



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

3/1994

März

DM 14,50

sfr 14,50

öS 110,--

Modellbahn- Ausgabe



(Füllseite)

Modellbahn-Journal

Von Elb-Florenz nach Spree-Athen	6
Mit dem legendären Henschel-Wegmann-Zug von Dresden Hbf zum Anhalter Bahnhof in Berlin	
Von Langen-Waldau nach Windelberg West	14
Eine in zehn Jahren entstandene Zimmeranlage in den Nenngrößen H0, H0e und Feldbahn	
Der H0m-Bahnhof »Surava«	22
Eine Bemo-Anlage nach Schweizer Vorbild	
Nur eine Nebenbahn	24
Bayer. Endbahnhof in N • Teil 1: Rahmen- und Gleisbau	
Spreewald-Guste	28
Der Start zu einer mehrteiligen Anlage in Nenngröße H0m	
Kreuzung auf zwei Ebenen	30
Überführungsbauwerke beim Vorbild und als Modell, 1. Teil	
Wie wird man Eisenbahnfan?	34
Unser Mitarbeiter Reinhold Barkhoff über sich selbst	
Gemündener Schätze, Teil 7:	
Bw Gemünden/Main zur Bundesbahnzeit	94
4 Die Brücke über das Mühlbachtal	98
Auf schmaler Spur ins »sächsische Grün«	100
technomodell-Länderbahnzüge in Ile	
Vorsicht Dampfbagger!	104
Ein gesupertes Modell in H0 der Firma Mo-Miniatur	

Journal-Rubriken

45. Internationale Spielwarenmesse Nürnberg 1994	40
und Fachmesse Paris	
Bahn-Notizen	88
Schaufenster der Neuheiten	106
Fachhändler-Adressen	112
Impressum	114
Mini-Markt	116
Sonderfahrten und Veranstaltungen	123

Titelbild: An einem sonnigen Julimorgen verläßt der Henschel-Wegmann-Zug die sächsische Landeshauptstadt in Richtung Berlin. Weitere Informationen und Eindrücke von dieser legendären Reise vermittelt Ihnen unser Artikel ab Seite 6.
Abb.: MV-HS

So sah unser Neubau Anfang Dezember aus. **Abb.: MV-HS**



Editorial

Wir sind sicher, daß Sie mit Vorliegen der März-Ausgabe des Journals zum jetzigen Zeitpunkt, also bereits Ende Februar, den umfangreichsten Messe-Farbbericht in Händen halten. Unsere Redaktion war wieder einmal nimmermüde im "heißen" Einsatz direkt vor Ort tätig. Die Journal-Leser sind also frühzeitig umfassend über alle Modellbahn-Neuheiten informiert – und das ohne zusätzliche Messeheft-Kosten. Wieder einmal – so darf man getrost sagen – eine "reife" Leistung unseres Teams!

Welche Gedanken, Hintergründe und Schlußfolgerungen bezüglich der diesjährigen Nürnberger Messe wir besonders herausstellen oder kommentieren wollen, das können Sie im Vorwort zu unserem Messebericht nachlesen.

Aber nicht nur in Nürnberg ging es "heiß" her, schon seit Wochen schwitzen alle Mitarbeiter des Hermann Merker Verlags bei den anfallenden Umzugsarbeiten! Stolz und erleichtert können wir melden, daß wir in unserem Neubau die Produktion aufgenommen haben. Unsere neue Verlagsanschrift finden Sie im Impressum; Postfach-Adresse, Telefon- und Faxnummer haben sich jedoch **nicht** geändert.

Neben dem Hauptthema Messe finden Sie aber auch spezielle Modellbahnbeiträge, die Ihr Interesse verdienen, z.B. eine Fahrt mit dem legendären Henschel-Wegmann-Zug von Dresden nach Berlin – in Anlehnung an die Vorbildsituation – oder H0-Modellbahnanlagen, die unterschiedliche Spurweiten aufweisen (H0, H0e und Feldbahn H0f), oder eine "Feierabend"-Bastelei an einem H0-Bagger von Mo-Miniatur, um nur einige Themen zu nennen. Also für jeden Geschmack, jede Hobbyrichtung etwas!

