

PA 9

JAHRGANG 18
NOVEMBER 1969

11

32 542

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,- M



DER MODELLEISENBAHNER

INHALT

Seite

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



11

NOVEMBER 1969 · BERLIN · 18. JAHRGANG

Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der Verkehrspolitischen Abteilung Moskau – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipziger Verkehrsbetriebe – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Ing.-Ök. Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden – Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin – Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 3,- M. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28-31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) VEB Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141-167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia, China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Ubriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

H. Kohlberger Modellbahnen auf der Leipziger Herbstmesse	321
G. Arndt Die Transarabische Eisenbahn	327
B. Kuhlmann Die Stadtschnellbahn Leipzig	331
G. Melzow Vom Teerwerk Erkner zum Tele- spargel	336
Mitteilungen des DMV	339
Wissen Sie schon?	342
Eine interessante Freiland-Modell- bahn	342
Das Kind im Manne?	342
H. Bürger Kofferanlage in der Nenngröße N ..	343
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	344
G. Fiebig Zweikraftlokomotiven der Deutschen Reichsbahn	345
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Wegen innerbetrieblicher Schwierigkeiten im VEB Druckkombinat Berlin traten leider beim Druck und der Auslieferung unserer Zeitschrift längere Verzögerungen auf. Alle Mitarbeiter der Druckerei bemühen sich, die Schwierigkeiten rasch zu überwinden, so daß eine rechtzeitige Auslieferung der nächsten Hefte gesichert wird.
Die Redaktion

Titelbild

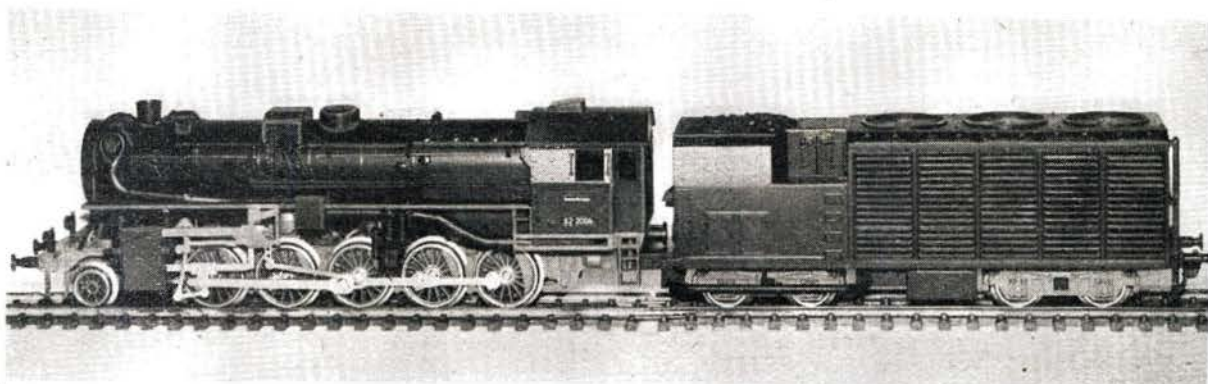
Sicherlich auch für die Modelleisenbahner hochinteressant: Computerspielzeug PIKO-dat vom VEB PIKO. „Eingefütterte“ kleine Rangieraufgaben werden von ihm ebenso gelöst wie auch Rechenaufgaben.
Foto: Manfred Gerlach, Berlin

Rücktitelbild

Raumschiff „Wostok 1“ im Maßstab 1 : 25 vom VEB Modell- und Plastikspielwarenkombinat Annaberg-Buchholz. Dieses Standmodell sollte sich auch jeder Modelleisenbahner als Schmuck für seine „Modellbahnstube“ anschaffen. In dem Modellbaukasten befinden sich 108 vorgefertigte Einzelteile aus Plaste, eine Bauanleitung, eine Beschreibung und die notwendigen Hilfsmittel zum Bau des ersten benannten Weltraumschiffes mit seiner Raketendstufe.
Foto: Manfred Gerlach, Berlin

In Vorbereitung

Bericht vom XVI. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1969
Bericht vom MOROP-Kongreß 1969
Anzeige von Entkuppelvorgängen mit Bahnhofsleuchten



1



2

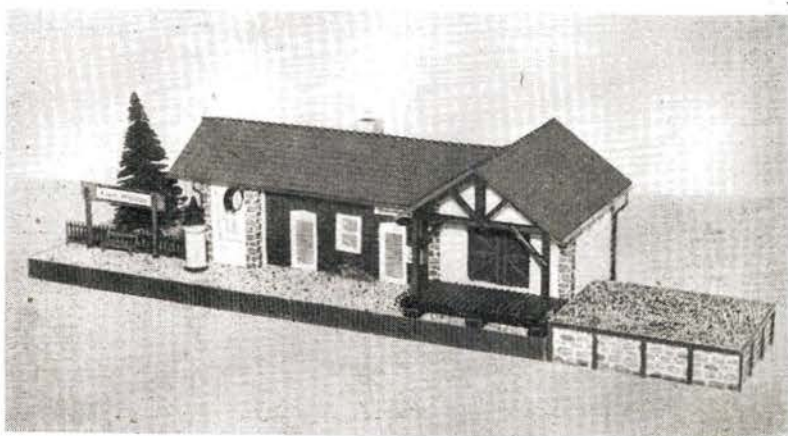
Modellbahnen auf der Leipziger Herbstmesse



Ing.-Ök. HELMUT KOHLBERGER, Berlin

Wir gehörten am 31. August 1969 zu den ersten, die um 9.00 Uhr das soeben geöffnete Messehaus „Petershof“ in Leipzig betraten, erwartungsvoll und aufmerksam, wie immer, wenn wir für Sie unseren Messerundgang unternehmen. Für diejenigen Leser, welche neu hinzugekommen sind, sei es der Vollständigkeit halber gesagt: Der „Petershof“, das bedeutet Spielwaren im allgemeinen, für uns aber Modellbahnen im besonderen.

