

Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422

7/91

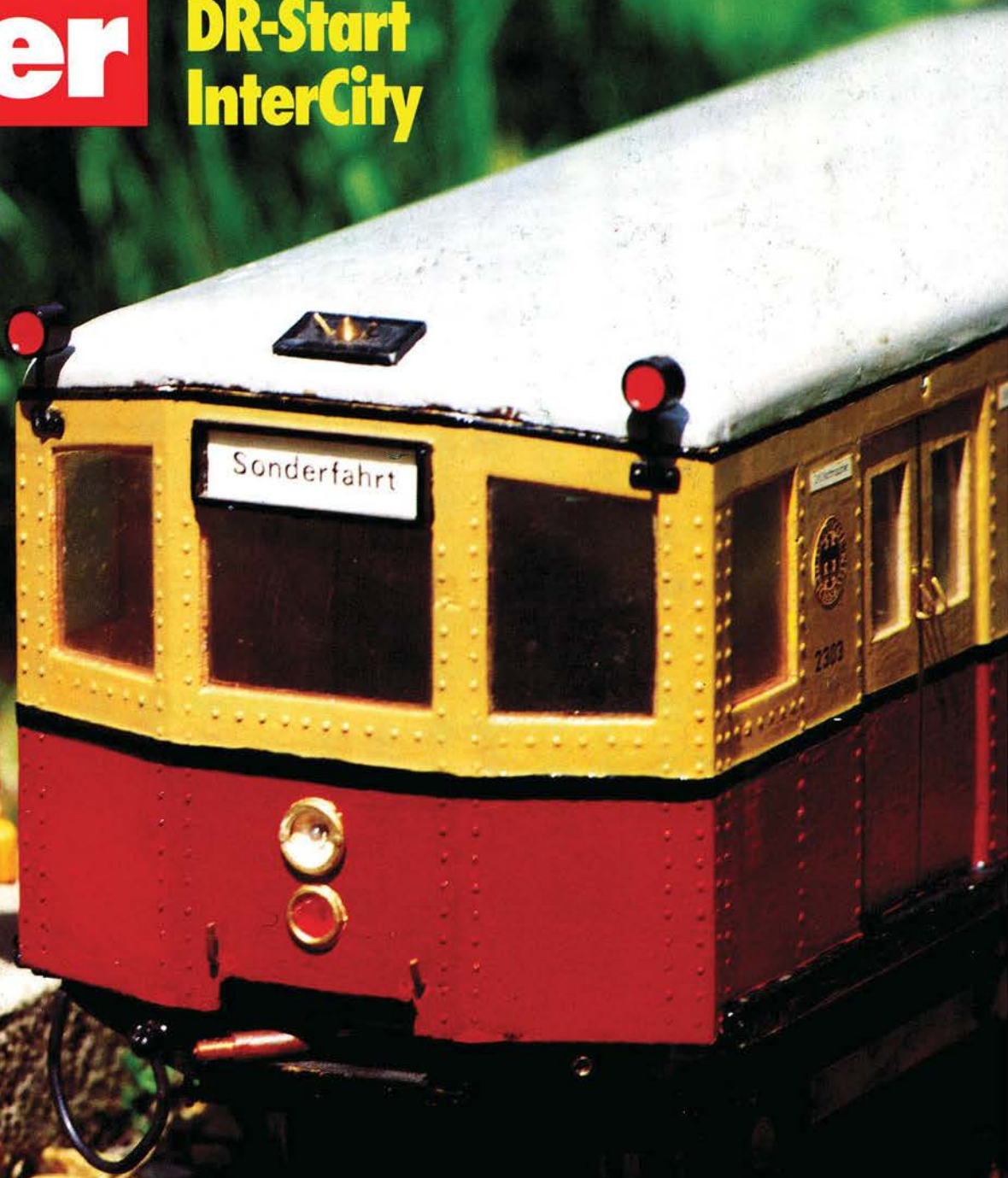
DM 2,50

hfl 3,20 · öS 20 · SFr 2,50

**DR-Start
InterCity**

**Anhalter Bahn
150 Jahre**

**Elektrisch
bis 1995**



**Sommer-
Bahnsaison**

BDEF-
VERBANDSTAG
ESSEN

Riesig:

MODELL FAHRZEUG – Miniaturen mit Format

▼ **Neu für Sammler:** Ein Magazin, das Maßstäbe setzt. Markt, aktuelle Informationen und sachkundige Berichterstattung für alle Sammler rollender Miniaturen. Das schafft Überblick.

▼ **Neu für Modellbauer:** Ein Magazin, das Ihr kleines, feines Hobby ganz groß rausbringt. Mit tausend Tips und Anregungen, mit fantastischen Fotos und vielen Beispielen für noch mehr Spaß an einem faszinierenden Hobby.

▼ **Neu für RC-Fans:** Ein Magazin mit Tests und Technik. MODELL FAHRZEUG zeigt Ihnen, wie schnelle Miniaturfahrzeuge entwickelt, gebaut und verbessert werden und berichtet aus der Szene.

MODELL FAHRZEUG –
jetzt für DM 7,50 im Zeitschriften- und Modellfachhandel!
Die abgebildete Ausgabe 4/1991 und die begehrten Erstausgaben von MODELL FAHRZEUG können Sie auch direkt beim Verlag unter Tel. 07 11 / 20 43-2 29 bestellen oder einfach mit untenstehendem Coupon.
Versäumen Sie keine Ausgabe!

Ja, ich möchte _____ Exemplar(e) der abgebildeten Ausgabe MODELL FAHRZEUG
☐ 4/91, _____ Expl.(e) ☐ 3/91, _____ Expl.(e) ☐ 2/91, _____ Expl.(e) ☐ 1/91,
 _____ Expl.(e) ☐ 11-12/90, _____ Expl.(e) ☐ 9-10/90, _____ Expl.(e) ☐ 7-8/90,
 _____ Expl.(e) ☐ 6/90, _____ Expl.(e) ☐ 5/90, _____ Expl.(e) ☐ 2-4/90,
 _____ Exemplar(e) der Erstausgabe MODELL FAHRZEUG ☐ 1/90 zum Preis von jeweils
 DM 7,50 zzgl. DM 2,- Porto.

