

MINIATURBAHNEN



VORORTBAHNHOF ELBERTAL

GRENZÜBERSCHREITENDE WERKSBAHN ● SELBSTGEBAUTE BÄUME
BEWEGLICHER RANGIERER IN H0 ● N-DIORAMA HASPERTALBAHN

SIGNALE SETZEN

Sicher, beim Aufbau einer Modellbahn glauben viele Kollegen noch, ohne Signale auskommen zu können. Der Betrieb ist ja an sich übersichtlich geplant, und die zusätzliche Ausgabe kann man sich – zumindest am Anfang – ersparen. Später wird man dann weitersehen. Gegen diese Einstellung ist auch gar nichts einzuwenden, denn die meisten Modellbahner erstellen ihr kleines Reich „nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel“, soll heißen, man muß sich finanziell nach der Decke strecken. Auf vielen Modellbahnen, da machen wir uns gar nichts vor, bleibt dieser Zustand dann auch so. Bei vielen Modellbahnern aber kommt nach einiger Zeit doch der Wunsch nach Signalen auf. Und sei es nur, weil's eben schöner aussieht. Schon sind wir bei der Frage der vorbildgerechten Signalstandorte, was ja in der MIBA schon des öfteren abgehandelt wurde.

Nun versteht man unter Signalen in Modellbahnerkreisen vor allem Hauptsignale, Vorsignale, allenfalls Sperrsignale und, wenn's hochkommt, noch Weichensignale. Sie finden in diesem Heft zwei kurze Artikel über besondere Signale, auf die wir Ihre Aufmerksamkeit lenken wollen. Der eine beschäftigt sich mit dem Brückendeckungssignal, das zugegebenermaßen beim Großbetrieb nicht allzu häufig vorkommt. Immerhin ist es mal was anderes, und ein Umbauvorschlag wird auch gemacht.

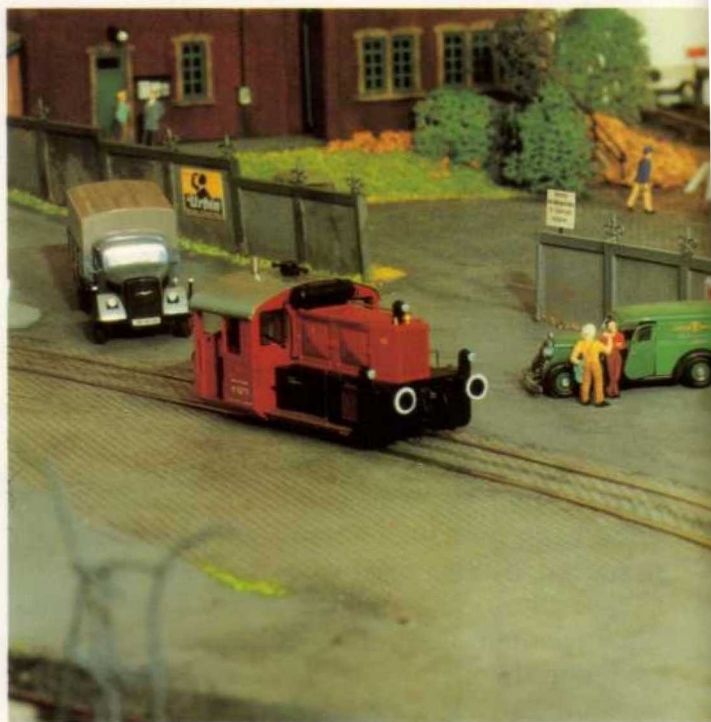
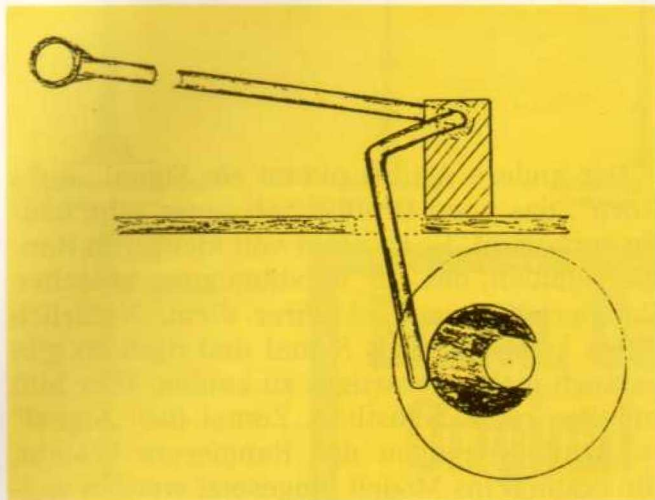
Der andere Artikel nimmt ein Signal „auf's Korn“, das beim Großbetrieb sogar sehr häufig vorkommt. Es ist eines von mehreren Rangiersignalen, das zur Verständigung zwischen Rangierleiter und Lokführer dient. Natürlich ist es kein ortsfestes Signal und deshalb gibt es auch nichts derartiges zu kaufen. Hier hilft nur der reine Selbstbau. Zumal das „Signal“ in Armbewegungen des Rangierers besteht, die erstmal ins Modell umgesetzt werden wollen. Wolfgang Borgas hat sich einen Mechanismus ausgedacht, wie sich ein H0-Rangierer in Bewegung bringen läßt. Damit sich die N-Bahner nicht übergangen fühlen, fordern wir die Anhänger der Baugröße N hiermit ausdrücklich auf, ebenfalls einen beweglichen Rangierer zu entwickeln und, samt zugehöriger Beschreibung und Fotobeweis, an die Redaktion zu senden.

