22. Eine „komprimierte“ Bahn-/Straßenkreuzung	741

MIBA-Verlag Nürnberg

(Impressum heute auf Seite 741)

● **Heutige Beilage** (nur Inland): **Zahlkarte für den F.d.E.-Kalender 1973**

● **Heft 12/72 soll spätestens 22. 12. 72 in Ihrem Fachgeschäft sein!**

(Vorausgesetzt, daß die Bundespost zu dieser Zeit nicht überfordert ist!)



Abb. 1. Blick auf die Einfahrtsgleise des Hauptbahnhofs mit angeschlossenem Bahnbetriebswerk.

Die große 0-Anlage

Auf dem diesjährigen „Weihnachtsmarkt“ am Berliner Funkturm (2. 12.—17. 12. 72) ist wieder einmal eine der größten transportablen Anlagen Europas zu besichtigen. Auf einer Fläche von 30 x 6 m verkehren über 40 Lokomotiven und Triebwagen und 140 Wagen im Maßstab 1:45. Erbaut wurde die Superanlage über einen Zeitraum von 28 Jahren hinweg von Herrn Willi Wendler aus Berlin, der dabei ca. 50 000 (!) Arbeitsstunden investierte. Es würde hier zu weit führen, die Anlage ausführlich zu beschreiben; Berliner Modellbahnfreunde können sicher eines der vorweihnachtlichen Wochenenden zu einem Besuch ausnutzen — und wer nicht in Berlin wohnt, während der Ausstellung jedoch zufällig dort weilt, sollte auf jeden Fall einmal das Funkturm-Gelände aussuchen! Es lohnt sich ganz sicher; zum „Appetitregen“ wollen wir noch kurz ein paar „Aperitifs“ servieren: Vollautomatische Bekohlungsanlage nach einem Vorbild in Kassel, Nachbildung einer Brücke über den Nord-Ostsee-Kanal bei Hamburg, Modell der Malbergbahn in Bad Ems

auf dem „Weihnachtsmarkt“ am Berliner Funkturm

(s. Heft 10/59 u. 6/72), alte Berliner Stadtbahnzüge (Siemens-Bahn) nebst zwei S-Bahnhöfen, Gleisbildstellwerk ...

Und wenn Sie mehr auf „Quantität“ erpicht sind, bitte schön: 2 000 m Schlenenprofil und 16 000 m Kabel verarbeitet, 700 Lämpchen für Nachtbetrieb, 4 000 selbstgefertigte Bäume, 30 Brücken in Stahl-, Beton- und Holzbauweise ... Kurz und gut: Nicht nur ausgesprochene Modellbahner (und Anhänger aller Nenngrößen!), sondern auch eisenbahngeschichtlich interessierte Zeitgenossen — die Entwicklung des Eisenbahnwesens wird an zahlreichen Modellen, angefangen von der ersten Dampflokomotive — dürften voll auf ihre Kosten kommen.

Angesichts dieser (nicht nur modellbahnerischen) Attraktion ist es unverstänlich, daß Willi Wendler sich seit 1955 (!) vergeblich „von Pontius zu Pilatus“ bemüht, um ein ständiges Domizil für seine Anlage zu bekommen. Möge er bei den zuständigen Stellen bald Erfolg haben — damit für Modellbahner und Eisenbahnfreunde der Slogan: „Berlin ist eine Reise wert!“ erst recht und in ganz besonderem Maße gilt!



Abb. 2 u. 3. Zwei weitere Ausschnitte von der großen 0-Anlage. Sämtliche Gebäude hat Herr Wendler – z. T. nach historischen Vorbildern – selbst gebaut. – Unten: Die beiden Außenbahnsteige des Vororthaltepunkts sind durch einen Fußgängersteg miteinander verbunden.