Name, Vorname _____ Straße, Nr. _____

☐ W _____
☐ O PLZ _____ Ort _____

Datum, Unterschrift _____

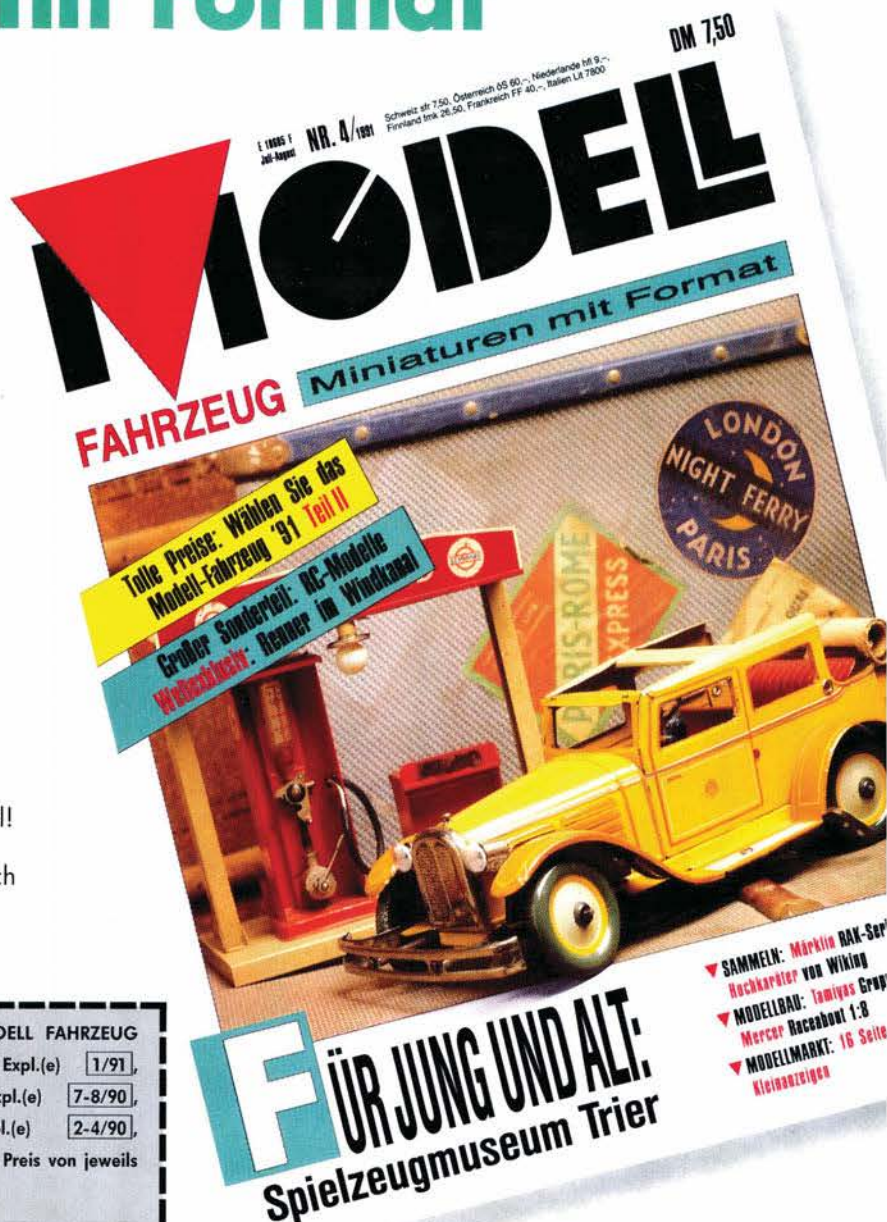
Zahlungswunsch: ☐ per Bankeinzug ☐ Verrechnungsscheck/eurocheque

Geldinstitut _____

Bankleitzahl _____ Kontonummer (kein Sparkonto) _____ MODEB079160

(Andere Zahlungsarten nicht möglich!) Coupon bitte deutlich ausfüllen und einsenden an:
 MODELL FAHRZEUG, Abt. Spezialverkauf, Postfach 106036, W-7000 Stuttgart 10.

Btx-Best. * 34200 #



**Jetzt im Zeitschriften-
und Modellfachhandel!**

Liebe Leser,

der große Knaatsch ist ausgeblieben. Im Winter hieß es immer wieder und vermehrt, der DMV als neuer Dachverband nehme seine Aufgaben nur ungenügend wahr, verkaufe statt dessen seine Mitglieder an den BDEF und lasse es überhaupt an Anleitung fehlen. Einige Bezirksverbände sahen sich schließlich veranlaßt, die Sache in die eigene Hand zu nehmen¹. Sie gründeten Landesverbände.

Nun hat vom 9. bis 12. Mai in Essen der Verbandstag des BDEF stattgefunden, zum ersten Mal im vereinten Deutschland, zum ersten Mal mit Delegierten aus den neuen Bundesländern. Es waren nur wenige neue BDEF-Mitglieder erschienen, denn erst zehn Vereine des ehemaligen DMV sind dem BDEF beigetreten. Von einer Zwangsvereinigung kann hier kaum mehr ernsthaft die Rede sein.

Was den Vorwurf betrifft, der DMV habe seine neuen Aufgaben als Dachverband nicht erfüllt, so haben hierzulande wohl viele nicht exakt gewußt, was unter einem Dachverband zu verstehen ist. Das wurde uns in Essen klar, als wir die Debatte um den Antrag des Vorstandes auf Beitragserhöhung verfolgten. Nicht der Dachverband ist es, der Weisungen erteilt, Anleitungen gibt, Rechenschaft fordert. Das Sagen geht allein



von den Vereinen aus; deren Interessen und Beschlüsse sind für die Delegierten bindend, werden auf dem Verbandstag zur Basis für die Arbeit des Dachverbandes. Das ist Demokratie von unten.

Essen hat uns Teilnehmern aus den neuen Bundesländern ein Weiteres gelehrt. In erstaunlichem Maße zeigten die Modell- und Eisenbahnfreunde, was ein gut geführter Verband an Leistungsstärke aufzubringen vermag. Da waren nicht nur Stadtrundfahrten mit Straßenbahnen und Bussen zum Sondertarif von 19,- DM für volle vier Tage auf allen Verkehrsmitteln des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr organisiert, sondern Betriebsbesichtigungen von Krupp bis Thyssen, von der DB bis zur Waggonbauindustrie, von Straßenbahnunternehmen bis zu Schachtanlagen, von Häfen bis zu Kraftwerken und Museen. Und da gab es die zehnstündige Ruhrgebietsrundfahrt, die ein Mehrfaches ihres Fahrpreises von 65,- DM wert war. Wann hat man schon die Chance, im Schrittempo eines Sonderzuges über die Betriebsgleise von Hüttenwerken zu

fahren, unmittelbar vorbei an Hochöfen, Kokereien und Steinkohlekraftwerken, deren auffallendstes Merkmal nichtqualmende Schornsteine sind? Das alles bei sehr sachkundiger und engagierter Erläuterung über die Zugfunktanlage.

Es waren allerdings nicht diese Angebote schlechthin, was imponierte. Alle Aktivitäten, die sichtbar oder hinter den Kulissen notwendig wurden, sind von den BDEF-Mitgliedern ausschließlich in der Freizeit erbracht worden.

Na und, werden Kritiker einwenden, ehrenamtliche, gesellschaftliche Arbeit ist für ex-DDR-Bürger wahrlich nichts unbekanntes, schon gar nicht für die Tausenden in den Arbeitsgemeinschaften des DMV.

Sicher. Allerdings gibt es im Gegensatz zum ehemaligen DMV beim BDEF nicht einen bezahlten, hauptamtlichen Funktionär. Und das ist für einige Leute aus der ex-DDR nur schwer nachvollziehbar.

F. Bauck



Den Museumszug der Berliner S-Bahn mit der 2. Klasse in blauem Anstrich baute Hans-Joachim Maruhn aus Oranienburg 1988 in Spur II. In diesem Sommer fährt sie das vierte Jahr durch seinen Garten.

Fotos: KLAWIEN

6 Sommerbahn

Der Sommer ist die hohe Zeit der Gartenbahnen. In der Vergangenheit von den verführerischen Angeboten der Spur-II-Hersteller getrennt, mußten DDR-Gartenbahner von der Schiene bis zum Fahrzeug alles selbst bauen. Einen einfallsreichen Mechaniker fanden wir in Oranienburg.

10 Berlin-Anhalter Eisenbahn

Wir haben die Eröffnung des Streckenabschnitts Berlin-Jüterbog am 1. Juli 1841 zum Anlaß genommen, Bilder von der Anhalter Bahn in die Erinnerung zurückzurufen. Sie hatte große Bedeutung für den Verkehr nach Süden; ob sie diese wiedererlangt, bleibt offen.