Signale will der MIBA-Verlag auch in anderer Richtung setzen. Sehr häufig erreichen uns Anfragen nach dem kompletten Verlagsprogramm. In der Mitte dieser Ausgabe ist das neueste beigeheftet.

Vorsorglich weisen wir darauf hin, daß ein Beihefter – welcher Art auch immer – in der Gesamtzahl der Seiten mitgezählt werden muß. Das ist eine Vorschrift der Deutschen Bundespost, die nicht nur wir beachten müssen.

Ihre MIBA-Redaktion

Was es mit diesem „Klapperatismus“ auf sich hat, erfahren Sie auf Seite 30.



Eine interessante schmalspurige Werkbahn (mit elektrischen Lokomotiven) stellen wir auf Seite 80 vor.

Im zweiten Teil der Artikelfolge „Reif für die Insel“ beschreibt Rolf Knipper Unterbau, Elektrik etc. seiner kleinen Anlage (Seite 22).



Mit der Selbstherstellung von Modellbäumen beschäftigt sich Stephan Rieche (Seite 34).



ISSN 0723-3841



Der Titel unseres großen Anlagenberichts „Vorortbahnhof Elbertal“ deutet bereits an, wo hier der Schwerpunkt gesetzt wird (Titelbild und Seite 68).



MIBA

MINIATURBAHNEN

6/90

INHALT

ZUR SACHE

3

MIBA-KONTAKT

6

TERMINE

7

PANORAMA

RhB-Bierwagen

9

Doppelbrücke in Elche

9

„Molli“ wieder mit Volldampf voraus

9

Lok -„Mahnmal“

9

MODELLBAHN-ANLAGEN

Die Hasper Talbahn (Spur N)

40

Vorortbahnhof „Elbertal“ (Spur H0)

68

SELBSTBAU-PRAXIS

Raumausnutzung

17

Bäume im Modell – selbst hergestellt mittels MZZ-Material

34

Eine türkische 56.0 im Selbstbau

78

Amerikanischer Gebäudebausatz in H0

86

KLEINBASTELEIEN

Rangiersignal Ra 2 im Modell?

30

Markierungsschilder an der Drehscheibe

33

Brückendeckungssignale der DB

61

MODELLBAHN-TECHNIK

Wagen für Trix-Express

67

VORBILD

Heizlokeinsatz der 042 271

10

Viel Betrieb in Meran

18

Brühler Fahrzeugparade

44

Schmalspurig nach Oberwiesenthal

62

Grenzüberschreitende Werksbahn

80

VORBILD + MODELL

Reif für die Insel... (Teil 2)

