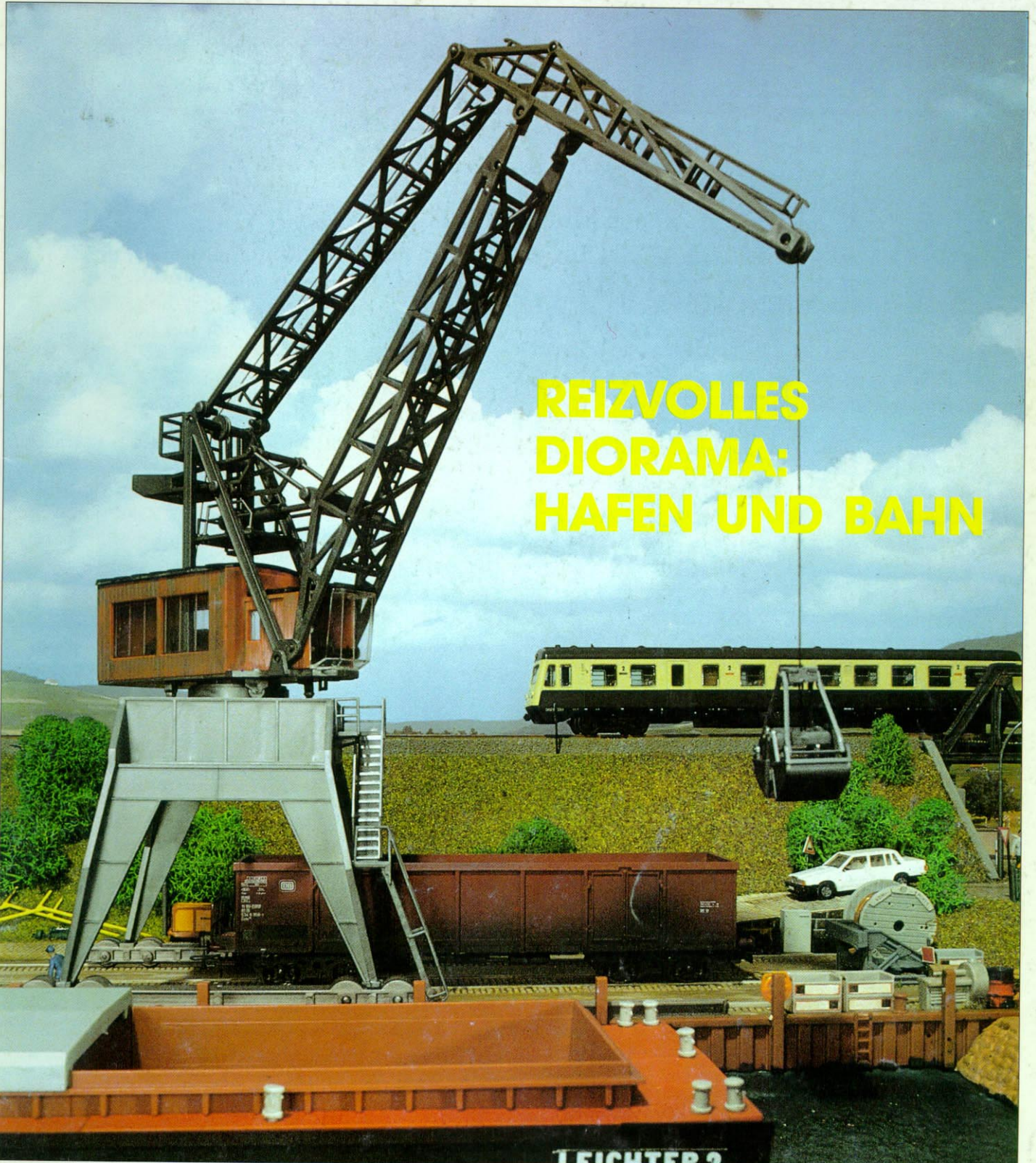


# MIBA



REIZVOLLES  
DIORAMA:  
HAFEN UND BAHN

DIE FRANKENWALDRAMPE ALS DOPPELSTOCK-ENTWURF  
● HO-WASSERKRÄNE ● FAHRSTRASSEN-SCHALTUNG

# ZEITGESCHICHTE AUF DER MODELLBAHN

Daß man Eisenbahnstrecken entsprechend den verschiedenen Epochen nachbauen kann, ist ein „alter Hut“. Historisches Flair wird in diesem Falle mittels epochengerechten Zubehörs, mit den entsprechenden Waggons und Lokomotiven auf die Anlage gebracht. Ein genau lokalisierbares geografisches Vorbild ist dazu nicht einmal unbedingt nötig.