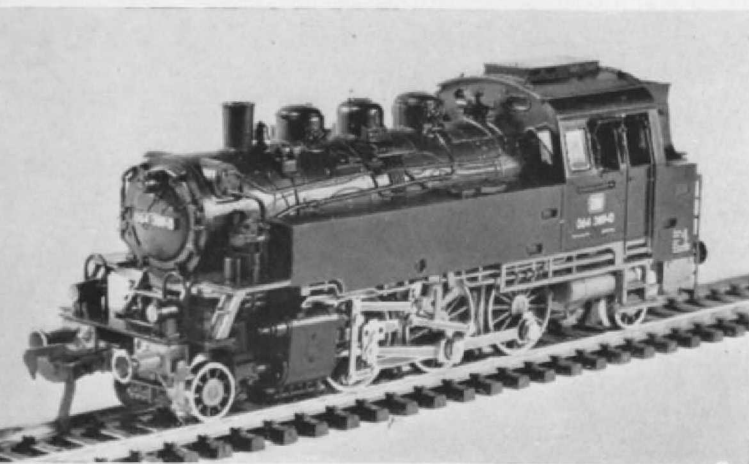


Abb. 1. Die „064 389-0“, die als erstes Fleischmann-Dampflokmodell genau im Maßstab 1:87 gehalten ist! Die zahlreichen Kessel-details zeigt Abb. 4 nochmal aus der Nähe.

Im Fachgeschäft:

Fleischmann-

BR 64

in H0

Das H0-Modell der Tenderlok der BR 64, das zur letzten Nürnberger Messe leider nur in Form eines Pressefotos zu begutachten war, wird jetzt von Fleischmann an den Fachhandel ausgeliefert. Über das Vorbild haben wir bereits ausführlich in MIBA 10/71 berichtet, so daß wir uns bei dieser Besprechung auf das Modell beschränken können.

Bei der BR 64 handelt es sich um das erste Fleischmann-Tenderlokmodell, das vollständig im genauen H0-Maßstab 1:87 gehalten ist. Die LÜP mit 142,5 mm, die Breite mit 35 mm, die Achsstände der Kuppelräder (20,5 mm) bzw. der Abstand Kuppelräder/Laufräder (31 mm) sowie die Raddurchmesser — alles stimmt genau mit den umgerechneten Vorbildmaßen überein. Damit ist — nachdem bereits das vorjährige Modell der 103 H0-maßstäblich war — Fleischmann auch bei den Dampflokomodellen „heimlich, still und leise“ (und hoffentlich endgültig) auf die internationale Norm von 1:87 eingeschwenkt, worüber wohl nur allgemeine Genugtuung herrschen dürfte! Skeptiker mögen Heft 10/71 hernehmen und selbst Vergleiche mit der dortigen Bauzeichnung anstellen!

Der kräftige, 3-polige Fleischmann-Motor sitzt im Führerhaus und treibt über Stirnräder alle 3 Achsen an. Die angetriebenen Räder haben keine Haftreifen, denn für das nötige Reibungsgewicht sorgt ein Bleiballast, der genau über den angetriebenen Achsen sitzt und die Wasserkästen und den Kessel ausfüllt. Schwerpunktlage und Zugkraft sind somit sehr gut; die Langsamfahr-Eigenschaften sind auch ohne Halbwellen-Fahrtluft bestens, während die Maximal-Geschwindigkeit etwas überhöht, aber dennoch nicht zu schnell erscheint. Ein Hinweis für die „Fleischmänner“: Man sollte das auf der Heizerseite im Führerhaus einzusehende rote Motorschild schon fabriksseitig dunkel einfärben, um dem einzelnen Modellbahner diese Nacharbeit zu ersparen.

Die Beleuchtung des front- und rückseitigen A-Lichts erfolgt von zwei Glühlampen aus indirekt über Plexiglasstäbe. Ein Lichtwechsel bei Änderung der Fahrtrichtung ist werkseitig nicht vorgesehen, ein Bastler kann jedoch die entsprechenden Dioden selber anbringen.