22

Bahnhof Ennepetal-Altenvoerde

43

NEUHEITEN

Bücher

11

Fahrleitungs-Gerätewagen der DB

14

Video-Film

20

Viel Neues bei Roco

39

Bioladen von Pola

75

Neues zum Postjubiläum

75

Neues von Spieth

75

Farbenfrohes von Albedo

75

WR 3813 von Bemo

76

PTT Z 63 von Bemo

76

Fallers Junior-Kits

76

Bunte Busse von Wiking

76

Neues von Marks Metall

77

Epoche 3-Automodelle

77

Ein Holzbausatz von M+D

77

Nahverkehr bei Lima

89

Neuheiten und Farbvariationen von Wiking

89

Schleppenderlok 01 von BTTB

89

Lagerschuppen von Veit Kornberger

89

IMPRESSUM

102

VORSCHAU

102

Anderer Preis

Beim Druck meiner Buchvorstellung „Das CMOS-Kochbuch“ (MIBA 4/90, S. 66) ist bezüglich der Preisangabe ein Fehler unterlaufen: Das Buch kostet nicht DM 78,- sondern nur DM 48,-!

Winfried Suppe, Wesseling

LADA-Modelle

Für die Spur 0 – möchte ich einen kleinen Zubehörhinweis bringen. Bei unserem LADA-Händler gibt es sehr gute Automodelle im Maßstab 1:43: LADA 2102 Kombi, 2105 Nova, 2107 Toscana, 2121 Niva und ZIL 115. Die Modelle besitzen detaillierte Inneneinrichtung; Türen (tlw.), Motorhaube und Kofferraum zum Öffnen und nachgebildeten Motorblock – der Niva weist sogar lenkbare Vorderräder auf. Alle Modelle werden in der UdSSR hergestellt. Übrigens lassen sich aus einigen LADA-Versionen auch Modelle des FIAT 124 umbauen!

Volker Oster, Karlstein-Dettingen

Messe der Traditionen!

Traditionell findet jedes Jahr im Februar die Nürnberger Spielwarenmesse statt. Ebenso traditionell kommt im März das MIBA-Messe-Sonderheft in den Handel. Mit der selben Tradition werden wir N-Bahner teilweise recht spärlich bedacht, besonders mit Automodellen neuerer Epochen. Marks und MZZ halten an Ihren guten Fahrzeugen aus den 50er und 60er Jahren ebenso traditionell fest wie Arnold an seinen Spielzeugautos. Den Gipfel der Traditionen scheint man bei Wiking in Berlin anzustreben. Schon das zweite Jahr ohne N-Neuheiten! Will man ins Buch der Rekorde? Ebenfalls Tradition, wenn auch keine gute, ist bei den vielen anderen Herstellern von A-Z das „Darüberweghören und Drumherumsehen“ um die (Auto-)Sorgen der N-Bahner! Mit der gleichen Tradition wird dieser Mangel im N-Zubehör von der Fachpresse verschwiegen, oft mit dem Hinweis, daß das für H0 Gesagte

gleichermaßen auch für N gelte. Verschwiegen werden soll nicht das ansonsten gute und reichhaltige Angebot an Schienenfahrzeugen und sonstigem Zubehör, das dem in H0 nicht nachsteht. Hier hat die Fachpresse doch auch sehr viel dazu beigetragen, warum also nicht auch auf dem Autosektor? Wo findet sich ein Hersteller, der diesen Mangel „N-dlich“ behebt? Einen Lichtblick gibt es schon, er nennt sich KEHI und bietet einen Trabbi an!

Warten wir, traditionell wie immer, auf Nürnberg '91 ! Möglicherweise lacht uns da das N-Autoglück (oder auch nicht)...

Hugo Wirth, Hettingen 1

Arnold-Digital-Einführungsseminar

Die Firma Arnold veranstaltet 1990 für Endverbraucher Digital-Einführungsseminare, in denen folgende Themen behandelt werden:

- Grundlagen Arnold Digital
- Die Digitalgeräte und ihre Anwendung
- Aufbau, Anschluß und Betrieb
- Fehlersuche
- Programmieren der Fahreigenschaften und Adressenänderung
- Das Zeigen des Umrüstens von Arnold-Loks mit Umrüstsätzen, wie es der Fachhändler für den Endverbraucher macht
- Unterschiede im Anlagenbau mit Arnold Digital im Vergleich zu konventionellen Anlagen.

Die Seminare (je 15 – 20 Teilnehmer) finden in verschiedenen Orten statt, der Unkostenbeitrag pro Person beträgt DM 95,- + MWSt (darin enthalten u.a. Mittagessen und Kaffee). Dauer jeweils 9 – ca. 17 Uhr.

