

PA 9

32542

JAHRGANG 17

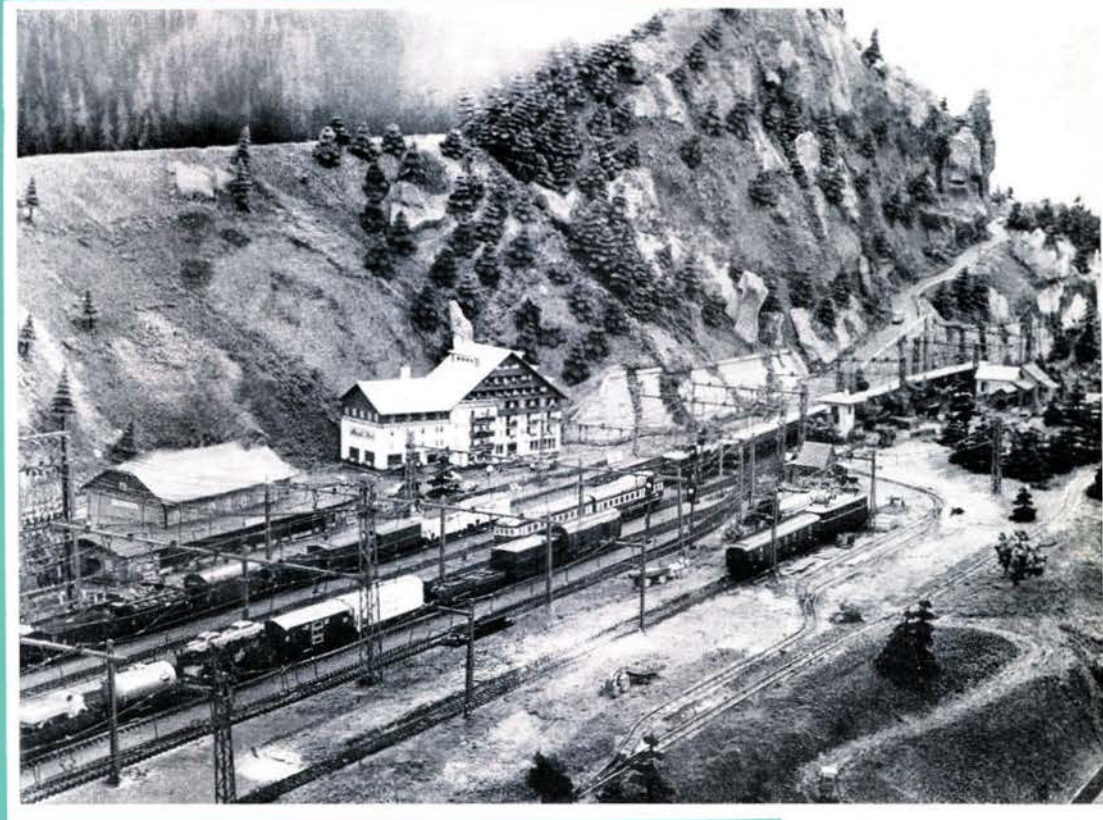
MÄRZ 1968

3

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

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



3

MÄRZ 1968 · BERLIN · 17. 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 – Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden.



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 02 31; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- M. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 23/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR, Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) VEB Druckkombinat, Berlin, Lizenz-Nr. 1131. 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. Weiterhin die Postämter der Bundesrepublik sowie Westberlins. Auslieferung für den Postbezug in der Bundesrepublik und Westberlin durch HELIOS Vertriebs-GmbH, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia, China: Gutzi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leníngradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 19. 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 Pyonyang. 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.

INHALT

Seite

H.-J. Horn	
„Original-Western-Lok“ in Potsdam ..	66
Dipl.-Ing. K. Kieper	
Kleinbahnfreunde auf Wanderschaft zur ehemaligen Prignitzer Kreiskleinbahn	67
Aus dem Leben der Arbeitsgemeinschaft I 5	68
Jeske	
Wie wäre es mit einem Wagenfahrstuhl?	69
B. Anders	
N-Heimanlage (1,20 m × 0,83 m)	69
W. Schubert	
H0-Heimanlage (1,00 m × 1,40 m)	70
R. Schmaus	
„Mini-TT-Kofferanlage“	70
G. Arndt	
Die Wüsteneisenbahnen in Libyen	71
Mit Rekordzeit im Dieseltriebwagen ..	74
G. Reubert	
Bauanleitung für eine doppelte Kreuzungsweiche in der Nenngröße TT ..	75
G. Fromm	
Gleisplan des Monats (Nenngröße N) 80	
F. Hornbogen	
Modellbahnlok-Steckbrief (BR 84, Firma Hruska)	82
Ergänzung zu „MPSB-Pionier auf schmaler Spur“	84
Mitteilungen des DMV	85
Wissen Sie schon?	86
Buchbesprechung	86
Wir stellen vor: Märklin-3S ¹⁰⁻⁴⁰	87
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	88
D. Bätzold	
Die 50-Hz-Versuchslokomotive E 24 22 89	
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Ausschnitt der Arlbergbahn in der Nenngröße H0 der Gruppe „Centrum“, gezeigt auf der VI. Modelleisenbahnausstellung im Dezember 1967 der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“, Leipzig.

