



MODELL- STRASSEN- BAHN IN H0 UND N



INDUSTRIEBETRIEB IN H0 ● ANLAGENENTWURF „HERZFELDT“
CAMPOCOLOGNO IN Nm ● EUROPA IN WESTMINSTER

SORTIMENTS-NISCHEN

Jedes Jahr, kurz vor Beginn der Spielwaren-Messe, beginnt unter Modellbahnsachverständigen (und solchen, die sich dafür halten) das große Rätselraten. „Habt ihr schon gehört, zur Messe kommt die BR soundso!“ Sehr interessant. Die MIBA-Mannschaft bekommt zwar solche „Botschaften“ notgedrungen auch mit, aber sie beteiligt sich nicht am Ausstreuen von Gerüchten. Die paar Wochen, die zwischen dem Abfassen dieses Vorwortes und dem Beginn der Messe liegen, können wir noch warten. Das erspart vor allen Dingen so manche Enttäuschung. Dagegen hat die MIBA immer wieder Anregungen, nicht nur an die Anlagengestalter und Selbstbauer, sondern auch an die Modellbahnhersteller gegeben.

Wer erinnert sich nicht an die langen Schnellzugwagen oder maßstäbliche Gebäude – beides Forderungen, die auf das unermüdliche „Bohren“ der MIBA (in diesem Fall speziell WeWaW's) zurückzuführen sind.

Dieses MIBA-Heft wurde nicht als Anleitungsheft für die Industrie zusammengestellt, sondern die Artikel richten sich in erster Linie an den aktiven Modellbahner. Trotzdem schadet es u. E. nichts, wenn der eine oder andere Hersteller einmal ein paar Beiträge dieses Heftes etwas länger anschaut.

Da wäre zum einen das Thema Straßenbahn. Sicher stellt die Modellstraßenbahn für die meisten von uns „nur“ eine Ergänzung insofern dar, als man eben für die eine oder andere Anlagenecke noch einen „Lückenfüller“ braucht, und eine Kipplorenbahn paßt nun mal nicht überall hin. Andererseits würde mancher Anlagenhersteller vielleicht ganz gern mal eine Straßenbahnanlage gestalten, bei der die Eisenbahn nur eine Staffagerolle spielt. Leider ist das Angebot in H0 (und erst recht in N) noch nicht so, wie man sich das im Sinne eines umfassenden Angebots wünschen würde. Wirklich große Serien mögen für Straßenbahnmodelle vielleicht nicht drin sein, aber eine Markt-Nische für mittlere oder kleinere Hersteller bietet das Thema Straßenbahn allemal.

Noch so eine Nische im Modellbahnsortiment nehmen wir mit dem Artikel „Campocologno“ aufs Korn. Dabei geht es um die Schmalspur im Maßstab 1:160 nach Schweizer Vorbildern.

Nun gibt es bekanntlich auch noch andere nachbildenswerte Schmalspurbahnen, und gerade im N-Maßstab ist das Feld – ähnlich wie bei den Straßenbahnen – noch nicht so reich bestellt, daß allseits Befriedigung zu erkennen wäre. Für die H0-Schmalspur haben sich ja kürzlich durch die Zusammenarbeit zwischen Zeuke und Bemo (wir berichteten darüber) sehr schöne Perspektiven eröffnet.

Es wäre natürlich reichlich vermessen, zu glauben, unsere heutigen Anregungen könnten schon auf dieser Messe ihre Früchte in Form von entsprechenden Neuheiten zeitigen. Aber was dieses Jahr nichts ist, kann ja vielleicht 1993 zur Neuheit werden.

Ihre MIBA-Redaktion



Im reinen Selbstbau entstand dieses nette Straßenbahnmodell im angenäherten N-Maßstab (Seite 26).