Doch damit genug der Vorrede, steigen wir besser gleich „in medias res“ und beginnen mit unserer Messeberichterstattung. Wir gehen dabei



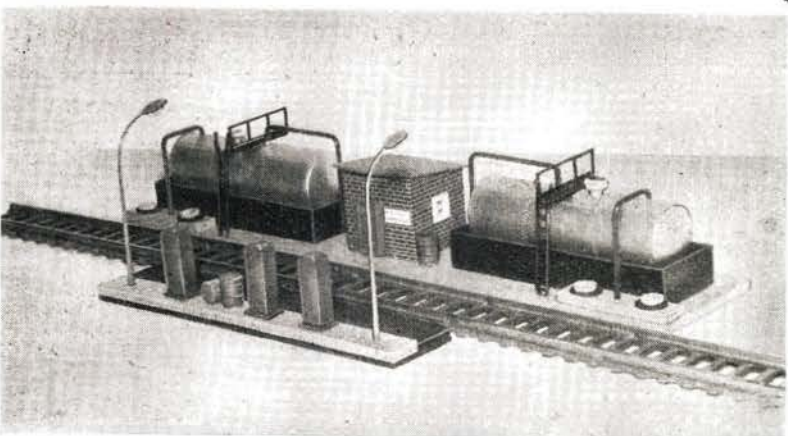
3

Bild 1 H0-Modell einer Lokomotive der Baureihe 52 mit Kondensender von der Firma Gützold KG

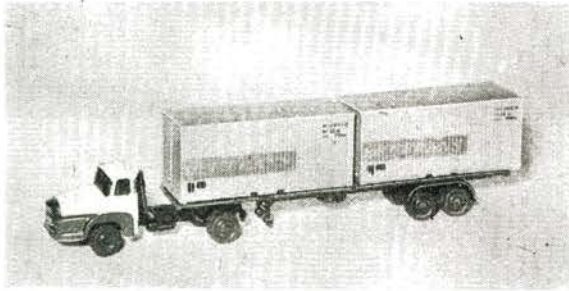
Bild 2 Batterie-Fahrpult für alle Nenngrößen vom VEB PIKO

Bild 3 H0-Haltepunkt „Klein-Waldau“ von der Herbert Franzke KG

Bild 4 H0-Dieseltankstelle von der Herbert Franzke KG



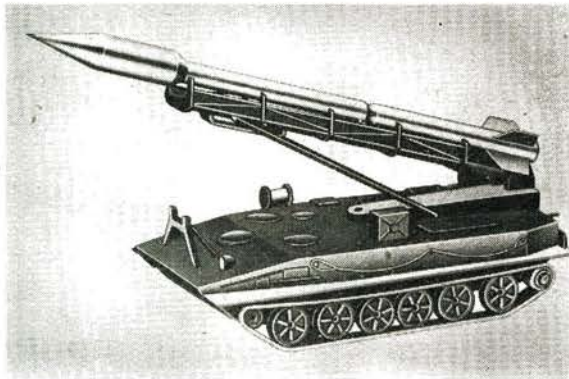
4



5



7



6

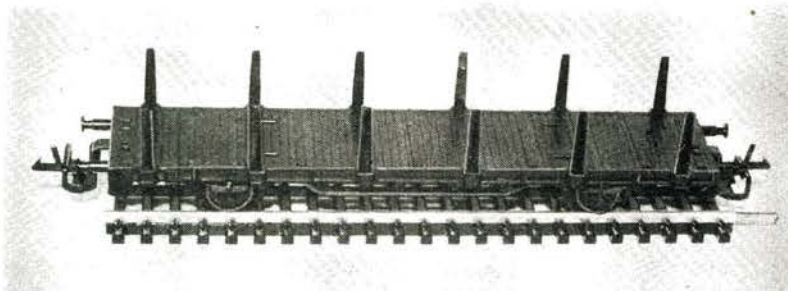


8

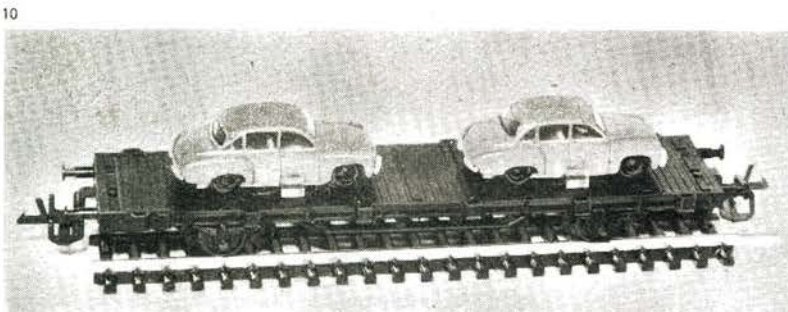
am besten nach der Nenngröße vor, ohne diesen oder jenen Hersteller zu bevorzugen bzw. zu benachteiligen. Den Anfang soll die „klassische“ Nenngröße H0 machen, die, davon konnten wir uns bei manchem Messegespräch überzeugen, nach wie vor ihre Anhänger hat und haben wird. Wenngleich der VEB PIKO kein neues Triebfahrzeug herausbrachte, so überraschte die Firma Gützold KG mit einer echten Neuheit in H0. Es handelt sich um das

vorzüglich ausgeführte Modell der Dampflok-Baureihe 52 der DR, und zwar in Zusammenstellung mit einem mächtigen Kondensender. Die Vorbilder dieser Kondenslokomotive wurden ursprünglich unter den Betriebsnummern 52 1987 bis 52 2027 mit einem 2'2'T13,5Kon-Tender an die DR geliefert. Sie dienten vor allem für wasserarme lange Strecken, so konnten sie gut und gerne an die 1000 km fahren, ohne Wasser nehmen zu müssen. Diese Lokomoti-

ven liefen in mehreren Ländern Europas, sind aber wahrscheinlich vor allem unseren jüngeren Lesern nicht bekannt, weil diese Spezialtender nach dem Kriege zumeist durch Tender normaler Ausführung ersetzt wurden. Insofern wäre es wirklich wünschenswert, wenn sich der Hersteller auch entschließen könnte, die beliebte 52er in Kombination mit einem „normalen“ Tender auf den Markt zu bringen. Dieser Wunsch stellt in keiner Weise einen Abstrich