Orte und Termine:

- 06.06. Kassel (Hotel Schweizerhof)
- 21.06. Hamburg (Hotel Europäischer Hof)
- 27.06. Sindelfingen (Hotel Holiday Inn)
- 02.07. Nürnberg (Novotel Nürnberg Süd)
- 06.07. München (Hotel Mercure)

Auskunft: Firma Arnold, Deutschherrnstr. 43 – 47, 8500 Nürnberg 1; Tel. 0911/26 59 44-8.

Modell-Kurzkupplungen

Es ist offenkundig, daß die Nachfrage nach H0-Modellen mit Normschacht und Kurzkupplung immer größer wird; fast alle namhaften Hersteller haben das früher oder später erkannt – bei Roco etwa gibt es meines Wissens nach überhaupt nur den Kranwagen, welcher nicht umrüstbar ist. Wie aber nun erkennt man, ob eine Neuheit oder ein sonstiges Modell dieser oder jener Firma mit Normschacht und Kinematik ausgerüstet ist? Hier finde ich die Idee der Firma Fleischmann sehr gut, ein prägnantes Zeichen zu verwenden: ein K in einem Kreis bedeutet Normschacht und Kurzkupplungskinematik! Würden dieses Zeichen alle Hersteller in Katalogen, Inseraten und Preislisten verwenden und ebenso alle Fachzeitschriften bei der Besprechung von Modellen/Neuheiten, wäre sicher vielen Modellbahnfreunden gedient!

Heribert Lanzhotsky, A – St. Pölten

ÖBB: 1989 Rekordergebnis im Personenverkehr

Die Bahn wird als Verkehrsmittel immer attraktiver, wie die nun endgültig vorliegenden Zahlen des Personenverkehrs für das abgeschlossene Geschäftsjahr 1989 beweisen. Im Vorjahr konnten die ÖBB 163 Millionen Fahrgäste für sich verbuchen. Dies bedeutet eine Steigerung von 2,7 Millionen Reisenden (+ 1,7%) gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Besondere Zuwächse waren im Fernverkehr (ab 70 km) und im grenzüberschreitenden Personenverkehr zu verzeichnen. Im Fernverkehr wurde ein Plus von 3,7% und im Auslandsverkehr sogar eine absolute Steigerung von 9,3% erreicht.

Im Nahverkehr war die Zuwachsrate von 1,4% – absolut 139 Millionen – zwar geringer, doch läßt auch hier die kontinuierliche Aufwärtstendenz der letzten Jahre viel Erfreuliches erkennen.

Diese Zahlen bestätigen, daß die Bahn als umweltfreundliche Alternative zum Straßenverkehr immer mehr Anerkennung findet!

ÖBB

RhB-Bierwagen

Das nebenstehende Foto zeigt einen hübschen meter-spurigen Bierwagen der Rhätischen Bahn (RhB) und entstand im August 1989 im Bf Chur. Vielleicht eine Anregung für die Firma Bemo, ihren umfangreichen Wagenpark nach RhB-Vorbild um eine weitere Variante zu bereichern? Jedenfalls wäre dies eine „echte“ Werbebeschriftung und kein Phantasieprodukt!

Text und Foto: Helmut Reichelt



Doppelbrücke in Elche

Dieses Bauwerk in der südspanischen Stadt Elche verbindet zwei durch das Flußtal des Vinalopo (in heißen Monaten fast ausgetrocknet) getrennte Teile der Stadt. Eisenbahntechnisch ist die Brücke Teil der Hauptstrecke Murcia – Alicante, unweit liegt der unterirdische Bf Elche-Parque. Die relativ schlichte Brücke – vergleichbar einem ähnlichen Fall am sauerländischen Biggensee – wäre im Modell sicher nicht schwer nachzubauen. Auf der Anlage könnte dabei im „Untergeschoß“ sowohl eine U-Bahn als auch eine zu einem unterirdischen Schattenbahnhof führende Strecke kurz ans Tageslicht treten. Der Nachbau eines unterirdischen Haltepunktes mit Rolltreppen usw. käme zusätzlich in Frage.