Bleibt uns nur, Ihnen wie immer viel gemütlichen Lesespaß zu wünschen!

Ihr H. Merker Verlag

Vier Wochen später konnte diese Aufnahme des schon fast bezugsfertigen Gebäudes geschossen werden. Und weitere acht Tage später war es bereits soweit:
Wir sind umgezogen!



Von Gb-Florenz nach Spree-Atthen

Mit dem legendären Henschel-Wegmann-Zug von Dresden Hbf zum Anhalter Bahnhof in Berlin

Bis weit in die siebziger Jahre hinein waren in den Dresdener Heizhäusern "rassige" Dampflokomotiven für den Schnellzugdienst stationiert. Die "großbohrigen" Altbau-01er standen im Blickpunkt der Eisenbahnfreunde; man verfolgte sie mit dem Kamera-Auge zwischen ihrem Heimatort Dresden und Berlin. Istropolitan, Pannonia- und Balt-Orient-Expreß hießen die Fernzüge an ihren Zughaken. Rund 40 Jahre früher machte den Dresdener Schnellzug-Dampflokomotiven eine Einzelgängerin Konkurrenz, die zu einer Legende geworden ist – die 61 001. Mit einem eigens zu dieser Maschine passenden Zug eröffnete man zu Beginn des Sommerfahrplans am 15. Mai 1936 den Schnellverkehr zwischen Dresden Hbf und Berlin Anhalter Bahnhof. Begleiten Sie uns auf unserer Zeit-Reise in 1:87!

Bild 1 (rechts): Am Bahnhof Dresden Wettiner Straße. Impression einer längst vergangenen Zeit. Die Bahnsteighalle wurde ein Opfer des Krieges. Einzig und allein die Kuppel der Yenidze, eines Zigarettenkontors, im orientalischen Stil erbaut, wird später vom Flair Dresdens der dreißiger Jahre künden.



**Mit dem D 53 ab 9.31 Uhr
Dresden Hbf**

Rauchkräuselnd steht die 61 001 in der Nordhalle. Am linken vorderen Puffer ist mit Kreide "53" angeschrieben; das weist auf den "Verwendungszweck" der Lok hin. Die letzten Reisenden verabschieden sich am Bahnsteig und steigen ein. Ungeduldig läuft der Schaffner vor dem ersten Wagen auf und ab; er erwartet das Abfahrtsignal für die Fahrt nach Berlin mit dem einzigen Zwi-

Bild 2 (links): In der nördlichen Bahnhofshalle von Dresden Hbf wartet der Henschel-Wegmann-Zug auf seine Abfahrt.

Bild 3 (rechte Seite unten): Ausfahrt des Stromlinienzugs aus dem Hauptbahnhof Dresden. Vorn wartet eine 39er auf ihren Zug.