14 Der schwere Weg zur schnellen Schiene

Vor 20 Jahren begann die Deutsche Bundesbahn, den InterCity-Verkehr mit dem Zwei-Stunden-Takt einzuführen. Wie kam es dazu? Welche Entwicklung nahm der Schnellverkehr danach, bis es zum Hochgeschwindigkeitsbetrieb des Jahres 1991 kam? Mehr darüber in einer ausführlichen Dokumentation.

16 Ein neues Bw

Das ICE-Zeitalter bedeutet für die DB nicht nur den Einsatz hochmoderner Züge. Die Hochgeschwindigkeitszüge verlangen ebenso hochmoderne Logistik. Das neue ICE-Heimatbetriebswerk Hamburg-Eidelstedt setzt neue Maßstäbe in Technik und Organisation.

26 Statt Nord-Süd jetzt Ost-West

Die Elektrifizierungspläne der Deutschen Reichsbahn haben ihre Haupttrichtung gewendet: Die bislang vernachlässigten Ost-West-Strecken müssen beschleunigt nachgeholt werden. 1200 km sollen das bis 1995 sein. Dabei wurden die ursprünglichen Vorhaben keinesfalls alle umgeschmissen.

28 Berliner S-Bahn-Wagen in Polen

Nach dem zweiten Weltkrieg befanden sich zahlreiche S-Bahn-Züge im RAW Lauban. Lauban war schlesisch, wurde polnisch. Über die zum Teil heute noch existierenden Fahrzeuge berichtet Hans-Joachim Hütter.

RUBRIKEN

Fahrplan	5
MEB FAHRZEUG LEXIKON	19
Drehscheibe	21
Kleinanzeigen	30
Modell-Drehscheibe	40
Bahnpost	50
Auskunft	53
Vorschau	54

24 DR-Start in den InterCity-Verkehr

Die Deutsche Reichsbahn startete weitaus bescheidener in den InterCity- als die DB in den ICEXpress-Verkehr. Dennoch begann auch für sie ein neues Zeitalter mit neuen Fahrzeugen, neuen Zügen, neuen Plänen, neuen Anforderungen. Eine Übersicht vom Tag des Starts.

25 BDEF-Verbandstag in Essen

Am langen Himmelfahrtswochenende fand in Essen der erste gesamtdeutsche Verbandstag des BDEF statt, nachdem sich der DMV als neuer Dachverband der neuen Bundesländer im Februar dieses Jahres aufgelöst hatte. Ein Überblick über die wesentlichen Problempunkte.



40 Modell-Drehscheibe

Neben den Neuheitenvorstellungen der Großen in der Modellbahnbranche stellen die Entwicklungen aus den Werkstätten der Kleinserienhersteller stets besondere Leckerbissen in unserer Standardrubrik dar. Ein solches Bonbon ist der Bausatz des Plattenwagens vom Typ Rmmp1 der IG Modell-Eisenbahn-Technik Dresden.



43 Kleinserien-ETA mit neuem Antrieb

Der H0-Bausatz des Akkumulatorantriebs ETA 177 aus Marienberg zählt seit einigen Jahren zu den Spitzenmodellen der ostdeutschen Kleinserienproduktion. Leider stellte die Antriebsvariante keine gute Lösung dar. Eine solche ist aber der Motorisierungsvorschlag unseres Autors.

46 Sächsische Schmalspurfahrzeuge in TT.

Seit Beginn der Veröffentlichungen über die Winzlinge auf der 6,5-mm-Spur in unserer Zeitschrift ist das Interesse an dieser Serie stark gewachsen. Diesmal stellt der Autor den Bau der Lokomotive vor, ein Modellbauvergnügen, das nicht einmal 50 mm lang ist.

48 Die magische Vierzehn

Vierzehn Tage dauerte 1971 die Enteignung der Firma Auhagen, vierzehn Monate dauerte 1990 die Reprivatisierung zur AUHAGEN GmbH. Unser Beitrag über den Marienberger Bausatzhersteller beschreibt detailliert den Existenzkampf in den neuen Bundesländern und ist mehr als ein Firmenporträt.

49 Nordmodule in Lübeck

Daß die Modulbauweise immer mehr Anhänger findet, ist mehr als eine Modeerscheinung. Über Möglichkeiten und Grenzen von Modulanlagen konnte sich MEB auf einer Ausstellung in Lübeck und beim FREMO-Jahrestreffen in Porta Westfalica informieren.

51 Das Bayerische Eisenbahnmuseum

Das Bayerische Eisenbahnmuseum in Nördlingen ist Ausgangspunkt der als Museumsbahnen betriebenen Strecken nach Dinkelsbühl und Wassertüdingen. Drei Triebwagen, vier elektrische Lokomotiven, neun Diesel- und 18 Dampflokomotiven sind zu besichtigen. Wann, wo, wie teuer: MEB informiert.

Modell
Eisen
Bahner

FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

2. Juli Jubiläum Bruchhausen-Vilsen

Zum 25. Mal jährt sich der Tag, an dem der erste offizielle Museumszug in Deutschland auf die Strecke ging. Dazu veranstaltet der Deutsche Eisenbahn-Verein am Jubiläumstag in Bruchhausen-Vilsen eine große Kleinbahnparade. Ab 11.00 Uhr werden zwölf verschiedene Zuggarnituren den dortigen Betriebsbahnhof verlassen. Zum Einsatz gelangen mehrere Triebwagen, eine Draisine sowie alle betriebsfähigen DEV-Diesel und Dampflokomotiven vor unterschiedlichen Personen- und Güterzügen. Genau wie vor 25 Jahren erhält der Jubiläumszug um 14.40 Uhr im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen den Abfahrtsauftrag. Wie damals besteht der Zug nur aus der mit der Dampflokomotive BRUCHHAUSEN baugleichen Lok HOYA und dem Personenwagen Ci 14 ex Mosbach – Mudau, mit denen die erfolgreiche Geschichte der deutschen Museums-Eisenbahnen begann. Info: Deutscher Eisenbahn Verein e.V., Postfach 1106, W-2814 Bruchhausen-Vilsen, Telefon: 04252/414.

6. 7. / 7. 9. Stadtrundfahrten

mit historischen Straßenbahnen durch Magdeburg, Besichtigung des Betriebshofes Nord. Fahrpreis: 15,- DM per Einzahlung, Bestätigung durch den Veranstalter. Info: Magdeburger Straßenbahnfreunde e.V., Jürgen Puchert, Hans-Grade-Str. 108, O-3038 Magdeburg.

Kleinbahnfahrten

mit Dampf- und Dieseltraktion zwischen Rinteln und Stadthagen (DB KBS 265) zu folgenden Terminen: 7. 7., 21. 7., 4. 8., 18. 8., 1. 9., 15. 9., 13. 10., 8. 12. traditionelle Nikolausfahrt nach besonderem Fahrplan, 5. 1. 92 Winterfahrt aus Anlaß des 20jährigen Bestehens des Vereins. Info: Dampfeisenbahn Weserbergland e. V., Postfach 12/11, W-3064 Bad Eilsen.

12. – 14. 7. und 19. – 21. 7.

Bad Doberan

Modellbahnausstellung der Interessengemeinschaft »Mecklenburgische Eisenbahnen« und BSW-Modellbahn Lübeck 10–18 Uhr, freitags 14–18 Uhr in der Erweiterten Oberschule Bad Doberan. Info: Horst Herring, Oldenburger Str. 8, W-2400 Lübeck.

