

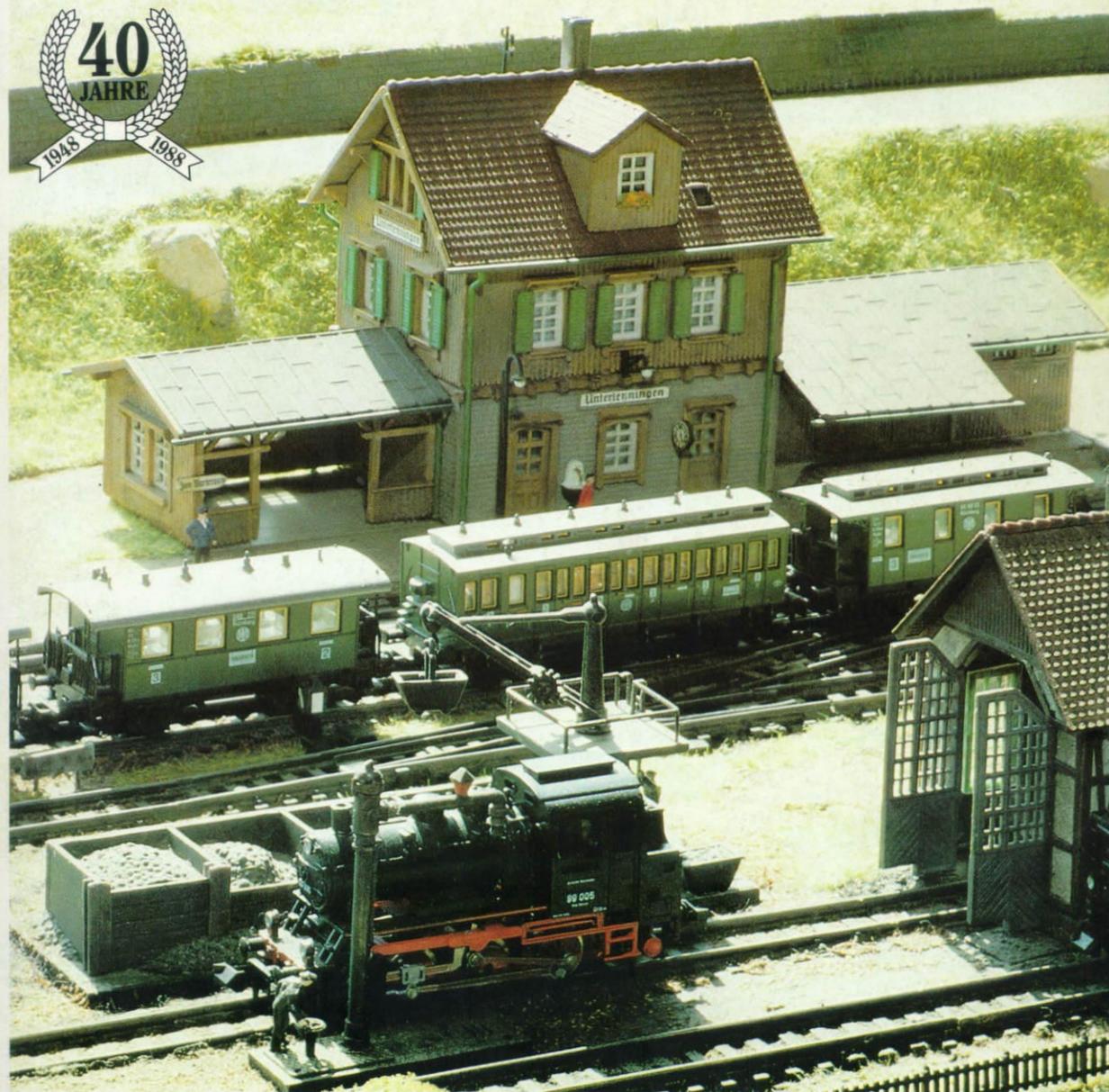
9/88 September · ISSN 0723-3841
40. Jahrgang · DM/sFr 7,—
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Die Geschichte
der HAMO-Strassenbahn



MIT MIBA MACHT MODELLBAHN SPASS!





Seite 22

N-Anlage a la Pit-Peg. Eine Modellbahn-Anlage in kleinen Abmessungen (nur 0,919 m²) — aber mit vielseitigen Rangiermöglichkeiten.



Seite 42

Am 15. Juli 1988 erfolgte die offizielle Bestimmungsübergabe des Nürnberger Rangierbahnhofs. Ulrich Rockelmann berichtet von der modernisierten DB-Anlage.