Wer, anders herum, von einer bestimmten Region ausgeht, wird vor allem auf landschaftsgebundene Baustile, auf authentische Bahnhofsspurpläne etc. Wert legen. Ob dabei genau eine bestimmte Epoche eingehalten wird, bleibt dem Modellbahner überlassen.

MIBA-Leser, die sich z. B. für unser Projekt „Nord-Süd-Strecke, Bahnhof Jossa 1958“ (MIBA 1 u. 2, 4 u. 5/85) begeistern konnten, taten dies mindestens zu einem Teil deswegen, weil hier die zeitgeschichtlichen Umstände eine Rolle spielten. Dieses Projekt stand unübersehbar unter der Prämisse: „Änderung der Verkehrsströme infolge der deutschen Teilung“. Die Zeitgeschichte ist in diesem Fall immer präsent. Niemand käme auf den Gedanken, Jossa zur Reichsbahnzeit oder nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke nachzubilden. Da wäre betrieblich und letztlich auch historisch gesehen „die Luft raus.“

Ein anderer Anlagenbericht (MIBA 2/86) hatte den Bahnhof Vacha/Rhön zum Gegenstand. Der Erbauer schrieb damals, er tue so, als ob der zweite Weltkrieg nie stattgefunden hätte, Deutschland mithin nie geteilt worden wäre. Was zum damaligen Zeitpunkt bis zu einem gewissen Grade blauäugig, ja fast unhistorisch erscheinen mochte, erwies sich im Nachhinein als fast seherische Vorwegnahme des Verlaufs der Zeitgeschichte.

Böse Briefe brachte uns schließlich der Anlagenbericht „Noch keine Hektik in Olesnica“ in MIBA 10/89 ein. Der Erbauer hatte es gewagt, auf schlesischen Strecken und in schlesischen Bahnhöfen Züge der polnischen Staatsbahn PKP fahren zu lassen, wie sie das im Großen ja tatsächlich tun. Der MIBA wurde damals, in einigen Leserzuschriften vorgeworfen, durch die Veröffentlichung gegen das Grundgesetz verstoßen und den Ausverkauf nationaler Interessen betrieben zu haben. Zeitgeschichte...

In dieser Ausgabe finden Sie einen Anlagenvorschlag, der auch mit Landschaftsgebundenheit und Epochen, mit der ehemaligen Demarkationslinie und eben mit Zeitgeschichte zu tun hat: die Frankenwaldrampe. Je nach politischer Opportunität war sie zweigleisig ausgebaut bzw. (nach 1945) eingleisig zurückgebaut worden. Interzonenzüge befuhren sie und provisorisch anmutende Garnituren (bis zum Haltepunkt Falkenstein direkt an der ehemaligen Grenze).

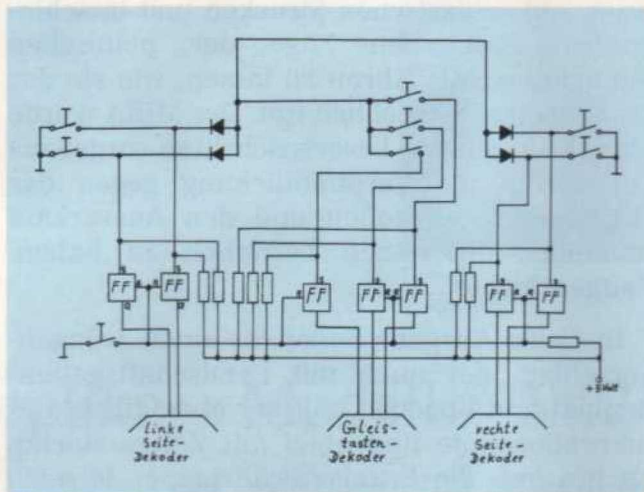
Die zeitgeschichtliche Dimension dieses Anlagenvorschlags indes ist, anders als bei „Jossa“, nicht auf die Jahre der Teilung beschränkt. Auch zwischen Probstzella und Pressig-Rothkirch herrscht Aufbruchstimmung. Streckenausbau und Modernisierung stehen an, und wer möchte, kann an diesem Beispiel sicher schon manches von der neuen Deutschen Bahn planerisch vorwegnehmen. Zeitgeschichte auf der Modellbahn? Die MIBA bleibt am Ball.