Die Detaillierung von Fahrwerk und Gehäuse ist wieder einmal ausgezeichnet ausgefallen. Die

Nachbildung von Scherenbremsen zwischen den Kuppelrädern bzw. Laufradbremsen (beim Vorbild wurden übrigens erst die Lok 64 348 ff. mit Laufradbremsen ausgerüstet, so daß sowohl unsere BZ in Heft 10/71 — 64 242 ohne Laufradbremse — als auch das Fleischmann-Modell — 064 389-0 mit Laufradbremse — stimmen) und eine bemerkenswert exakte Gravur der Vor- und Nachlaufdeichseln (s. Abb. 3) lassen beim Fahrwerk keinen Wunsch mehr offen. Der an das Chassis angeschraubte Zylinderblock aus Kunststoff trägt sogar — obwohl bei aufgesetztem Gehäuse kaum zu sehen — Imitationen der Zylinder-Einströmröhre (Abb. 2). Am Gehäuse selbst bzw. am Kessel sind besonders die verschiedenen Dampf-, Wasser- und Elektroleitungen so genau und in unterschiedlichen Stärken nachgebildet, daß deren genaues Studium schon fast einer „Lokführer-Schulung“ gleichkommt. (Wir verweisen auf das auf S. 700 besprochene Buch „Die Baureihe 64“, das eine genaue Beschreibung der Lok enthält, an Hand derer die diversen Armaturen des Fleischmann-Modells „durchgeprüft“ und ihrer Funktion beim Vorbild zugeordnet werden können). Es würde zu weit führen, hier die zahlreichen Details einzeln aufzuführen — deswegen seien als Beispiele nur die Druckleitung vom Vorwärmer zum Kesselspeiseventil, die Sandleitungen am mittleren Dom oder die Blende über der rückseitigen Spitzenlaterne als beispielhaft hervorgehoben (Abb. 3 u. 4). Allerdings fehlt nach unseren Unterlagen eine Leitung vom Dampfentnahmesutzen (vorm Führerhaus) zum Reglerdom, die jedoch mit einem Stückchen Draht imitiert werden kann.

Führerhaus, Kessel, Kohle- und Wasserkästen sind schwarz mit ganz leichtem Seidenglanz gespritzt, Fahrwerk, Leitungen und Armaturen unterhalb der Wasserkästen in RAL-Rot. Wem das Modell zu „generalüberholt“ wirkt, kann es nach unseren diversen Anleitungen (zuletzt in Heft 12/71, S. 806) entsprechend „altern“. Die Beschriftung ist vollständig, sauber und in der richtigen Größe aufgedruckt; die Lok ist nach UIC-Vorschritt als „64 389-0“ bezeichnet. Eine Version mit der „alten“ DB-Beschriftung als „64 389“ sollte folgen, damit das Modell besser mit den Einheits-Personenwagen (Fleischmann, Liliput) nach „Epoche III“ (Bundesbahn bis ca. 1965) kombiniert werden kann; derartige Wagen waren für die BR 64 ebenso

