

32542

JAHRGANG 15

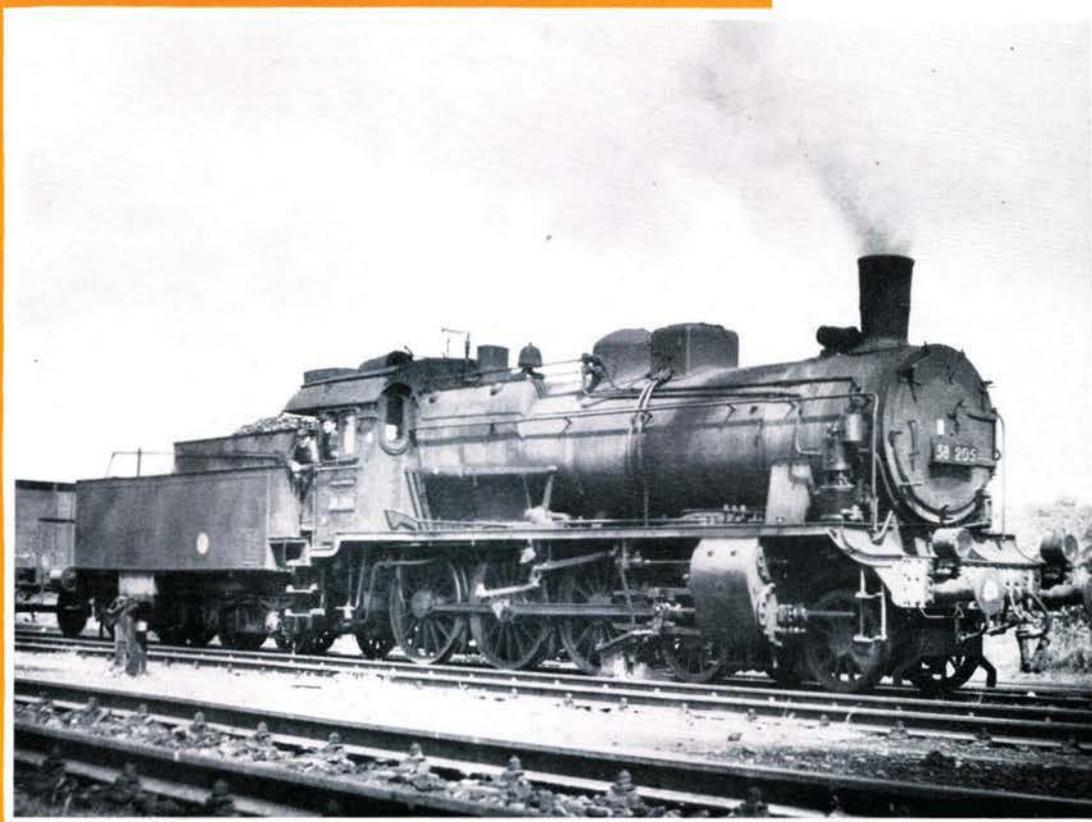
AUGUST 1966

8

9201

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,-

32 542
A 4933 E



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



8

AUGUST 1966 · BERLIN · 15. JAHRGANG

Präsidium des DMV

Generalsekretariat des DMV, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41. Präsident: Staatssekretär und Erster Stellv. des Ministers für Verkehrswesen Helmut Scholz, Berlin – Vizepräsident: Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden – Vizepräsident: Dr. Ehrhard Thiele, Berlin – Generalsekretär, Ing. Helmut Reinert, Berlin – Ing. Klaus Gerlach, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Hansotto Voigt, Dresden – Heinz Hoffmann, Zwickau – Manfred Simdorn, Erkner b. Berlin – Johannes Ficker, Karl-Marx-Stadt – Frithjof Thiele, Arnstadt (Thür.) – Dipl.-Gw. Günter Mai, Berlin.

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, Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“, Modellbahnen Leipzig – 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 – Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband, Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redakteur: Hans Steckmann; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich, Bezugspreis 1,- MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Ausschließlich 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: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel, Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141-167, und örtlicher Buchhandel, UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj 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, Leningradská ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wileza 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. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Seite

F. Hornbogen	
Aus Raumnot geboren	222
Dipl.-Ing. G. Kügler	
Lichthaupt- und Lichtvorsignal der DR als Modell	224
Dipl. oec. Ing. D. Klubescheidt	
Die Eisenbahnen in Israel	227
Bildseite	229
R. Röber	
Spielanlage für den Sohn	230
R. Starus	
Tausende besuchten Modellbahnausstellung in Stralsund	231
K.-D. Hentrich	
Bauanleitung für Lokomotiven der Baureihen 01 ⁰⁻² und 01 ⁵ der DR	232
Wissen Sie schon?	246
Zweissystemlokomotiven für die DB	246
Wir stellen vor Märklin – Baureihe 44	247
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	248
G. Fiebig	
Die Gelenk-Dampflokomotiven der deutschen Staatsbahnen	
Teil 2: Die nichtsächsischen Bauarten	249
Mitteilungen des DMV	254
R. Haubold	
Meißner Modelleisenbahner auf der MMM der Rbd Dresden	255
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Ein seltener Schnappschuß: Die wohl älteste, noch im Dienst befindliche Lok der Baureihe 38²⁻³ (ex sächsische XII H2), die 39 205 des Bw Nossen, Baujahr 1910; Erbauer R. Hartmann im ehemaligen Chemnitz.

Foto (Mai 1966): R. Kluge, Lommatzsch

Rücktitelbild

Ausschnitt der TT-Heimanlage des Herrn Eberhard Liebscher aus Mittelbach/Karl-Marx-Stadt. Die Anlage ist zerlegbar und wird im Sommer auf dem Hausboden aufbewahrt.

Foto: E. Liebscher, Mittelbach/Karl-Marx-Stadt

In Vorbereitung

60 Jahre preußische P 8
Eine Gebirgsbahn wird elektrifiziert
Elektrische Lokomotive E 211 aus der DDR

Meisterschaften Junger Eisenbahner 1966 erfolgreich beendet

Im Heft 3/1966 rief der Deutsche Modelleisenbahn-Verband als Veranstalter alle Jungen Pioniere und Arbeitsgemeinschaften zu den diesjährigen Meisterschaften Junger Eisenbahner auf. Es war erfreulich, dabei zu hören, daß dies zum ersten Male auch im Einklang mit dem Ministerium für Volksbildung, dem Zentralrat der FDJ und der Zentralleitung der Jungen Pioniere geschah.