VORBILD

Sonderfahrten in Norddeutschland	31
Nürnberger Rangierbahnhof	42
Bahnhofsfest in Billerbeck	55
S-Bahn-Großbaustelle Nürnberg Hauptbahnhof	58

MODELLANLAGEN

N-Anlage à la Pit-Peg	22
Neues von Wolfgang Borgas	34
Endlich die Richtige . . .	36
Auch die „MIGA“ wird 40	49

SELBSTBAU

„Wildenranna“ — entstanden auf dem Küchentisch	51
--	----

NEUHEITEN

Neue Bücher	16
Roco BR 18.1	65
Lokschilder für N	65
Albedo-Spezialitäten	65
ÖBB-Staubkesselwagen von Klein	65
Automodelle von Gollwitzer	65
Roco-Glaskasten	66
Krupp-Lastzug von Weinert	66

NEUHEITEN

„Nordlichter“ von Kibri	66
Repa-Kupplungspinzette	66
Fertighäuser von Faller	67
Roskopf's „Oldies“	67
VT aus dem hohen Norden	67
Roco-Wagen der Mariazeller Bahn	67

MODELLBAHNPRAXIS

Elektrotechnik	20
01.10 von Liliput	60
Arnolds V 200	63

SAMMLERECKE

Die HAMO-Straßenbahn	68
----------------------	----

RUBRIKEN

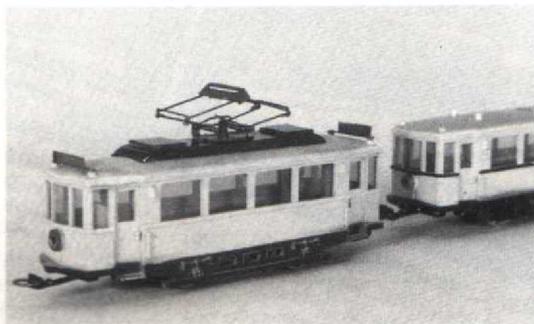
Kleinanzeigen	6
Zur Sache	11
Verschiedenes	15, 16, 49
Termine	18, 41
Panorama	18
MIBA Intern	48
Leserdiskussion	48
Lesergeschichte	76
Impressum	77
Partner vom Fach	84



Seite 31
Sonderfahrten in Norddeutschland — ein Bilderbogen.

Seite 68

Joachim Kampmann erzählt in der Sammlerecke von einer fast schon vergessenen System-Bahn: Die Geschichte der HAMO-Straßenbahn.



Titelbild: In der Abendsonne wird gerade der letzte Zug zusammengestellt; ein Motiv von der N-Anlage auf S. 22.

Vor 40 Jahren

Ein Kaleidoskop

Es ist mitunter reizvoll, sich aus einem gegebenen Anlaß heraus — hier also dem 40-jährigen Bestehen der MIBA — mit den damaligen Zeitumständen etwas näher zu befassen. Seien Sie unbesorgt, liebe Leserinnen und liebe Leser! Wir wollen hier keinesfalls eine Ersatz-Geschichtsstunde abhalten. Aber da gerade das Jahr 1948 in mancher Hinsicht recht ereignisreich war (Stichwort: Währungsreform!), sollen doch einige Geschehnisse von damals, die mit der Modelleisenbahn auf den ersten Blick wenig zu tun haben, gestreift werden. Viele von uns, darunter auch der Verfasser dieser Zeilen, haben ja jene schweren Zeiten nicht selbst erlebt und können die Risiken und Mühen, damals eine Hobby-Zeitschrift auf die Beine (pardon: Seiten) zu stellen, kaum ermessen. Besonders an diesen Aspekt sollten wir immer wieder denken. Und nun eine gute Lektüre auf der Fahrt zurück ins Jahr 1948!

Die allgemeine Lage 1948

Als das innenpolitische Ereignis ist wohl für 1948 die Währungsreform in den drei deutschen Westzonen zu nennen. Die alte Reichsmark war durch Rüstungs- und Kriegsausgaben der Nazi-Diktatur völlig zerrüttet. Von 1933 bis Mai 1945 nahm der Bargeldumlauf von 5,7 Mrd. RM auf ca. 73 Mrd. RM zu; danach gaben die Besatzungsmächte weiteres Geld in Umlauf. Dieser gewaltigen Geldmenge stand allerdings nur ein geringes Güterpotential gegenüber — der Schwarzmarkt blühte. Und die Preise dort betrug nicht selten das 50- bis 100-fache der „normalen“ Warenwerte!

Dann kam der 20. Juni 1948. An jeden Einwohner der Westzonen wurden 40 DM gegen Einzahlung von 60 RM ausgegeben (20 weitere DM pro Person gab es zwei Monate später). Dies bedeutete für den Normalbürger einen drastischen Rückgang seiner Ersparnisse, denn Reichsmark-Guthaben wurden bestenfalls zu einem Zehntel ihres Nennwertes in die neue D-Mark umgetauscht. Demgegenüber behielt man bei Löhnen, Gehältern, Renten, Mieten (und Schulden) das Verhältnis 1:1 bei. Fein heraus waren also all diejenigen, die hohe Sachwerte besaßen.

Hierzu bemerkt der Politikwissenschaftler Prof. Georg Fülberth: „So war der Währungsschnitt eine gewaltige Umverteilungsaktion zugunsten der Sachwertebesitzer. Am 21. Juni 1948 waren die Läden plötzlich übertoll. Die Arbeiter durften jetzt für harte DM kaufen, was sie vorher für weiche Reichsmark produziert hatten.“

In diesem Licht sollten wir auch betrachten, was der MIBA-Heftpreis von 1,50 DM für den Leser bedeutete und wie lange er dafür arbeiten mußte!