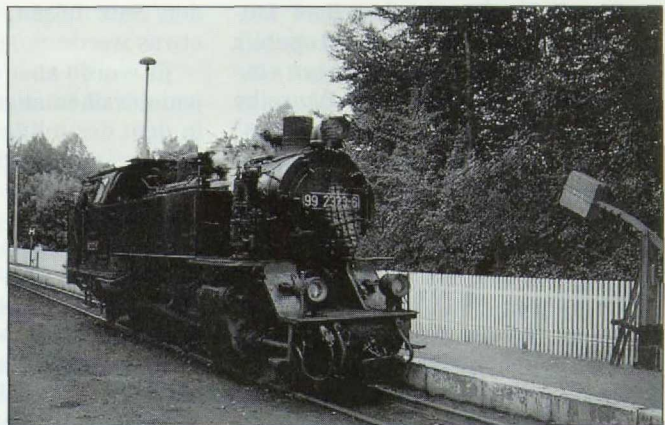
Text und Foto: Karl Heinz Mack



„Molli“ wieder mit Volldampf voraus

Nachdem sich Mecklenburgs populärste Dampfschmalspurbahn, die auf 900 mm-Gleisen fahrende „Molli“, über ein halbes Jahr lang auf einen um 6,5 km verkürzten Betrieb zwischen Heiligendamm und Kühlungsborn beschränken mußte, verkehrt sie seit dem 15. Dezember 1989 fast stündlich wieder in voller Länge (15,4 km) von Bad Doberan bis Kühlungsborn. Nach umfangreichen Sielbauarbeiten kann die Bäderbahn nun erneut wie eine Straßenbahn durch die Hauptstraße von Bad Doberan qualmen. Eisenbahnfreunde sollten sich allerdings sputen, diese Kleinbahndytle zu besuchen, was in Anbetracht der neuen deutsch-deutschen Beziehungen recht einfach sein dürfte. Es gibt nämlich schon Presseberichte, daß „Molli“ bereits ab 1991 als elektrische Überlandstraßenbahn betrieben werden soll. Für ihre drei 1'D1'-Loks, gebaut 1932 von Orenstein & Koppel, bedeutet dies zugleich das endgültige Aus, gibt es doch in der DDR keine Eisenbahn gleicher Spurweite.

DVH



Lok-„Mahnmal“

Nicht eben sorgsam geht man auf Juist mit der schmalspurigen Inselbahn-Vergangenheit um. Nachdem die Strecke, die den Schiffsanleger mit dem Dorf verband, am 24. März 1982 stillgelegt worden war, nahm der Ausverkauf seinen Gang. Inzwischen sind die Gleise entfernt, die ehemaligen Betriebsgebäude zweckentfremdet und das Rollmaterial nahezu vollständig „entsorgt“. Einzig die Lok „Carl“ erinnert an die 84-jährige Eisenbahnzeit auf der Insel. Bei ihrem Anblick bleibt allerdings jedem Interessierten die Luft weg. Das wenig stolze „Denkmal“ – eher ein Mahnmal – trägt übrigens eine geradezu irrwitzige Aufschrift: „Juister Inselbahn-Museum e.V.“ Zustände sind das ...

Text und Foto (28.07.89): Martin Limberg





Die Heizlok in Neumünster, davor das Gelände der ehem. Dieseltankstelle. Über die Rohre wird der von der Lok erzeugte Dampf in die Erde gedrückt. Foto: Peter Tadsen.

HEIZLOKEINSATZ DER 042 271 von Peter Tadsen

Die Zahl der fahrbereiten Museumsloks in der Bundesrepublik wird sich in absehbarer Zeit um eine ölgefeuerte Maschine der Baureihe 41 vergrößern; zunächst „verdingte“ sich die Lok bei der Deutschen Bundesbahn in Neumünster, und zwar als Heizlok. Die 042 271 stand damit erstmals seit 13 Jahren wieder unter Dampf!

Im Winter 1976/77 wurde diese Maschine mit der Achsfolge 1'D 1' in ihrem letzten Heimat-Bw Rheine abgestellt, 1978 wurde sie von der Stadt Rendsburg erworben, um sie als Denkmallok aufzustellen. Nachdem sich diese Pläne zerschlagen hatten, gründeten 19 ortsansässige Eisenbahnfreunde im Herbst 1982 den Verein der Rendsburger Eisenbahnfreunde e.V. (REF), um die Lok von der Stadt zu erwerben und betriebsfähig wieder aufzuarbeiten.