Veranstaltungen dieser Art gab es bisher in der Deutschen Demokratischen Republik noch recht selten. Es waren Freunde und Mitglieder des DMV aus dem Raume Schwerin – Wismar, und hier allen voran Herr Joachim Giesenhagen, die sich bereits gute Gedanken vor Jahren machten, wie man die sinnvolle, auf den Beruf des Eisenbahners orientierende Arbeit mit den Schülern und Pionieren noch weiter verbessern könnte. Man kam so darauf, Fragenkomplexe aus dem Gebiet des Eisenbahnwesens und der -technik auszuarbeiten und den jungen Menschen nahezubringen. Einmal im Jahre, am „Tag des deutschen Eisenbahners“, traten dann mehrere Mannschaften aus dem Bezirk zum Wettstreit an. Das war noch so vor zwei, drei und mehr Jahren im Bereich der Rbd Schwerin, deren Vizepräsident, Reichsbahndirektor Martin Klemt, persönlich einen beispielhaften Einfluß auf den Verlauf dieser Meisterschaften nahm.

Seit zwei Jahren nun hat aber unser Verband den regionalen Rahmen dieser Veranstaltungen gesprengt. Im Jahre 1965 hieß es erstmalig: „Auf zum Republikausscheid!“ Es war zwar nicht gleich zu erwarten, daß das Echo aus allen Bezirken der Republik gleichermaßen positiv war. So war auch noch im vergangenen Jahre die Beteiligung an diesen Meisterschaften recht unterschiedlich und nur auf einige Bezirke beschränkt.

In diesem Jahre fanden vor dem Republikausscheid entsprechende Veranstaltungen auf bezirklicher Ebene statt. Oder genauer gesagt, sie fanden nur in sechs von den acht Rbd-Bezirken statt, in Erfurt und in Greifswald wurde der Wert der Arbeit mit dem Nachwuchs in dieser Form noch nicht erkannt. Jedenfalls müssen wir dies so einschätzen, nachdem leider in diesen beiden Bezirken keine Meisterschaften Junger Eisenbahner ausgeführt wurden. Dennoch ist der Aufschwung, den gerade diese Wettbewerbsform in den beiden letzten Jahren genommen hat, gewaltig.

Nach den Ausschreibungen hatte jede Mannschaft aus insgesamt sieben Fachgebieten Fragen zu beantworten. Eine Mannschaft bestand demzufolge aus sieben Jungen Eisenbahnern, von denen sich ein jeder auf jeweils ein Fachgebiet spezialisiert hatte. Diese Gebiete waren: Geschichte des Eisenbahnwesens, Struktur, Triebfahrzeugkunde, Wagenkunde, Bahnanlagen, Sicherungswesen und mathematische Aufgaben aus dem Verkehrswesen. Es waren drei Altersstufen – bis 12 Jahre, 13 und 14 Jahre und 15 und 16 Jahre – vorgesehen sowie drei Leistungsstufen I, II und III.

In den sechs Rbd-Bezirken gingen folgende Mannschaften als Bezirkssieger hervor, die sich damit auch die Fahrkarte nach Potsdam erkämpft hatten, wo am 25.

und 26. Juni 1966 die DDR-Meisterschaften ausgetragen wurden:

Rbd Berlin:	Pioniereisenbahn Berlin
Rbd Dresden:	Pioniereisenbahn Dresden
Rbd Halle:	Pioniereisenbahn Leipzig
Rbd Cottbus:	Pionierhaus Senftenberg
Rbd Magdeburg:	Anne-Frank-Oberschule Halberstadt
Rbd Schwerin:	Bahnbetriebswerk Wismar

Die Fragen wurden den Teilnehmern schriftlich gestellt und von diesen auch ebenso beantwortet. Diese Form bewährte sich gut, konnte man so doch außer dem Wort auch noch die Skizze und die Zeichnung heranziehen. Die Antworten in den einzelnen Fachgebieten waren von den Jugendlichen teilweise so exakt und ausführlich gegeben, daß sie manchem Berufseisenbahner zur Ehre gereicht hätten. Bezeichnend für das Niveau dieses Republikausschids war es, daß sich alle teilnehmenden sechs Mannschaften mit einer Leistungsstufe qualifizierten, davon allerdings nur die Siegermannschaft aus Wismar mit 100% = Leistungsstufe I. Das ist kein Wunder, haben diese Arbeitsgemeinschaft und ihre Leitung doch gerade auf dem Gebiete solcher Meisterschaften die größten Erfahrungen. Damit geht der Wanderpreis zum zweiten Male an den Ostseestrand. Wir wünschen den Wismaranern auch im nächsten Jahre einen so schönen und permanenten Erfolg. Auf den Plätzen folgten dann:

90% = Leistungsstufe II	2. Platz Pioniereisenbahn Leipzig
86% = L II	3. Platz Pioniereisenbahn Dresden
78% = L III	4. Platz Anne-Frank-Oberschule Halberstadt
70% = L III	5. Platz Pioniereisenbahn Berlin
69% = L III	6. Platz Pionierhaus Senftenberg

Die Teilnehmer und Sieger empfangen aus den Händen des Vizepräsidenten des DMV, Reichsbahndirektor Dr. Thiele, und des Vorsitzenden der Jury, Reichsbahndirektor Klemt, Urkunden und Anerkennung.

Die Bezirksstadt Potsdam war für diese Meisterschaften der gegebene Austragungsort. Während die Jury über den Arbeiten brütete, zogen die Jungen gemeinsam in das Polytechnische Museum und besichtigten dort die bekannte Großanlage des Lehrers Fritz Rust. Ansonsten gilt unser Dank allen an dieser Stelle, den Teilnehmern, der Jury und dem Raw Potsdam mit seiner Betriebsberufsschule, die in vorbildlicher Weise für Unterkunft und Verpflegung aller sorgte.