Ausstellung/Sonderfahrten

13. / 14. 7. Fahrzeugausstellung im Bahnhof Zschopau, anläßlich »125 Jahre Eisenbahn Chemnitz – Annaberg«, Vorführungsfahrten mit Lok 89 6009.

13. 7. Traditionseilzug von Chemnitz – Wüstenbrand – Glauchau – Rochlitz nach Chemnitz mit Lok 50 3616 und 58 3047.

14. 7. Traditionsfahrten zwischen Radebeul Ost und Radeburg und zurück mit Lok 99 539 von 12.13 bis 16.42 Uhr.

27. 7. Dampflokomotiv-Sonderfahrt mit 03 001 Dresden – Zittau – Dresden, Gelegenheit zur Fahrt mit der Schmalspurbahn ins Zittauer Gebirge.

27. 7. Traditionseilzug Zwickau – Johanneergegenstadt – Zwickau mit Lok 50 849.

Info: Arbeitsgruppe »Sachsensdampf« der Rbd Dresden, Ammonstr. 8, O-8010 Dresden.

Sauerländer Kleinbahn

Fahrten von Hünghausen – Köbbinghausen nach Plettenberg-Stahl auf 1000-mm-Spur am 14. 7., 28. 7., 11. 8. (v), 25. 8., 7. / 8. 9., 29. 9., 13. 10. (v), 26. / 27. 10. (v) (Dampfbetrieb). Fahrpreis: Erw. 3,-, Kinder 4–12 Jahre 2,- (einf. Fahrt), Erw. 5,-,

Kinder 3,- (Rückfahrkarte), Erw. 15,-, Kinder 9,- DM (Tageskarte). Info: Märkische Museums-Eisenbahn e.V., Postfach 1346, W-5970 Plettenburg.

15. 7. – 27. 9. Ingolstadt/Donau

Ausstellung zur Geschichte der Ingolstädter Pferdestraßenbahn in der Filiale der Sparda-Bank Ingolstadt, Harderstraße (100 m vom Omnibusbahnhof, Stadtbuslinie 10 ab Hauptbahnhof). Öffnungszeiten: Montag–Freitag 8–12 Uhr, 13–16 Uhr. Verkauf der Broschüre »Ingolstädter Tramway Hermann Reuß 1878–1921«, Preis 8,- DM. Info: Leonhard Bergsteiner, Elücherstr. 38, W-8070 Ingolstadt.

19. – 29. 7. BEF-Studienfahrt

»Dampf in Belgien«, Museumsbahnen, Straßenbahnen, Eisenbahnmuseen, Überlandstraßenbahnen, Schiffsahrt in Belgien, 8 Übernachtungen/Halbpension in Brüssel und Namur. Teilnehmerpreis für Mitglieder BEF u. ä. 1995,- DM, für alle anderen Teilnehmer 2035,- DM. Info: Berliner Eisenbahnfreunde e. V., Studienfahrt »Verkehr in Belgien«, Stresemannstr. 30, W-1000 Berlin 61.

20. 7., 11. 8., 3. 10. Windbergbahn

von Dresden Hbf nach Gittersee jeweils 10 Uhr und 14 Uhr. Fahrpreise: Erwachsene 14,-, Kinder bis 16 Jahre 9,- für Hin- und Rückfahrt, Einzelfahrt Erwachsene 9,-, Kinder 6,- DM. Info und Kartenbestellung: Wolfgang Knöfel, Flügelweg 10, O-8029 Dresden.

Dampfsonderfahrten

mit Güterzuglok 52 7596 am 4. 8., 7. 8., 14. 8. und 25. 8. von Eyach nach Hechingen, mit Sonderbus zur Burg Hohenzollern.

25. 8. Stadtfest in Haigerloch mit Lok 64 289 am 8. 8., 11. 8. und 15. 8. von Bad Friedrichshall-Jagstfeld nach Ohrnberg.

Historischer Dampfzug auf der Strecke Gammertingen–Kleinengstingen–Münsingen. Fahrtage: 6. und 18. 8.

Schloß Sigmaringen ist das Ziel am 13. 8. mit Lok 52 7596 von Eyach über Hechingen nach Gammertingen. Auskünfte bei: Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., Postfach 100201, W-7460 Balingen, Telefon: 07475/7949.

Sonderfahrten Ungarn

bis 24. 8. Nostalgiedampfzug, sonnenabends Budapest Südbahnhof ab 8.20, an Siófok an 10.40 und zurück, bis 25. 8. ab Siófok 18.45, an Budapest Südbahnhof 20.25, vsl. mit den Lokomotiven 424.262 oder 424.287.

bis 25. 8. Dampflokomotivsonderzüge am Plattensee mit Lok 324.540 oder 324.1564 und historischem Wagenpark, täglich, außer freitags, Balatonfüred ab 10.30, Tapola an 12.06, Tapola ab 16.05, Balatonfüred an 17.40.

Info: Andor Nemeth, Nefelejcs u. 54 III 2, H-1078 Budapest.

31. 8. Historischer Fahrbetrieb

auf der Waldeisenbahn Muskau zwischen Weißwasser und Mühlrose, Fahrpreis: 10,- DM. Am 1. 9., 7. 9., 8. 9. (Dampf). Zwischen Weißwasser und Hallesche Weichsel, Fahrpreis: 6,- DM. Info: Waldeisenbahn Muskau e.V., PF 1, O-7580 Weißwasser.

7. 9. Sonderfahrt

mit Lok 50 3527 von Bützow über Karow/Meckl., Waren (Müritz) nach Möllenhagen. Anmeldeschluß: 1. August 91. Info: Warener Eisenbahnfreund e. V., K.-H. Neumann, Am Bahnhof 13, O-2061 Karow

Sommerbahnen



Die T 7 rangiert. Es ist die fünfte Version dieser Lokomotive, Baujahr 1989. Am Haken hat sie den Bahndienstwagen von 1990 und einen preußischen G-Wagen.

Mai kühl und naß füllt dem Bauern Scheun und Faß. Sosehr sich der Wonnemond in diesem Jahr bemüht, der Wetterregel gerecht zu werden: Die hohe Zeit der Gartenbahnen ist angebrochen, der jährliche Aufbau der Anlagen beginnt, im Winter entstandene neue Brücken werden eingehoben, Stauden umgesetzt, Gleise umverlegt und die übrigen winterfesten Anlagen einer gründlichen Inspektion unterzogen. Und mit Befriedigung stellen die Gartenbahner beim Blick in den MEB-Fahrplan fest: na bitte, die Freunde sind nicht der Wende zum Opfer gefallen, die traditionellen Treffen finden auch in diesem Jahr wieder statt.

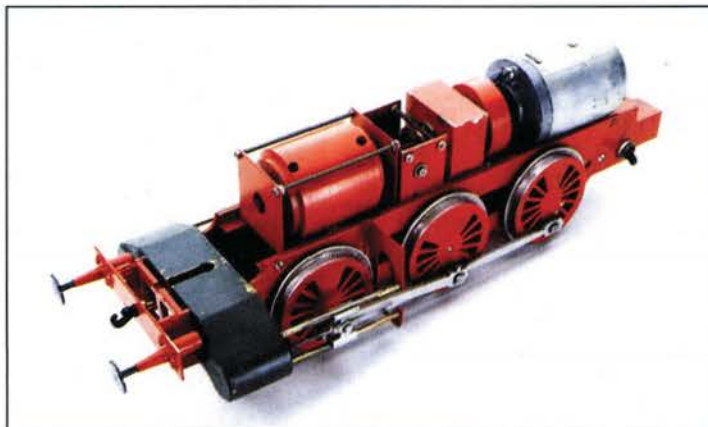
Einer der leidenschaftlichen Modelleisenbahner dieses Landes ist Hans-Joachim Maruhn (41), in Oranienburg beheimatet, mit ein paar Metern Garten ums Haus und einigen Katzen auf dem Grundstück, von denen eine den Beinamen »Streckenläufer« erhalten hat. Schon von klein an zeigte sie einen ausgeprägten Hang zur Modellbahn: eines Tages mußte sie aus einem G-Wagen befreit werden, in den sie sich hineingezwängt hatte (was für die Standfestigkeit der Maruhnschen Eigenbauten spricht). Seitdem meidet sie die Fahrzeuge, schreitet aber fast täglich die Spur-II-Strecken ab, instinktsicher und akkurat ihre Pfötchen auf die kleinen Schwellen setzend.