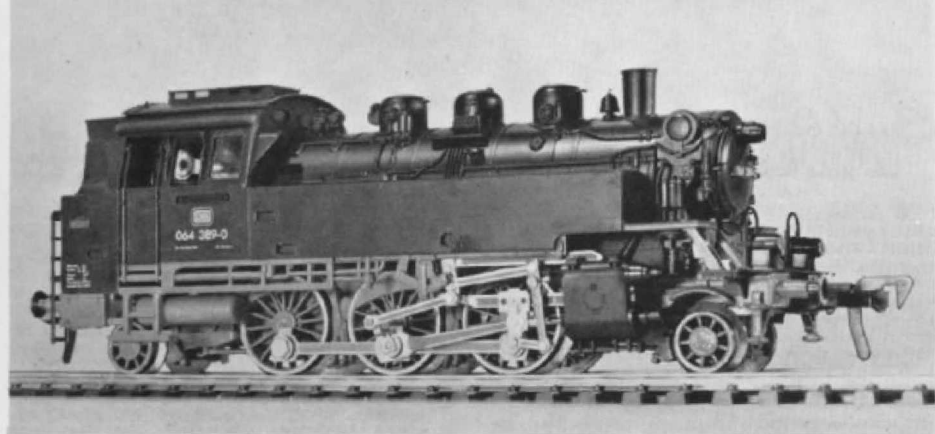
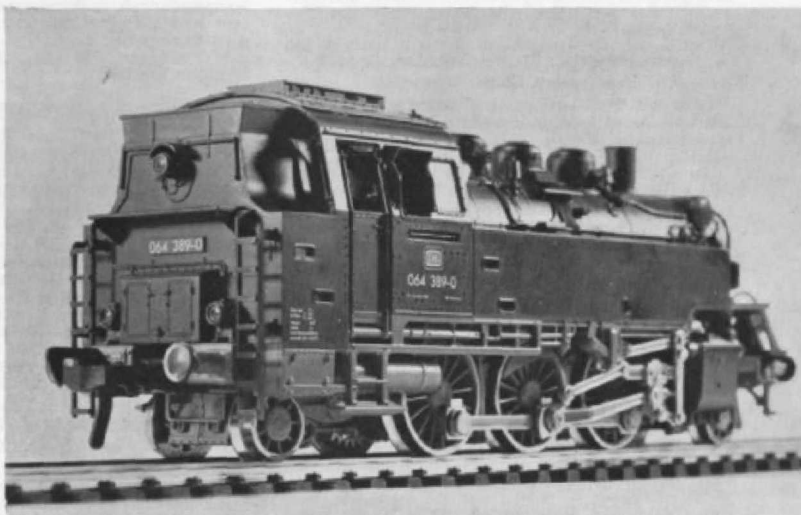


Abb. 2. Die Lokführerseite der „064“. Zwischen dem Umlaufblech vorm Wasserkasten und dem Zylinder verläuft das ebenfalls genau nachgebildete Zylinder-Einströmrohr. Die auf der Pufferbohle freistehenden Laternen – mit vorbildgetreuen Bügeln – werden indirekt über Plexiglasstäbe beleuchtet. – Die zwischen dem Dampfentnahmestutzen und dem Reglerdom fehlende Leitung muß ein Bastler selbst einsetzen.



▲ Abb. 3. Die Rückseite des Modells mit den einzeln angesetzten Aufstiegsleitern und dem Werkzeugkasten zwischen den unteren Laternen. Die obere Laterne ist vorbildgetreu mit einer Blende ausgestattet. Gut erkennbar ist die weitgehende Detaillierung der hinteren Laufachsdeichsel.

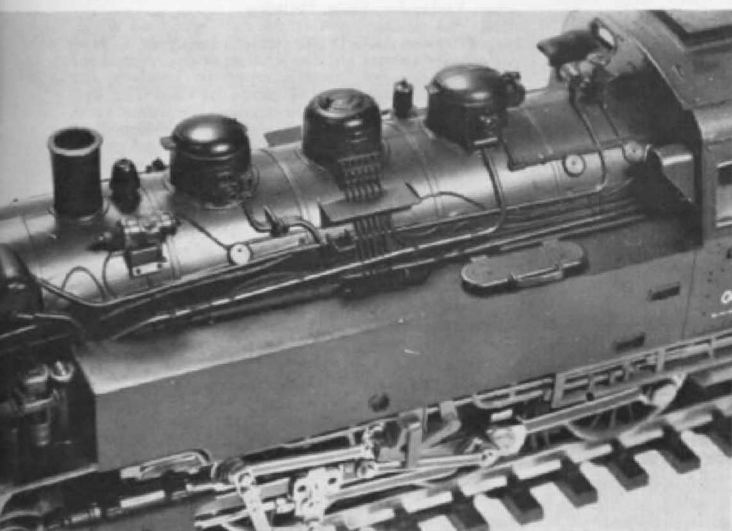


Abb. 4. Stellvertretend für die Detaillierung des gesamten Lokhauses: die Dampftaste mit Speise-, Sand- und Reglerdom (v.l.n.r.). Man beachte z. B. die vom Sanddom abwärts führenden Leitungen! Die Deckel der Wasserkästen sind extra eingesetzt. (Gänzlich unretuschierte MIBA-Archivaufnahme!)