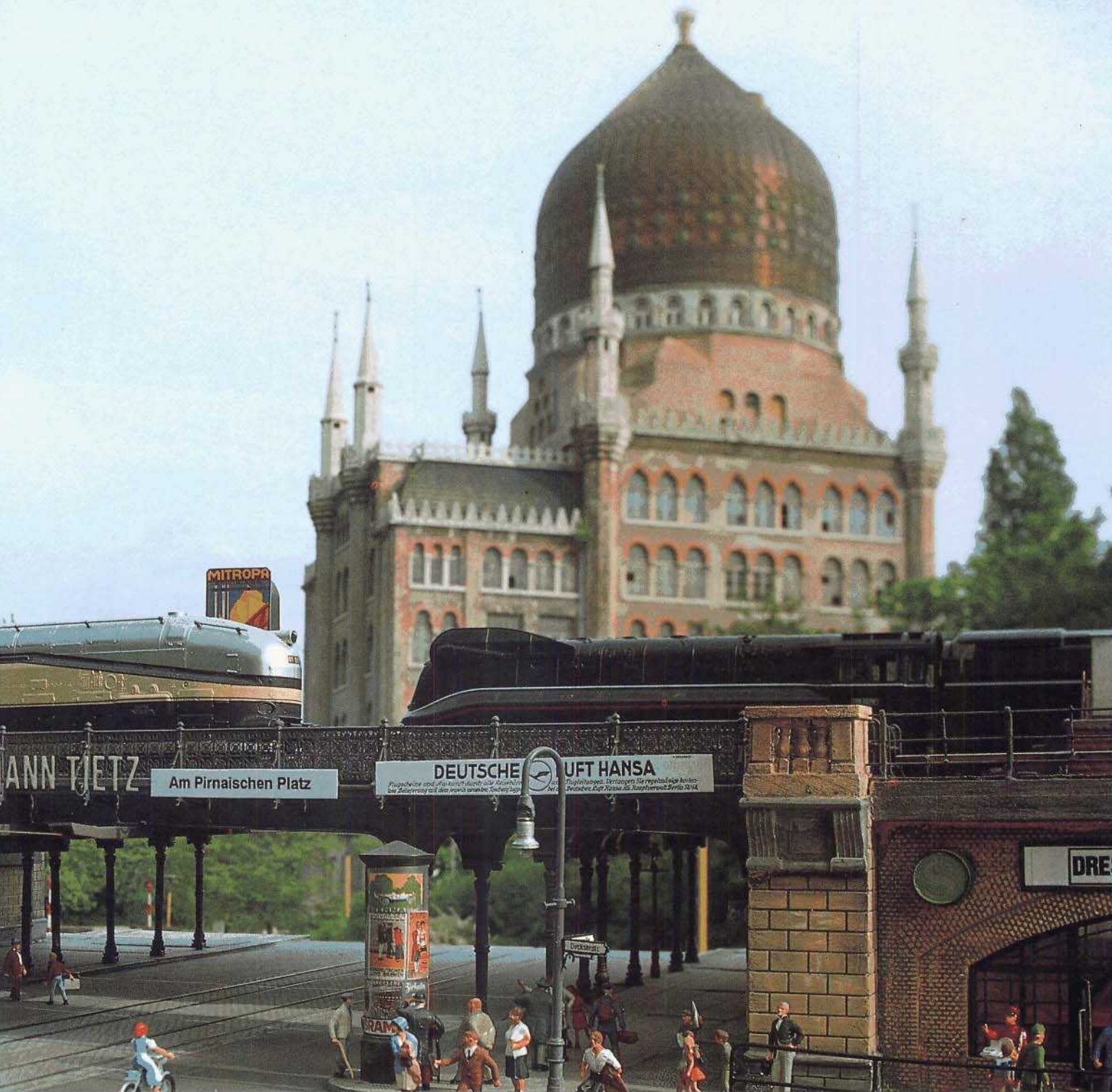




Bild 4: Mit 120 km/h donnert die 61 001 mit dem D 53 am Zughaken am Radebeuler Lokschuppen vorbei. Die beiden (Eigenbau- bzw. Umbau-)Schmalspurmaschinen warten unterdessen unbeeinträchtigt auf ihre nächsten Einsätze hinaus zum Moritzburger Jagdschloß August des Starken.

Bild 5 (rechte Seite oben): Die Ersatzlokomotive 01 226 mit dem stromlinienverkleideten Tender mußte hier den D 53 übernehmen, da die 61 001 ihren Auswaschtag hatte. Im Schein der Morgensonne passiert sie den Bahnhof Radebeul Ost.

Bild 6 (rechts): Bei Wald-Drehna. In den dichten Kiefernwäldern des Flämings lauerte der "Modell-Fotograf" dem Henschel-Wegmann-Zug auf.