Damit sind wir beim Thema. Geleert hat Hans-Joachim Maruhn

Betriebs- und Verkehrs-Eisenbahner in Jüterbog und Wustermark. Vom Elternhaus war er nicht verwöhnt. Es gab daher irgendwann nur eine Spur-S-Bahn zum Aufziehen mit zwei Weichen und

einer 90-Grad-Kreuzung. Doch sie und die in der Nähe der Bahn wohnende Großmutter genügten als Nährboden für den bekannten Bazillus, den man nur selten wieder los wird.

Den Dienst als Blockwärter mußte der Eisenbahner Maruhn 1971 quittieren. Permanente 12-Stunden-Schichten und der Ausfall jeglichen Urlaubs ließen den Kreislauf außer Tritt geraten; selbst die Armee verschonte ihn deswegen. Dafür bot sich eine Möglichkeit, die für die natürliche Begabung des Hans-Joachim Maruhn die ideale Chance darstellte. Nach einem Zwischenakt als Filmvorführer erhielt er in der Kinogeräte-Reparaturwerkstatt



Das Innenleben der T 7 (von links nach rechts): Die Schwungmasse besteht aus 60 mm dickem Stahl. Das Kegelradgetriebe geht auf die mittlere Achse. Hinter dem Lagerbock die Fliehkraftkupplung, dann der 12-V-Scheibenwischermotor mit zwei Geschwindigkeitsstufen aus einem Pkw Wartburg.



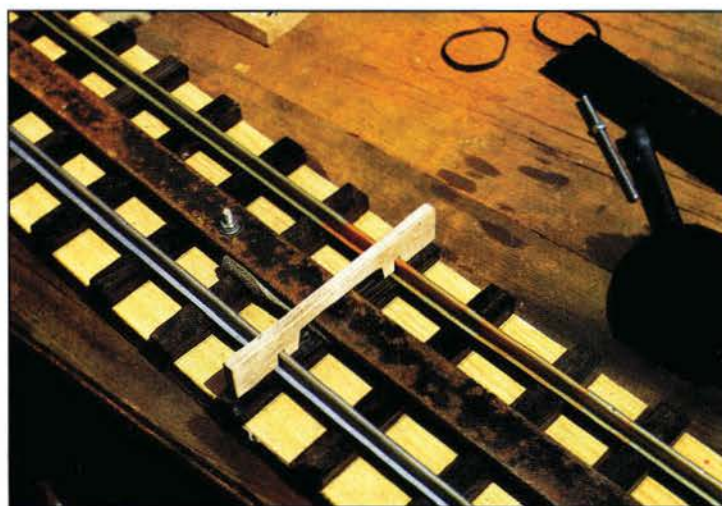
Die Schienenproduktion hat Hans-Joachim Maruhn durch den Eigenbau einer Rollvorrichtung mechanisiert: Kopf und Steg der späteren Schiene entstehen.



Der Schienenkopf wird von einer Lehre aufgenommen, die auch die Steghöhe bestimmt. Das gewalzte Blech wird gespreizt und zum Fuß abgewinkelt.



An einem angepunkteten Anschlag entlanggeführt läßt sich die Schienenfußbreite exakt, bequem und rasch zuschneiden. Zeit für die 600 mm lange Schiene: knapp 3 min.



Mit einer Lehre werden Schienen und Schwellen zum Gleisjoch verbunden. Als Schienenmaterial dienen verschrottete Trimetallbleche aus der Offsetdruckerei.

Oranienburg und bei den DEFA-Kopierwerken Johannisthal eine dreijährige Ausbildung in Feinmechanik, Optik, Elektrotechnik. Das entsprach in glücklicher Weise dem Naturell des nunmehr Oranienburgers, und im Nu war er dabei, sich eine Anlage in TT zu schaffen; mehr ließen die Wohnverhältnisse nicht zu.

Eines Tages war der Bruder mit den Kindern zu Besuch. Natürlich verlangten sie vom Onkel Achim einen Spielnachmittag mit der Modellbahn. Als schließlich niemand mehr ohne Schwierigkeiten irgendwo hintreten konnte, stöhnte der Bruder: »Mann, Du hast so einen großen Garten; bau Dir doch draußen Deine Bahn auf!« Damit begann ein Schaffen, das derjenige, der es nicht vor Ort erlebt hat, in der Darstellung für übertrieben hält. Buchstäblich aus dem Nichts, mit einem extrem geringen Aufwand an finanziellen Mitteln, mit einem maximalen Aufwand an Ideen, Einfällen, Unverdrossenheit, Ausdauer, handwerklichem Geschick und mit

einem unglaublich kleinen Maschinenpark entstehen Modelle von Eisenbahnfahrzeugen und Gleisanlagen, die vielleicht in diesem oder jenem Detail das Hochziehen einer kritischen Augenbraue auslösen, in ihrer optischen Gesamtwirkung und vor allem in

ihrer Funktionstüchtigkeit ihresgleichen suchen.

Nehmen wir als Beispiel die Tragfeder des Bahndienstwagens. Sie ist mehrlagig aus Messingblech geschnitten, und sie hängt, wie beim Vorbild, in Schäkeln. Damit entspricht sie völlig dem tech-

nisch-physikalischen Prinzip des Vorbildes und verleiht dem Fahrzeug einen Federweg von 10 mm. Es gibt keine noch so schlechte Gleislage, die der Wagen ohne den geringsten Anstand sicher durchfährt. An den Federböcken jedoch könnte man mäkeln. Hans-Joachim Maruhn mußte für solche Erfahrungen und Lösungen Lehrgeld zahlen. Als er sich 1985 mit seiner ersten T 7 auf einem Treffen Gleichgesinnter in Werdau vorstellte, erntete er manches Schmunzeln und den Rat: »Du mußt federn«. Die T 7 erhielt



Bahndienstwagen Baujahr 1990.

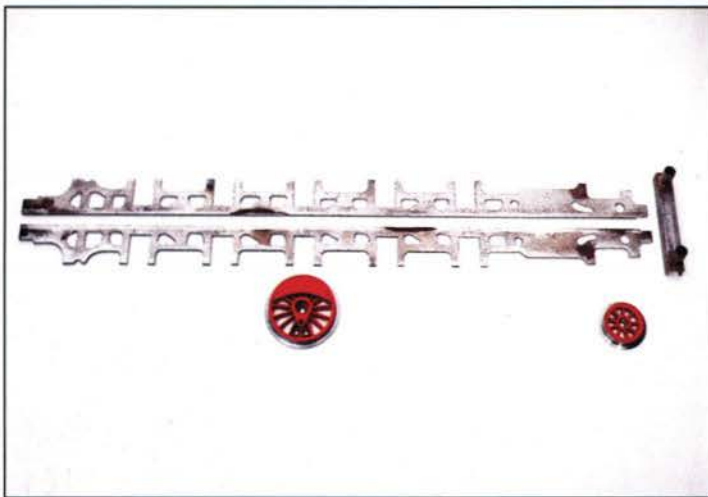
Der Kupplungsbügel ist aus 1,5-mm-Stahldraht gebogen und die M-3-Gewindestange ist funktionstüchtig, hat aber den Schönheitsfehler, kein gegenläufiges Gewinde zu besitzen. Für die Nietimitationen mußten Stecknadeln die Köpfe hergeben. Die Wagenwände sind aus Sperrholz, die Fugen wurden eingeritzt. Das Wagendach besteht aus Pappe, präpariert mit farblosem Nitrolack. Beschriftet wurde mit Röhrchenfeder und Schablone.