Nach der Währungsreform in den Westzonen wurde am 23. Juni 1948 in der SBZ eine Geldreform durchgeführt;

damit sollte verhindert werden, daß die nun im Westen entwertete Reichsmark massiv in die SBZ einströmte. Am selben Tag dehnten die drei Westmächte den Geltungsbereich der DM auf die Westsektoren Berlins aus. Diese de-facto-Eingliederung in das Wirtschaftsgefüge der westlichen Besatzungszonen führte daraufhin zur Berlin-Blockade: Die UdSSR unterbrach den Güter- und Personenverkehr zu Lande und Wasser zwischen West-Berlin und den Westzonen. Die Folge war, daß die Alliierten die berühmte Luftbrücke einrichteten, auf der die liebevoll „Rosinenbomber“ genannten Flugzeuge die Berliner Bevölkerung mit Lebensmitteln versorgten. Die gemeinsame „Alliierte Kommandatur“ in Berlin stellte ihre Tätigkeit ein; der „Kalte Krieg“ hatte begonnen.

Im Auftrag der Ministerpräsidenten (der Westzone) tagte im August 1948 auf der Insel Herrenchiemsee ein Konvent von Verfassungsspezialisten und erstellte einen Verfassungsentwurf. Dann begann auf Wunsch der drei Militärgouverneure am 1. September 1948 die Arbeit des sog. „Parlamentarischen Rates“, der die Verfassung endgültig erarbeiten und später verabschieden sollte.

Für das Ausland war 1948 wohl am spektakulärsten die Ermordung Mahatma Gandhis durch einen Hindu-Fanatik am 30. Januar. Gandhi wurde die von ihm durchgesetzte Teilung der Staatskasse mit Pakistan als Verrat an Indien ausgelegt.

Andere Bereiche

Sport

Bezeichnenderweise wurde im MIBA-Geburtsjahr eine fränkische Mannschaft Fußballmeister der damaligen Westzonen: Im Endspiel besiegte der „Club“ (für Nicht-Fußballinteressierte: 1. FC Nürnberg) den 1. FC Kaiserslautern mit 2:1. Fußballländerspiele mit deutschen Mannschaften gab es 1948 übrigens noch nicht wieder, wie auch bei den Olympischen Spielen in London bzw. St. Moritz Deutschland nicht vertreten war.

Die Handballmeisterschaft feierten 1948 bei den Damen der SV Düsseldorf 04, bei den Herren der TV Hasssee-Winterbeck (Kiel).

Musik

Den Freund „ernsterer“ Musik dürfte interessieren, daß 1948 die Opern „Die Nachtschwalbe“ (Blacher), „Circe“ (Egk) und „Raskolnikoff“ (Sutermeister) entstanden. Bei den Operetten sind zu registrieren: „Der Kurier der Königin“ (Dostal), „Das Halsband der Königin“ (Edmund), „Die Musik kommt“ (O. Strauss) und „Algerische Nächte“ (Vetterling). Der bekannte Operettenkomponist Franz Lehár starb am 14. Oktober 1948.

Einige Geburtstage des Jahres 1948

Drei größere Tageszeitungen sind mit der MIBA fast gleichaltrig, so die „Abendpost“ (Frankfurt/Main; Okt. 1948), die „Abendzeitung“ (München; Aug. 1948) und das „Hamburger Abendblatt“ (Okt. 1948).

Reizvoll erscheint vielleicht auch, welche Musiker(innen) so alt wie die MIBA sind. Voila: Geboren wurden damals u.a. Kenny Jones („Small Faces“) am 7.9., Mariska Veres („Shocking Blue“) am 1.10., die Zwillinge Paul & Barry Ryan am 24.10., Lulu am 3.11., Chi Coltrane am 16.11. und Donna Summer am Silvester 1948.

Bereits ihren fünften Geburtstag konnten in jenem Zeitraum Salvatore Adamo (geb. 31.10.1943) und „Rolling Stone“ Keith Richard (18.12.1943) feiern. Zehn Jahre alt wurden die leider viel zu früh verstorbenen Buddy Holly (geb. 7.9.1938) und Eddie Cochran (3.10.1938). Weitere bekannte Namen: „Yesterday Man“ Chris Andrews (15.10.1938), Tina Turner (26.11.1938) und Connie Francis (12.12.1938). O tempora!

Das Eisenbahnwesen 1948

Triebfahrzeuge

Die Vielzahl von Lokomotivgattungen, die sich nach Kriegsende auf deutschen Gleisen befanden, stand einem wirtschaftlichen Einsatz der Fahrzeuge entgegen. Eine