schenhalt im Bahnhof Dresden-Neustadt. Vater Brade, der die 61 001 in seiner Obhut hat, läßt die Maschine aus der Halle "stampfen". Nach wenigen Abdampfschlägen erreicht der Zug das Vorfeld des Dresdener Hauptbahnhofs. Die Fahrt geht vorbei an den kleinsten und größten "Rittern" der sächsischen Schienen. Eine P 10 "döst" auf dem Lokomotiv-Wartegleis vor sich hin, 19 002 rollt von Chemnitz kommend in den ebenen Bahnhofsbereich, und die kleine 89 237 müht sich mit dem Zurechtstellen eines Eilzugs. Rasselnd "tanzen" die Weichensignale nach einem festen Plan. Ohne Halt im Bahnhof Dresden Wettiner Straße (später in Dresden Mitte umbenannt) strebt der Zug dem Neustädter Bahnhof entgegen. Lautes Donnern begleitet den D 53 bei der Fahrt über die Elbbrücke. Auf der Elbe grüßt ein sich stromabwärts nach Meißen schauelförmiger Raddampfer mit seiner Dampfpfeife zu den Reisenden hinauf. Unbeschwerte und uns heute weitgehend fremde Lebensweise der frühen dreißiger Jahre!

Auf der Hafenbahn herrscht geschäftiges Treiben. V- und VII-T-Maschinchen quälen sich mit den offenen und gedeckten Güterwagen hin und her. Die malerische Kuppel des Zigarettenskontors bildet eine traumhafte Kulisse.

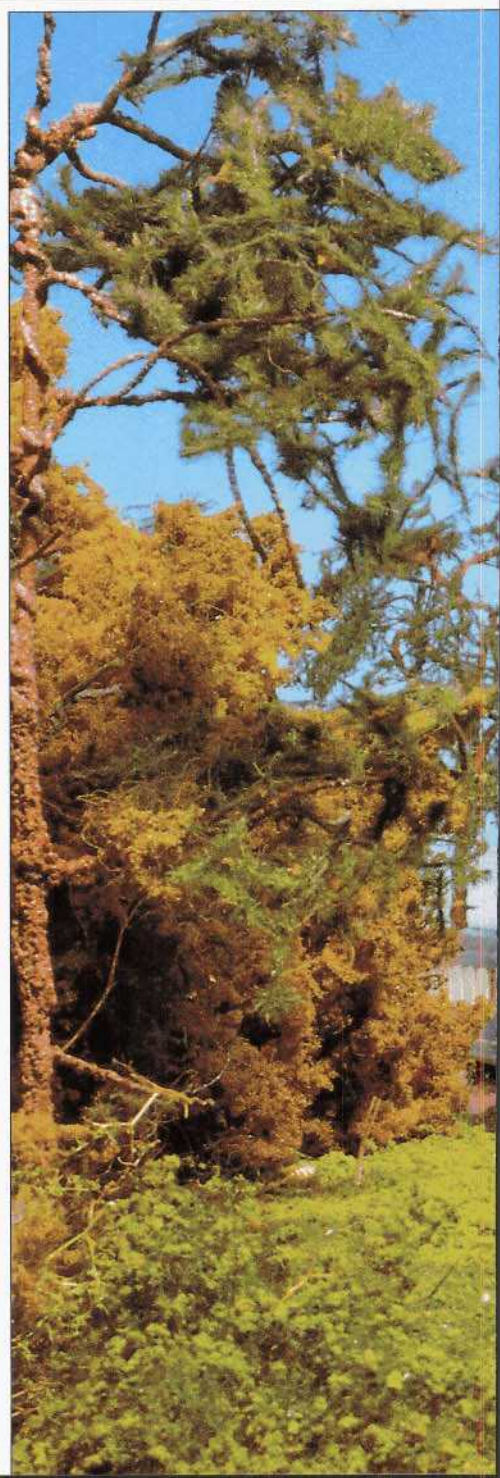
Erster und einziger Halt im Bahnhof Dresden-Neustadt. Sechs Minuten sind seit der Abfahrt im Hauptbahnhof vergangen. Nach dem kurzen Stopp geht die Fahrt nach Berlin erst richtig los. Der als Heizer fungierende Reservelokführer Schnorrbusch beginnt unermüdlich Kohle in den Schlund der Maschine zu schippen. Die folgenden gut 14 km

bis Neucoswig bewältigt der Zug mit schon erhöhter Geschwindigkeit. Vorbei am Radebeuler Lokschuppen der Schmalspurbahn und an kleinen Haltepunkten geht es dem Abzweig nach Berlin von der eigentlichen Stammstrecke der Leipzig-Dresdener Eisenbahn entgegen. Die auf Vorortzüge Wartenden treten ehrfurchtsvoll von der Bahnsteigkante zurück.

