



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

12/1994
Dezember

DM 14,50
sfr 14,50
öS 110,--

Modellbahn-Ausgabe



(Füllseite)

Inhalt

Modellbahn-Journal

»Jetzt kommt das Wirtschaftswunder, ...« Das Modell der Baureihe 82 von Piko im Einsatz	6
Erinnerungen an das Prignitzer Kleinbahnnetz in 1:87 »Auf, auf zum Pollo!«	12
Neue Bausätze: Die Baureihe 70 ⁰ von Model Loco in H0	18
Ein Meister-Dombau in 1:160	22
Moderne Traktion: EuroSprinter in N und H0	28
Stilfragen Modellbauarbeiten von Rudolf Elsner	30
Bahnhof Schlosseck und der Trick mit dem Spiegel	36
Im Kleinen ganz groß Rail '94 in 's-Hertogenbosch	44
Bahn-Technik Der Oberbau: Kurven und Rampen	50
Eine bayerische Nebenbahn 5. und letzter Teil: Bw Eginge und die Klosterkirche	66
Es war einmal ein Land ... Haltepunkt Herzogswalde in H0e	74
1:87-IV K von technomodel	79
ZirkusZug in Z Viel Selbstbau in Baugröße 1:220	80
Eine Halle für die Märklin-Schiebebühne	86
Schnelle Stangen Die Ellok-Baureihe E 06 ¹	92
13 Der »Kini« im Schnee Diorama im DIN A3-Format	96

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	52
Bücherecke	57
Tips & Tricks Atemmasken – Modellbau mit Gesundheitsrisiken?	98
Schaufenster der Neuheiten	100
Mini-Markt	106
Bahn-Post	111
Fachhändler-Adressen	112
Impressum	114
Sonderfahrten und Veranstaltungen	119

Titelbild: Winterzeit auf der Nebenbahn. Im letzten Abendlicht zuckelt 70 083 mit kurzem Personenzug in den Endbahnhof. Auf dem Umlauf trägt die Maschine die Spuren der Fahrt auf der tiefverschneiten Strecke. Mehr über das hier gezeigte Model Loco-Modell der 70⁰ erfahren Sie auf den Seiten 18 – 21. **Abb.: MV-HS**

**Achtung: neue Telefonnummern
ab 6. Dezember 1994:
51 20 48 oder 51 20 49
(Vorwahl 0 81 41)**

Editorial

Halloooo! Ja, Sie meinen wir! Kommen Sie doch eben unter der Anlage hervor, legen Sie den LötKolben für eine Minute beiseite, lassen Sie die gerade aufgetragene Rostfarbe trocknen und schauen Sie, was wir wieder für eine feine Modellbahn-Ausgabe zusammengestellt haben! Schließlich wollen Sie doch auch wissen, was es Neues gibt, was die anderen so treiben.

Modellbahner, so heißt es ja hie und da, denken immer nur an das Eine! Weit gefehlt! Auf zwei der in diesem Journal besuchten Anlagen haben Preiserleins Gelegenheit zum Kirchgang.

Zugegeben: Joop Bolland's Klosterkirche führt eine Existenz am Rande (was angesichts der recht laxen Sitten der dortigen Fratres eher weniger verwundert ...) – kommen Sie mit auf unsere letzte Etappe über die stark bayerisch angehauchte Nebenbahnanlage aus den Niederlanden!

Dominierend wie "in echt" dagegen der Kölner Dom auf der ebenfalls nicht gänzlich unbekannten N-Anlage von Dr. Lingen. Der Dombaumeister versichert übrigens glaubhaft, daß sich der Bauaufwand im Maßstab 1:160 keineswegs verkleinern ließ, wenn auch alles andere in und um Alt-Köln diesem Faktor unterworfen wurde.

Modellbahn – das sind häufig Erinnerungen an vergangene Bahn-Herrlichkeiten, schmalspurige zumal. Neugierig? Dann kommen Sie mit zum "Pollo" in 1:87. Erbauer Hans Weber hat rechtzeitig vor Einstellung und "Rückbau" das Prignitzer Schmalspurnetz nicht nur fleißig bereist, sondern auch mit Kamera, Zollstock und Skizzenbuch dokumentiert; Authentizität ist mithin garantiert.