Ihre MIBA-Redaktion



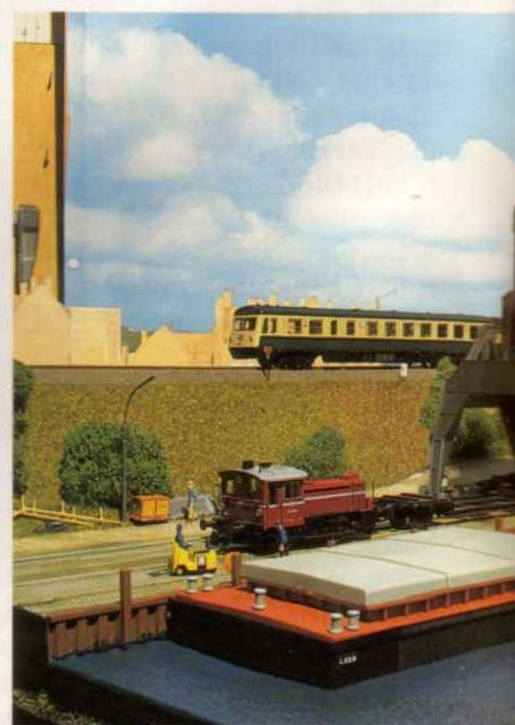


Spur 1-Ausstellung im Technik-Museum Sinsheim (Seite 14).  
Die Frankenwaldrampe als Anlagenvorschlag stellt MIBA-Leser Jörg Windberg ab Seite 36 vor.  
„Freiprogrammierbare Fahrstraßensteuerung“: unser Schaltungsvorschlag beginnt auf Seite 58.



Im Prüfprotokoll: Roco: 1141  
(Seite 68).  
ISSN 0723-3841

„Hafen und Bahn“ als keines Diorama beschreibt Stephan Rieche auf Seite 20.





# MIBA

MINIATURBAHNEN

# 8/91

<b>ZUR SACHE</b>	<b>3</b>	<b>MODELLBAHN-ANLAGEN</b>	
<b>MIBA-KONTAKT</b>	<b>6</b>	Ein kleines Hafen-Diorama	20
<b>PANORAMA</b>		Spur 0-Träumereien aus Blech	76
Ungewöhnliche Zugbildung	7	H0-Anlage „Teufelsteiner Bergbahn II“	79
Bauzugwagen	7	<b>VORBILD</b>	
Drei-Farben-Züge	7	Spurensuche auf Bornholm	28
Loknummern	7	Wiedereröffnung: Bayerisch Eisenstein - Železná Ruda	32
<b>TERMINE</b>	<b>13</b>	Messesplitter aus Hannover	51
<b>NEUHEITEN</b>		Eisenbahnerlebnis Nordwestindien	56
Neue Bücher	8	<b>KLEINBASTELEIEN</b>	
Wieder Neuheiten von Micro-Trains	71	Gestaltungstip für Gleiswaagen	29
Neues von Arnold	71	<b>VORBILD + MODELL</b>	
„Fuchs“ und „Lanz“ von Weinert	71	Die Frankenwaldrampe als Doppelstock-Modellbahnanlage	36
Toyota Celica von Miber	71	Zirkustransport	46
Fachwerk-Set „Niedersachsen“ von Kibri	72	Radsätze, Radsätze	46
Eine weitere „Donner- büchse“ von Fleischmann	72	Keine Eisenbahn auf Norderney?	52
Spur 0-Katalog 1991 von Hehl	72	Gleisplan des Monats: Betriebsbahnhof Braun- schweig Nordkurve	64
Weitere MHI-Produkte	72	<b>TIPS &amp; TRICKS</b>	
Malteser Hilfsdienst-Sonder- wagen	72	N-Schnellzugwagen von Roco	57
Fakultativwagen von LGB	73	Bäume und Büsche zum Nulltarif	57
Mercedes L 319 von Brekina	73	<b>ELEKTROTECHNIK</b>	
KleinModellbahn	73	Frei programmierbare Fahrstraßensteuerung	58
Neuheiten bei Brawa	73	<b>MIBA-TEST</b>	
Neuheiten von Lemaco	73	Rocos ÖBB-Ellok 1141 in H0	68
Neu im Schaufenster: Ci-33 von Märklin in H0	74	<b>IMPRESSUM</b>	94
<b>AUSSTELLUNG</b>		<b>VORSCHAU</b>	94
Spur 1-Treff in Sinsheim	14		
<b>SELBSTBAU-PRAXIS</b>			
Schwenkbare Wasserkräne in H0	18		
DEV-Dampflok Plettenberg in Betrieb	19		
Umbauvorschläge für Fleisch- mann Signale der Epoche 2	30		
Gebäudeselbstbau in H0	34		
Drehschemelwagenpaar in Spur 1 umgebaut	66		