Wir sind nach Abschluß der diesjährigen Meisterschaften Junger Eisenbahner der festen Überzeugung, daß diese Wettbewerbsform ihren weiteren Weg machen und immer mehr Freunde gewinnen wird. Diese Veranstaltung wird somit ihren festen Platz in unserem Kalender einnehmen und dabei ebenso von sich reden machen, wie es der Internationale Modellbahn-Wettbewerb bereits seit Jahren tut. Wir wünschen dies, wir hoffen es, wir wissen es!

Helmut Kohlberger

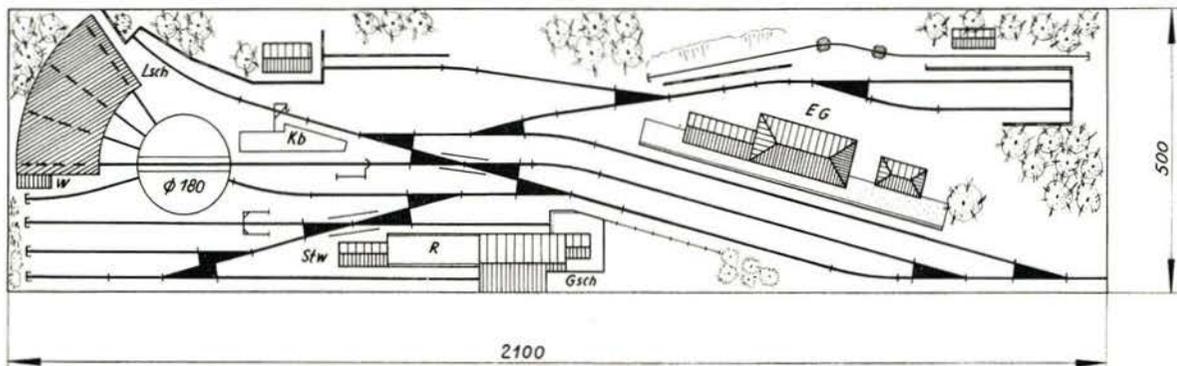


Bild 1 H0-Anlagenteil A; Größe 2100 mm × 500 mm

FRITZ HORNBOGEN, Erfurt

Aus Raumnot geboren

Aus allen Modellbahnern bekannten Raumsorgen ist meine derzeitige Anlage entstanden. Das Anlagenteil A stellt einen Nebenbahnhendbahnhof dar. Es hat über eine längere Strecke zur anderen Zimmerseite Verbindung mit dem Anlagenteil B, welches ein größeres Bw darstellt.

Beide Anlagenteile sind 50 cm breit und 210 cm lang. Anlagen dieser Größen lassen sich noch gut in einem normalen Wohnzimmer unterbringen.

Da ich selbst kein Interesse habe, eine Zugeinheit immer im Kreise herumfahren zu lassen, bin ich zu der von mir gewählten Lösung gekommen. Mich persönlich interessiert ein Betriebsablauf, der viele Rangier-

funktionen und ähnliches im Bahnhof zuläßt, ohne daß direkt in die Anlage eingegriffen werden muß.

Ich habe in den letzten Jahren nicht nur Triebfahrzeuge gebaut, es sind auch zwei vollfunktionsfähige Drehscheiben, ein vollmechanischer Bekohlungskran sowie eine Schiebebühne entstanden.

Der Nebenbahnhendbahnhof auf dem Anlagenteil A hat einen verhältnismäßig hohen Güterumschlag. Auf der linken Anlagenecke ist eine größere Baustelle, welche die beginnenden Bauarbeiten für ein Kies- oder Schotterwerk darstellt, vorhanden. Dafür waren zusätzliche Gleisanschlüsse sowie eine Feldbahn in 9 mm Spurweite notwendig.

Die Gleise sowie die einfachen Weichen und doppelten Kreuzungsweichen stammen von der Firma Pilz. Alle Weichen haben selbstgebaute Unterflurantriebe. Um die Anlage möglichst platzsparend aufbauen zu können, sind die Weichenbettungskörper so umgebaut worden, daß ein Gleisabstand von 48 mm erreicht wurde. Durch diese Veränderung wird gleichzeitig auch eine Gleisverlängerung hinter der Weiche erreicht.

An Selbstbaulokomotiven befinden sich auf der Anlage

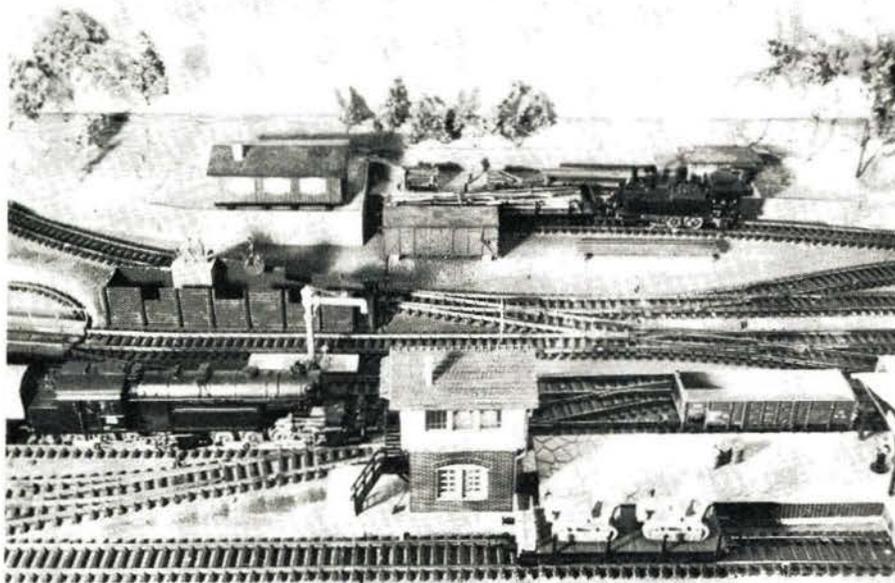


Bild 2 H0-Anlagenteil A (Mittelteil)