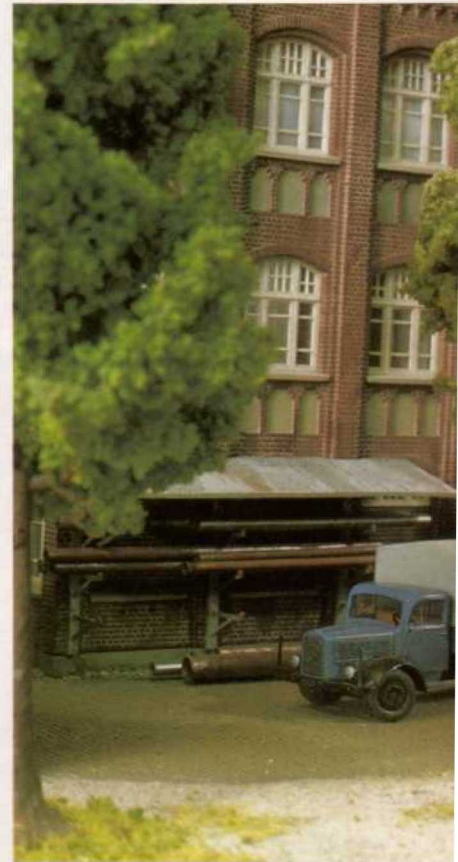
Unter dem Titel „Campocologno“ stellen wir Schmalspurfahrzeuge im Maßstab 1:160 (Nm) vor, eine Spurweite, die den N-Bahner mit Sicherheit interessiert (Seite 48).



Mit Schwerkleinwagen und anderen Sonderfahrzeugen beschäftigt sich Ralf Maritschniggs Beitrag auf Seite 36.

Titelbild: Eine Modellszene mit dem hannoverschen KSW fing Stephan Rieche ein. Der Artikel beginnt auf Seite 56.

Das Thema „Fabrik“ spielt auf Anlagen und Dioramen gleichermaßen eine Rolle. Auf Seite 30 finden Sie ein Beispiel für die Gestaltung einer kleinen Fabrik mit Gleisanschluß.





MIBA

MINIATURBAHNEN

2/92

ZUR SACHE	3	TIPS & TRICKS	
TERMINE	6	Tips für Trix-Expreß	74
MIBA-Kontakt	6	NEUHEITEN	
PANORAMA	7	Neue Bücher	8
KLEINBASTELEIEN		LGB-Neuheit 1992	64
Bau eines fahrbaren Rohrblasgerüsts in H0	14	Postbeamte um 1900 von Preiser	64
VORBILD		ICE von Fleischmann	64
Ebersberg 1985	16	Industriediesel für Spur N	65
Spezialfahrzeuge der DB	36	Postwagen von Technomodel	65
VORBILD + MODELL		RhB-Personenwagen von STL-Models	65
Dampfspeicherlok	52	Mercedes bei Herpa	65
AUSSTELLUNG		Pizzeria in N und H0 von Vollmer	66
Europa in Westminster	20	Modellbahn- Zentralstellwerk von Müller	66
SELBSTBAU-PRAXIS		TT-Eilzugwagen bei Zeuke	66
Eine Spur N-Straßenbahn nach Reutlinger Vorbild	26	H0m-Spezialitäten aus Chiasso	67
Verbesserungen an Dampflokomotiven in H0	54	Neue I.M.U.-Autos in H0	67
MODELLBAHN-ANLAGEN		Dezember-Neuheiten von MicroTrains	67
Noch 'ne Fabrik: Abele & Pfisterer	30	Uhren für den Modellbahnraum	67
Campocologno in Nm	40	Rocos H0-Neuheiten Winter '91	68
Anlagen-Planung mit Pit-Peg (2)	46	Strom bei Pola	68
Die Anlage am MIBA-Turm	76	WMK-News in H0e	68
PRAXIS-TEST		IMPRESSUM	90
Ein gesuperter KSW der Hannoverschen Straßenbahn	56	VORSCHAU	90
MIBA-TEST			
Die neue 240 (MAK) in N - von Arnold	60		
Rocos E 18 in H0 - verbessert	70		

Historische Dampfzugfahrt von Tegernsee nach Schafnach und zurück am 8.3.92. Info: Bay. Localbahn Verein Tegernsee e.V., Postfach 116, D W-8180 Tegernsee; Tel. 0 80 22/45 65, Herr Hackl.