Aus damaliger Sicht war dies sicherlich ein gewagtes Projekt, zumal sich die Lok in einem sehr schlechten Zustand befand und alle Arbeiten von den Vereinsmitgliedern selbst unter freiem Himmel durchgeführt werden mußten. Häufig konnte man damals von Außenstehenden

den Satz hören, daß das doch nie etwas werde.

Es wurde aber doch: Im Lokschuppen des ehemaligen Bw Neumünster, in dem der mittlerweile auf 159 Mitglieder angewachsene Verein seit September 1988 zwei Gleise angemietet hat, fand am 1.12.1989 die endgültige Abnahme des Kessels durch den TÜV Norddeutschland statt. Damit die Lok bei dem schon damals geplanten Heizlokeinsatz bewegt werden konnte, bescheinigte die Regionalabteilung Lübeck der DB außerdem die Lauffähigkeit der Lok für den Bereich des Bahnhofs Neumünster.

Bei der „Heizloktätigkeit“ handelt es sich um ein völlig neuartiges Projekt im Dienste des Umweltschutzes:

Nachdem im Bereich der stillgelegten Diesellokstation Verunreinigungen in der Erde festgestellt wurden, mußte die Bahn den Boden hier sanieren.

Die klassische Lösung dieses Problems hätte darin bestanden, die verseuchte Erde auszubaggern und auf irgendeiner Deponie wieder einzugraben. Derartigen Sondermüll loszuwerden wird aber derzeit im-

mer schwieriger, so daß man auf etwas völlig Neues verfiel: Es wird Heißdampf über eine Vielzahl in die Erde gerammter Rohre in den Boden gedrückt, der dann das enthaltene Öl löst. Das entstehende Gemisch aus Wasser und Öl sickert bis auf den Grundwasserspiegel hinab – was an sich das ist, was durch derartige Sanierungsmaßnahmen gerade verhindert werden soll. Bei diesem Verfahren jedoch wird vor jedem „Dampfen“ durch ein zweites Rohrsystem das Grundwasser unter dem verunreinigten Areal soweit abgepumpt, daß der Grundwasserspiegel hier eine Art Trog bildet. Das Öl kann nicht entweichen und deshalb restlos durch weitere Erdlanzen mit abgepumpt werden.

Was lag da näher, als an die Rendsburger Eisenbahnfreunde e. V. heranzutreten? Der Lokeinsatz erfolgte zwischen dem 11.12.1989 und dem 19.1.1990 an 27 Tagen in zusammen 249 Betriebsstunden.

Es bleibt abzuwarten, ob weitere derartige Einsätze folgen werden. An dem Ziel des Vereins, mit der Lok Sonderzüge zu fahren, wird sich aber dadurch nichts ändern.

Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen 1990

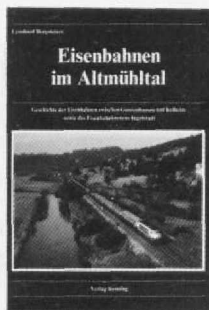


88 Seiten, 23 Fotos;
Format A5, DM 5,-;
Verlag Uhle & Kleimann, Lübecke

Vor kurzem erschien die neueste Ausgabe des bewährten Kursbuchs der deutschen Museumseisenbahnen mit detaillierten Fahrplänen und weiteren Hinweisen wie Verkehrstagen, Fahrpreisen und Anschriften. Auch versch. Eisenbahnmuseen fehlen nicht, ebenso sind einige Angaben über die DDR zu finden (VM Dresden, Radeburger Bahn, Waldbahn Muskau, Traditionsbetrieb Erfurt West). Das Büchlein wird übrigens für 6 Mark erstmals zusätzlich in der DDR angeboten! Für Eisenbahnfreunde wiederum ein nützliches Nachschlagewerk – und eine Einladung, die Museumszüge auch selbst zu benutzen. Nur durch Kauf von Fahrkarten sind Eisenbahnen betriebsfähig zu erhalten!

den deutschen Staaten sowie eine 6-seitige allgemeine Einführung, die lobenswerterweise das Thema „Stilelemente bei Bahnhofsbauten“ nicht ausspart. Ein umfangreicher Tabellenteil beschäftigt sich mit S-Bahnhöfen und deren baulicher Ausstattung bzw. betrieblicher Funktion (Haltepunkt, Wendebahnhof, Trennungsstation usw.). Zahlreiche s/w-Fotos lockern das Werk auf, wobei besonders die stimmungsvollen Aufnahmen der Berliner S-Bahn gefallen – nicht umsonst ist der Autor dem „Spreeathen“ persönlich eng verbunden.