Bild 3
H0-Anlagenteil A; Vor dem Empfangsgebäude ein Doppelstockzug mit einer selbstgebauten Lok der polnischen Baureihe OL. Im Hintergrund die Feldbahn



Fotos: F. Hornbogen, Erfurt

Bild 4 H0-Anlagenteil A; Blick auf Bahnbetriebswerk, Holzumschlagplatz und Güterschuppen

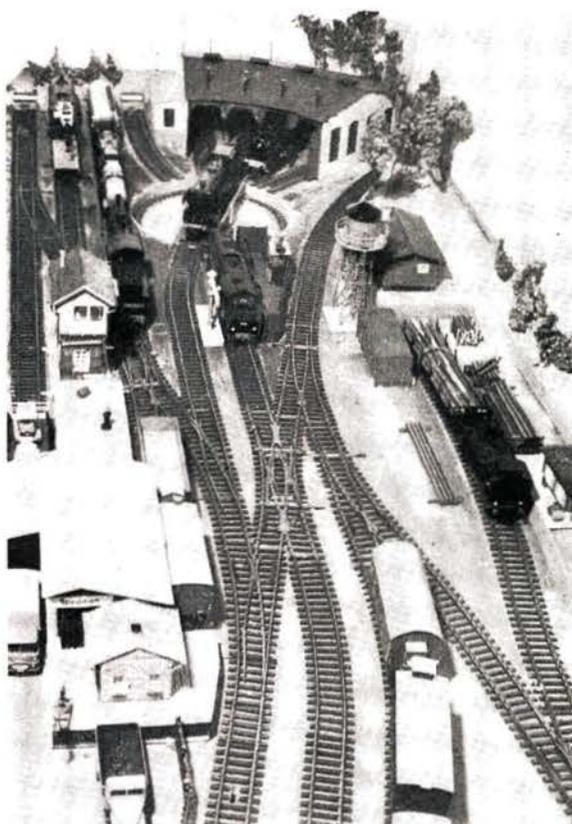
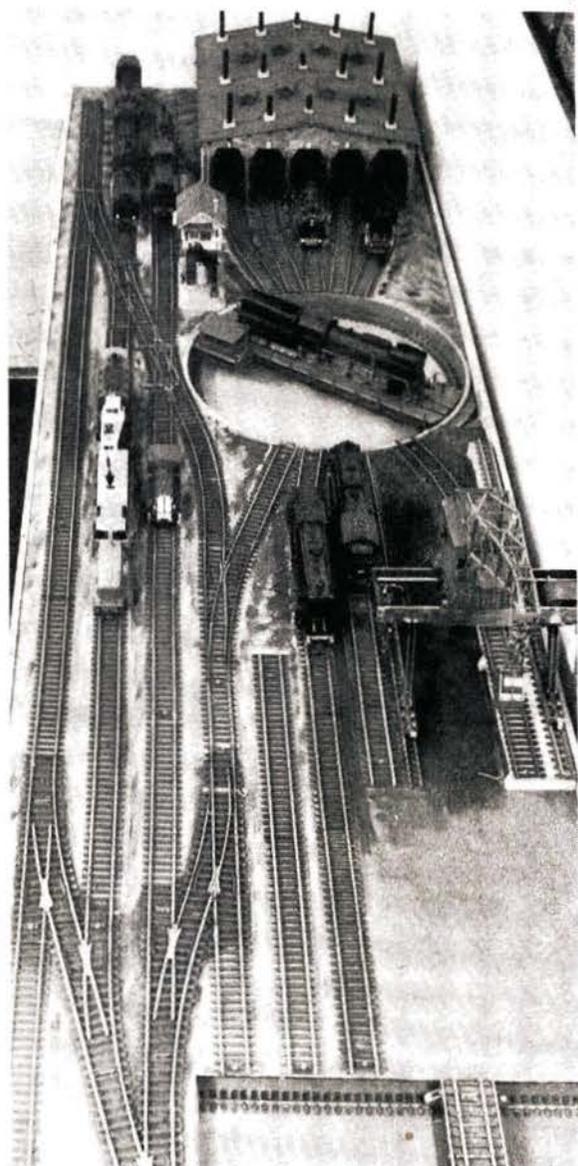


Bild 5 H0-Anlagenteil B; „Luftaufnahme“ mit Blick auf das Bahnbetriebswerk



nicht zu groß
nicht zu klein
gerade richtig

1:120



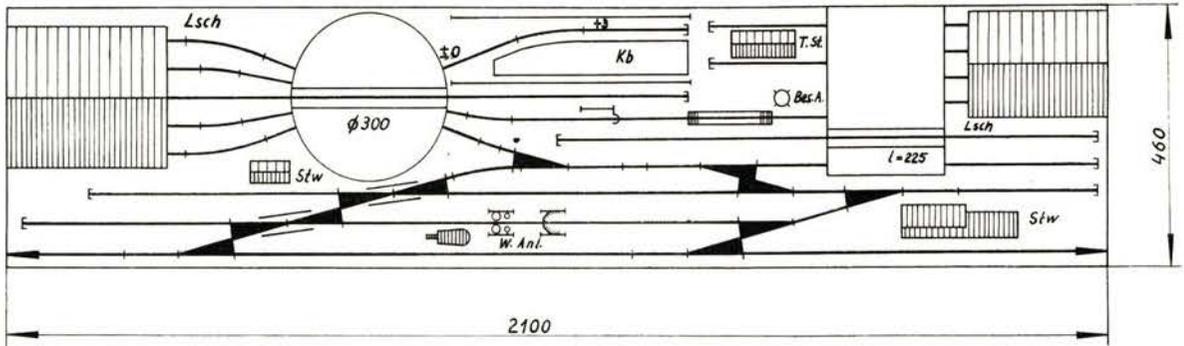


Bild 6 H0-Anlagenteil B; Größe 2100 mm × 460 mm

die Mallet-Lok der BR 96, eine Lok der BR 65¹⁰, eine polnische Lokomotive der Serie 0L sowie eine MAK-Lok 1000 (Vorgängerin der V 65 der DB).

Die MAK 1000 hat an beiden Enden richtungsabhängige vollautomatische Kupplungen. In den Einfahrgleisen 1, 2 und 3 sind Entkupplungsschienen eingebaut.