Foto: Harry Schuricht, Leipzig

Rücktitelbild

Von der Schmalspurlokomotive 99 585 gezogener Zug in Richtung nach Sayda auf dem Muldaer Viadukt. Diese Schmalspurstrecke ist am 17. Juli 1967 eingestell worden.

Foto: G. Meyer, Aue

In Vorbereitung

Nummernverzeichnis der Triebfahrzeuge der DB

Wir stellen vor: Zeuke-V 180

Nebenbahn Murnau-Oberammergau

Aufruf zur Teilnahme an den Meisterschaften Junger Eisenbahner 1968

Das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes ruft alle Arbeitsgemeinschaften des DMV, Arbeitsgemeinschaften Junger Eisenbahner an den Schulen und in den Stationen „Junger Techniker“ und den Pioniereisenbahnen zum 11. Wettstreit um die besten Leistungen in Theorie und Praxis auf.

Mit Freude und Begeisterung lernt Ihr die Modellbahntechnik und die Grundzüge des Eisenbahnbetriebs meistern, lauscht Ihr dem großen Bruder „Eisenbahn“ die Geheimnisse und Eigenarten ab und bringt damit Eure Verbundenheit zu dem größten Transportbetrieb unserer Republik zum Ausdruck. Darum soll auch in diesem Jahr der Höhepunkt Eurer Arbeit die erfolgreiche Teilnahme an den Meisterschaften Junger Eisenbahner in den Bezirken sein, die in Übereinstimmung mit dem Ministerium für Volksbildung, dem Zentralrat der FDJ und der Deutschen Reichsbahn veranstaltet werden. Viele Hinweise aus den Bezirken und auch die Erfahrungen aus den vergangenen Meisterschaften haben die Jugendkommission veranlaßt, den Austragungsmodus zu verändern, damit für alle Arbeitsgemeinschaften eine gleichberechtigte, erfolgversprechende Teilnahme möglich ist.

1. Teilnahmeberechtigung

- 1.1. Alle Arbeitsgemeinschaften des Modelleisenbahnbaus, der Eisenbahnfreunde und der Pioniereisenbahnen haben unabhängig von ihrer Mitgliedschaft im DMV die Möglichkeit der Teilnahme.
- 1.2. Die Mannschaft muß aus 5 bis 10 Teilnehmern bestehen. Das Mindestalter beträgt 10 Jahre, das Höchstalter 16 Jahre.
- 1.3. An den Republikmeisterschaften können nur die Siegermannschaften aus den Bezirksausscheiden teilnehmen. Die Zulassung setzt jedoch das Erreichen der Leistungsstufe II im Bezirk voraus.
- 1.4. Junge Pioniere und Schüler, die in einer Arbeitsgemeinschaft organisiert sind, können als Einzelteilnehmer an den Bezirksmeisterschaften teilnehmen.

2. Austragungsmodus

- 2.1. Die Bezirksmeisterschaften werden in den *Reichsbahndirektionsbezirken* unter Verantwortung der Bezirksvorstände des DMV ausgetragen.
- 2.2. Die Republikmeisterschaften werden in Dresden unter Verantwortung der Jugendkommission des Präsidiums des DMV ausgetragen.
- 2.3. Die Meisterschaft erstreckt sich auf die Komplexe
 1. Mathematische Aufgaben aus dem Gebiet des Verkehrswesens
 2. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Deutschen Reichsbahn im einheitlichen sozialistischen Verkehrswesen
 3. Eisenbahntechnische Grundkenntnisse
 4. Spezialkenntnisse entsprechend dem Charakter der Arbeitsgemeinschaften
 - 4.1. Elektrische Grundschaltungen; Spurweiten; Modelltreue (für Modellbahnbau)
 - 4.2. Grundsätze der Betriebsführung der Deutschen Reichsbahn (für Eisenbahnfreunde)
 - 4.3. Praktische Aufgaben in der Betriebsführung (für Pioniereisenbahnen)

Der Schwierigkeitsgrad der Fragen ist derart, daß keine spezielle Vorbereitung erfolgen muß. Die Meisterschaften sollen die realen Ergebnisse der

Arbeit in den AG widerspiegeln, darum ist die Teilnahme entscheidend!