Fazit: ein gelungenes kleines Nachschlagewerk mit hohem Informationsgehalt.



Eisenbahnen im Altmühltal

von Leonhard Bergsteiner

275 Seiten, 250 s/w- u. 12 Farbfotos;
Format A4; DM 72,-;
Verlag Kenning, Nordhorn

Allmählich wächst das Gebiet derjenigen Landesteile, über die bereits fundierte Ausführungen bezüglich der Eisenbahngeschichte – „regional history“, wie unsere britischen Hobbyfreunde sagen würden – existieren. Das unlängst erschienene Werk über die Eisenbahnen im Altmühltal ist dabei sicher ein wichtiger Baustein zur Dokumentation fränkisch-bayerischer Verkehrsgeschichte! In langjähriger Arbeit ist es Leonhard Bergsteiner gelungen, die Bahnlinien Ingolstadt – Treuchtlingen, Eichstätt Bf – Beilngries, Neumarkt – Beilngries – Dietfurt, Greißenbach – Freystadt, Ingolstadt Nord – Riedenburg und Dollnstein – Rennertshofen detailliert zu beschreiben. Auch Kapitel über die Eisenbahn in Ingolstadt sowie die dortige ehemalige Pferdebahn fehlen nicht.

Die ausführlichen Texte wirken nie ermüdend; selbst nicht für dieje-

nigen Leser, die das Altmühltal weniger gut aus eigener Anschauung kennen. Dazu trägt nicht zuletzt die gediegene Ausstattung mit vielen Fotos, Zeichnungen und Fahrplänen bei. Kein „Bilderbuch“ also, sondern ein geglücktes illustriertes Sachbuch! Besonders interessant die Gleisplanskizzen, beispielsweise vom Bf Kipfenberg 1930/32 während des Umbaus von Meter- auf Normalspur – so etwas reizt geradezu zur Nachgestaltung im Kleinen! Ein sehr gutes Buch, das zeigt, wie Werke zur regionalen Eisenbahngeschichte eigentlich sein sollten.



Die Ohmtalbahn

Hrsg: Bernd Ling/Ef Kirchhain

52 Seiten, zahlreiche Fotos u. Skizzen, Format A4;
DM 8,- (zzgl. DM 1,- Versandkosten); erhältlich bei Bernd Ling, Biegenstr. 3, 3575 Kirchhain

Anlässlich des 90jährigen Jubiläums dieser oberhessischen Zweigbahn, die bereits 1980 ihren planmäßigen Schienenreiseverkehr verlor, erschien diese Broschüre. Sie schildert detailliert Geschichte, Betrieb und Anlagen der Bahnlinie im Ohmtal, die übrigens von 1900 – 1933 im nördlichen Abschnitt eine Privatbahn (Kirchhainer Kreisbahn) darstellte und erst zum 1.1.1934 komplett an die DRG übergang. Die Broschüre im Fotodruck wurde von den Autoren ausschließlich in der Freizeit erstellt und beweist, daß man auch auf diese Weise inhaltlich gelungene Arbeiten anbieten kann. Zu loben sind die saubereren Skizzen (Spurpläne, Lagepläne, Bauten) sowie die historischen Fahrpläne. Wenn auch das Textlayout mitunter etwas unübersichtlich erscheint, ist das Heft doch eine lohnenswerte Anschaffung für Nebenbahnfreunde, die fundierte Information über eine interessante Strecke suchen.

Die Entwicklung der S-Bahn-Netze in Deutschland



von Andreas Janikowski

48 Seiten, 45 Abbildungen,
Format A4; DM 6,- (bei Versand zzgl. DM 1,50 Porto);
DGEG e.V., Karlsruhe (Geschäftsstelle: Postfach 1111; 4714 Selm)

In der beliebten Broschürenreihe „Eisenbahn und Museen“ der DGEG liegt nun die Folge 38 vor, die dem Nahverkehr gewidmet ist. In komprimierter Form gibt Andreas Janikowski – der auch schon als Autor in der MIBA fungierte – einen guten Überblick der S-Bahn-Netze in bei-