Anreißen, anbohren, dann wird das 2-mm-Stahlblech mit der Laubsäge zur Radscheibe ausgeschnitten. Es folgen das Absägen des Radreifens von einem Stahlrohr sowie das Zusammenlöten beider Teile. Gegengewicht und Speichen aus Sperrholz werden eingeklebt.



Eine weitere Abteilung in Maruhns Radsatzwerkstatt ist die Gießerei. Eine Gipsform nimmt das Gießharz auf. Der erstarrte Rohling wird bearbeitet und schließlich mit seinem Zwilling und der Achse zum Lauf- (oder Wagen-)radsatz komplettiert.



Die beiden Rahmenwangen für die Lokomotive mit der BR 44 sind aus 4 mm dickem Stahlblech ebenfalls mit der Laubsäge ausgeschnitten.



Die Pufferhülsen waren einmal ein 13-mm-Lampenpendelrohr; die Stößel sind von 10 mm dickem Rundstahl abgesägt, und als Teller wurden Unterlegscheiben aufgelötet.

keinen Preis, wohl aber 83,5 Punkte (von 100 möglichen) und im Laufe der folgenden Monate insgesamt fünf Rahmen, mit denen der Erbauer hinter der Theorie und die Praxis des Kurvenlaufes zu kommen trachtete. Er vollzog damit eine Aufgabe nach, die seit 1829 viele große Geister der Eisenbahntechnik herausgefordert hat.

Einen geistig Verwandten fand Freund Maruhn im gleichaltrigen Uhrmachermeister Kirchner aus Oranienburg. Der half mit Erfahrungen und als Diskussionspartner – auch mit Metallaubsägeblättern aus dem Westen. Eine ausgediente Drehmaschine fand schließlich ebenfalls den Weg in die Maruhnsche Werkstatt, übrigens dort bis heute das einzige Großstück.

Die übrige Technologie des Mechanikers Maruhn zeigen unsere Bilder. Aber wohl nicht völlig. Denn als wir am 13. Mai das erste Mal an der Gartenpforte klingelten und es sich im Laufe

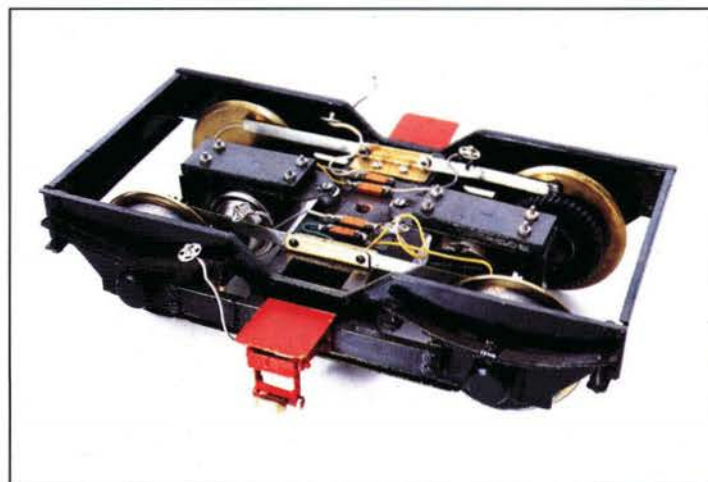
des Gesprächs herausstellte, daß Ende Juni das Spur-II-Treffen in Werdau trotz der Wende wieder stattfinden würde, erklärte der Hausherr freudig überrascht: »Dann bleiben ja nur noch sechs Wochen Zeit! Gott sei Dank habe ich die Zeichnungen der 44 komplett zusammen. Heute kriegt man ja so etwas

auf legalem Wege. Da will ich mal anfangen.«

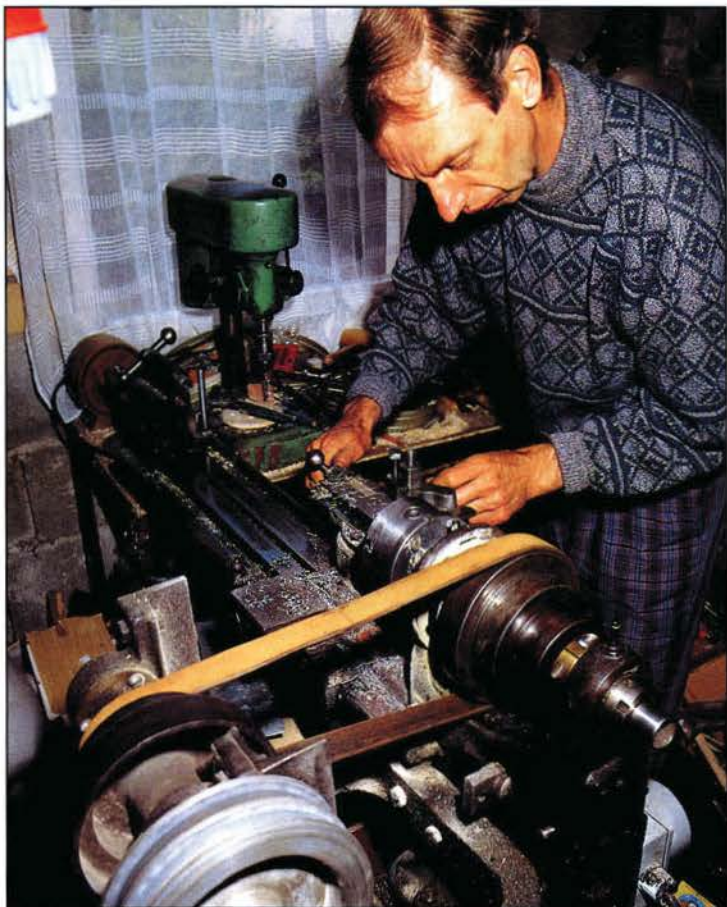
Sprachs und hatte gerade noch so viel Zeit für uns, wie es die Höflichkeit gebietet. Ansonsten hat er viel davon; er ist arbeitslos. Die Filmgerätewerkstatt ist geschlossen. »So etwas gibt es nicht in der Bundesrepublik«, lautete die Begründung. Schade um die Gesell-

schaft, die für den Mann mit dem sensiblen Empfinden für technische Mechanik keinen Bedarf hat. Eine Lokomotive der Baureihe 44 in Spur II zu bauen, ist eine Herausforderung. Wir haben zugesagt, wie die ersten Räder ausgesägt wurden. Wir melden jedoch ernsthafte Zweifel an, daß das komplette Fahrzeug Ende Juni in Werdau vorführbar sein wird. Sollten wir uns irren, korrigieren wir uns gern im Augustheft.