Aber nicht nur die Anlagengestalter kommen zu ihrem Recht, auch für die Fahrzeugbauer gibt es reichlich "Futter". Etwa in Gestalt der Baureihe 70⁰ von Model Loco oder einer weitgehend im Selbstbau auf die Radreifen gestellten E 06¹. Sie wissen ja: Das war die letzte schnelle E-Lok mit Stangenantrieb.

Weniger schnell als vielseitig waren die Einheitsdampflokomotiven der Baureihe 82. Wer herausfinden will, wie vielseitig Pikos H0-Modell einzusetzen ist, muß nur zweimal umblättern. Nach so viel Dampf und Nostalgie und gotischen Kirchen tut Neues gut: Der EuroSprinter ist da, und zwar gleich dreimal. Wir erlauben uns, Ihnen das H0-Modell von Lima und seine N-Pendants von Arnold und Minitrix näherzubringen.

Und noch etwas ist da: Band II unserer Serie 1x1 des Anlagenbaus. Unter anderem geht es darin um den Bau einer Schiebebühnenhalle, wovon Sie in diesem vorweihnachtlichen Heft einen kleinen Vorgeschmack mit auf den Weg bekommen.

Ja, es ist nicht mehr lange hin bis Weihnachten. Haben Sie schon alle Geschenke? Als rettendes Last-minute-Präsent könnte sich eine Mitgliedschaft im Eisenbahn-Journal-Club erweisen: preiswert, langzeitwirkend, baugrößenübergreifend. Sie möchten Näheres wissen? Fragen Sie uns!

Ihr Team vom Eisenbahn-Journal



Allen Freunden des Eisenbahn-Journals möchten wir an dieser Stelle ganz herzlich für das unseren Erzeugnissen im Jahre 1994 entgegengebrachte Interesse danken. Wir wünschen Ihnen ein gesegnetes Weihnachtsfest und alles Gute für 1995!

Bild 1: 82 023 rangiert Anfang der fünfziger Jahre im Hamburger Hafen. Auf dem Kai stehen glänzende Neuwagen zur Verladung, und der Kran im Hintergrund hat jede Menge zu tun – Wirtschaftswunderzeit eben. (Zugegeben: Die 82 023 selbst war nie in Hamburg, sondern immer nur andere Maschinen dieser Baureihe, und am Kai haben vermutlich auch nie Käfer mit Brezelfenster, Baujahr bis 1952, neben einem Mercedes 190 SL, Baujahr ab 1954, gestanden. Aber trotzdem: Model-railroading is fun!)



”Jetzt kommt das Wirtschaftswunder, ...

... jetzt kommt das Wirtschaftswunder, der deutsche Bauch erholt sich auch, und ist schon sehr viel runder”, sangen Wolfgang Neuss und Wolfgang Müller im Film “Wir Wunderkinder” aus dem Jahr 1958. Und das Wirtschaftswunder lief und lief und lief, wie auch die Käfer, die im Hamburger Hafen zum Verladen am Kai aufgereiht waren. 82 023 rangiert mit einem Güterzug vor den Portalkränen am Kai – nicht die einzige Einsatzmöglichkeit dieser vielseitigen Maschine.







Bild 2: Zwei 82er bewegen auf einer starken Steigung einen Personenzug aus "Donnerbüschsen" bergan.

Bilder 3 und 4 (links und unten): Auch mit "Silberlingen" und Umbau-Vierachsern sind die Neubauloks gefahren.

Mit der Neubau-Dampflokomotive der Baureihe 82 hat Piko ein Modell auf die Radreifen gestellt, das auf vielfältige Weise eingesetzt werden kann. Das Vorbild war als Ersatz für die BR 94⁵ geplant; doch konnten die 82er schon wegen der relativ geringen Stückzahl von 41 Exemplaren nicht vollständig die pr. T 16 ablösen.

Hamburg, insbesondere das Bw Hamburg-Wilhelmsburg, kann mit Fug und Recht als eine Hochburg der BR 82 angesehen werden. Hier verkehrten die Lokomotiven vorwiegend im Hafen, wo sie wegen ihrer Beugniot-Gestelle ohne Probleme auf den recht engen Gleisradien eingesetzt werden konnten.