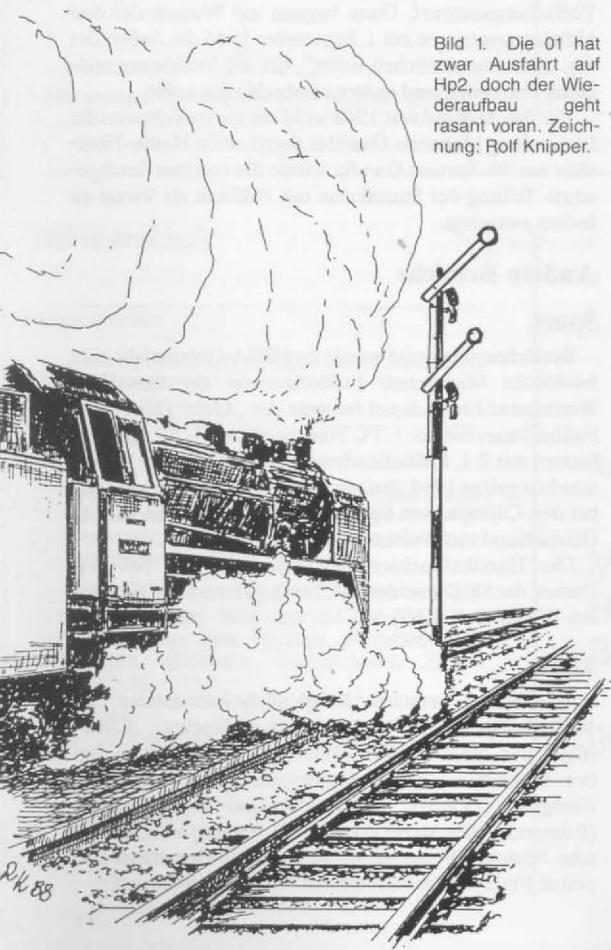


Bild 1. Die 01 hat zwar Ausfahrt auf Hp2, doch der Wiederaufbau geht rasant voran. Zeichnung: Rolf Knipper.

Bereinigung des Lokomotivparks war Gebot der Stunde. Fremdloks schieden bald gänzlich aus dem Lokomotivpark aus, während die deutschen Dampflokbauarten in drei Kategorien eingeteilt wurden:

1. Einsatzgattungen: Sie blieben letztlich allein im Einsatz.
2. Reservegattungen: Diese sollten zwar abgestellt, aber bei etwaigen Engpässen nochmals zum Einsatz herangezogen werden.
3. Splittergattungen: Sie umfaßten Loks hohen Alters oder solcher Baureihen, von denen nur kleine Bestände vorhanden waren. Angestrebt wurde deren Verkauf oder Ausmusterung.

Der Bestand von Dampf- und Elloks im damaligen „Vereinigten Wirtschaftsgebiet“:

	27.3.48	26.6.48	25.9.48	31.12.48
--	---------	---------	---------	----------

Betriebsfähige	6 891	7 189	7 709	8 206
Dampf- u. Elloks				
Ausbesserungsstand in %	39,0	35,9	30,9	26,0

Die sich allmählich entspannende Lage auf dem Triebfahrzeugsektor im Jahre 1948 ist aus der Tabelle gut ersichtlich.

Noch eine Randbemerkung: Am 12. August 1948 konnte des 100. Todestages von George Stephenson, dem „Vater der Dampflok“, gedacht werden!

Einfluß der Währungsreform auf den Wiederaufbau der Bahn

Während bis zur Währungsreform die Wiederaufbauarbeiten im Eisenbahnwesen vor allem durch Engpässe bei Baustoffen und Arbeitskräften gekennzeichnet waren, wandelte sich das Bild ab Sommer 1948: Nunmehr kam in erster Linie den vorhandenen Geldmitteln die entscheidende Bedeutung für den Umfang der Bautätigkeit zu. Da infolge der angespannten Finanzlage der öffentlichen Hand Geldmittel äußerst knapp zugeteilt wurden, mußte das Bauprogramm für 1948 erheblich eingeschränkt werden. Mehr noch, im Herbst des Jahres wurden in größerem Maße Bauvorhaben einstweilen stillgelegt. Erst ab Frühjahr 1950 sollte sich die Situation durch einen Sonderkredit an die DB wieder etwas entspannen.

Die Zahl der beim Eisenbahn-Wiederaufbau eingesetzten Arbeitskräfte illustriert die Entwicklung im Jahre 1948 treffend:

Dezember 1947	67 800
März 1948	68 100
Juni 1948	78 300
September 1948	72 200
Dezember 1948	59 100
März 1949	47 700

Währungsreform und innerdeutscher Reiseverkehr

In einer Presseveröffentlichung der DB vom Mai 1951 mit dem Titel „Sechs Jahre Wiederaufbau“ finden sich hochinteressante Ausführungen über den damaligen Bahnbetrieb. Zum Reiseverkehr im Jahre 1948 lesen wir unter anderem:

„Nach der Währungsreform trat ... im Fernverkehr schlagartig ein Rückgang ein, dem durch Ausfall von 22 Schnellzugpaaren und Kürzung der noch verbliebenen Züge Rechnung getragen wurde. Der Reiseverkehr stieg aber im Juli (nach Auszahlung der ersten Löhne und Gehälter) und mit Beginn der Sommerferien derart an, daß die ausgefallenen Züge nach wenigen Wochen wieder eingelegt werden mußten.“

Einige interessante Vergleichszahlen über den Reisezugwagenbestand:

	Juni 1946	Dez. 1948
Betriebswagen	21 145	21 342
Altschadwagen	5 031	3 822

Internationaler Schienenverkehr

Bereits zum Sommerfahrplan 1948 kamen einige neue internationale D-Züge ins Reisezugangebot:

D 9/10 Zürich — Stuttgart und zurück

D 72/73 München — Zürich und zurück

D 213/214 Paris — Stuttgart — Nürnberg — Praha und zurück.

Zur internationalen Fahrplankonferenz in Krakow (Krakau) im Oktober 1948 nahmen erstmals seit Kriegsende wieder Vertreter der deutschen Eisenbahnen teil.