Hinter Radebeul poltert der Henschel-Wegmann-Zug mit 100 km/h über die Abzweigweiche und beginnt seinen Aufstieg aus dem Elbtal heraus. Mit einem letzten Blick zurück nach "Elb-Florenz" und die im Sonnenschein erstrahlenden Weinberge des Weinanbaugebiets um Radebeul geht es hinaus "ins Preiße", wie man im Sächsischen zu sagen pflegte.

Bis Böhla hinauf schaufelt sich der Heizer wunde Hände. Eine 13 km lange 1:160-Steigung ist zu überwinden. Auf der halben Steigung muß dem Heizer der 2,75 m² messende Rost groß wie ein Tanzsaal vorgekommen sein. "Na loof schun, du Garre!" wird der Heizer hier leise geflucht haben. In Höhe der "Seufzereiche", eines markanten Baums am Ende der Rampe, wird er dann, wie so viele seiner Kollegen in den späteren Jahren auch, im Rücken des Lokführers mit geballten Fäusten die Schaufel in die Ecke geworfen haben. "Du was nei, los mach hin!" Mit dem Klappern der Feuertür "dressiert" der Lokführer seinen Nebemann.

Von Böhla aus geht die Fahrt über Großenhain, Zabeltitz, Frauenhain nach Präsenwainsdorf auf einer kurvenreichen Strecke. 110 – 115 – 120 km/h zeigt die Nadel am Tachometer. Mehr als 130 km/h erreicht