Die Bedienung der Anlage geschieht von einem Gleisbildstellwerk aus, welches in vereinfachter Form ohne Rückmeldung ausgeführt wurde. Die Schaltung entspricht nicht der herkömmlichen A- oder Z-Schaltung. Sie ist auf einfache Weise so aufgebaut, daß über den Fahrtrafo nicht mehr als drei Gleisabschnitte zugeschaltet werden können. Dadurch ist ein einwandfreier Rangierbetrieb möglich.

Auf dem Anlagenteil B wird ein größeres Bw dargestellt, das eigentlich nur für Dampflokbetrieb geplant war, aber im Zuge der Modernisierung unbedingt einen

Diesellokschuppen erhalten mußte. Dieser Anlaß rechtfertigte, daß außer der Drehscheibe für den Dampflok-schuppen auch noch eine Schiebebühne für den Diesellokschuppen eingebaut wurde.

Alle Funktionen des Brückenbekohlungskranes erfolgen ebenfalls vom Gleisbildstellwerk aus. Der Greifer arbeitet einwandfrei, so daß ein wirkliches Bekohlen möglich ist. Um alle Bewegungen des Bekohlungskranes ausführen zu können, waren der Einbau von vier Motoren mit den entsprechenden Einzelgetrieben und ein Magnet für die Greiferöffnung erforderlich.

Obwohl beide Anlagenteile grundverschiedenen Charakter haben, sind doch alle Voraussetzungen geschaffen, über eine Verbindungsstrecke von A nach B alle möglichen Zugfahrten ausführen zu können. Gleichzeitig ist die Forderung erfüllt, im Bw möglichst kein Industriematerial zu verwenden.

Dipl.-Ing. GERHARD KUGLER, Dresden

Lichthaupt- und Lichtvorsignal der DR als Modell

Im Buch „Signalwesen der Deutschen Reichsbahn“ aus dem transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen des Jahres 1965 werden dem Lichthaupt- und Lichtvorsignal ausführlich Platz eingeräumt.

Jeder Modelleisenbahner muß sich einmal für „einen“ Signaltyp – Form- oder Lichtsignal – entscheiden. Dabei können natürlich auf einer Anlage mit Haupt- und Nebenbahn auch beide Signalformen auftreten. Das Formsignal übt aber immer noch einen bestimmten Reiz aus. Es wirkt auf den Betrachter der Anlage durch die Bewegung der Signalflügel beim Stellen und gehört schon aus Tradition zu einer „echten“ Anlage. Trotzdem können wir uns als Modelleisenbahner dem Fortschritt der Technik nicht widersetzen und müssen uns dem Lichtsignal mehr zuwenden. Durch seine unterschiedlichen farblichen Signalbilder belebt es auch jede

Modellanlage. Ob nun die eine oder andere Signalform verwendet wird, hängt einmal vom Angebot im Handel und von den jeweiligen Kosten ab.

Für meine Anlage entschied ich mich für Formsignale im Nebenbahnbereich und Lichtsignale im Hauptbahnbereich. Somit sparte ich Kosten ein, da Lichtsignale preisgünstiger ausfallen als Formsignale, besonders wenn diese für automatische Streckenblockung und Rückmeldung ausgerüstet sind.

Andererseits sind aber modellgetreue Lichtsignale neuester Ausführung im Handel noch nicht erhältlich, was mich veranlaßte, diese selbst herzustellen. Dabei sind Werkzeuge und Werkstoffe verwendet worden, die jedem Modelleisenbahner zugänglich sind.

Das fertige Signal weicht in der Größe etwas ab vom

Modellmaßstab 1:120 (TT) oder 1:87 (H0), es fällt größer aus. Obwohl die handelsüblichen Glühlämpchen 19 V mit Steckfassung völlig aneinander gesetzt wurden, konnte eine weitere Verkleinerung nicht mehr erreicht werden. Hier geht erneut die Forderung an den Handel, dem Modellbauer Glühlämpchen ohne Fassungen zugänglich zu machen. Wer bereits im Besitz von Lämpchen mit kleineren Durchmessern ist, kann die gegebenen Maße schon entsprechend reduzieren.

Mit den von mir gefertigten Lichtsignalen können folgende Signale gegeben werden:

1. ein grünes Licht – Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit,
2. ein grünes Licht, darunter ein gelbes Licht – Fahrt mit höchstens 40 km/h im anschließenden Weichenbereich, dann Höchstgeschwindigkeit,
3. ein gelbes Licht oben – Höchstgeschwindigkeit verringern, Halt erwarten,
4. ein rotes Licht – Halt für Züge und Rangierabteilungen,
5. zwei weiße Lichter nach rechts ansteigend – Rangierfahrt erlaubt.

Durch Blinklicht, grüne oder gelbe Streifen, kann die Aussage des Signals noch bedeutend erweitert werden, worauf aber hier verzichtet wurde.

Zu der Zeichnung will ich folgende Bauanleitung geben:

1. Werkzeug: 1 Blechschere oder starke Schneiderschere, 2 Spiralbohrer mit den Durchmessern 4 mm und 2 mm, 1 Flachzange (besser ein Schraubstock), 1 Lötkolben mindestens 24 Watt mit Zubehör.

2. Werkstoff: Weißblech von Konservendosen, etwa 1 mm dickes biegesteifes Kunststoffmaterial (schwarz), 1 Tube wasserunlöslichen Flüssigklebstoff, 6 handelsübliche 19 V-Glühlampen mit Steckfassung (2 × gelb, 2 × weiß, 1 × grün, 1 × rot).

Fertigungsverlauf

Für jedes Signal sind sechs Bleche für Hülsen (1) und ein Blech für den Mast (2) sowie die Signaltafel (3) aufzuzeichnen, auszuschneiden und auszubohren.

Die sechs Bleche werden um einen Draht oder eine Schraube von 4,5 mm Durchmesser zu Hülsen gerundet. Die Breite von 11 mm ist dann die Länge der Hülsen.