Fotos: KLAWIAN, Text: BORCHERT



Mit dem S-Bahn-Titelbild begann dieser Beitrag, ein S-Bahn-Detail soll hier folgen: das Triebgestell der Titelbahn. Bei diesen Rädern bestehen die Radscheiben aus Messing. An sie wurden als Radreifen Stahlringe weich angelötet. Die federnd aufgehängten Fahrmotoren waren einmal für Piko-Bastelbohrmaschinen vorgesehen. Obwohl die Stromabnehmer aus Messing voll funktionstüchtig, abklappbar und die Schleifschuhe federnd gelagert sind, ist ihr Gebrauch über eine Stromschiene problematisch: Im Falle einer Entgleisung entsteht viel Schaden.



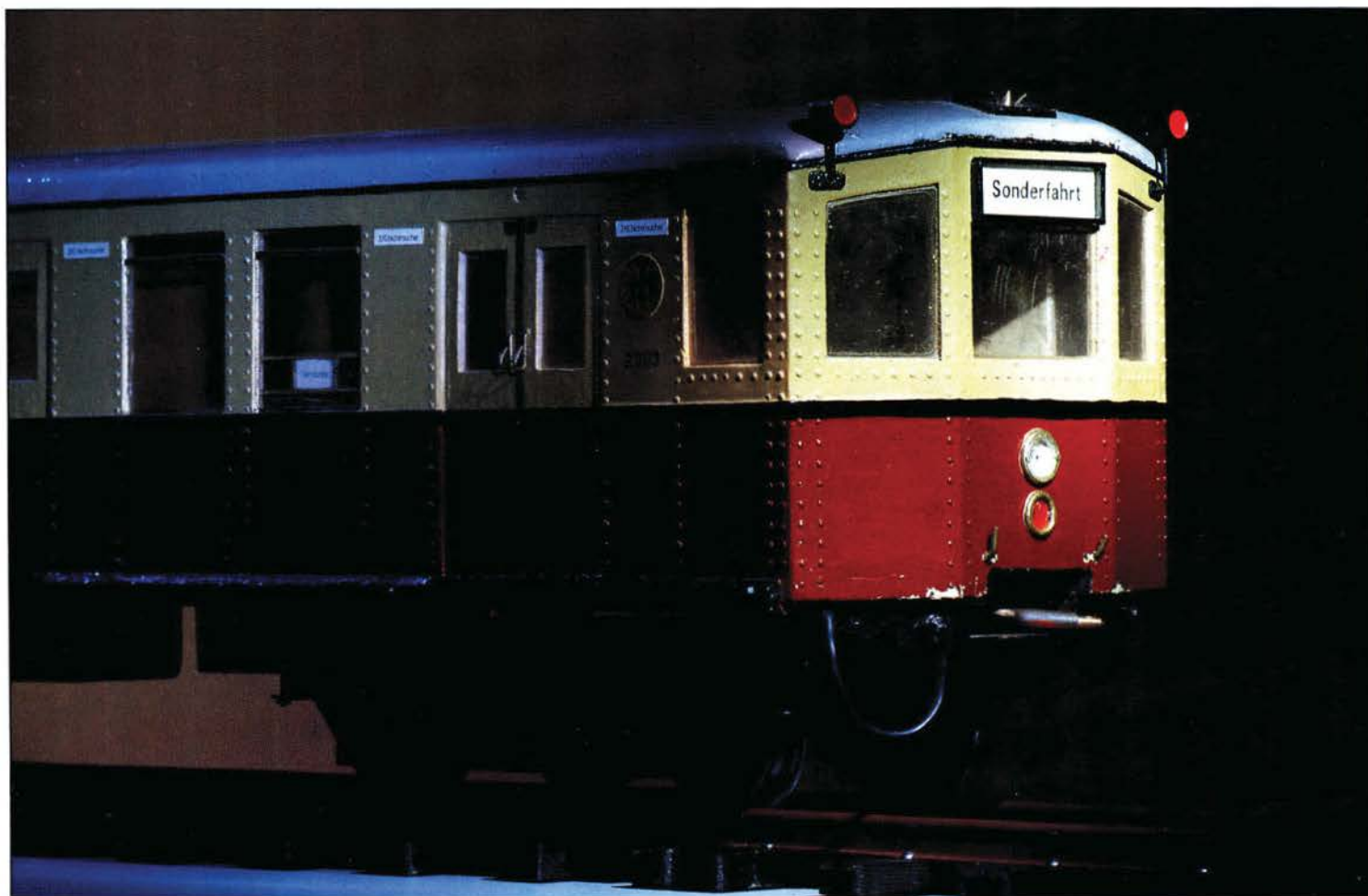
Die Dreherei liefert neben den Achswellen auch die Kolben- und Schieberstangen. Die Drehmaschine ist das größte, aber wohl auch das am wenigsten genutzte Ausstattungsglied in der Werkstatt des Meisters.



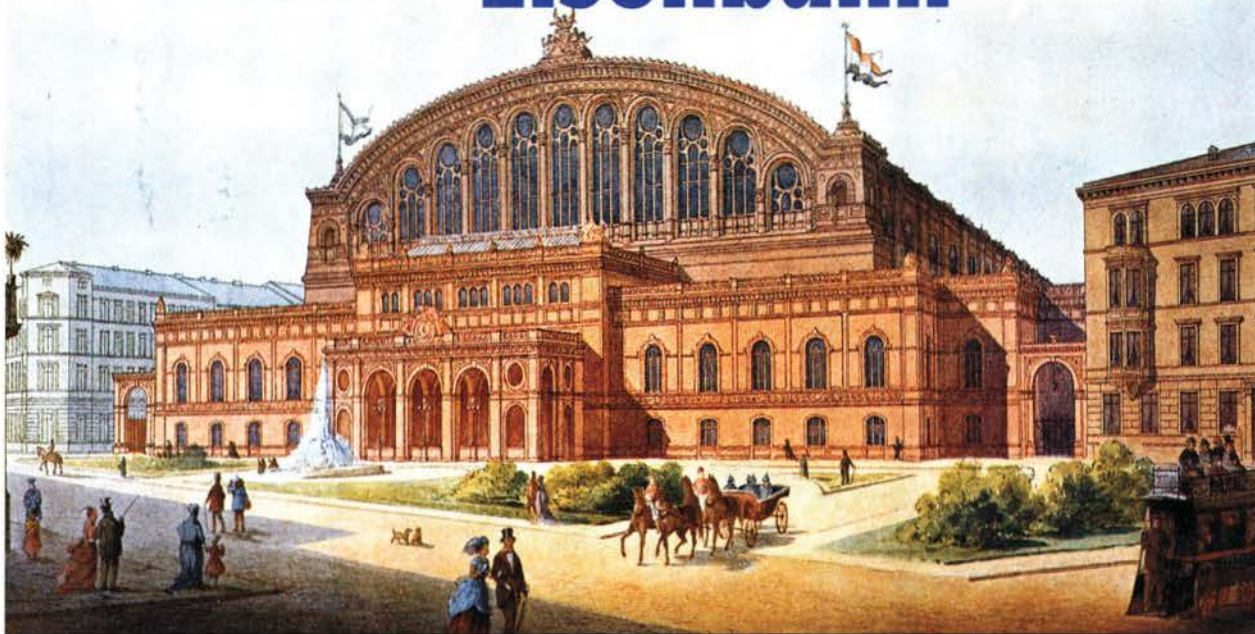
Nummernschilder, gefertigt aus Messingblech mit normalem Leiterplattenätzmaterial.