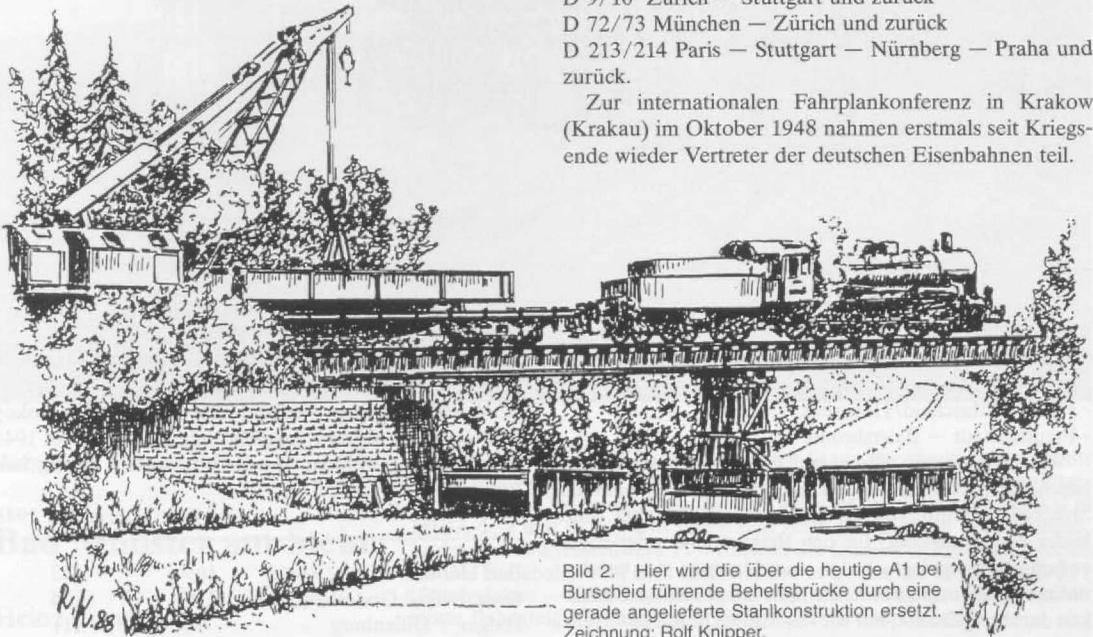


Bild 2. Hier wird die über die heutige A1 bei Burscheid führende Behelfsbrücke durch eine gerade angelieferte Stahlkonstruktion ersetzt. Zeichnung: Rolf Knipper.

Der Nahverkehr erlitt durch die Währungsreform nur geringe Einbußen, die bereits nach einigen Tagen wieder aufgeholt wurden. Durch Wiederaufnahme der Arbeit in stillgelegten Betrieben war hier sogar ein Ansteigen des Verkehrs zu verzeichnen.

Infolge der eingetretenen Besserung und Vermehrung der Betriebsmittel konnte der Reisezugverkehr zum Winterfahrplan im Oktober 1948 weiter ausgedehnt und neben einigen Fernzügen vor allem der immer noch notleidende Bezirks- und Nahverkehr wesentlich verbessert werden. Durch Wiederherstellung einer großen Zahl von Brücken und Verbesserung des Oberbaus konnte die Höchstgeschwindigkeit auf einer Anzahl von Schnellzugstrecken auf 100 km/h erhöht werden. Diese Maßnahme ermöglichte Anfang Dezember 1948 die Führung der Tageszüge FD 289/290 München — Hamburg und FD 285/286 Frankfurt (M) — Hamburg. Außerdem wurde für den Geschäftsverkehr zwischen dem Ruhrgebiet und Frankfurt (M) eine schnelle Triebwagenverbindung mit dem Dt 49/50 Frankfurt (M) — Dortmund geschaffen.“

Ebenfalls Ende 1948 wurde der Bezirks-Personenverkehr in der Britischen Besatzungszone verbessert, so daß sich das „Nord-Süd-Gefälle“ spürbar verringerte. Allerdings traten durch die gestiegenen Zugleistungen die Probleme des Wagenmangels wieder deutlicher hervor.

Streckennetz

Die teilweise starken Kriegszerstörungen betrafen auch das Streckennetz und hier besonders Brücken, die mitunter in den letzten Kriegstagen von fanatischen Wehrmachtsoffizieren noch sinnloserweise gesprengt wurden. Vergessen wir dabei diejenigen Soldaten und Eisenbahner nicht, die sich derartigen Befehlen mutig widersetzen und halfen, Volksvermögen zu erhalten!

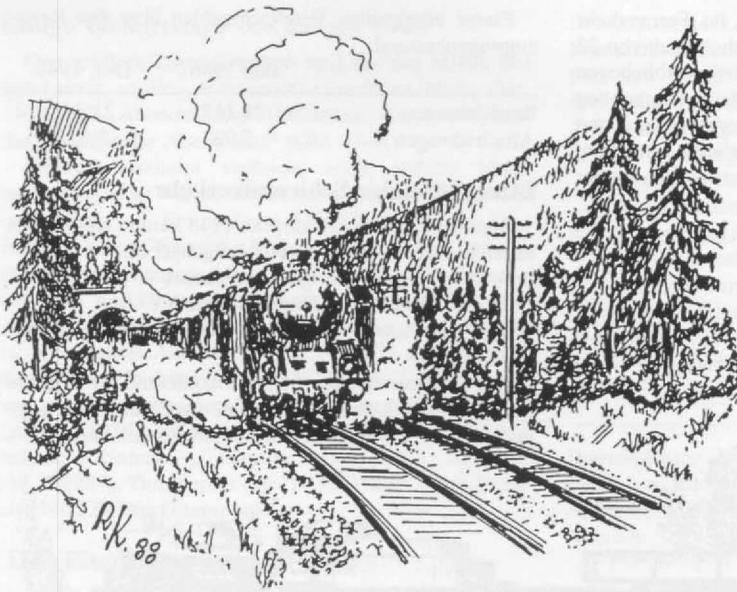
Im Jahre 1948 wurden u.a. folgende zerstörte Brücken, zum Teil allerdings erst eingleisig, wieder in Betrieb genommen:

- Rheinbrücke Worms,
- Weserbrücke Wehrden,
- Enzviadukt bei Pforzheim,
- Duneviadukt an der Strecke Soest — Altenbeken,
- Rurbrücke südwestlich von Baal/Rheinland.

Und hier eine Auswahl an Bahnlinien, die 1948 noch nicht wieder regulär in Betrieb waren:

- Höxter — Holzminden (Weserbrücke!);
- Oberhausen/Eifel — Hellenthal;
- Koblenz-Lützel — Neuwied (Rheinbrücke!);
- Prüm — Pronsfeld — Waxweiler/Neuerburg/Ihren;
- Abzw Igel West — Bitburg;
- die Linie Wittlich — Daun war bei km 9,25 unterbro-

Bild 3. Kräftig arbeitet eine 39 im Schwarzwald. Noch fehlt das 3. Spitzenlicht! Zeichnung: Rolf Knipper.



chen; zu beiden Seiten des zerstörten Viadukts warteten die jeweiligen Anschlußzüge;
 - Hoxel — Rascheid/Hunsrück;
 - Freudenstadt — Baiersbronn.

Wer sich etwas näher mit der großen Eisenbahn beschäftigt, erkennt, daß eine ganze Reihe der genannten Streckenabschnitte von der DB inzwischen erneut (und leider wohl endgültig) für den Reiseverkehr oder sogar vollständig stillgelegt worden sind. Hat man sich bei den dafür verantwortlichen Stellen überhaupt einmal Gedanken darüber gemacht, mit wieviel Mühen und Kosten jene Linien damals hergerichtet wurden — damit 40 Jahre später nur noch leere Schotterbetten übrigbleiben?

Mit einer kurzen Betrachtung über die durch die neue politische Lage veränderten Verkehrsströme (vor allem in Nord-Süd-Richtung) wollen wir dieses Kaleidoskop schließen. Die tägliche Zugbelastung im Dezember 1948 von vier ausgewählten Streckenabschnitten betrug beispielsweise:

	Juni 1936	Dezember 1948
Bad Honnef — Linz/Rhein	169	123
Bonn — Bad Godesberg	110	124
Haiger — Dillenburg	95	111
Cornberg — Bebra	76	85

ur

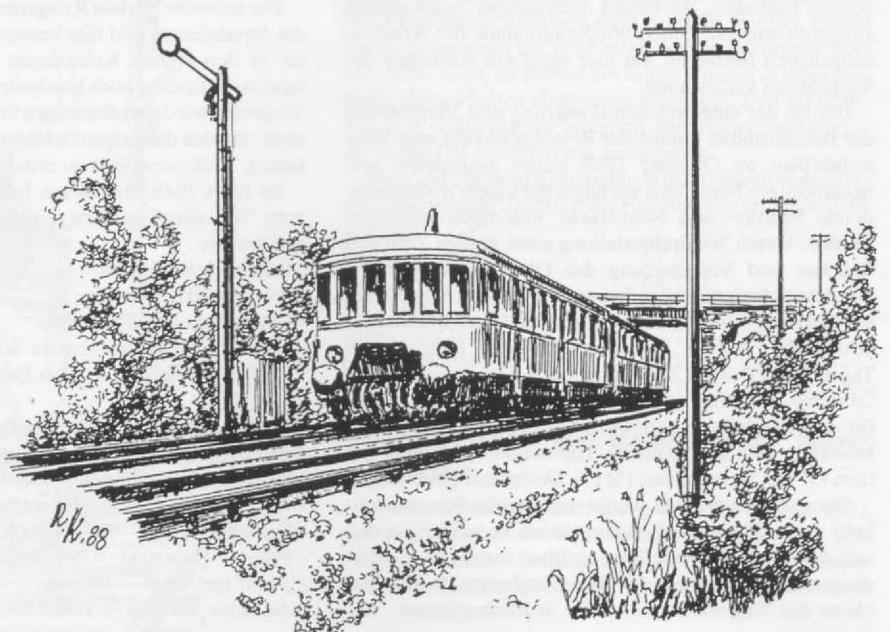


Bild 4. Ein VT 33 strebt seinem Ziel entgegen. Es gab auch bereits in dieser Zeit wieder Diesellokomotiven. Zeichnung: Rolf Knipper.



Aus dem Fotoarchiv:

Bad Münster am Stein

Heinz Corell

Eisenbahn um 1950 — aus dieser Zeit liegen verständlicherweise nur wenig Fotos vor. Heinz Corell aus Bad Kreuznach sandte uns einige interessante Foto-Dokumente vom Bf Bad Münster am Stein (vgl. Artikel in MIBA 1, 2 und 4/88). Das obere Bild zeigt den Südkopf des Bahnhofs. Links vom Wärterstellwerk IV verlaufen die Gleise der Pfalzbahn, rechts die der Nahebahn. Auf dem unteren Foto sehen Sie die 03010 vor D217 (Saarbrücken — Koblenz) auf Gleis 3 des Bf Bad Münster. Die kriegszerstörte Bahnsteigüberdachung ist noch nicht wiederhergestellt!