Auf der Wittlager Kreisbahn mit der Dampflok 89 6237 am 23.02.92 um 13 Uhr ab **Preuß. Oldendorf-Holzhausen-Heddinghausen-Bohmt** und zurück. Info: Museums-Eisenbahn Minden e.V. (MEM), Postfach 2751, D W-4950 Minden.

Dampfsonderzug „Schneeflocke“ der DB am 22. Februar 1992 mit der Dampflok 01 1100 des Verkehrsmuseums Nürnberg, von Nürnberg über Probstzella-Arnstadt nach Meiningen und über Mellrichstadt zurück nach Nürnberg. Auf Teilstrecken kommt die E 44 119 vom Bw Lichtenfels und die **Reichsbahn-Dampflok 95 1027** als Schiebelok bzw. zusätzliche Zuglok zum Einsatz. Mit Fotohalten und Scheinanfahrten. Info: BD Nürnberg, Nostalgiereisen, Sandstraße 38-40, D W-8500 Nürnberg 70; Tel. 0911/219-2844.

DGEG-Programm: Abschied von der E 91, die letzte Strecken-Stangen-Ellok der DB, mit einer **Rundfahrt um Stuttgart** am 15.02.92. Mit dem **MAN-Schienenbus der WEG** über **Stuttgarter Industriebahnen** sowie über **Güterstrecken** nach Markgröningen am 16.2.92. Info: DGEG, Geschäftsstelle, Postfach 1111, D-4714 Selm.

BEF-Studienfahrten: Mit dem SVT 175 nach **Klostermansfeld** am 14.3.92. Besuch der schmalspurigen Werksbahn im ehem. Kupferabbau Mansfeld (Dampfbetrieb). Info: BEF-Studienfahrten, Stresemannstr. 30, W-1000 Berlin 61.

Hallenser Modelleisenbahn-Ausstellung im Halloren- und Salinenmuseum in **Halle (Saale)**, Mausfelder Straße 52, vom 15.-23.2.92 (10-18 h). Mit **Anlagen verschiedener Spurgrößen** (Hm-Z) und Verkauf von Modellbahnartikeln. Info: Eisenbahn-Modellbahn-Club 78 e.V. Halle, PSF 502, D O-4020 Halle /Saale.

Börse des Spielzeugexpress am 1.3.92 in **Wien, Baumgartner Casino**. Info: S. Leken, Pfarrwiesenstr. 22, A-1140 Wien.

NOCHMAL NEUE N-SPUR LOKMODELLE

Zu MIBA 12/91, S. 6 „Neue N-Spur Lokmodelle“.

Herr Utermöhlen hat völlig recht in seiner Aussage, daß das Thema Länderbahn in Spur N weiter im Aufwind ist. So wäre es für den aktiven „N-Länderbahner“ schön, wenn einige Hersteller diesem Trend folgen würden, zumal schon manchmal Basisversionen von sogenannten „Wunschmodellen“ vorhanden sind. Aber auch einige wirkliche Neuheiten wären interessant!

Arnolds Kittel-Dampftriebwagen gibt es in allen erdenklichen Versionen (sogar in Gold!), aber nicht in seiner Ursprungsausführung, als er noch „nagelneu“ bei der Bahn war.

Fleischmann BR 98.8 stünde der Länderbahnstrich auch gut zu Gesicht. Und dann gab es da ja noch die Enttäuschung, als dem N-Bahner die Sonderserie „Preußens Gloria“ vorenthalten wurde.

Ob wohl Roco wirklich über einen „richtigen“ Wittfeld in Epoche 1 nachdenkt? Das Konkurrenzmodell ist doch m.E. wirklich nur umlaktiert! Und so eine würdt. C mit entsprechenden Wagen wäre doch auch nicht ganz ohne! Getreu dem Katalogwahrpruch: „Klein aber fein!“

Den Minitrix(ch)sern kann man vertrauen, was die Länderbahn angeht, speziell in Bayern! Doch läuft die einzige Länderbahn-E-Lok noch immer sehr einsam über die Schienen. Da müßten doch auch weitere „Schmankerln“ zu finden sein. Nicht jeder kann sich reizende, neue Modelle leisten!