9



10

Bild 5 H0-Sattelzug „Unic“ mit zwei 20-Fuß-Containern aus Annaberg-Buchholz

Bild 6 Taktische Rakete in der Nenngröße H0 aus Annaberg-Buchholz

Bild 7 H0-Schützenpanzerwagen 60 PB aus Annaberg-Buchholz

Bild 8 Fla-SFL 57 in der Nenngröße H0 aus Annaberg-Buchholz

Bild 9 TT-Stahlrungenwagen mit abnehmbaren Rungen von der Zeuke & Wegwerth KG

Bild 10 TT-Flachwagen, beladen mit zwei Kraftfahrzeugen des Typs Wartburg, von der Zeuke & Wegwerth KG

Bild 11 Vierachsiger Kesselwagen in der Nenngröße TT von der Zeuke & Wegwerth KG. Aufschrift: FINA, Farbe: blau.

Bild 12 Vierachsiger Kesselwagen in der Nenngröße TT von der Zeuke & Wegwerth KG. Aufschrift: PRIMAGAZ, Farbe: weiß mit Aufdruck.

Bild 13 Vierachsiger Kesselwagen in der Nenngröße TT von der Zeuke & Wegwerth KG. Aufschrift: GASOLIN (für DB-Wagen), Farbe: rot.

Bild 14 TT-Beleuchtungsbausatz für Reisezugwagen Typ Y von der Firma Zeuke & Wegwerth KG

Bild 15 TT-Sattelschlepper, beladen mit Containern, von der Firma Zeuke & Wegwerth KG

an der wirklich hervorragenden Konstruktion des Modells dar, er liegt nur auf der Linie, die von den meisten Lesern vertreten wird. Der Antrieb ist insgesamt im Tender untergebracht. Dadurch konnte man der wirklichkeitsgetreuen Nachbildung der Lok eine besondere Liebe schenken. Nur soviel: Selbst die Bremsgehänge zwischen den Treibrädern sind angedeutet! Das Modell, welches im Jahre 1970 in den Handel kommen soll, wirkt besonders wuchtig. Es wird im Zeitalter der Traktionsumstellung auf unseren Modellbahnanlagen neben den modernen Diesel- und Elloks einen gewissen Reiz ausüben. Herr Gützold verriet uns aber noch nebenbei, daß für die H0-Freunde eine V 200 der DR, eine Nachbildung der sowjetischen Güterzuglokomotive, in Vorbereitung sei. Lassen wir uns also auch weiterhin von Gützold so angenehm überraschen! Der VEB PIKO widmete seine Kraft hinsichtlich Messeneinheiten dieses Mal der Entwicklung und besseren Ausgestaltung der „Junior-Packungen“. Die erfahrenen Modelleisenbahner werden hierüber etwas die Nase rümpfen und diese reinen Spielzeugbahnen nicht anerkennen. Das ist verständlich. Dennoch muß man die psychologischen Momente von PIKO würdigen, die bei der Zusammenstellung dieser einfachen Bahnen zu Grunde gelegt wurden. Bisher wurden diese Packungen nur mit einem kleinen Schienenkreis geliefert. Das spielende Kind verlor mehr oder weniger schnell die Lust, sich mit der Eisenbahn zu beschäftigen. Bei PIKO sagte man sich also, man muß bereits das kleine Kind vom reinen Spiel weg zum Verständnis einfacher Betriebsvorgänge bei der Eisenbahn hinführen, das ewige „Im-Kreis-Herumfahren“ muß ein Ende haben! Nur durch die Beigabe einer einfachen Handweiche wird dieser Zweck erfüllt, und vermutlich werden aus in dieser Weise mit der Eisenbahn spielenden Kindern einmal mehr Modelleisenbahner von morgen hervorgehen, als es heute der Fall ist. Also insofern begrüßen wir das Bemühen des VEB PIKO um den Modellbahngedanken, erwarten aber natürlich in Zukunft wieder einmal solche Messe-Knüller wie die E 11 der letzten Frühjahrsmesse.

Für diese einfachen Bahnen hat aber auch PIKO noch ein neues Fahrpult aus hellgrauem Polystyrol entwickelt. Ein Stufenschalter, gekoppelt mit einem Umpolschalter, erlaubt die Entnahme von 4,5 V und von 9 V. Die Spannungsregelung erfolgt über einen Drehknopf mit Stufenrastung.