Der Mast wurde durch Biegen um die Stirnkanten eines 3 mm dicken Bleches hergestellt. Das obere Ende wird an die untere Hülse angepaßt und das untere nach drei Seiten zum Fuß umgebogen. Ins Innere des Mastes werden die Zuleitungen für die Signallämpchen untergebracht.

Die Hülsen werden aneinander gelötet, wobei die offene überlappte Seite nicht mit zugelötet werden darf, da nicht alle Lampenfassungen den gleichen Durchmesser haben und die Hülsen daher etwas federn müssen. Um jedes Mal eine exakte Lage der Hülsen zueinander zu erreichen, habe ich mir gemäß (4) der Zeichnung eine Lehre angefertigt. In etwa 4 mm dickes Pertinax wurden sechs Löcher mit Gewinde gebohrt und darin Schrauben von 4,5 mm Durchmesser eingeschraubt. Die zu verlötenden Hülsen wurden einzeln darüber geschoben und verlötet und konnten schließlich gemeinsam abgezogen werden.

Gemäß (3) der Zeichnung wird die Signaltafel ausgeschnitten und gebohrt. Die Signaltafel wird nun mit den Hülsen verleimt. Anschließend wird der Mast mit den Hülsen verlötet.

Die Glühlämpchen können nun eingesetzt und die elektrischen Leitungen angelötet werden. Auf der Anlage kann das Signal mit Klammer, Leim oder Draht befestigt werden. Mit entsprechendem Dekorationsmaterial wird der Fuß verdeckt.

Damit ist ein Signal entstanden, das seinem großen Vorbild nicht viel nachsteht. Beim Bau wurde versucht, mit geringem Material- und Arbeitsaufwand auszukommen. Besonders die Anzahl der Teile wurde stark beschränkt.

Fotos: M. Gerlach, Berlin

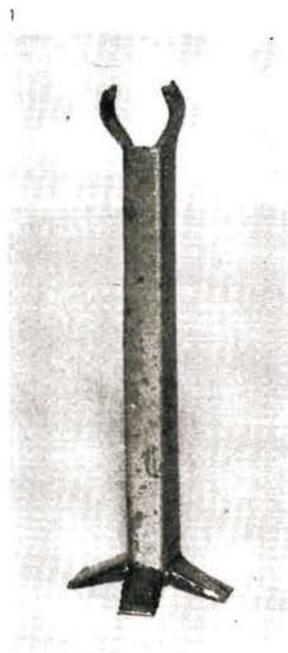


Bild 1
Der Mast des Signals



Bild 2
Zusammengelötete Hülsen
für die Glühlampen

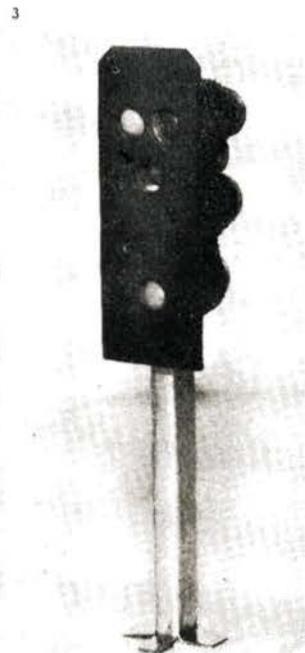
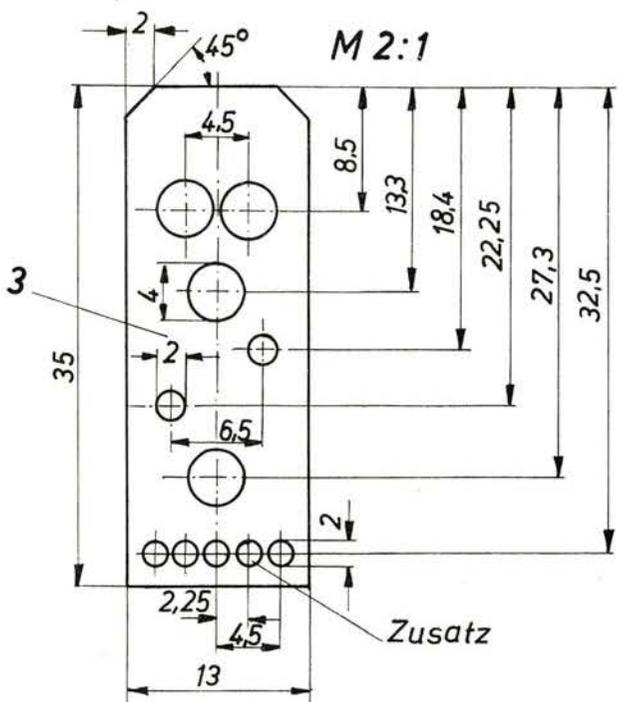
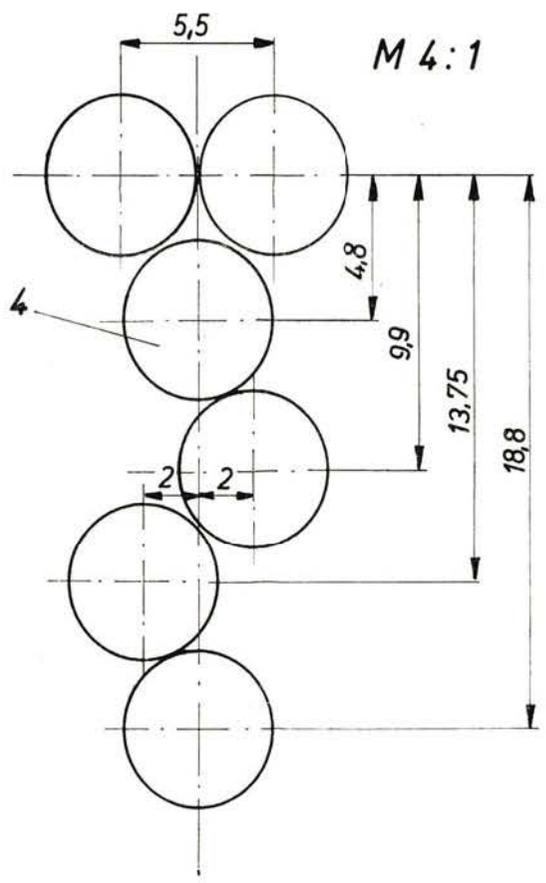
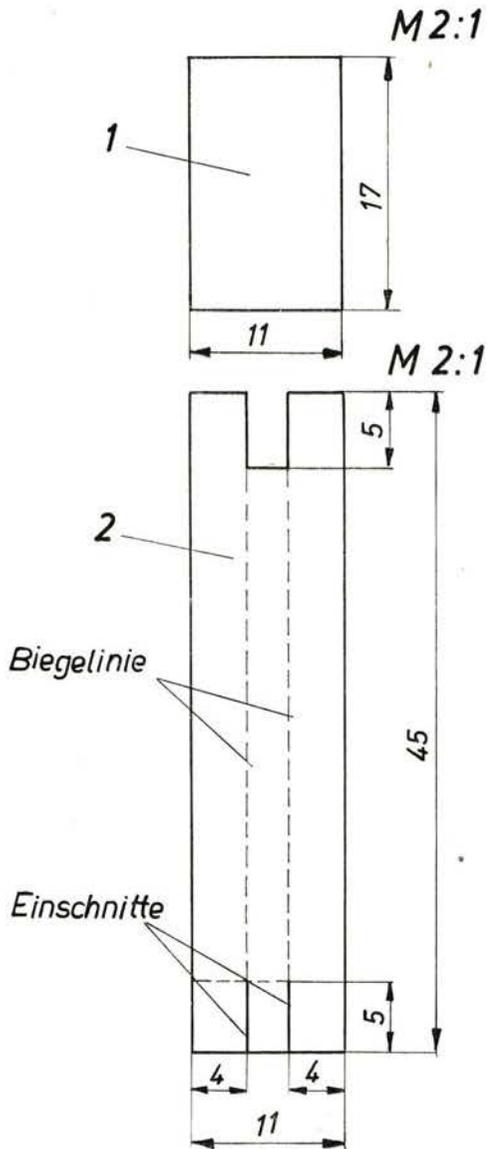
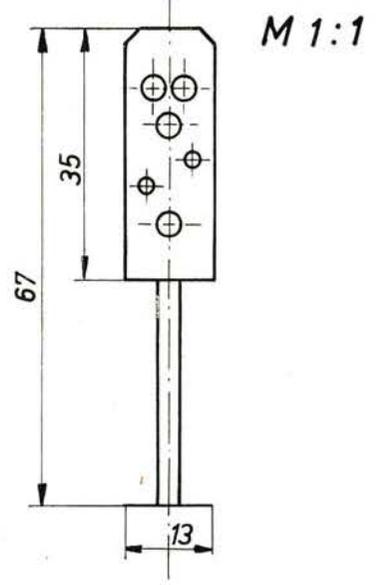