Und überhaupt einmal sollte man über den Zubehörsektor sprechen. Der sogenannte „Marktführer“ (in Spur N engagierte er sich leider nicht) überrascht inzwischen mit exzellenten Epoche 1-Automodellen! MZZ hilft hier dem N-Bahner leidlich aus... und die anderen?

Auch Preiser müßte in der Lage sein, mehr 1:160-Menschen auf die Beine zu stellen (wie wäre es mit unbemalten Serien), von dem Gespann ganz zu schweigen.

Vielleicht findet sich auch einmal eine Firma, die entsprechende Oberleitungsmaste anbietet?

Aber es gibt nicht nur offene Fragen. Dank unserer neuen Bundesländer bekommen wir auch Dinge ganz urplötzlich, auf die wir lange gewar-

tet haben! Die Firma Kehi gibt auf dem Zubehörsektor ein Beispiel.

Doch leider bleiben viele, viele N-Bahn-Wünsche jahrelang unerfüllt. Das beste Beispiel? Eine 12-m-Dreh-scheibe für alle platzgeplagten Bahner! Bahner? Jawohl! In N und H0! Günther Franke, Schwäb. Hall

FELDBAHNER TRAFEN SICH IN FRANKFURT/M.

Feldbahnen sind in! Wenn es eines Beweises dazu bedurfte, wurde er anlässlich des Treffens am 2. und 3. Nov. 1991 erbracht. Vom Frankfurter Feldbahnmuseum eingeladen, fanden sich mehr als zwanzig Vereine, Gruppen und auch einige Privatsammler zum ersten Mal zu einem Erfahrungsaustausch zusammen. Sie kamen aus Deutschland, Österreich, den Niederlanden und der Schweiz. Dank des wachsenden Interesses an diesem fast historischen Transportmittel, konnten bisher Hunderte von Triebfahrzeugen und Wagen vor dem Schneidbrenner bewahrt werden. Nun ist sammeln eine Sache, erhalten, restaurieren und betriebsfähig machen eine andere. Denn das ideale Konzept, das auch Interesse in der Öffentlichkeit findet, ist wohl das Museum mit Fahrbetrieb. Neben Vereinen, die dieses Ziel schon erreicht haben – wie Deinste, Erica (NL) oder Gr. Schwechat (A) – stehen andere erst am Anfang. Sie suchen noch Platz zur Unterbringung der Fahrzeuge und natürlich eine Fahrstrecke. Welche Probleme dabei und beim späteren Betrieb mit Behörden, Versicherungen und Umweltschutz auftauchen können, zeigt die Diskussion. Auch weitere technisch interessierte Mitarbeiter sind gefragt. Wer also Spaß an der Feldbahn hat und keinen Verein in der Nähe kennt, der wende sich an das Frankfurter Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15 a, W-6000 Frankfurt/M. 90, das diese und andere Gemeinschaftsaufgaben bis zum nächsten Jahrestreffen übernimmt. H. Bartel, Frankfurt/M.

Berichtigung zu „Zwei neue Museen“, MIBA 9/91, S. 36. Leider hat sich in diesem Artikel ein Fehler eingeschlichen. Die Eintrittspreise für Erwachsene betragen im Technik-Museum Speyer DM 10.- und nicht, wie abgedruckt, DM 13.-! Die Redaktion