## Historischer Triebwagen in der alten Heimat

In seine alte Heimat zurückgeholt hat die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V. (AVL) den ehemaligen DT 504 der OHE. Das 1933 von der Waggonfabrik Gotha gebaute Fahrzeug übernahm die OHE aus dem Bestand der Kleinbahn Wittingen-Oebisfelde.

1973 kaufte die Niederländische Museumseisenbahn Haaksbergen (MBS) das Fahrzeug. Die lange Fahrt dorthin legte der Triebwagen auf eigenen Achsen zurück. Allerdings erlitt er dabei einen Unfall und wurde stark beschädigt. So stellte der Verein die Aufarbeitung erst einmal zugunsten einheimischer Fahrzeuge zurück. An dem nun abgestellten Fahrzeug zerstörten Vandalen die Inneneinrichtung. Weitere Schäden erlitt der Triebwagen durch Witterungseinflüsse, so daß er sich in einem relativ schlechten Zustand befindet.

Geplant ist die umgehende Aufarbeitung, wobei allerdings keine Angaben über den Zeitpunkt der Inbetriebnahme gemacht werden können. Dies ist auch von den finanziellen Mitteln abhängig, die dafür zur Verfügung stehen. Deshalb wer-

den noch Spender für die Wiederaufarbeitung des Fahrzeuges gesucht. Wer also eine gute Sache unterstützen will, kann seine Geldspende auf das Konto Nr. 50023316 bei der Sparkasse Lüneburg mit dem Stichwort „Historische Heidebahn“ überweisen. Für jede Spende ab 50,00 DM gibt es eine Urkunde mit Originalfoto des Triebwagens aus dem Jahre 1966 als Dankeschön. Unsere Anschrift: AVL e.V., Postfach 1208, D W-3138 Dannenberg.

## Spur 0-Treffen in Köln-Porz

Zur Einweihung unseres Clubheims und zur Eröffnung des ersten Streckenabschnitts mit 400 Metern Strecke laden wir, der OEC Köln, alle Freunde der Spur Null ein!

Bringen Sie am Freitag, dem 20.09.91 nachmittags oder am Samstag, dem 21.09.91 von 10.00 Uhr an oder am Sonntag, dem 22.09.91 von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr Ihren Traumzug wie immer mit und starten Sie zu einer Spur Null-Reise auf unserer nach NEM und NMRA-Normen gebauten Anlage.

Für 12 V, 3 A Gleichstrom und das leibliche Wohl der Besucher und Reisebegleiter hat der OEC Köln bestens gesorgt.

Unsere Gäste sorgen für einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb!

Wegweiser und ein aktuelles Hotverzeichnis schicken wir gerne gegen einen frankierten Freiumschlag zu. Geschäftsstelle: Null-Eisenbahn-Club Köln e.V., Steinackerstraße 12, D W-5204 Lohmar 1-Donrath. Wir freuen uns auf Ihr Kommen!

## Kurzkupplung für Fleischmann-Wagen

Ich habe ein Problem, das sicherlich auch viele andere Modelleisenbahner beschäftigt.