Die Firma TeMos (Herbert Franzke

11



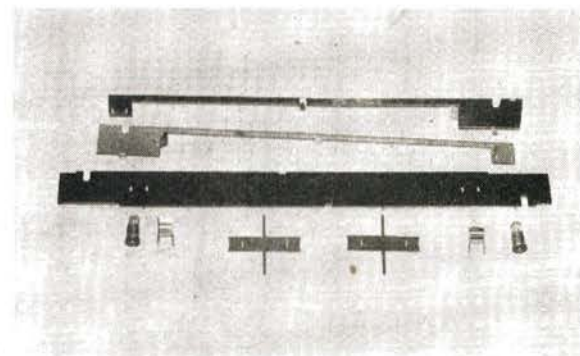
12



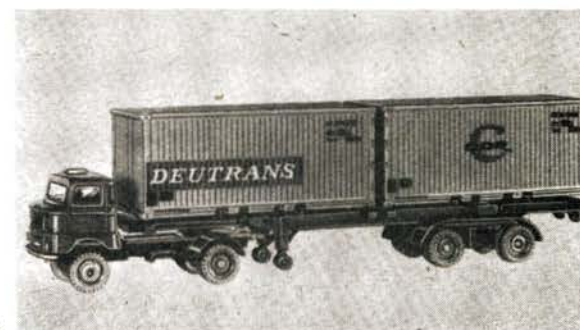
13



14

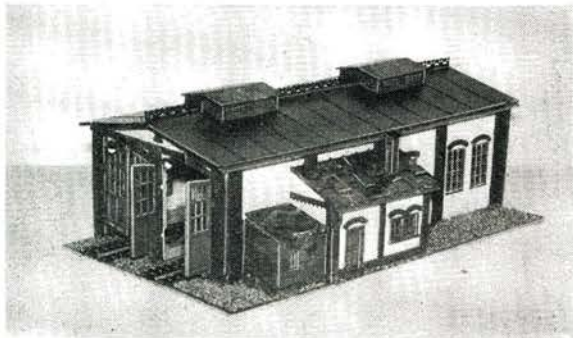


15





16



17

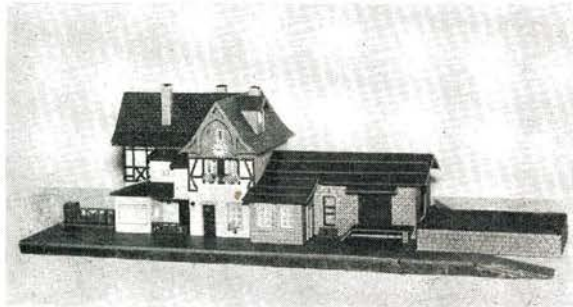
Bild 16 TT-Bahnhof „Neukirch“ (wird als Bausatz geliefert) von der Auhagen KG

Bild 17 Zweistöndiger TT-Lokschuppen (wird als Bausatz geliefert) von der Auhagen KG

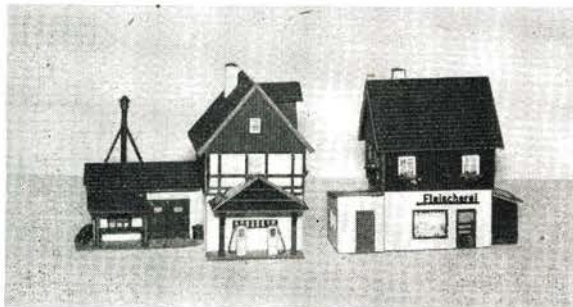
Bild 18 TT-Bahnhof „Rhenshagen“ (wird als Bausatz geliefert) vom VEB VERO Olbernhau

Bild 19 TT-Fleischerei (rechts) und TT-Schmiede (links) vom VEB VERO Olbernhau. Beide Modelle werden als Bausätze geliefert.

Bild 20 TT-Ferienheim (wird als Bausatz geliefert) vom VEB VERO Olbernhau



18



19

KG) kam u. a. auch mit zwei H0-Neuheiten nach Leipzig: Einmal gibt es da einen Haltepunkt „Klein-Waldau“ als fertig aufgebautes Modell neu. Es ist nach einem romantischen Vorbild gestaltet und besitzt einen angebauten Güterschuppen und eine kleine Rampe. Zum anderen hat TeMos für H0 eine neue Dieseltankstelle entwickelt. Die beiden Kessel sind in Ölauffangwannen gelagert. Zum Modell gehört noch eine Zapfstelle mit drei Säulen, welche unabhängig von der Tankstelle zwischen den Gleisen angeordnet werden kann.

Schließlich hielt der VEB Modell- und Plastikspielwarenkombinat Anna-berg-Buchholz (ehemals Espewe) noch einige H0-Neuheiten bereit. In der bekannten Militärserie wurden gleich drei neue H0-Fahrzeuge konstruiert: eine taktische Rakete, wie sie in allen Armeen der Warschauer Vertragsstaaten als Abwehrwaffe im Einsatz ist. Das Modell ist aus Zink und aus Polystyrol hergestellt. Die Lafette ist der Höhe nach verstell-



20

bar. Weiter kam ein Modell des Schützenpanzerwagens SPW 60 PB hinzu. Es besitzt wie sein Vorbild acht Räder und besteht ebenfalls aus Zink und aus Polystyrol. Das dritte Militärfahrzeug war das Modell einer Fla-Selbstfahrlafette SFL 57. Hierzu wurde das bekannte Fahrwerk vom Panzer T 54 verwendet. Dieses Modell ist völlig in Polystyrol-Bauweise ausgeführt.

Ein weiteres H0-Straßenfahrzeug wird künftig die Straßen beleben: Ein Sattelzug „Unic“ mit zwei 20-Fuß-Containern. Auch dieses Modell ist in der von diesem Hersteller her bekannten Qualität entwickelt und wird bestimmt viele Freunde finden. Dasselbe möchten wir von der letzten Neuentwicklung dieses Betriebes behaupten, nämlich von dem sogenannten Weimar-Lader, der als selbstfahrender Lader T 172 auch bekannt ist. Dieses Modell eignet sich besonders gut für die Vervollständigung so mancher H0-Lade-

straße. Sämtliche Espewe-Modelle sind selbstverständlich streng im Maßstab 1:87 konstruiert.

Wenden wir uns nun der nächsten Nenngröße, nämlich TT, zu. Am geschmackvoll ausgestalteten Zeuke-Stand findet man immer wieder ganze Trauben von Messegästen, ein Zeichen, daß die TT-Bahn ihren „Vormarsch“ unablässig fortsetzt. Dieser Messestand zeigt aber auch demonstrativ, welche gewaltige Leistung von diesem Betrieb innerhalb von zehn, elf Jahren vollbracht worden ist. Es gibt ja einfach keinen Messebericht der letzten Jahre, in dem nicht auch von TT-Neuheiten geschrieben stünde. Auch der Herbst 1969 brachte für die TT-Freunde Neues, zwar nicht schon wieder ein Triebfahrzeug, aber immerhin wertvolle Wagenmodelle:

1. Einen Stahrlungenwagen mit abnehmbaren Rungen,
2. denselben Wagen ohne Rungen, beladen mit zwei Kfz,
3. einen vierachsigen Kesselwagen in sechs verschiedenen Varianten.