Die H0-Lok ist damit das ideale Modell, um in der Epoche III auf einer Hafenbahn neben der BR 94⁵ zu fahren. Die Wirtschaftswunderzeit Erhard'scher Prägung wird dokumentiert durch die vielen zur Verladung anstehenden Neuwagen am Kai. Man war wieder wer, und dies zeigte sich durch eine rege Umschlagstätigkeit.

82 023, das konkrete Vorbild der Piko-Lok, war fast Zeit ihres Lebens in Emden stationiert und dort überwiegend im Rangierdienst tätig. Sie stand bei Rangieraufgaben im Emdener Hafen und in Emden Süd, bei verschiedenen Übergabefahrten im Emdener Raum und mit Kurswagen-Reisezügen zwischen Emden West (später Hbf) und Emden Außenhafen im Einsatz.

Damit sind aber die Aufgabengebiete noch nicht abgeschlossen. Auch im Bremer Hafen waren zu Beginn der 50er Jahre vier 82 des Bw Bremen-Walle zu beobachten. Sie verrichteten die gleichen Dienste wie die Hamburger Maschinen. Bereits 1982 wurden die Bremer 82 wieder nach Hamburg-Wilhelmsburg abgegeben.

Für ein gutes Jahr (von Dezember 1950 bis Januar 1952) waren auf einem der damals größten Rangierbahnhöfe Europas, in Hamm, die Maschinen 82 003 bis 008 eingesetzt. Sie befuhren nicht nur die dortigen Ablaufberge, sondern waren auch auf der Hauptstrecke nach Bönen und zu anderen Zechen im Raum Hamm mit Übergabegüterzügen zu sehen. Dabei wurden sie mit sehr hohen Zuggewichten belastet.

Das Bw Siegen setzte seine 82er im Rangierdienst wie auch im Personenzugdienst ein. Zu diesen Loks gehörte auch "unsere" 82 023, bevor sie nach Emden kam. Allerdings waren die Maschinen zu diesem Zeitpunkt noch nicht mit der Henschel-Vorwärmeranlage versehen, so daß sie insbesondere im Streckendienst nicht voll befriedigen konnten.

Zwischen 1954 und 1956 wurden alle vorwärmerlosen 82er mit einem Vorwärmer ausgerüstet. Fortan konnten sie auch im Personenzugdienst auf der Strecke verkehren. Im Spätsommer 1955 gelangten die beiden mit Riggenbach-Gegendruckbremse ausgestatteten Loks 82 040 und 041 fabrikneu zum Bw Freudenstadt. Von hier aus fuhren sie auf der Steilstrecke Freudenstadt Hbf – Freudenstadt Stadt – Schönmünzach. Da die Lokomotiven eine höhere Grenzlast als die vergleichbare BR 94⁵ mit Gegendruckbremse hatten, wurden sie in einem eigenen Umlaufplan eingesetzt, der nur die schwersten Züge vorsah. Zu diesen Zügen zählte auch das Eilzugpaar E 769/779, das zusätzlich noch sechs bis sieben Kurswagen aus Dortmund mitführte. Hier mußte eine 82 ziehen und die andere nachschieben. Noch schwerer waren nur die sog. Glückskäfer-Expres-Sonderzüge aus dem Ruhrgebiet, die je nach





Bild 5: Während der Sonntagsruhe stehen gleich zwei 82er nebeneinander vor dem Schuppen. Interessant sind die unterschiedlichen Bauarten der Vorwärmer: Während 82 023 (Piko-Modell) einen Henschel-Mischvorwärmer besitzt, ist die 82 017 (M+F-Modell) mit einem Oberflächenvorwärmer der Bauart Knorr ausgerüstet.



Bild 6 (links): Irgend etwas scheint an einer Leitung zur Turbospeisepumpe nicht in Ordnung zu sein; jedenfalls prüft ein Bw-Schlossler die Dichtigkeit der Rohrverbindung.

Bild 8 (rechts oben): Wegen einer Gleisbaustelle befährt 82 023 auf dem Weg von Emden Außenhafen nach Emden West das linke Gleis.

Bild 9 (rechte Seite unten): Während die beiden anderen Maschinen erst noch auf ihren nächsten Einsatz vorbereitet werden, fährt 82 023 mit Eilzugwagen am heimatlichen Bw vorbei.