Buchbesprechungen:

Das große Buch der Modelleisenbahnen

von Guy R. Williams

256 Seiten mit 48 Farb- und 210 Schwarz-Weiß-Fotos, Format 19 x 25 cm, vierfarbiger Schutzumschlag, Leinen DM 36,-, Best.-Nr. 121, erschienen im Umschau Verlag, Frankfurt am Main.

Ein ansprechend gestalteter Band, der die Geschichte des Modellbahnwesens von den Anfängen bis zur Gegenwart behandelt. Das Schwergewicht liegt der englische Autor (der übrigens sehr gut übersetzt wurde) naturgemäß auf die Fahnen seines Heimatlandes und behandelt u. a. besonders ausführlich die dampfbetriebenen Handarbeitsloks von Bassett-Lowke. Aber auch H0- und N-Freunde werden an dem unterhaltsamen und doch informativen Text und den qualitativ hervorragenden Aufnahmen (darunter auch Bilder von John Allen's Meisteranlage) ihre Freude haben.

Schweizerischer Eisenbahnkalender 1973

Herausgeber: Claude Jeanmaire

24 Blätter 32 x 23 cm mit großformatigen Abbildungen und Doppelkalendarium. Spiralheftung, DM 9,90, erschienen im Verlag für Eisenbahn- und Straßenbahnliteratur, Basel.

Ein repräsentativer Kalender, zusammengestellt aus eigenen Fotos des Herausgebers und Archivaufnahmen aus dem Verkehrsraum der Schweiz. Für jeden Monat sind wahlweise zwei Kalenderblätter, und zwar jeweils ein Ellok- und ein Dampfloko-Foto, vorgesehen.

Dampftriebwagen – Gepäcklokomotiven

von Alfred Horn

66 Seiten, 89 Fotos und mehrere Zeichnungen, Format DIN A 5, DM 16,-, erschienen im Bohmann-Verlag, Wien.

Ein interessantes Büchlein über zwei Lokomotiv-Sonderbauarten, die vor allem in der ehemaligen Donaunarchie eine wichtige Rolle im Lokalbahn-Verkehr spielten. Im Gegensatz zu Deutschland, wo eigentlich nur der bekannte „Kittel“-Dampftriebwagen eine größere Bedeutung erlangte, haben sich in Österreich und Ungarn diese Speziallokomotiven – teilweise umgebaut – recht lange gehalten, was auch durch zahlreiche Fotos aus den 50er Jahren belegt wird.

Geschichte der deutschen Kriegslokomotiven

von Helmut Griebel und Hansjürgen Wenzel

352 Seiten mit 90 Fotos und 22 Skizzen, 17 x 24 cm, zellophanierter Pappband, Best.-Nr. ISBN 3 900134 030, DM 34,-, erschienen im Verlag J. O. Slezak, Wien.

Das Buch beschäftigt sich sehr ausführlich mit den als „Kriegslokomotiven“ bezeichneten Güterzugsloks der Baureihen 42 und 52. Besonders viel Platz wird dem Kriegseinsatz in Osteuropa und dem Verbleib der Loks nach 1945 gewidmet; hierzu haben die Verfasser vielfältige Dokumente zusammengetragen, die z. T. im Faksimile wiedergegeben werden. Das Fotomaterial zeigt die Lokomotiven hauptsächlich im Nachkriegseinsatz; der Modellbahner wird die sauberen Übersichtszeichnungen (M 1:100) begrüßen.