Es ist eine vorbildgetreue Nachbildung mit vielen Details. Die Kesselbeschriftung erfolgt in folgenden Ausführungen: rot mit Aufdruck GASOLIN, weiß mit Aufdruck PRIMAGAZ, blau mit FINA, grün als ČSD-Wagen, schwarz-braun als MÁV-Fahrzeug und silbergrau mit Aufdruck VEB EVW.

Sämtliche Wagenmodelle haben spitzenförmige Radsätze und daher gute Laufeigenschaften.

Ferner brachte die Zeuke & Wegwerth KG einen leicht nachträglich einzubauenden Bausatz für die Beleuchtung der neuen Schnellzugwagen vom Typ Y auf den Markt. Besondere Kabelverbindungen sind nicht erforderlich.

Für TT entdeckten wir weiterhin am Stand des VEB VERO mehrere interessante Neuheiten. In Vollplastausführung wird es den Bahnhof „Rhenshagen“ als Bausatz geben. Es handelt sich um ein sehr schönes, aber auch sehr preiswertes (unter 10,- M) Modell eines Fachwerk-Bahnhofsgebäudes mit Güterschuppen. Dann kam ein Ferienhaus in Vollplastik als Bausatz hinzu. Dieses Modell ist in Anlehnung an den thüringisch-fränkischen Stil entstanden. In der beliebten Serie „Fachwerkhäuser“ gesellt sich künftig noch ein „Kleines Fachwerkhäuser“ in Vollplastik hinzu. Ebenso ergänzt das Modell „Fleischerei und Schmiede“ in Vollplaste gut diese Serie. Hierbei handelt es sich um typische ländliche Handwerkergebäude, wobei die Schmiede mit zahlreichen Details ausgestattet wurde.

Ein weiteres ansprechendes TT-Gebäudemodell brachte die Firma



21



Modellbahnen auf der Leipziger Herbstmesse



22

Bild 21 TT-Fachwerkhäuser vom VEB VERO Olbernhau. Dieses Modell wird als Bausatz oder fertig aufgebaut geliefert.

Bild 22 N-Erzgebirghäuser vom VEB VERO Olbernhau. Das Modell wird fertig aufgebaut geliefert.

Bild 23 N-Landhaus Nr. 1 vom VEB VERO Olbernhau. Das Modell wird fertig aufgebaut geliefert.

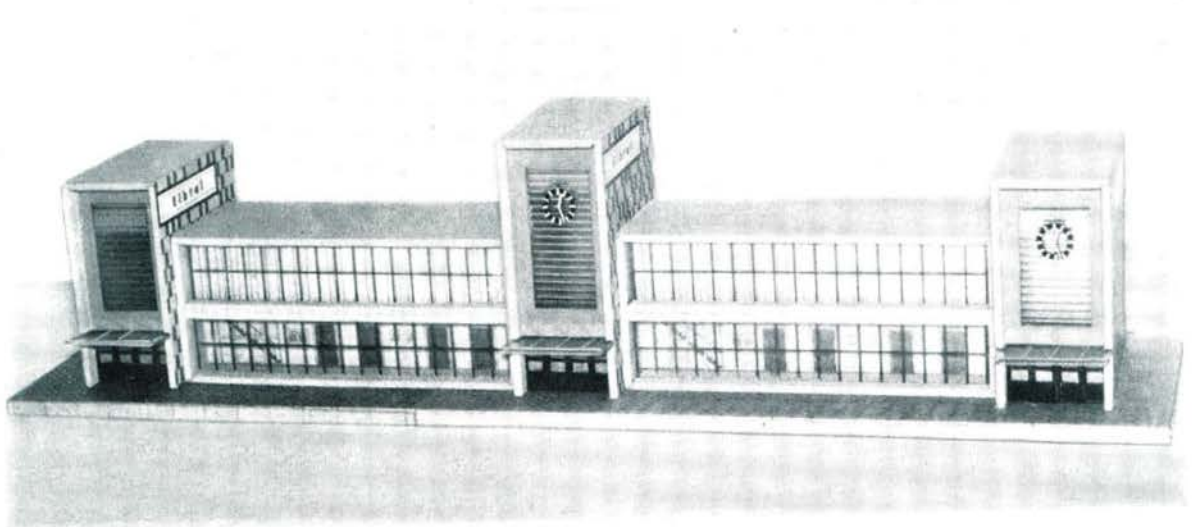
23



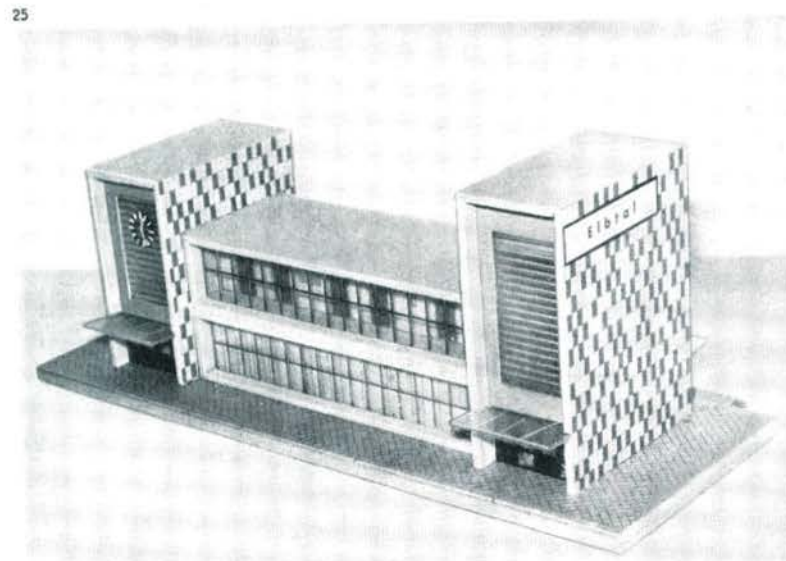
Auhagen KG mit dem Bahnhof „Neukirch“ als Baukasten heraus. Bei diesem Hersteller ist festzustellen, daß er immer mehr Plasteteile einsetzt. Man kann bei diesem Modell bereits von einem überwiegenden Plasteanteil sprechen. Das hübsche Modell gehört zu einem kompletten neuen Bahnhofssystem, welches zur Zeit in Entwicklung ist und noch auf einige interessante Neuheiten der nächsten Zeit schließen läßt. Ebenso kam ein zweistöckiger Lokschuppen als Auhagen-Bausatz neu heraus. Auch hierbei ist vornehmlich Plaste eingesetzt. Beide Modelle sind mit der für diesen Betrieb bekannten Liebe zur Sache und mit viel Geschmack gestaltet.