Lokalbahn Strullendorf — Ebrach

von Wolfgang Bleiweis

84 Seiten mit vielen Fotos, Plänen u. Zeichnungen, Format 15 x 21 cm; zu beziehen direkt beim Autor (Klingenweg 9, 8720 Schweinfurt) durch Überweisung von DM 14,80 + DM 1,- (Porto, Verpackung) auf Kto. 2083 der Castell-Bank Würzburg, BLZ 790 300 01.

Zu den wenig beachteten Zweigstrecken zählen die Linien von Strullendorf (bei Bamberg) nach Schlüsselfeld und Ebrach, die sich in Frensdorf verzweigen. Dem einen, nördlichen Streckenast ist diese Arbeit des bereits aus anderen eisenbahngeschichtlichen Veröffentlichungen bekannten Autors gewidmet. Anschaulich und detailliert werden Entstehung und Betrieb der Ebracher Strecke dargestellt. Kaum zu glauben, wieviel Interessantes dabei zu Tage tritt! Das beginnt mit dem ETA-Verkehr nach Ebrach in den 30er Jahren, führt über die nie verwirklichten Streckenprojekte von Ebrach in westliche Richtung sowie einen Versuch mit dem Schi-Strä-Bus (1951) und endet bei Betriebsaufnahmen aus den letzten 15 Jahren — teilweise noch mit den Loks der BR 280. Eine gekonnt verfaßte Broschüre, die nicht nur Freunde fränkischer Bahnlinien anspricht!

ur



Die Triebwagen der Deutschen Werke Kiel

von Dr. Rolf Löttgers

248 Seiten mit 220 Fotos und 41 Zeichnungen; Format 21 x 23 cm; Verlag Uhle & Kleimann, Lübecke

Lange Zeit wurden Triebwagen in der Fachliteratur nur recht stiefmütterlich behandelt. Dieser Zustand scheint nun beendet zu sein, denn mittlerweile kamen etliche gute Bücher über solche Fahrzeuge auf den Markt. Zweifellos ist darunter das Werk von Rolf Löttgers dem speziellsten Themenbereich gewidmet — der Triebwagenproduktion eines einzigen Herstellers. Schon beim ersten Durchblättern des Buches ist man überrascht von der Typenvielfalt der DWK-Triebwagen — auch spezielle Saug- und Holzgastriebwagen wurden beispielsweise in Kiel produziert. Der Name des Autors bürgt für einen detaillierten Text, ohne daß der flüssige Stil darunter leidet. Etwa 1/3 des Buches befaßt sich mit dem Kapitel „Triebwagen aus Kiel“, die restlichen 2/3 sind den Fahrzeugeinsätzen auf deutschen Bahnstrecken und im Ausland (darunter Däne-

mark, die Niederlande und Österreich) gewidmet. Sehr lobenswert sind die ausführlichen Angaben zu Sekundärliteratur — so etwas wünscht man sich bei weit mehr Büchern! Die Illustration umfaßt zahlreiche interessante Fotos, meist mit typischer Nebenbahn-Atmosphäre. Verständlicherweise ist die Qualität mancher alter Aufnahmen und Zeichnungen nicht optimal, was aber angesichts der Seltenheit jener Vorlagen kaum als Manko zu werten ist. Besonders angetan ist der Rezensent von den eingestreuten Firmenanzeigen der Zwischenkriegszeit, sogar einmal in niederländischer und italienischer Sprache. Fazit: wer nicht stur auf Dampfloks fixiert ist, kommt bei dem Buch über die DWK bestimmt auf seine Kosten. Und auch der Modellbahner wird sich von den Maßzeichnungen (allerdings nicht in einheitlichem Maßstab) und Nebenbahn-Fotos viele Anregungen holen können... ur



Lokomotiven württembergischer Eisenbahnen Lokomotiven badischer Eisenbahnen

von Lohr/Thielmann

172 bzw. 197 Seiten mit vielen Fotos und Zeichnungen; Format 20 x 22 cm; je DM 28,-; Alba Publikation, Düsseldorf.

Mit diesen beiden Bänden in der Reihe „Eisenbahn-Fahrzeug-Archiv“ des Transpress-Verlags aus der DDR (Lizenzausgabe bei Alba) ist nun die Lokomotivgeschichte Süddeutschlands im Überblick weitgehend komplett. Wie schon im vorausgegangenen Buch über bayerische Eisenbahnen beinhalten diese zwei Bände alle Lokomotiven und Triebwagen der ehemaligen Badischen und Württembergischen Staatsbahn. Die Fahrzeuge werden wie gewohnt mit kleiner Übersichtzeichnung und — wo möglich — Foto vorgestellt, wobei besonders die Nummernlisten für den Lokhistoriker sehr aufschlußreich sind. Lobenswerterweise gehen die Autoren auch auf die Bezeichnungsschemata dieser ehemaligen Länderbahnen ein. Wissen Sie z.B. aus dem Stegreif, welche Lokbauarten die badische Gattung V oder die württembergische Klasse F1 darstellten?