Bild 7: In einer anderen Betriebspause stehen sogar drei Neubauloks vor dem Schuppen. Bei 82 004 wurde noch kein Vorwärmer eingebaut. Der Einbau ist jedoch anlässlich einer L 0 für Anfang 1955 vorgesehen. **Alle Abb.: MV-HS**



Reiseansturm so viele Wagen hatten, daß sie eine weitere Lok der BR 94^s erforderten. Auf dieser Murgtalbahn fuhren auch einzelne 82er mit Umbau-Vierachsern.

Versuche gab es mit der 82 008, die ohne Gegendruckbremse auch auf der Murgtalbahn eingesetzt wurde. Dies jedoch nur bei Zügen, die mit zwei Lokomotiven gefahren wurden, sofern die zweite Lok mit einer solchen Bremse ausgestattet war. Nach einem Unglück auf der Drachenfelsbahn wurden diese Versuche jedoch beendet.





Noch bei einigen anderen Bw gaben sich Maschinen der BR 82 ein mehr oder weniger langes Stelldichein. Überwiegend waren die Loks zwar im Güterverkehr eingesetzt, doch hatten sie auch immer wieder Personenzugleistungen mit den unterschiedlichsten Garnituren zu erbringen. Wir haben mit unseren Abbildungen versucht, die Vielfalt der möglichen Einsatzgebiete und Zuggarnituren darzustellen. Die BR 82 sollte daher auf keiner Epoche-III-Anlage fehlen.

MK

Änderungen an der Piko-82

Aus terminlichen Gründen mußten wir die hier abgebildeten Fotos mit dem schon in der Ausgabe 11/94 gezeigten Vorserien-Modell anfertigen. Dazu wurde das Modell mit einer Abdampfleitung der Vorwärmanlage, einer Turbospeisepumpe von Günther (Art.-Nr. 1388) und den Pufferbohlendetails wie Bremsschläuche, Heizkupplung und Originalkupplungs-Imitation versehen. Zusätzlich sind alle roten Kunststoffteile mit seidenmattem Rot (RAL 3002) von Model Loco lackiert worden.

Piko hat bis zur Auslieferung der Serienlokomotiven Ende Oktober noch die Abdampfrohrleitung, die Leitung vom Dynamo zur Rauchkammer und die Handgriffe seitlich am Rauchkammertritt ergänzt. Überarbeitet wurden außerdem die Waschluken, der Lichtleitkörper und die vorderen Lampen. Aus Platzgründen wurde die praktisch nicht sichtbare Turbospeisepumpe weggelassen, so daß man auch bei den Serienlokomotiven auf das Günther-Bauteil zurückgreifen kann.





Bild 2: Der Gleisplan der Heimanlage. An der Strichlinie läßt sie sich in zwei 2 x 0,8 m große Teile trennen und somit in einem kleinen Hobbyraum hochkant verstauen. Der untere Teil mit dem Bahnhof Lindenberg ist Inhalt des zweiten Teils unserer Erinnerungen an das Prignitzer Schmalspurnetz.

Bild 1 (oben): An der Kyritzer Bahnhofseinfahrt treffen sich der Personenzug von Wutike und der "Wismarer", der sich auf Dienstfahrt nach Lindenberg befindet.

Bild 4 (rechts oben): Gleichzeitig treffen in Kyritz Regel- und Schmalspurzüge ein. Das gewährleistet ein reibungsloses Umsteigen. Zur damaligen Zeit war die Bahn für die Bewohner der abgelegenen Prignitzer Dörfer und Kleinstädte das Verkehrsmittel Nummer 1, auf das man den Tagesplan ausrichtete.

Bild 3 (rechts): Ein Blick über die Kyritzer Bahnanlagen. Während der Triebwagen (ein Eigenbaumodell, das im Jahre 1968 hergestellt wurde) in seinem Schuppen eine Pause macht, wartet am Kleinbahn-Bahnsteig ein GmP auf die Abfahrt in Richtung Lindenberg. Den Bahnsteig der Kleinbahn erreichte man durch einen Fußgängertunnel, der in Höhe der großen Kastanie unter der Regelspur hindurchführte. An diesem Baum war der Wegweiser dorthin angebracht – er ist natürlich auch beim Modell dort zu sehen.