Soviel von der Nenngröße TT, nun folgt als letzte im Bunde die kleinste, die Nenngröße N. Da gibt es dieses Mal nicht allzu viel Neues zu berichten. Der VEB PIKO ergänzte seine Güterwagenserie mit einem vierachsigen 00-Wagen der DR in Holzausführung, bekannt auch als sogenannter Lova-Wagen. Dieses Modell ist in der bewährten Modellgestaltung entwickelt worden, wie wir es bereits im Frühjahr vom vierachsigen Stahlwagen feststellen konnten. Ansonsten fanden wir für N noch am VERO-Stand zwei Neuheiten: Ein Landhaus in typischer Ausführung (Vollplastik, fertig aufgebaut) und ein Erzgebirghaus in landschaftsgebundenem Stil, ebenfalls in Vollplastik. Den Reigen der Messeneuheiten dieser Herbstmesse 1969 sollen Entwicklungen von der Firma TeMos in N beschließen. Dieser Hersteller brachte für die kleinste Nenngröße (man kann die Modelle aber ruhig auch für TT verwenden!) sogenannte Mehrzweckgebäude in zwei Kombinationen heraus. Das große Gebäude umfaßt eine große Eingangshalle, ein Quergebäude, eine kleine Eingangshalle sowie einen Sockel. Die Teile lassen sich vielfältig miteinander kombinieren. Verschiedene Beschriftungen, welche mitgeliefert werden, lassen die Verwendung als Postamt, Hotel, Verwaltungstrakt, Bahnhof usw. zu. Die Gebäudemodelle entsprechen einem äußerst modernen Stil. Beide Kombinationen gemeinsam ergeben u. a. einen passablen Großstadtbahnhof. Eine neue Idee dieses Produzenten, es liegt an den Modellbahnfreunden, sie aufzugreifen.

Und damit sind wir auch am Ende unseres Messeberichtes angelangt. Wir wollen ihn nicht beschließen, ohne an Sie, liebe Leser, noch eine Bitte gerichtet zu haben. Viele Hersteller erklärten uns, daß nach jeder Messe und jeder Veröffentlichung eines Messeberichtes gehäuft briefliche Anfragen bei den Firmen eingehen, wann und zu welchem Preis

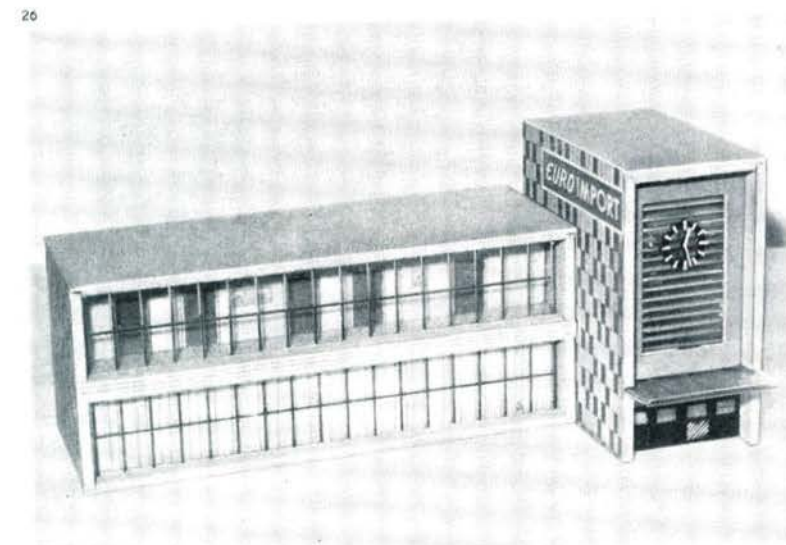


24



25

und in welchem Geschäft dieses oder jenes Modell erhältlich wäre. Als Redaktion können wir hierüber ebenfalls ein Liedchen mitsingen. Es ging diesmal soweit, daß uns zum Beispiel der VEB Modell- und Plastikspielwarenkombinat Annaberg-Buchholz aus diesem Grunde zuerst keine Information mehr geben wollte. Inwieweit dies allerdings den Messegepflogenheiten entspricht, sei dahingestellt. Wir betrachten es als unsere vornehmste Aufgabe, die Leser über das Neue zu informieren. Die Leser jedoch bitten wir in diesem Zusammenhang, erschweren Sie bitte nicht den Herstellern das Leben durch solche Anfragen, lassen Sie ihnen lieber vielmehr die Zeit und die Kraft ganz für die weitere Entwicklung des Modellbahnwesens, damit ist dann allen gedient!



26

Bilder 24 und 25 Mehrzweckgebäude (große Kombination) von der Firma Herbert Franzke KG. Alle Teile lassen sich vielfältig miteinander variieren. Verschiedene Schriften (Postamt, Hotel, Verwaltungsgebäude, Bahnhof usw.) werden vom Hersteller mitgeliefert. Die Modelle werden fertig aufgebaut angeboten. Sie können sowohl für die Nenngröße N als auch für die Nenngröße TT Verwendung finden.