Neue Zweisystemlok bei der ÖBB

Mitte 1987 erhielt die ÖBB vom Verkehrsministerium den Auftrag, speziell für den Gütertransport über den Brenner eine Zweisystemlok entwickeln zu lassen. Besonders auf der Strecke München – Verona sind Zweisystemloks nötig, da die ÖBB und DB mit Wechselstrom und die FS mit Gleichstrom fahren. Bisher mußte deshalb am Brenner ein zeitraubender Lokwechsel durchgeführt werden. Dies wird bald ein Ende haben, da die Brennerlok der Reihe 1822 mit Antrieben für beide Stromsysteme ausgerüstet ist. Sie weist einige technische Raffineszen, wie Bremsenergie-Rückgewinnung bei Talfahrt auf und ist mit einem Führerstand, der den Bestimmungen dreier Bahnverwaltungen entspricht, ausgerüstet. Mittlerweile ist der erste Prototyp der 1822 im Einsatz und weitere folgen. ÖBB



Neuerwerbung

Von der Reichsbahn konnte das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen der DGE die Dampflokomotive 38 2267, eine Vertreterin der berühmten preußischen Gattung P8, erwerben. Dieses gute Stück wurde 1918 von Henschel gebaut (Fabrik-Nr. 15 695). In der Fahrzeit 1992 wird sie den „Museumszug im Ruhrtal“ zwischen Hattingen und Wengern Ost ziehen und damit eine andere Preußin, die T12, 74 1192, ablösen. Die Ruhrtalbahn war früher Stammstrecke der Baureihe P8 als auch der T12. Da noch nicht alle Kosten des Kaufs, der übrigens tatkräftig von den Reichsbahnern unterstützt wurde, und der Hauptuntersuchung gedeckt sind, bittet das Museum alle Eisenbahnfreunde um Spenden auf das Kto. 1300 664 der Stadt Bochum bei der Sparkasse Bochum, BLZ 430 500 01, Stichwort „P8 Eisenbahnmuseum“.

Harald Vogelsang



Kaum 20 Jahre ...

... und schon Museumslok. Die 202 004-8 wurde als vermutlich jüngste Museumslok Deutschlands im Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim abgestellt. Die 1971 in Dienst gestellte Lokomotive der BR 202, bekannter als DE 2500, war ein Versuchsprojekt von Henschel und der Firma BBC (heute ABB). Die von einem 2500 PS starken MTU-Diesel angetriebene diesel-elektrische Versuchslok brachte ihre Kraft mittels Asynchronmotoren auf die Schiene. Dank ihrer Drehstrom-Thyristor-Technologie ist sie der direkte Urahn des UmAn und somit des ICE und der BR 120. Die von der Bundesbahn angemietete Lok war bis 1985 im Raum Mannheim als „Blauer Bock“ im Einsatz. Wolfgang Czegka



Ein geretteter Exot

Dank der Eisenbahnfreunde Vulkaneifel in Daun konnte ein Exot unter den Fahrzeugen der DB erhalten werden: der Cochemer „Tunnelzweig“ 713 003. Die Akku-Kleinlok wurde bereits von der KPEV als Tunnelrettungsfahrzeug für den Kaiser-Wilhelm-Tunnel beschafft und wurde ständig von Cochem aus eingesetzt. Abgelöst wurde der Tunnelzweig durch eine Kleinlok in Sonderausführung bzw. durch einen mit Scheinwerfern ausgerüsteten Skl. Die Elektrifizierung der Moselstrecke und das seit preußischen Zeiten erreichte hohe Alter machten die Akku-Kleinlok dann überflüssig. Sie war bereits im AW Limburg zur Verschrottung abgestellt, als sie dann von Eisenbahnfreunden entdeckt und gerettet wurde. Bert Jülich