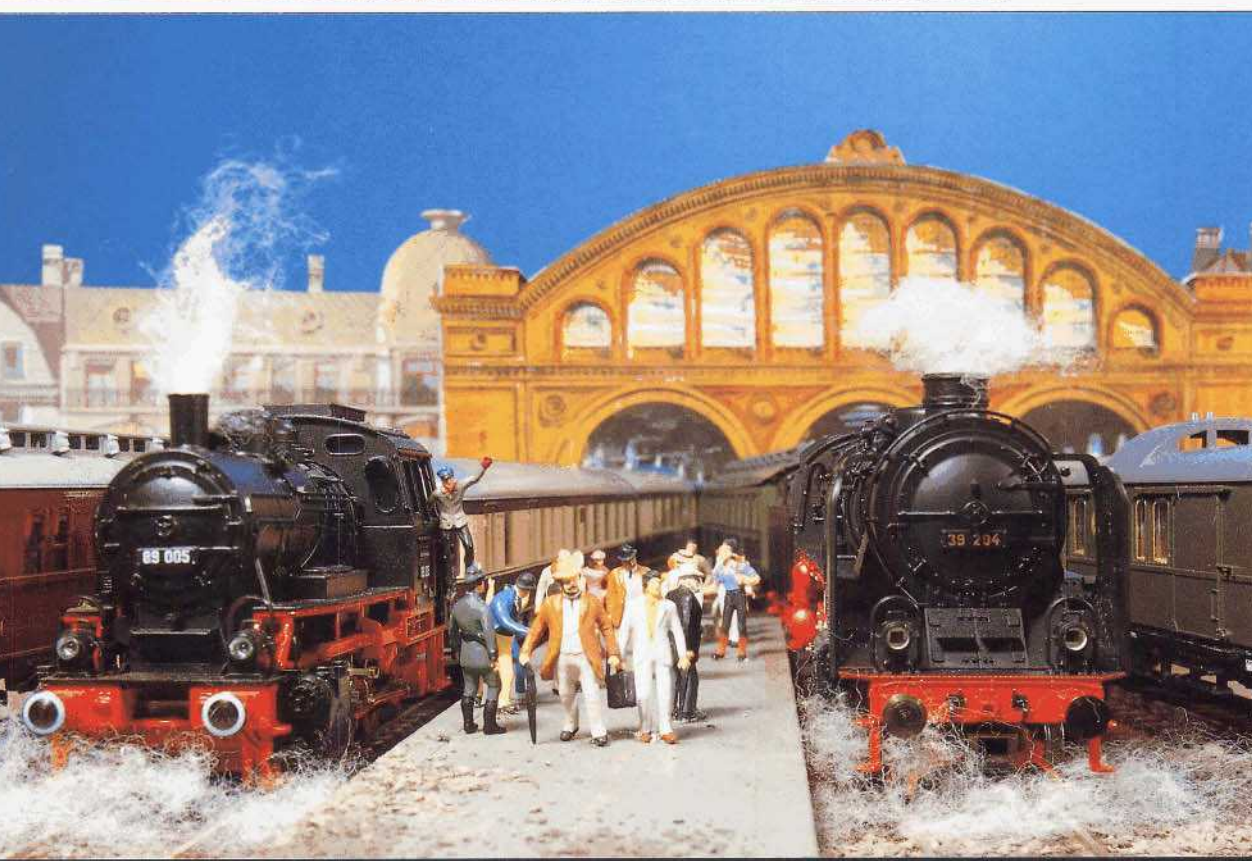






der Zug dank der Übergangsbögen und überhöhten Kurven auf diesem Streckenabschnitt. Die Reisenden im Zug haben das Gefühl, daß sich die Wagen auf der kurvenreichen Trasse regelrecht in die Kurven hineinschmiegen.

Aufgeweckte Burschen und "Technik-Pfiffikusse" ermitteln im Zug anhand von Zeitmessungen zur Freude der Mitreisenden die Geschwindigkeit und erhalten die Mitteilung mit einem erstaunten Oh und Ah quittiert. Auf der Strecke liegen 15-m-Schienen. Aus den rhythmischen Schlägen der



Bilder 7 bis 10: Berlin Anhalter Bahnhof im Modell. Eigentlich eine "wahnwitzige Idee". Aber lassen Sie sich anhand der Bilder in diese Zeit entführen! Soeben ist der Zug in der riesigen Bahnhofshalle angekommen. Auf den Bahnsteigen ein buntes Bild. Geschäftsleute können vor der Abfahrt noch schnell wichtige Mitteilungen ihrer Reise vorausschicken. Einige Minuten vor der Rückfahrt nach Dresden stellt die Heißdampfversion der Einheitslokbauerei 89 den Wagenzug bereit. Mit "toller" Dampfentwicklung fährt der Zug zurück nach "Elb-Florenz".



Räder läßt sich mit Hilfe der Taschenuhr die Weg/Zeit-Funktion ermitteln. Der Heizer kann sich etwas erholen und den Tanz in den Wassergläsern beobachten. Ein ständiger vorwurfsvoller Blick vom Lokführer auf das Kesselmanometer beschreibt immer wieder die "Machtverhältnisse" im Führerhaus. "Du noch was nei, Gleener", erschallen Anweisungen von rechts und werden mit einem Schaufelknirschen von links beantwortet.

Elsterwerda mit seinem Bahnbetriebswerk fliegt vorbei. Elsterwerda-Biela beschert der Lokbesatzung die nächste Steigung. Mit 1:150 führt der Eisenstrang den Südhang des Fläming hinauf. 6 km Fahrt hinauf zu einem mit Kiefernwäldern überwachsenen Bergrücken, den die letzte Eiszeit aus Skandinavien hierher schob. Über 40 km geht die Fahrt durch Wälder und größere Lichtungen. Sand wirbelt nach der Vorbeifahrt des Zuges durch die Luft. Nach Rückersdorf-Oppelhain wird Doberlug-Kirchhain erreicht. Noch heute hat der Bahnhof seine einstige Gestalt – es handelt sich um einen Turmbahnhof. Während oben der Henschel-Wegmann-Zug seinem schon näher gerückten Ziel entgegenjagt, durchheilen auf der unteren Etage die Züge von Leipzig in die Niederlausitz und Nordschlesien den Bahnhof.