Aus der Maruhnschen Spur-II-Urkundensammlung

Berlin 1984	T 7-Tenderlokomotive (erstes Untergestell)	
Niesky 1984	dito	83,7 Punkte
Berlin 1985	G-Wagen (Glhs)	96 Punkte
Trutnow 1985	dito	81 Punkte
Berlin 1986	O-Wagen mit Bremserhaus	Diplom
Budapest 1986	dito	87,7 Punkte, 3. Platz
Werdau 1987	T 7-Tenderlokomotive (viertes Untergestell, gefedert)	Urkunde
	S-Bahn-Viertelzug BR 276	
Berlin 1987	S-Bahn-Viertelzug BR 167	
	BR 276	
	BR 270	
Berlin 1989	S-Bahn-Rangiertriebwagen	Ehrenpreis
Brünn 1989	dito	85,4 Punkte
Berlin 1990	Bahndienstwagen	85,4 Punkte
Budapest 1990	dito	85,2 Punkte, 3. Platz



150 Jahre alt Berlin-Anhalter Eisenbahn

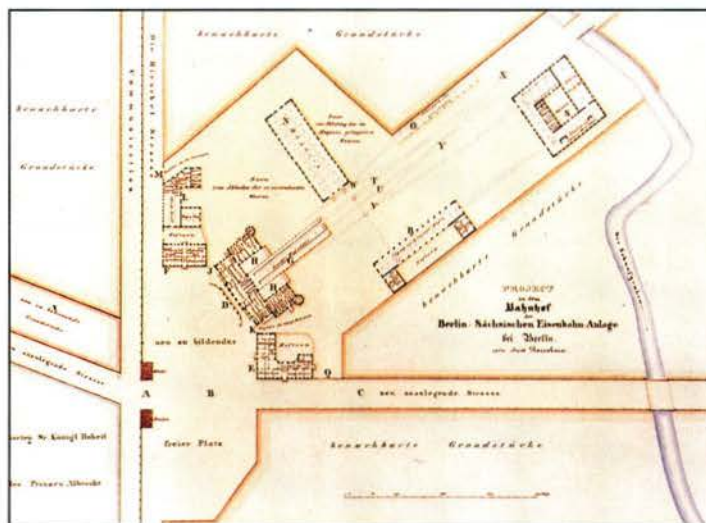


Mehrere Entwürfe fertigte Franz Schwechten in den Jahren 1871-1874 an. Eine Zeichnung davon zeigt diese Ansicht des Anhalter Bahnhofes. Die Fassade wurde für den Bau dann noch in Details abgeändert.

Es liegt nun 150 Jahre zurück, daß die Eisenbahn von Berlin aus eine neue Richtung einschlug. Die Verbindung mit Sachsen war deren Ziel. Die Gesellschaft, die sich dies zur Aufgabe machte, nannte deshalb ihr Unternehmen auch Berlin-Sächsische Eisenbahn. Allerdings nicht lange. Noch vor der Eröffnung der Bahn wurde der Name zutreffenderweise in Berlin-Anhalter-Eisenbahn (BAE) geändert, denn sie schloß auf anhaltinischem Gebiet in Köthen an die Strecke von Magdeburg nach Leipzig an. So gelangte man mit ihr zwar nach Sachsen, aber erst später eröffnete Strecken, wie Wittenberg-Bitterfeld und Jüterbog-Röderau, führten direkt dorthin. Peter Bley hat aus diesem Anlaß ein sehr lesenswertes Buch geschrieben, das die Geschichte dieser Bahngesellschaft anschaulich darstellt.

Erinnerungen

Es war schon ein imposanter Anblick, wenn man vor dem Gebäude des Anhalter Bahnhofes in Berlin stand. Die Zeichnung aus der Hand von Franz Schwechten, dem Baumeister des in den Jahren 1875 bis 1880 errichteten Empfangsgebäudes, gibt diesen Eindruck sicher nur unvollkommen wieder. 40 Jahre früher waren die Gebäude, wie auch alle



Mit dem Gesuch auf Konzessionierung der Bahngesellschaft wurde auch dieser Entwurf für den Bahnhof in Berlin eingereicht. Erstaunlich, wie großzügig schon in dieser Phase der Raum für den Güterverkehr bemessen wurde.

anderen Anlagen der Bahn, wesentlich kleiner und bescheidener. Allerdings hatte man auch die ersten Gebäude und die Gleise schon sehr großzügig ausgeführt. Alle Gleise und Nebenanlagen hatten aber noch nördlich des Schafgrabens Platz. Da der Bahnhof an einer Stelle vor der Stadtmauer entstand, wo kein Tor war, mußte man ein solches, samt einem Zollhaus, errichten. Von den bescheidenen Anfängen im Zugverkehr mit wenigen Personen- und Güterzügen erscheint aber

schon manches bemerkenswert. Die BAE hatte von Beginn an neben den Personenzügen auch Güterzüge verkehren lassen. Die Personenzüge hielten anfangs nicht in Großbeeren und Ludwigsfelde. In einem Fahrplänenwurf ab 16. Oktober 1841 wird ein zwischen Berlin und Köthen durchlaufender Postzug erwähnt. Dabei muß es sich um einen Personenzug gehandelt haben, denn es wurden auch Fahrpreise genannt. Die Fahrzeit für die 150 km lange Strecke betrug 4 Stunden und 15

Wir möchten die Eröffnung der Teilstrecke zwischen Berlin und Jüterbog am 1. Juli 1841 zum Anlaß nehmen, einige Bilder der Erinnerung wiederzugeben. Diese Gedankensplitter sollen der Frage nachgehen, was die Anhalter Bahn für den Verkehr nach Süden war und auch, was sie vielleicht zukünftig wieder werden könnte.

Minuten, einschließlich aller Aufenthalte.

Personenbeförderung hatten aber auch die Güterzüge. Sie hielten überall. Die BAE hatte zu Beginn nur die 1. bis 3. Wagenklasse. Wie auch bei anderen Bahnlagen jener Zeit, nahm der Ausflugsverkehr an den Sonntagen die größere Bedeutung ein. Fast doppelt so viel Züge verkehrten, ein Ausflug nach Jüterbog war sehr gefragt.

Ein Sonntagsausflug

Wie war es damals, wenn man mit der Eisenbahn reiste? Begeben wir uns auf den Weg nach Jüterbog und rekonstruieren wir aus dem »Bahnpolizei-Reglement für die Berlin-Anhaltische Eisenbahn« eine solche Fahrt.

Auf dem Bahnhof geben ausreichend Anschläge dem Publikum Kenntnis von den Verhaltensweisen, die für die Ordnung bei der Personenbeförderung zu beachten sind. Einmaliges Läuten der Bahnhofsglocke bezeichnet den Zeitpunkt, wenn die Bahnsteigbarrieren geöffnet werden. Personen, die ein Billett für die angekündigte Fahrt haben, dürfen nun den Bahnsteig betreten und einsteigen. Das zweite Läuten, fünf Minuten vor Abfahrt, fordert die Nachzügler auf, die Wagen zu besteigen. Mit dem dritten Läuten zur festgesetzten Abfahrtszeit verschließen sich die Bahnsteigbarrieren. Die Wagenmeister und -wärter schließen die Wagentüren, denn von innen haben sie ja keine Türgriffe, und nehmen ihre Plätze ein. Der Wagenmeister gibt dem Dampfmaschinenführer ein Zeichen, und der Zug setzt sich in Bewegung.

Sieht man sich im Coupé um, entdeckt man eine schriftliche Bekanntmachung, welche Anhaltepunkte als Stationen gelten und wie lange auf ihnen gehalten wird. Dazu muß man wissen, daß nur