**Schmalspurbahnen
im Ostharz**



von Josef Högemann

96 Seiten; 98 Fotos;
Format 21 cm x 21 cm; DM 34,80;
Verlag Kenning, Herm.-Löns-Weg 4,
D W-4460 Nordhorn

Der mittlerweile in der Eisenbahnszene gut eingeführte Verlag Kenning beginnt eine neue Buchreihe „Nebenbahndokumentation“, deren erste beide Bände die Redaktion erreichten. Band 1 behandelt die Meterspurbahnen im Ostharz – also Harzquer-, Brocken- und Seltetalbahn. Angesichts der augenblicklichen Literaturflut zu diesen Strecken möchte man vielleicht erst einmal nach dem Sinn eines weiteren „Harz-Schmalspurbahnen“-Titels fragen. Indes, nach näherer Durchsicht des sorgfältig recherchierten und solide aufgemachten Buches tritt obige Frage in den Hintergrund. Sicherlich sind verschiedene Fotostellen bzw. -motive nicht neu, aber die Aufnahmen (davon 30 in Farbe) überzeugen durch ihre Qualität. Daneben wird der relativ knappe Text durch Fahrzeuglisten ergänzt, so daß dieses Buch einen schönen Überblick über die schmalspurigen Harzbahnen gibt. Einziges kleines Manko: es fehlt eine Übersichtskarte. ur

**Schmalspurbahnen
an der Ostsee**



von Josef Högemann

96 Seiten; 107 Fotos;
Format 21 cm x 21 cm; DM 34,80;
Verlag Kenning, Herm.-Löns-Weg 4,
D W-4460 Nordhorn

In gleicher Aufmachung wie das zuvor besprochene Buch präsentiert sich der zweite Band der Reihe „Nebenbahndokumentation“ aus dem Verlag Kenning. Der Autor

beschreibt die 900-mm-Bäderbahn Bad Doberan-Kühlungsborn, die 750-mm-Bahnen auf der Insel Rügen sowie das einstige Meterspurnetz der Franzburger Kreisbahnen westlich von Stralsund. Auch die „Rübenbahn“ Neubukow-Bastorf (900 mm Spurweite) wird kurz erwähnt. Wiederum vermögen die Fotos (darunter 27 Farbaufnahmen) voll zu überzeugen und vermitteln echte Nebenbahn-Atmosphäre. Lobenswerterweise finden sich in diesem Band drei Kartenskizzen zur besseren Orientierung. Ein empfehlenswertes Buch, das – wie Band 1 – Leserinnen und Leser auch dazu animieren sollte, die noch bestehenden Schmalspurstrecken so oft wie möglich als Fahrgast zu benutzen und auf diese Weise zu deren Erhalt aktiv beizutragen. ur

Die Baureihe E 44



von Dieter Bäßold und Horst-J. Obermayer

100 Seiten; 177 Abbildungen;
Format A 4; DM 19,80;
Hermann Merker Verlag GmbH,
Rudolf-Diesel-Ring 5,
D W-8080 Fürstentfeldbruck

Nach etwa 1 1/2 Jahren Pause legt der H. Merker Verlag in der Reihe „EJ-Sonderausgabe“ wieder eine Broschüre über eine Ellokbaureihe vor: Prototypen und Serienausführung der allseits bekannten E 44. Bis ins Jahr 1930 reicht die Zeit zunächst, als die Vorserienmaschinen der E 44 in Dienst gestellt wurden (E 44 001, 201, 101). Die Lieferung der Serienausführung begann 1933, und bis Kriegsende hatte die damalige Deutsche Reichsbahn 173 Maschinen in Dienst gestellt. Sie bewährten sich ausgezeichnet in Personenzug- und leichten Güterzugdienst und wurden sogar in kleinerer Anzahl (4 Stück) von der DB nachbeschafft. Alle diese Fakten einschließlich des Einsatzes

der E 44 in Mitteldeutschland und in Schlesien werden von den Autoren textlich knapp und verständlich geschildert. Schwerpunkt des Inhalts sind die vielen, teils farbigen Fotos, die die Lokomotiven an zahlreichen typischen Einsatzorten zeigen (z. B. Oberfranken, Südbaden, Oberbayern oder Raum Leipzig). Selbstverständlich konnten aus Raumgründen – 90 redaktionelle Seiten – keine vollständigen Loklisten mit in die Veröffentlichung aufgenommen werden. Wem aber an einem guten ersten Überblick zum Thema „E 44“ liegt, dem sei der Erwerb dieser Broschüre sehr empfohlen. ur