Positiv bei den Büchern fallen weiter die detaillierten Literaturlisten und die Tabellen mit den Hauptkenndaten auf. Über die manchmal nicht ganz befriedigende Wieder- gabequalität der alten Bilder wird man angesichts der günstigen Buchpreise gerne hinwegsehen.

ur

Rote Elektrische 1988 — Eine Bahn auf dem Weg in die Zukunft

Salzburger Stadtwerke Verkehrsbetriebe (Hrsg.)

80 Seiten, mit vielen Fotos, Format 14,8 x 21,0 cm, öS 20,-, erhältlich an den SVB-Fahrkartenschaltern oder direkt bei SVB-Betriebsleitung Lokalbahn, Plainstr. 70, A-5020 Salzburg.

Die Aktivitäten der SVB vor allem im Schienenverkehr genießen seit Jahren bei Verkehrsfachleuten und Eisenbahnfreunden einen sehr guten Ruf — hat man es doch verstanden, die ehemalige Lokalbahnstrecke nach Lamprechtshausen Zug um Zug zu einer attraktiven Nahverkehrsstrecke auszubauen. Aus Anlaß der Inbetriebnahme weiterer 5 Gelenktriebwagen wurde diese neue Broschüre herausgegeben. Der Textautor Gunter Mackinger, selbst Betriebsleiter der Bahnlinie, schildert gekonnt Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der „Roten Elektrischen“. Viele gelungene Fotos ergänzen den Text. Der äußerst günstige Preis des Heftes wurde nicht zuletzt durch Aufnahme von Anzeigen ermöglicht. Fazit: eine empfehlenswerte Publikation — und eine Einladung, sich den Bahnbetrieb der SVB doch auch einmal selbst anzusehen!

ur

Zum Roco-Buch „Der Glaskasten“

von Klaus Oberbeil

Format 21,4 x 21,5 cm, viele Abbildungen

Der Roco-Zugpackung des Glaskasten ist, wie schon von der „Berliner Stadtbahn-Packung“ her bekannt, ein Buch beigelegt (allerdings auch einzeln unter Art.-Nr. 84001 erhältlich). Auf 120 Seiten findet der Leser viel Wissenwertes über die bekannte kleine Lokalbahnlok, die Lokalbahnwagen (dieses Kapitel stammt vom „Reisezugwagenspezialisten“ Wolfgang Diener) und ganz allgemein von den Nebenstrecken der Bayerischen Staatsbahn. In dieser Hinsicht geht also der Buchinhalt über den Titel hinaus!

Stellvertretend für manch andere Linien werden die Strecken nach Monheim, Volkach und Spalt als ehemalige Domänen des Glaskasten ausführlicher behandelt. Zahlreiche, meist historische Fotos und Fahrzeugzeichnungen lockern den Text auf. Nur schade, daß die 3 großen Übersichtszeichnungen von Lokalbahnwagen (auf den Seiten 80 — 85) umbruchbedingt über den Falz laufen — vielleicht hätte man die Zeichnungen lieber geringfügig verkleinert jeweils auf einer Seite unterbringen können? Ansonsten: ein schönes Buch, das man immer wieder gern zur Hand nimmt!

ur

Dipl.-Ing. Robert Münzing gestorben



Am 15.7.88 verstarb nach langem, tapfer ertragenen Leiden Dipl.-Ing. Robert Münzing.

Er begann seine Ausbildung mit einem Maschinenbau-Praktikum, dem sich eine Tätigkeit in der Flugzeugindustrie (Bordmechanik und Bordelektrik) anschloß. Nach dem Krieg studierte er Maschinenbau an der Fachhochschule in Konstanz. 1960 trat Robert Münzing in die Dienste der Firma Karl Arnold & Co. ein, wo er maßgeb-

lich an der Entwicklung der Modellbahn-Nenngröße N beteiligt war, weswegen er von Insidern der Branche als „Vater der N-Spur“ angesehen wird. 1977 übernahm er die technische Leitung der Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk, dem Hersteller der größten serienmäßigen Modelleisenbahn. Der Perfektionierung der legendären LGB war Höhepunkt und Abschluß seines beruflichen Werdegangs.

Für Robert Münzing waren Eisenbahnen und Modelleisenbahnen jedoch nicht nur eine Lebensaufgabe, sondern zugleich auch seine Lieblingsbeschäftigung. Sein Rat war in Fachkreisen hochgeschätzt. Mancher, der sich für einen Experten auf diesem Fachgebiet gehalten hatte, fühlte sich nach einem Gespräch mit ihm wieder in den Laienstand zurückversetzt. Sein enormes Fachwissen dokumentiert sich auch in den von ihm verfaßten Modellbahntechnik- und Gleisplan-Handbüchern, die er für die Minibahn und für die ganz große LGB geschrieben hat. Diese Bücher mit einer Auflage von über 250.000 Exemplaren fanden weltweit Verbreitung und Anerkennung. Nicht zu zählen sind die Modellbahnanhänger, die durch seine Veröffentlichungen an diese schöne Freizeitbeschäftigung herangeführt worden sind.

Nun gilt es Abschied zu nehmen von Robert Münzing, einem bescheidenen und überaus lebenswürdigen Mann. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau, und unsere Trauer einem Freund, den wir alle sehr vermissen werden.

Wolfgang Zeunert