In meiner Fleischmann-Reisezugwagensammlung habe ich über sechzig Wagen, die ich mit der Profikupplung zwar „kürzer“ kuppeln kann, jedoch fehlt diesen Wagen die Kurzkupplungskinematik. Diese Wagen sind jetzt gerade noch für die Vitrine gut genug, wo sie ohne Kupplungen Puffer an Puffer stehen, da sie auf der Anlage im Zugverband nicht mehr „zeitgemäß“ wirken. Können Sie mir Möglichkeiten aufzeigen, wie ich in diesen Wagen nachträglich eine KK-Kinematik einbauen kann?

Meine Anschrift: Uwe Schuwirt, Tanneneck 1, D W-2910 Westerstede-Ocholt

## NEUE ANSCHRIFT DES MIBA-VERLAGS

Wenn Sie, liebe Leserinnen und Leser, dieses Heft in Händen halten, ist der eigentliche Umzug des MIBA-Verlags (einschließlich der Redaktionen von MIBA, MIBA-Spezial und Feuerwehr & Modell) nahezu abgeschlossen. Noch nicht beendet sind allerdings diverse „Einräumarbeiten“ im neuen Domizil – dies wird sich noch etliche Wochen hinziehen. Haben Sie daher bitte Verständnis, wenn sich gegebenenfalls hinsichtlich der Korrespondenz Verzögerungen ergeben sollten. Zudem ist noch Urlaubszeit, so daß Verlag und Redaktionen nicht immer vollständig besetzt sind. Hier nun nochmals die neue Anschrift:

MIBA-Verlag, Jakobstraße 7,  
D W-8500 Nürnberg 1,  
Telefon 0911/2 41 92 5.

Das Gebäude befindet sich nicht allzu weit von den bisherigen Räumen entfernt in der Nürnberger Innenstadt unweit des Germanischen Nationalmuseums. Nächstgelegene U-Bahn Station ist die Haltestelle „Opernhaus“ (Linie U2), aber auch von den Haltestellen „Lorenzkirche“ und „Weißer Turm“ (beide Linie U1) ist es nur ein kurzer Fußweg zur Jakobstraße.

## WECHSEL IN DER REDAKTION

Neben dem räumlichen Wechsel zum 1. August 1991 gibt es auch eine Personalveränderung zu vermelden: Mit diesem Heft verabschiede ich mich nach fast vierjähriger hauptberuflicher Redaktionstätigkeit und kehre als „gelernter“ Volkswirt zurück in den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs bei einem städtischen Verkehrsbetrieb. Mein herzlicher Dank gilt den betreffenden Kolleginnen und Kollegen, Leserinnen und Lesern für die in der Regel gute Zusammenarbeit. Als freier Mitarbeiter werde ich auch künftig der MIBA-Redaktion zur Verfügung stehen, soweit es die beruflichen Belange gestatten.

Ulrich Rockelmann

## Ungewöhnliche Zugbildung

Trotz zunehmender Vereinheitlichungen im Fahrzeugpark kommt es noch immer, namentlich bei Sonderfahrten, zu kuriosen Zugbildungen. Würden Sie eine solche Komposition (94 1292 der DR und 795 240 / 945 019 der DB) auf Ihrer Modellbahnanlage einsetzen? Des Rätsels Lösung: Anlässlich einer Dreitagesfahrt des DDM durch Thüringen erhielt der Schienenbus zwischen Schleusingen und Ilmenau wegen der dortigen Steilstreckenabschnitte Vorspann durch die 94. Die Aufnahme (ur) entstand am 26.4.1991 im Bf Schleusinger Neundorf am Südhang des Thüringer Waldes.



## Bauzugwagen

Irgendwann einmal kam wohl jemand auf die Idee, quer über die Schienenprofile eines Rollwagens der Harzquerbahn Holzbretter zu legen. Fertig war ein Plattformwagen, der zum Transport langer Güter geeignet war. Außerdem liegt die so entstandene Ladefläche recht tief. Und die Modellbahner haben ein neues, interessantes Vorbild!