Die Baureihe 64

von W. H. Busch

118 Seiten A 5, 2 herausklappbare Musterzeichnungen A 4, DM 15,50, erschienen im Verlag Gustav Röhr, Krefeld, Branderburger Straße 10.

Die erstmals 1928 gebaute Einheitstenderloks der BR 64 wird genau beschrieben (Fahrwerk, Steuerung, Kessel usw.); tabellarische Übersichten weisen den „Lebensweg“ jeder einzelnen Lok vom Hersteller über die verschiedenen Beheimatungen bis zum Ausmusterungsdatum nach. Interessant ist die aus dieser Dokumentation hervorgehende Konzentration der „Bubiköpfe“ im süddeutschen Raum, wo auch heute die wenigen noch in Dienst stehenden „64er“ anzutreffen sind (BD'en Nürnberg, Regensburg, Stuttgart).

Zu dem in Heft 4/72, S. 279, besprochenen Band „Die Baureihe 78“ ist übrigens mittlerweile ein 26-seitiger Ergänzungsband erschienen, der die im Hauptteil noch vorhandenen Lücken (Beheimatung und Verbleib einzelner Lokomotiven) schließt bzw. diverse Angaben berichtigt. Diese Ergänzung kann zum Preis von DM 5,50 vom Verlag Gustav Röhr bezogen werden.

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft

von Claude Jeanmaire

352 Seiten mit 632 Abbildungen und Maßskizzen, Format 20,5 x 28 cm, Leinen im Schutzumschlag, Best.-Nr. ISBN 3 85 649 012 0, DM 68,-, erschienen im Verlag Eisenbahn, Basel.

Als Archiv Nr. 12 gibt der Verlag Eisenbahn diese komplette Übersicht über den Fahrzeugpark der Berner Alpenbahn-Gesellschaft (Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn) heraus. Claude Jeanmaire als profilierter Kenner des schweizerischen Eisenbahnwesens vermittelt in Text und Bild, – die Fotos sind sehr gut reproduziert, bei den Typenzeichnungen vermisst man allerdings die Maßstabsangabe – einen chronologischen Überblick, der in überraschender Vielfalt das gesamte rollende Material der BLS umfaßt.

Dampflokomotiven in Super Stereo

von Johannes C. Klosek

30 cm-Langspielplatte mit 20 Hörsezen, Hi-Fi-Stereo-Tonqualität, auch Mono abspielbar, Begleitbuch mit 36 Seiten und 50 Fotos, Best.-Nr. ISBN 3 440 03829 7, DM 29,50, erschienen in der Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart.

Mit den modernsten Geräten der Tontechnik (Zweiwegmikrofon AKG D 202) hat sich Johannes C. Klosek wieder einmal auf die Jagd nach den „Stimmen“ der aussterbenden Dampflokomotiven begeben. Die Qualität der Hörsezen (8 davon in Österreich aufgenommen) ist ausgezeichnet. Man vermisst u. a. die charakteristischen Auspuffschläge der Baureihen 01¹⁸, 38, 55 und 78 – ein Eisenbahnfreund müßte weit reisen, wollte er alle diese Maschinen (soweit noch nicht ausgemustert) noch einmal „in natura“ erleben! Durch den erläuternden Begleitband – dessen Fotos teilweise synchron zur Tonaufnahme gemacht wurden – konnte auf einen gesprochenen Text verzichtet werden, so daß die gesamte Spieldauer dem donnernden, zischenden und pfeifenden „Konzert“ vorbehalten bleibt. mm

typisch wie die -3yg-Umbauwagen, die ja auch keine neue Beschriftung mehr erhielten.