Bild 3
Das Signal im fertigen
Zustand



Vorderansicht fertiges Modell



Die Eisenbahnen in Israel

Железные дороги в Израиле

The Railways in Israel

Les chemins de fer en Israël

Die Eisenbahnen in Israel unterstehen ausnahmslos dem israelischen Staat (Israel Railways). Der Staat Israel, der nach Aufgabe des britischen Mandats 1948 entstanden ist, umfaßt heute eine Fläche von rund 20 700 km² mit insgesamt 2 120 000 Einwohnern. Die Hauptstadt ist der westliche Teil Jerusalems. Das historische alte Jerusalem liegt auf jordanischem Gebiet. Die Israel umgebenden Länder Libanon, Syrien, Jordanien und die Vereinigte Arabische Republik haben keinerlei Beziehungen zu diesem Staat. Es besteht auch keine Eisenbahnverbindung mehr zu einem dieser Staaten.

Der Eisenbahnbau in dem jetzt israelischen Gebiet geht auf das Jahr 1890 zurück, als diese Länder noch unter türkischer Herrschaft standen. Einer französischen Gesellschaft wurde die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn von Jaffa (heute Tel Aviv) nach Jerusalem gegeben. Es war eine Schmalspurlinie, die im Jahre 1892 eröffnet wurde. Später wurde dann die Bagdad-Bahn gebaut, deren Mittelstück parallel zum Mittelmeer nach Ägypten während des 1. Weltkrieges von den Engländern gebaut worden ist. Während des 1. Weltkrieges wurde auch die Linie nach Jerusalem auf Normalspur umgebaut. Dieser Umbau war schließlich 1920 beendet und brachte, weil es sich hier um eine Steigungsstrecke mit Kunstbauten handelte, viele Schwierigkeiten mit sich. Bis 1948 bestand die durchgehende Verbindung von Beirut über Haifa—Eyat—Lod—Askalon—Ismailia. Heute sind diese durchgehenden Verbindungen völlig unterbrochen. Die Eisenbahnen in Israel bewältigen ausschließlich den Binnenverkehr. Durch das Fehlen des Transitverkehrs entstehen natürlich erhebliche Einnahmeverluste.

Am 20. April 1948 ist die Israelische Staatsbahn gegründet worden. Bereits im Juni des gleichen Jahres verkehrte der erste Zug auf der Strecke von Haifa in nördlicher Richtung. In den folgenden Jahren wurden die Eisenbahnstrecken ausgebaut, wobei vor allem auf den Neubau der Mittelmeerstrecke von Hadera nach Tel Aviv (früher Jaffa) hinzuweisen ist. Diese Strecke entstand deshalb, weil die ältere Linie über Eyat in unmittelbarer Nähe der jordanischen Grenze verläuft und damit einen Unsicherheitsfaktor bildet. Wie auf Bild 1 ersichtlich, sind die Eisenbahnen in Israel erheblich ausgebaut worden und sollen noch große Erweiterungen erfahren. Besonders betrieben wird zur Zeit der Ausbau der neuen Strecke von Beersheba nach Elat am Roten Meer. Vor wenigen Monaten wurde die 36 km lange Strecke Beersheba—Dimona dem Verkehr übergeben. Die Strecke bis Oron ist bereits im Bau und soll demnächst eröffnet werden. Mit dieser neuen Linie soll vor allem die Phosphat- und Kali-Industrie Erleichterungen im Abtransport ihrer Erzeugnisse erhalten. Die Strecke zwischen Ashqelon (Askalon) und der ägyptischen Grenze sowie die Schmalspurstrecke von Tel-Hanan nach Zemarh (und weiter nach Damaskus) werden wegen Unrentabilität nicht mehr betrieben.