Weiter – weiter – weiter! Der Maxime der damaligen Zeit entsprechend "peitschte" die Lokomotivbesatzung den D 53 in Richtung Berlin. Wald-Drehna, welch ein magisches Wort für den Heizer! Auf einer Strecke von über 11 km fährt man nun auf einer Gefällestrasse von 1:150 den Fläming hinunter. Man kann durchaus sagen, daß erst hier von echtem Schnellverkehr zu spre-

chen ist. Waren bisher kleine, häufig aufeinanderfolgende Stationen und Brücken sowie lange Rampen die Regel, so saust der Stromlinienzug jetzt auf gerader Strecke der Hauptstadt, ja der weltstädtischen Metropole entgegen. Im Urstromtal der Dahme "tobt" sich die Maschine erst richtig aus. Der folgende Streckenabschnitt über Drahnisdorf, Baruth, Wünsdorf bis hin nach Zossen ist für 160 km/h zugelassen. Die Tachometernadel "tanzt" um den 135-km/h-Punkt – und soll sich auch öfters mal ins "Gebiet" rechts davon "verirrt" haben.

Hier ist selbst Vater Brade ein kleines Grinsen unter seinem stolzen Schnauzer zu bescheinigen. "Ei verbibsch – was simmer heite widder gedroschn", lautet einer seiner berühmt gewordenen Monologe. Ob er die eigentlich vorgeschriebene Brille zur Führung von Schnellfahrlokomotiven je getragen hat? Man weiß es von ihm nicht. Die später gebaute Schwester, die Drillingmaschine 61 002, soll hier 160 km/h gefahren sein!

Weiter geht die wilde Jagd nach Berlin. Über Mariendorf "fliegt" der Stromlinienzug in die Großstadt hinein. Die Fahrt verlangsamt sich spürbar, da man nun in den Vorortverkehr eingebunden ist. Aber hinter Mariendorf kann die Maschine noch einmal kräftig "in die Stangen greifen". Die Anfahrt auf den Anhalter Bahnhof beginnt. Nur noch 5 km trennen den D 53 vom Ziel seiner Reise.

Auf der linken Seite erkennt man die Anlagen des Militärbahnhofs aus kaiserlichen Zeiten. Weltstadtduft scheint man in den Abteilen zu schnuppern; nur kann man leider im ganzen Wagenzug kein einziges Fenster öffnen – Sicherheitsauflagen der

Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft! Die Passagiere erheben sich langsam von ihren Plätzen, um sich zum Aussteigen vorzubereiten. Noch mit über 80 km/h rollt der Henschel-Wegmann-Zug in das riesige Vorfeld des wohl berühmtesten Berliner Fernbahnhofs hinein. Links der Güterbahnhof der Dresdener Eisenbahn, rechts der der Anhalter Bahn, aus alten Zeiten so benannt. Auf den Nebengleisen tummeln sich unzählige Rangierlokomotiven der Baureihen 74 und 89. Den Blick versperrt mitunter ein ausfahrender Personenzug.

Die Fahrt wird langsamer, und die Lokomotivmannschaft sieht schon die markante Silhouette des Portikus des "Anhalters". Vorbei an den beiden Lokomotivschuppen für die Schnell- und Personenzuglokomotiven rollt der Zug mit bereits angelegten Bremsen über den Landwehrkanal. Vier Verkehrswege treffen sich hier! Unten die U-Bahn, darüber der Wasserweg, und diesen überbrückt die Fernbahntrasse. Den i-Punkt setzt die elektrische Hochbahn mit einer gußeisernen Fachwerkbrücke in luftiger Höhe.

Ankunft im Anhalter Bahnhof

Gedämpftes Licht empfängt die aus Sachsens Landeshauptstadt kommenden Reisenden. Welch ein Getümmel auf dem breiten Querbahnsteig, wo sich im wahrsten Sinne des Wortes Deutschland trifft! Die Reisenden streben nun unaufhaltsam ihren Zielen in der Stadt entgegen. An das Ende des Stromlinienzugs setzt sich eine Einheits-Rangierlokomotive der Baureihe 89. Im Bw Anh Bf sind diese sechs neuen Maschinen stationiert. Die 89 005 zieht den Zug aus der Halle heraus, und die 61 001 begibt sich



MITROPA

Am Pirnaischen Platz

HERMANN TIETZ

Am Pirna