Bild 26 Mehrzweckgebäude (kleine Kombination) von der Herbert Franzke KG

Fotos: Manfred Gerlach (23), Werkfoto (3)

DIE EISENBAHNEN IM VORDEREN ORIENT

Die Transarabische Eisenbahn

Beim Betrachten einer geographischen Landkarte der arabischen Halbinsel kommt man fast zu der Überzeugung, daß es dort außer Steinen und Sand nichts anderes gibt. Doch tief unter der Erdoberfläche liegt der Reichtum: Erdöl. Dieser Reichtum kam jedoch in der Vergangenheit den arabischen Völkern kaum zugute, denn das Erdöl wurde zum größten Teil von ausländischen Gesellschaften ausgebeutet.

England hatte bereits Mitte der dreißiger Jahre im Irak große Erdölfelder belegt und beutete sie mit großem Profit aus. Amerikanische Erdölgesellschaften waren jedoch auch an den Erdölvorkommen im Orient interessiert und bemühten sich um Konzessionen. Der damalige König von Saudi Arabien, Ibn Saud, erteilte der Arabian-America-Oil Company, der Aramco — einer Tochtergesellschaft der Standard Oil —, die Schürfrechte in einem Teil seines Landes. Erst nach dem Ende des zweiten Weltkrieges fanden die Ölsucher am Persischen Golf nicht weit von der Flachküste das begehrte Erdöl. Die Sonden erwiesen sich als außerordentlich ergiebig, und die Lizenzgebühren, die König Ibn Saud kassierte, erreichten enorm hohe Werte. Noch größer aber waren die Gewinne der Aramco. Ibn Saud ließ sich von seinen Tantiemen 18 Paläste bauen. Die Aramco mußte völlig artfremde Klimanlagen und ähnliches dazu liefern und montieren. Sie war sehr daran interessiert, mit dem König gute Beziehungen zu haben, hatte er doch noch Ölkonzessionen für 708 000 km² Land zu vergeben.

Im Gefolge der Ölfunde und deren Ausbeutung entstand 50 km von der Küste entfernt die Stadt Dhahran. Das Transportproblem wurde zur Lebensfrage. Da die Küste sehr flach ist und erst nach etwa 10 km ein Annähern mit Hochseeschiffen gestattet, entschloß man sich 1948, eine Hochseepier von 10 km Länge zu bauen. An einen 7 km langen Steindamm schließt sich eine 3 km lange Stahlbrücke und die Tiefwasserpier von 227 m Länge und 30 m Breite an. Sie gestattet das gleichzeitige Anlegen von mehreren Hochseeschiffen. In diesem Zusammenhang wurde bei der Projektierung 1947 eine Industriebahn von der Pier Damman zur Stadt Dhahran und vor allem zu den Betriebsanlagen der Aramco geplant. Eine Ladebrücke von 17 m Höhe überspannt fast die ganze Länge der Pieranlage und ermöglicht einen direkten Umschlag zur Eisenbahn. Auf den fünf Gleisen können Güterzüge mit einer Masse bis zu 1700 t Platz finden. Somit entfiel der Bau von Lagerschuppen. Wie leistungsfähig diese Anlage ist, beweist z. B. der Umschlag von jährlich 600 000 t in rund 200 Schiffe.

König Ibn Saud glaubte nun, daß der Zeitpunkt der Erfüllung seines Traumes von einer „Transarabischen Eisenbahn“ gekommen sei. Sein Gesuch an die Aramco, die Industriebahn auszubauen und zu seiner Residenz, der Hauptstadt Er Riad (zu deutsch „Die Gärten“), zu verlängern, fand bei den Verantwortlichen nur teilweise Zustimmung, zumal diese Strecke von fast 600 km nur der erste Bauabschnitt der Transarabischen Eisenbahn sein sollte. Dies war begründet in den großen technischen Schwierigkeiten des Bahnbaus in diesem Sonnenland. Nur wenige Oasen sind auf dem Weg zur Hauptstadt zu finden. Wie sollten bei diesen extremen Temperaturen Arbeiter für den Bau und Betrieb der Bahn gewonnen werden? Würde sich dieser Bahnbau überhaupt lohnen? Über ein Betriebsproblem war man

sich von vornherein im klaren: Es kam nur Dieseltraktion in Frage, lag doch der Treibstoff praktisch unter den Gleisen.

Trotz aller Bedenken wurde mit den Bauarbeiten der vollspurigen Eisenbahn unverzüglich begonnen. Ein Vertrag regelte die Eigentumsrechte. Die Aramco trat als Bauunternehmer und anfangs als Betriebsführer auf. Die Eisenbahn soll nach Fertigstellung nationales (königliches) Eigentum sein. Die Bezahlung erfolgte nach und nach durch Abgeltung mit Lizenzen. Im Jahr 1948 begannen die Bauarbeiten, und im Januar 1949 erreichte die Gleisspitze Dhahran. Moderne Baumaschinen und der Einsatz amerikanischer Spezialisten ermöglichten ein zügiges Bautempo. Der nächste Abschnitt der Strecke bis Abqaiq, km 66, wurde nach weiteren 42 Tagen erreicht. Hier hatte die Aramco noch eigene Interessen, befanden sich doch eine Ölverarbeitungsanlage und Ölquellen in diesem Gebiet. Unter Beibehaltung der südlichen Richtung wurde Hofuf, km 137 — die größte Oase Saudi Arabiens —, im Oktober 1949 erreicht. 10 000 ha fruchtbaren Landes gaben der Bahn wertvolle Fracht, und der Wüstenstadt Dhahran wurde dadurch die kontinuierliche Versorgung mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen (Frischgemüse usw.) gesichert.