Mit der Fleischmann-BR 64 steht endlich wieder ein maßstäbliches und dem heutigen Qualitätsniveau entsprechendes Modell dieser leichten Tenderloks zur Verfügung, das besonders die Besitzer

kleinerer Anlagen mit Nebenbahn-Themen begrüßen werden. Leider gibt es das Modell bisher nur in der Zwischenleinen-Gleichstrom-Ausführung; auf eine Umrüstung für das Märklin-Wechselstromsystem werden wir zu gegebener Zeit noch einmal eingehen. mm

Buchbesprechungen:

Das große Buch der Modelleisenbahnen

von Guy R. Williams

256 Seiten mit 48 Farb- und 210 Schwarz-Weiß-Fotos, Format 19 x 25 cm, vierfarbiger Schutzumschlag, Leinen DM 36,-, Best.-Nr. 121, erschienen im Umschau Verlag, Frankfurt am Main.

Ein ansprechend gestalteter Band, der die Geschichte des Modellbahnwesens von den Anfängen bis zur Gegenwart behandelt. Das Schergewicht legte der englische Autor (der übrigens sehr gut übersetzt wurde) naturgemäß auf die Fahnen seines Heimatlandes und behandelt u. a. besonders ausführlich die dampfbetriebenen Handarbeitsloks von Bassett-Lowke. Aber auch H0- und N-Freunde werden an dem unterhaltsamen und doch informativen Text und den qualitativ hervorragenden Aufnahmen (darunter auch Bilder von John Allen's Meisteranlage) ihre Freude haben.

Schweizerischer Eisenbahnkalender 1973

Herausgeber: Claude Jeanmaire

24 Blätter 32 x 23 cm mit großformatigen Abbildungen und Doppelkalendarium. Spiralheftung, DM 9,90, erschienen im Verlag für Eisenbahn- und Straßenbahnliteratur, Basel.

Ein repräsentativer Kalender, zusammengestellt aus eigenen Fotos des Herausgebers und Archivaufnahmen aus dem Verkehrsraum der Schweiz. Für jeden Monat sind wahlweise zwei Kalenderblätter, und zwar jeweils ein Ellok- und ein Dampfloko-Foto, vorgesehen.

Dampftriebwagen – Gepäcklokomotiven

von Alfred Horn

66 Seiten, 89 Fotos und mehrere Zeichnungen, Format DIN A 5, DM 16,-, erschienen im Bohmann-Verlag, Wien.

Ein interessantes Büchlein über zwei Lokomotiv-Sonderbauarten, die vor allem in der ehemaligen Donaunarchie eine wichtige Rolle im Lokalbahn-Verkehr spielten. Im Gegensatz zu Deutschland, wo eigentlich nur der bekannte „Kittel“-Dampftriebwagen eine größere Bedeutung erlangte, haben sich in Österreich und Ungarn diese Speziallokomotiven – teilweise umgebaut – recht lange gehalten, was auch durch zahlreiche Fotos aus den 50er Jahren belegt wird.

Geschichte der deutschen Kriegslokomotiven

von Helmut Griebel und Hansjürgen Wenzel

352 Seiten mit 90 Fotos und 22 Skizzen, 17 x 24 cm, zellophanierter Pappband, Best.-Nr. ISBN 3 900134 030, DM 34,-, erschienen im Verlag J. O. Slezak, Wien.

Das Buch beschäftigt sich sehr ausführlich mit den als „Kriegslokomotiven“ bezeichneten Güterzugsloks der Baureihen 42 und 52. Besonders viel Platz wird dem Kriegseinsatz in Osteuropa und dem Verbleib der Loks nach 1945 gewidmet; hierzu haben die Verfasser vielfältige Dokumente zusammengetragen, die z. T. im Faksimile wiedergegeben werden. Das Fotomaterial zeigt die Lokomotiven hauptsächlich im Nachkriegseinsatz; der Modellbahner wird die sauberen Übersichtszeichnungen (M 1:100) begrüßen.

Die Baureihe 64

von W. H. Busch

118 Seiten A 5, 2 herausklappbare Musterzeichnungen A 4, DM 15,50, erschienen im Verlag Gustav Rühr, Krefeld, Branderburger Straße 10.