Text und Foto (Jan. 1991): Peter Tadsen



## Drei-Farben-Züge

Der Personennahverkehr der DR wird stark von Doppelstock-Wendezügen bestimmt, wobei die im S-Bahneinsatz stehenden Wagen vielfach in regional-typischen Farben gestrichen sind. Bei starkem Verkehrsbedarf oder Fahrzeugmangel kommt es immer wieder einmal zu einem Wagenverleih zwischen den verschiedenen Einsatzgebieten, so daß sich – wie hier auf dem Bild aus dem Bahnhof Warnemünde – auch einmal drei verschiedene Wagenlackierungen auf einer Strecke ein Stelldichlein geben können.

DVH



## Loknummern

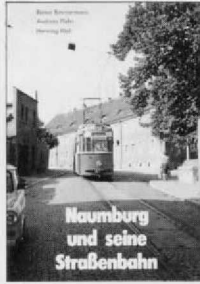
Ein peinliches Versehen passierte dem „Beschrifteter“ der 290 198: Am Führerhaus wurde die Maschine zur Baureihe 209 (Foto unten von Hans Gerd Schreiher). Das Bild rechts unten, das lw im April 1991 im Bf Bruchsal aufnahm, zeigt die bereits von 243 auf das DB-Schema umgezeichnete Reichsbahn 143 916.







**Naumburg  
und seine  
Straßenbahn**



von Reiner Bimmermann, Andreas Plehn und Henning Wall

56 Seiten; 81 Fotos;  
Format 16,5 x 23 cm; DM 15.-;  
Verlag Schweers + Wall, Postfach 1586, D W-5100 Aachen

Einer der kleinsten deutschen Straßenbahnbetriebe, der je existierte, findet sich in Naumburg an der Saale: eine etwa 5 km lange Ringstrecke um die Altstadt und das Domviertel. Auf Anregung der Naumburger Initiativgruppe zur Erhaltung und Ausbau der (meterspurigen) Straßenbahn entstand nun in Gemeinschaftsarbeit diese Broschüre. Nach einer lesenswerten Einführung über die Stadt Naumburg schildern die Autoren detailliert Geschichte und Betrieb der „Wilden Zicke“, wie der Volksmund gern diese Tram nennt: von der ursprünglichen Dampfbahn über die 1906/07 erfolgte Elektrifizierung bis zur Gegenwart. Leider ist die Zukunft dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels nicht gesichert – wünschen wird den Bemühungen um Erhalt und Modernisierung dauerhaften Erfolg!

Die Broschüre besticht nicht zuletzt durch die bestens geglückte Mischung aus Wort und Bild (darunter 7 Farbfotos und 3 Kartenskizzen). Beispielhaft sind die 7 Typenskizzen (einheitlicher Maßstab 1:100) von der Dampftramway-Lok und 6 Triebwagen. Derartige Publikationen wünscht man sich auch über andere kleine Verkehrsbetriebe. Urteil: Sehr empfehlenswert. ur

**Video:**

**Die Harzquer- und Brockenbahn**

Im bahnVerlag (Ulrich Schiefer, Postfach 43 0680, D W-8000 München 43) ist unter der Nummer 21

ein neues Video-Band erschienen, das den Betrieb auf diesen mittel-deutschen Schmalspur-Gebirgstrecken zeigt. Die Laufzeit des Films beträgt 120 Minuten, der Preis liegt bei DM 125.-.