Die Extertalbahn



von Ingrid und Werner Schütte
224 Seiten; 200 Fotos;
88 Zeichnungen;
Format 21 cm x 23 cm; DM 48.-;
Verlag Uhle & Kleimann,
Postfach 1543, D W-4990 Lübbecke

Die Extertalbahn, eine von Anfang an elektrisch betriebene Nebenstrecke zwischen Rinteln/Weser und Barntrup, feierte 1987 ihr 60jähriges Bestehen. Zu diesem Anlaß erschien seinerzeit ein detailliertes und interessantes Buch „Die Extertalbahn“, das bereits zwei Jahre später verlagsseitig vergriffen war. Anhaltende Nachfrage und zwischenzeitlich eingetretene Veränderungen bei der Extertalbahn veranlaßten den Verlag und das Autorenehepaar, die nun vorliegende zweite Auflage des Buches herauszubringen. Neben Aktualisierungen wurde der Inhalt um 12 Seiten erweitert; u. a. um die Abschnitte „1991: Übergang zur Bundesbahn bleibt“, „Freundeskreis der Extertalbahn e. V.“, „Verkehrsbetriebe weiter expansiv“ sowie zwei Tabellen über Omnibusse und Lastkraftwagen der „Verkehrsbetriebe Extertal“ (VBE), wie die heutige Firmenbezeichnung lautet.

Fazit: ein sehr empfehlenswertes Buch über eine ungewöhnliche Bahn. Durch die vielen Fotos, Zeichnungen und Gleispläne werden auch Modelleisenbahnern mannigfache

Anregungen geboten, den Bahnbetrieb der VBE einmal im Kleinen nachzugestalten. Übrigens stellte MIBA-Autor Ralf Maritschnigg seit 1988 schon etliche selbstgebaute VBE-Fahrzeuge im Maßstab 1:87 in den MIBA-Heften vor! ur



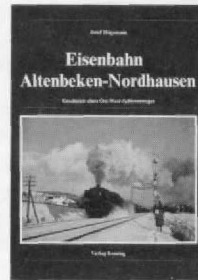
Abschied von der Schiene
(Band II)

von Wolfgang Fiegenbaum und Wolfgang Klee

205 Seiten; 224 Fotos;
Format 21,5 x 24,7 cm; DM 59.-;
Motorbuch-Verlag, Postf. 103743,
D W-7000 Stuttgart 1

Dieser Folgeband besitzt den Untertitel „Stillgelegte Bahnstrecken im Personenzugverkehr Deutschlands 1986-1990“ und präsentiert in Kurzportraits 48 Linien bzw. Linienabschnitte zwischen Brunsbüttel in Holstein und Ettringen in Schwaben. Zwei Bahnlinien sind aus der früheren DDR dabei (Wüstenbrand-Neuoelsnitz und Aue-Blauenthal); letztere weist aber neuerdings wieder Schienenreiseverkehr auf – hoffentlich nicht nur kurzzeitig ...

Die Strecken werden mit Text und Fotos vorgestellt, wobei die Aufnahmen in der Regel den letzten Betriebsjahren entstammen. Aufnahmequalität und Motivauswahl der s/w-Fotos sind insgesamt mit „gut“ zu bewerten, und auch unter den 24 Farbbildern gibt es eigentlich keine „Ausrutscher“. Erfreulich: Mitunter findet man Stimmungsaufnahmen, die keine Fahrzeuge in den Vordergrund rücken (z. B. auf den Seiten 55, 85, 103 und 106). Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß das Buch eine gelungene Mischung aus Text und Illustration darstellt und auf diese Weise sowohl den Eisenbahnhistoriker als auch den vorbildorientierten Modellbahner (Anregungen zur Anlagengestaltung!) anspricht. Vielleicht könnte der Verlag bei einem etwaigen dritten Band noch eine tabellarische Zusammenfassung aller Stilllegungsdaten zur schnelleren Übersicht bringen? ur



Eisenbahn Altenbeken - Nordhausen

von Josef Högemann

144 Seiten; 187 Fotos;
Format A4; DM 48.-;
Verlag Kenning,
Hermann-Löns-Weg 4,
D W-4460 Nordhorn

Sie gehörte nie zu den ganz großen Magistralen, wies aber doch mitunter eine beachtliche Bedeutung vor allem im Güterverkehr auf: die Hauptbahnverbindung zwischen Eggegebirge, Solling und Südharz.