Geländeschwierigkeiten führten dazu, die Bahn nicht direkt nach Er Riad zu bauen, sondern bis Ain Haradh, die südliche Richtung beibehaltend. Von hier aus folgt der Schienenstrang der Wadi-Sahara-Route über Khasm Ez Zaina, Aruma und Al Kharj zu der auf der Hochebene liegenden Hauptstadt Er Riad. Im Oktober 1951 erreichte die Gleisspitze, sechs Wochen vor dem Plan, das Endziel. 590 km waren mit einem täglichen Baufortschritt von 800 m in 4jähriger Bauzeit bewältigt worden. Die feierliche Eröffnung der

Bild 1 Blick in das 2.-Klasse-Abteil eines Budd-Dieseltreibwagens auf der Strecke Dhaharan—Riad



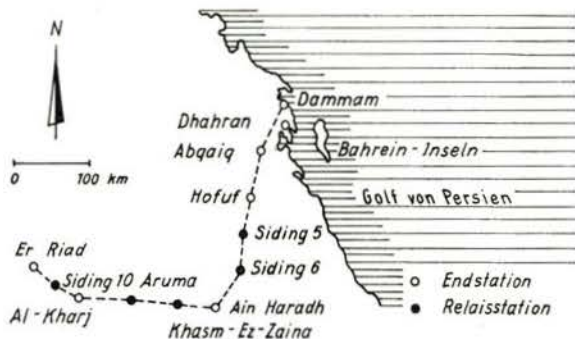


Bild 2 Richtfunkstrecken der Transarabischen Eisenbahn (Karte über Streckenführung der Transarabischen Eisenbahn siehe Hefte 7 und 10/1969)

Gesamtstrecke erfolgte am 1. Januar 1952. Die Aramco hatte mit 50 000 Reisenden jährlich gerechnet. Bei neun Monaten Betrieb im Jahre 1951 auf der nur teilweise eröffneten Strecke waren es 200 000 Fahrgäste. Dies beweist, daß die Eisenbahn trotz dünner Besiedlung und trotz Konkurrenz durch das moderne Wüstenschiff, das Auto, ihre Existenzberechtigung hat. Viele Waren, die in Er Riad früher nicht oder nur sehr teuer zu erhalten waren, sind heute durch die Eisenbahnverbindung erschwinglicher geworden.

Für den Betrieb der Eisenbahn standen bei der Eröffnung insgesamt 15 dieselelektrische Lokomotiven mit teilweise je 1000 PS für den Streckendienst und je 600 PS für den Rangierdienst und Vorortverkehr Dammam – Dhahran sowie drei Budd-Dieselmotoren zur Verfügung. Inzwischen ist der Bestand auf 22 Einheiten angewachsen. Die Leistung der neuen Lokomotiven beträgt 1500 PS. Die dieselelektrischen Streckenlokomotiven haben die Achsfolge Bo'Bo'. Alle Lokomotiven wurden von amerikanischen Lokomotivfabriken geliefert. Die Bestellung von weiteren fünf Rangierdiesellokomotiven von 1100/1000 PS C 18 von General Motors, die ab Frühjahr 1968 zum Einsatz kamen, lassen ein Ansteigen des Verkehrs vermuten.

464 Güterwagen, 43 Reisezugwagen sowie sechs Personengepäckwagen, letztere von einer westdeutschen Waggonfabrik geliefert, bilden den Fahrzeugpark. Die Personengepäckwagen kamen auf Schienen über den Balkan, die Türkei, die Bagdad-Bahn über die damals noch meterspurige Strecke Bagdad – Basra auf Roll-

böcken und per Schiff nach dem Pier von Dammam. Zur Ergänzung des Güterwagenparks wurden im September 1967 191 vierachsige Plattformwagen bestellt. Die inzwischen auf vier Stück angewachsenen Budd-Triebwagen mit ihren Klimaanlage ermöglichen ein bequemes und angenehmes Reisen in diesem heißen Land. Sechs Stunden braucht der Triebwagen von Dammam bis Er Riad, und mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 97 km/h zählt er zu den schnellsten Zügen Asiens. Was bedeutet schon eine Zugverspätung durch Sandverwehungen gegenüber einer 10-Tage-Reise mit der Kamelkarawane. Wie auf allen Eisenbahnen der Welt wird auch hier alles an Gütern transportiert, was den Bedürfnissen entspricht. Das Befördern von christlicher Literatur, wie z. B. Gebetbücher, Bibeln usw. und von Alkohol ist auf dieser mohamedanischen Eisenbahn grundsätzlich verboten. Das allein läßt sie im Vergleich mit anderen Eisenbahnen der Welt nicht herausragen. Sie unterscheidet sich vor allem dadurch von den anderen Bahnen, daß auf der ganzen Strecke kein einziges Signal steht. Als die Gesamtstrecke in Betrieb genommen wurde, setzte man 75 Amerikaner, 15 Inder und 230 Saudi-Araber für den Betriebsablauf ein. Im zweiten Jahrzehnt ihres Bestehens sind bis auf drei alle Dienstposten von Arabern besetzt worden.

Nicht unwesentlich bei der Wahl des Signalisierungssystems war die Frage der Qualifizierung der „Wüstensöhne“ zu Betriebseisenbahnern. Die gesamte Bahnanlage wird von einem Punkt, der Befehlsstelle Dammam, per Funk gesteuert. Das sogenannte Richtstrahlssystem ermöglicht die Verständigung mit allen Stationen und dem Personal auf den einzelnen Lokomotiven, ganz gleich an welcher Stelle sich diese befinden. Außerdem können sich die Lokomotivführer bei Annäherung auf 15 km untereinander verständigen. Die Anweisungen für den Betriebsablauf werden per Sprechfunk gegeben. Bei Betriebsstörungen (z. B. Sandverwehungen) können die Streckenwärter, die mit tragbaren Sprechfunkgeräten ausgerüstet sind, die Zentrale verständigen. Auch bei technischen Störungen an Lokomotiven und Wagen besteht die Möglichkeit einer ferngeleiteten Störungssuche.

Die Richtfunkanlage ist eine Brown-Boveri-Hochfrequenzanlage Typ HK 1 und arbeitet mit einem 24-Trägerfrequenz-System. Von den 24 Kanälen stehen die Kanäle 1 bis 12 der saudi-arabischen Telefonverwaltung zur Verfügung. Der Kanal 14 dient der Staatsbahn zur Verständigung der Stationen unterein-



Bild 3 Richtstrahl-Station Riad, unmittelbar an den Eisenbahngleisen gelegen