Die erstmals 1928 gebaute Einheitstenderloks der BR 64 wird genau beschrieben (Fahrwerk, Steuerung, Kessel usw.); tabellarische Übersichten weisen den „Lebensweg“ jeder einzelnen Lok vom Hersteller über die verschiedenen Beheimatungen bis zum Ausmusterungsdatum nach. Interessant ist die aus dieser Dokumentation hervorgehende Konzentration der „Bubi-köpfe“ im süddeutschen Raum, wo auch heute die wenigen noch in Dienst stehenden „64er“ anzutreffen sind (BD'en Nürnberg, Regensburg, Stuttgart).

Zu dem in Heft 4/72, S. 279, besprochenen Band „Die Baureihe 78“ ist übrigens mittlerweile ein 26-seitiger Ergänzungsband erschienen, der die im Hauptteil noch vorhandenen Lücken (Beheimatung und Verbleib einzelner Lokomotiven) schließt bzw. diverse Angaben berichtigt. Diese Ergänzung kann zum Preis von DM 5,50 vom Verlag Gustav Rühr bezogen werden.

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft

von Claude Jeanmaire

352 Seiten mit 632 Abbildungen und Maßskizzen, Format 20,5 x 28 cm, Leinen im Schutzumschlag, Best.-Nr. ISBN 3 85 649 012 0, DM 68,-, erschienen im Verlag Eisenbahn, Basel.

Als Archiv Nr. 12 gibt der Verlag Eisenbahn diese komplette Übersicht über den Fahrzeugpark der Berner Alpenbahn-Gesellschaft (Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn) heraus. Claude Jeanmaire als profiliertes Kenner des schweizerischen Eisenbahnwesens vermittelt in Text und Bild, – die Fotos sind sehr gut reproduziert, bei den Typenzeichnungen vermisst man allerdings die Maßstabsangabe – einen chronologischen Überblick, der in überraschender Vielfalt das gesamte rollende Material der BLS umfaßt.

Dampflokomotiven in Super Stereo

von Johannes C. Klosek

30 cm-Langspielplatte mit 20 Hörsezen, Hi-Fi-Stereo-Tonqualität, auch Mono abspielbar, Begleitbuch mit 36 Seiten und 50 Fotos, Best.-Nr. ISBN 3 440 03829 7, DM 29,50, erschienen in der Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart.

Mit den modernsten Geräten der Tontechnik (Zweiwegmikrofon AKG D 202) hat sich Johannes C. Klosek wieder einmal auf die Jagd nach den „Stimmen“ der aussterbenden Dampflokomotiven begeben. Die Qualität der Hörsezen (8 davon in Österreich aufgenommen) ist ausgezeichnet. Man vermisst u. a. die charakteristischen Auspuffschläge der Baureihen 01¹⁸, 38, 55 und 78 – ein Eisenbahnfreund müßte weit reisen, wollte er alle diese Maschinen (soweit noch nicht ausgemustert) noch einmal „in natura“ erleben! Durch den erläuternden Begleitband – dessen Fotos teilweise synchron zur Tonaufnahme gemacht wurden – konnte auf einen gesprochenen Text verzichtet werden, so daß die gesamte Spieldauer dem donnernden, zischenden und pfeifenden „Konzert“ vorbehalten bleibt. mm

typisch wie die -3yg-Umbauwagen, die ja auch keine neue Beschriftung mehr erhielten.

Mit der Fleischmann-BR 64 steht endlich wieder ein maßstäbliches und dem heutigen Qualitätsniveau entsprechendes Modell dieser leichten Tenderloks zur Verfügung, das besonders die Besitzer

kleinerer Anlagen mit Nebenbahn-Themen begrüßen werden. Leider gibt es das Modell bisher nur in der Zwischenleinen-Gleichstrom-Ausführung; auf eine Umrüstung für das Märklin-Wechselstromsystem werden wir zu gegebener Zeit noch einmal eingehen. mm