**Die Baureihe 78**

von Jürgen U. Ebel, Andreas Knip-ping und Hansjürgen Wenzel

368 Seiten; 534 Abbildungen;  
Format A 4; DM 89.-;  
EK-Verlag, Postfach 5560,  
D W-7800 Freiburg

Sie gehörte mit zu den erfolgreichsten preußischen Dampflokomotiven: die Gattung T 18, später von der Reichsbahn als Baureihe 78 bezeichnet. Jahrzehnte lang war sie aus dem Personennah- und Regionalverkehr nicht wegzudenken, und die DB rüstete über 120 Maschinen sogar noch für den Wendezugbetrieb um. Mit diesem umfassenden Werk schließt sich nun eine spürbare Lücke in der EK-Baureihenbibliothek. In gewohnter Art und Weise schildern die drei erfahrenen Autoren Technik und Betriebseinsätze der T 18 bzw. 78, wobei neben der Aufgliederung nach deutschen Eisenbahndirektionen auch ein kurzes Kapitel „Die T 18 im Ausland“ angefügt ist (Belgien, Frankreich, Tschechoslowakei, Polen, Türkei). Für den Lok- und Betriebsspezialisten sind die zahlreichen abgedruckten Laufpläne und Bestandslisten hochinteressant. Unter den Fotos – davon 16 in Farbe – befinden sich viele seltene Dokumente aus früheren Jahren (etwa eine SAAR T 18 im Jahre 1933 mit Abteilwagenzug im Hp Oberlinxweiler oder die 78 132 um 1945/46 mit einem Salonwagen als Streckenbereinigungszug der britischen Militärs). Fazit: ein sehr empfehlenswertes Buch, in das man sich regelrecht „hineinlesen“ kann und das kaum noch Fragen offen läßt. ur

**Grieger's  
Eisenbahn-  
Reiseführer  
Band 29:  
Golden Pass  
Route**



38 Seiten; Format 12,4 x 19,2 cm;  
DM 7,80;  
Paul Neff Buchhandlung, Relen-bergstr. 72, D W-7000 Stuttgart 1

Die bekannten Grieger-Reiseführer bleiben bezüglich der Neuheiten thematisch in der Schweiz: nach den Bahnen im Berner Oberland ist nun die fast schon legendäre „Golden Pass Route“ von Luzern über Interlaken und Spiez nach Montreux am Genfer See (Lac Léman) an der Reihe. Bis auf den Abschnitt Interlaken Ost-Zweisimmen handelt es sich um Meterspurstrecken der SBB und MOB, dazwischen liegen Normalspurabschnitte von BLS und SEZ. In gewohnter Weise werden Bahnlinien und die durch-fahrene Gegend kurz und prägnant beschrieben. Als Ergänzung nahm man auch die „Zulaufstrecken“ Zürich-Luzern bzw. Montreux-Genève (Genf) mit auf. Für Bahnreisende durch die Schweizer Alpen eine nützliche und zu empfehlende Veröffentlichung. ur

**BDEF-Jahrbuch  
1991**



304 Seiten; 135 Fotos;  
Format A 5; DM 15.-;  
Verlag Uhle & Kleimann, Postfach 1543, D W-4990 Lübbecke

Anlässlich der BDEF-Tagung 1991 in Essen erschien wiederum ein umfangreiches Jahrbuch mit dem reichhaltigen Tagungsprogramm. Der Hauptteil des Buches ist indes dem Thema „Ruhrgebiet“ gewidmet, wobei die Autoren aber dankenswerter-

weise nicht nur über die Eisenbahn im engeren Sinn berichten, sondern auch Land, Leute und Wirtschaft des Ruhrgebiets nicht vergessen. Sehr interessant sind nicht zuletzt die Ausführungen zu den zahlreichen Werks- oder Industriebahnen (z. B. Krupp, RAG, VEBA).

Knapp 100 Seiten sind schließlich den BDEF-Vereinen vorbehalten, mit vielen Angaben über Vereinsanschriften, Aktivitäten u. dgl. Leider gingen nicht von allen BDEF-Clubs bis zum Redaktionsschluß die neuesten Daten ein, so daß in jenen Fällen die alten Angaben übernommen werden mußten. Insgesamt betrachtet ist das aktuelle BDEF-Jahrbuch wieder ein unentbehrliches Nachschlagewerk für Eisenbahn- und Modellbahnfreunde geworden, wobei auch der günstige Preis zu erwähnen ist.



**Das Bahnbetriebswerk Nördlingen**

von Walter Schier und Andreas Braun

64 Seiten; 71 Fotos;  
Format 15,9 x 24,3 cm; DM 14,80;  
Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V./  
Andreas Braun Verlag, Oderstr.4,  
D W-8000 München 80