Nachdem in den 1970er Jahren wegen des sich seinem Ende zu neigenden Dampfbetriebes – Stichwort: Bw Ottbergen – die Bahnlinie häufig Ziel von fotografierenden Eisenbahnfreunden war, schien Ende der 1980er Jahre die Strecke zumindest abschnittsweise einem ungewissen Schicksal entgegenzugehen. Erst die Öffnung der DDR-Grenze brachte dann einen Wendepunkt: drei Tage nach der allgemeinen Grenzöffnung rollten erstmals seit Kriegsende wieder Planreisezüge zwischen Walkenried und Ellrich, auf der Relation Northeim – Nordhausen also.

Josef Högemann, aus dessen Feder bereits weitere Eisenbahnbücher über regionale Bahngeschichte entstanden, hat auch mit diesem Werk gute Arbeit geleistet. Der Text bringt viele Fakten, wirkt aber nie ermüdend. Dazu geben die interessanten Fotos (u. a. 17 in Farbe) und die 49 Skizzen (u. a. Bahnhofsspurpläne) weitere Informationen – auch für vorbildorientierte Modellbahner. Fast überflüssig zu sagen, daß der Themenbereich „Betriebsmaschinenendienst“ über 30 Seiten einnimmt. Fazit: Es entstand ein bestens gelungenes Eisenbahnbuch; kleinere textliche Unstimmigkeiten zwischen Hauptteil und statistischem Anhang (Stilllegungsdaten) sind wohl angesichts der Materialfülle bei der Endkorrektur übersehen worden. ur



Eisenbahnen in Euskirchen

von W. Perrilieux, H.-J. Leven und B. Schwarz

128 Seiten; 160 Fotos;
Format A 4; DM 44.-;
Verlag Kenning,
Hermann-Löns-Weg 4,
D W-4460 Nordhorn

Die Kreisstadt Euskirchen zwischen Eifel, Börde und Ville erhielt 1864 ihren ersten Schienenanschluß von Düren her – eine Bahnlinie, die heute bereits wieder teilweise stillgelegt ist. In der Folgezeit kamen die Strecken in Richtung Kall, Kalscheuren, Bonn und Münstereifel dazu, ergänzt durch die meterspurige Euskirchener Kreisbahn. Diese wechselvolle und interessante Geschichte wird von den Autoren ausführlich nachvollzogen, wobei auch Abschnitte über die Stichbahn Kall-Hellenthal, die nie fertiggestellte Rhein-Mosel-Entlastungslinie sowie Privatgleisanschlüsse und Anschlußbahnen nicht fehlen. Ein spezielles Kapitel befaßt sich mit den in und um Euskirchen eingesetzten Fahrzeugen.

Der Text wird durch viele gute s/w-Fotos und 80 Skizzen ergänzt, darunter einige nicht alltägliche Bahnhofsspurpläne (z. B. Bf Zülpich und Bf Liblar in den 1930er Jahren). Verlag und Verfassern ist mit diesem Buch ein sehr empfehlenswertes Werk zur regionalen Eisenbahngeschichte gelungen, zu dem es eigentlich nur zwei kleine Verbesserungsvorschläge gibt: Einmal wäre zwecks besserer Orientierung eine Übersichtsskizze zu den Anschlußbahnen wünschenswert, und schließlich würde im Anhang eine tabellarische Übersicht der Streckeneröffnungen bzw. -stilllegungen hilfreich sein. ur

Hinweis:

Die hier besprochenen Bücher und Broschüren sind im Fachhandel erhältlich. Also bitte keine Bestellungen an den MIBA-Verlag richten.