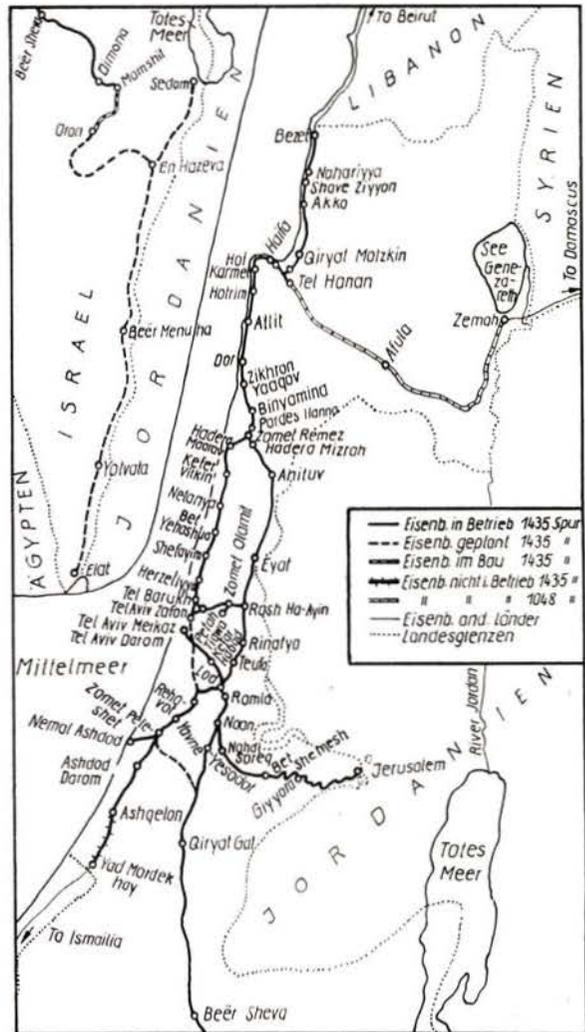


Bild 1 Eisenbahnen in Israel

nicht zu groß nicht zu klein gerade richtig

1:120



Bild 2 Blick auf Tel Aviv-Centralbahnhof. Im Hintergrund zwei Diesellokomotiven amerikanischer Bauart

Fotos: Archiv

Hauptsächlich werden von den Israelischen Staatsbahnen folgende Güter befördert: Zement, Steine, Baumaterial, Getreide, Nahrungsmittel, Zitrusfrüchte, Öle, Phosphate und Kali. Ein großer Teil der Exportgüter wird von der Eisenbahn in die Häfen befördert. Als besonderes Exportgut sind die Zitrusfrüchte zu nennen. Nach dem Geschäftsbericht der Israel Railways vom Dezember 1965 wurden insgesamt 3 150 000 t Güter befördert, darunter 227 000 t Baumaterial, 364 000 t Zitrusfrüchte, 231 000 t Phosphate u. a. m.

Im gleichen Zeitraum wurden 5 060 000 Reisende befördert. Nach dem Geschäftsbericht, den der Generaldirektor der Israelischen Staatsbahn, Herr A. Zwick, vorlegte, ergeben sich folgende weitere interessante Daten:

Länge der betriebenen Linien	688 km
Bahnhöfe und Haltepunkte	52
Lokomotiven	44
Reisezugwagen	87
Güterwagen	2125

An dieser Stelle sei ein interessanter Vergleich gestattet: Die Anschlußbahn eines unserer größten Industriewerke hat zur Zeit 70 Lokomotiven und rund 1500 Güterwagen.

Die Israelischen Staatsbahnen haben fast ausschließlich Diesellokomotiven eingesetzt. Der Fahrzeugbestand wird noch erhöht. So wurden zwei neue Diesellokomotiven den General Motors in den USA in Auftrag gegeben. Die israelische Vulcan-Werft in Haifa baut 80 neue Güterwagen, und acht Reisezugwagen werden in Jugoslawien für Israel gebaut.

Ein besonderes Problem für die Israelischen Staatsbahnen ist das Personal. Gegenwärtig beträgt der Personalbestand 1787 Eisenbahner. Von diesem Personal sind 65% Arbeiter, 7% Vorarbeiter, 15% Verwaltungsangestellte, 7% Lokpersonal, 4% Techniker und 2% Ingenieure und Akademiker. Die Gehälter und Löhne der Eisenbahner sind niedriger als in der Industrie. Hinzu kommt, daß Israel nicht als ein Staat mit „Eisenbahn-Tradition“ anzusehen ist, denn jüdische Menschen sind früher in den ehemaligen Heimatgebieten nicht oder nur in ganz geringem Maße im

Eisenbahndienst gewesen. Es muß darauf hingewiesen werden, daß die Israelischen Eisenbahnen nur Israelis, also jüdische Menschen beschäftigen, und zwar in jeder Position.

Eingangs wurde erwähnt, daß durch den fehlenden Transitverkehr den Eisenbahnen erhebliche Einnahmen entgehen. Außerdem werden die Bahntarife von der Israelischen Regierung festgelegt und bewußt niedrig gehalten, um die Eisenbahn als Verkehrsträger für Massengüter einzusetzen. Dies bedeutet, daß die Israelische Staatsbahn jährlich mit einem Defizit arbeitet, das vom Staat ausgeglichen werden muß. So ist es auch erklärlich, daß die Investitionen vor allem für Neubeschaffung von Fahrzeugen usw. gering sind.

Literatur:

1. Geschäftsbericht des Generaldirektors der Israelischen Staatsbahnen an den Minister für Verkehrswesen, Haifa, Dezember 1965 (Israel State Railways Extracts from the Annual Report 1964 1965)
2. Weltanfbuch, Corvina-Verlag, Budapest 1962
3. Zeitung "The Jerusalem Post", 20. 2. 1966

Bild 3 Diesell-Rangierlokomotive in Jerusalem