Der mittlerweile weithin bekannte Verein „Bayerisches Eisenbahnmuseum“ (BEM) legte letztes Jahr eine Broschüre vor, die sich mit dem eigenen „Heimat-Bw“ Nördlingen und den von Nördlingen ausgehenden Bahnlängen befaßt. Naturgemäß liegt der Inhaltsschwerpunkt bei den Triebfahrzeugen und deren Betriebs-einsätzen. Laufpläne, Dienstpläne und Buchfahrpläne vermitteln zusammen mit den meist älteren Fotos ein plastisches Bild des seinerzeitigen Bahnbetriebs im Ries. Besonders aufschlußreich erscheint dabei dem Rezensenten ein Buchfahrplanauszug des GmP 8261, der von Nördlingen bis Dombühl knapp 2 1/2 Stunden

benötigte (Zuglok Baureihe 64). Ab Seite 46 wird auch die Diesel- und Elektrotraktion kurz behandelt, bevor sich die letzten Seiten mit der heutigen Situation und dem Museumsbetrieb befassen. Eine gelungene und informative Broschüre!



**Bahnknotenpunkt Würzburg**

von Peter Heinrich u. Hans Schülke

283 Seiten; 300 Abbildungen;  
Format A 4; DM 78.-;  
EK-Verlag, Postfach 5560,  
D W-7800 Freiburg

„Bahnknotenpunkt Würzburg - Das große Bahnbetriebswerk in Unterfranken“, so lautet der vollständige Titel dieses umfangreichen Werkes. Gegliedert ist das Buch in die Hauptabschnitte „Entstehung und Funktion des Bahnknotenpunktes Würzburg“, „Erläuterungen zu den Strecken des Bahnknotenpunktes Würzburg“ und „Das Bahnbetriebswerk Würzburg und seine Lokomotiven“. Allerdings zeigt sich eine vom Umfang her ungleichgewichtige Verteilung der Kapitel – die beiden erstgenannten Themen umfassen zusammen lediglich knapp 60 Seiten. Daher ist das Buch vor allem für Lokspezialisten interessant und stellt Hobbyisten, die sich mehr der Streckengeschichte verschrieben haben, vielleicht nicht ganz zufrieden – jene Ausführungen sind fundiert, aber etwas knapp. Dafür fiel der „Lokomotivteil“ umso detaillierter aus! Viele Fotos, Listen, Umlaufpläne und sonstige Skizzen lassen nahezu keine wichtigere Frage unbeantwortet. Die chronologische Gliederung erlaubt relativ leichtes Auffinden. Lobenswerterweise findet sich auch ein Abschnitt über den meist harten Dienst des Lokpersonal am Schluß des Buches, das dem Lokspezialisten uneingeschränkt zu empfehlen ist.

**Die Baureihe E 94**



von Brian Rampp, Dieter Bäzold und Frank Lüdecke

352 Seiten; 468 Fotos;  
Format A 4; DM 78.-;  
EK-Verlag, Postfach 5560,  
D W-7800 Freiburg

Obschon es über die Lokomotiven der Baureihe E 94 bereits einige Veröffentlichungen gab bzw. gibt, lag es nahe, ein umfassendes Werk dazu herauszugeben. Um es vorweg zu nehmen: Das Vorhaben ist rundum geglückt, und das renommierte Autorenteam leistete gute Arbeit. Ausführlich schildert man Entstehung und Technik dieser bekannten und beliebten Ellokbauerei. An diese Abschnitte reihen sich umfangreiche Kapitel über Einsätze bei den verschiedenen Betriebswerken (DRB, DB, DR) bzw. Zugförderungsleitungen (ÖBB). Vergessen wir nicht: die E 94 war ja letztlich eine „internationale“ Baureihe, die sowohl in der Leipziger Tieflandsbucht, im Spessart oder in Tirol ihren Dienst versah. Nicht zu vergessen die Beute-Loks, die von 1946 - 1952/53 im Einsatz auf der Petschorabahn in der UdSSR (Abschnitt Workuta-Kotlas) waren. Schließlich mieteten die SBB 1987 kurzzeitig acht Loks der nunmehrigen DB-Baureihe 194.5 an, so daß die „deutschen Krokodile“ auch über eidgenössische Gleise rollten. Einige Begebenheiten bzw. Erlebnisse schließen den Textteil des gelungenen Buches ab, gefolgt von einem 16-seitigen Farbbilder-Anhang.

**HINWEIS**

Die hier besprochenen Bücher und Broschüren sind normalerweise im Buchhandel/Fachhandel erhältlich bzw. können dort bestellt werden. Bestellungen also bitte nicht an den MIBA-Verlag richten!