- 2.4. Jeder Teilnehmer hat je eine Frage bzw. Aufgabe aus den genannten Komplexen zu lösen. Die Aufgaben werden für die Altersstufen
 - a) bis 12 Jahre
 - b) 13 bis 14 Jahre
 - c) 15 bis 16 Jahre differenziert.

3. Wertung

- 3.1. Jede Frage wird nach einem Punktsystem mit maximal 10 Punkten bewertet, das heißt, daß jeder Teilnehmer höchstens 40 Punkte erreichen kann.
- 3.2. Die Punktzahl der Mannschaft ergibt sich aus der Summe der Teilnehmerpunkte, dividiert durch die Teilnehmerzahl.
- 3.3. Entsprechend den erreichten Punktzahlen werden Leistungsstufen, die auf der Teilnehmerurkunde vermerkt werden, an die Mannschaften und Teilnehmer verliehen.
Leistungsstufe I: 38 bis 40 Punkte, Leistungsstufe II: 32 bis 37 Punkte, Leistungsstufe III: 24 bis 31 Punkte.

4. Auszeichnungen

- 4.1. Alle Teilnehmer erhalten eine Urkunde, in der die erreichte Leistungsstufe eingetragen wird.
- 4.2. Die Siegermannschaft des Bezirks nimmt am *Republikausscheid* teil (beachte 1.3.). Sie erhält einen Ehrenpreis und nimmt als besondere Auszeichnung an der Festveranstaltung zum Tag des deutschen Eisenbahners in der zuständigen Reichsbahndirektion teil.
- 4.3. Der Republiksieger erhält eine Ehrenurkunde und den Wanderpreis „DDR-Sieger im Wettkampf Junger Eisenbahner“. Die Mannschaft ist Gast des Treffens der Freunde der Eisenbahn Pfingsten 1968 in Dresden.

5. Jury

- 5.1. Die Jury arbeitet nach einer Arbeitsrichtlinie, die vom Generalsekretär des DMV bestätigt wird.
- 5.2. Die Jury besteht aus einem Vertreter des DMV, einem Vertreter der Pionierorganisation und drei Vertretern der Deutschen Reichsbahn bzw. der Modellbahnindustrie. Der Vertreter des DMV führt den Vorsitz.
- 5.3. Die Jury entscheidet nach den Festlegungen des Aufrufs und der Arbeitsrichtlinie unter Ausschluß des Rechtsweges.

6. Organisatorische Fragen; Termine

- 6.1. Termin der Bezirksmeisterschaften 19. Mai 1968
- 6.2. Termin der Republikmeisterschaften 1. Juni 1968
- 6.3. Die Teilnahmemeldungen müssen bis zum 26. April 1968 beim zuständigen Bezirksvorstand bzw. bis zum 19. April 1968 beim Generalsekretariat des DMV, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41, vorliegen.
- 6.4. Weitere Termine werden bei der Einberufung zu den Bezirksmeisterschaften bekanntgegeben.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband
Präsidium

„Original-Western-Lok“ in Potsdam

Im Juni dieses Jahres entdeckte ich bei einem Rundgang durch das Karl-Marx-Werk Potsdam-Babelsberg eine Lokomotive. Das soll nicht besagen, daß man die Lokomotiven im KMW erst suchen muß, nein, es handelt sich auch nicht um eine V 180, V 200 oder gar eine V 240, es handelt sich um eine Dampflok der Baureihe 89. Das allein will auch noch nichts bedeuten, schließlich gibt es noch viele andere Loks dieser Baureihe, die treu und brav ihren Dienst versehen. Diese BR 89 gehört nun aber zu den seltenen Exemplaren, die einen Schlepptender erhielten.

Als ich aber am nächsten Tag mit Kamera, Stativ und Fotografierlaubnis der Lok zu Leibe rücken wollte, bot sich mir ein Anblick, der jedem „Old-Time“-Anhänger das Herz im Leib umdrehen ließ (Bild 1). Die einst so stolze Lok wurde von Hammer, Meißel und Schweißbrenner arg geschunden. Das Führerhaus lag ein Stück abseits und jetzt war man gerade dabei die restlichen „unnötigen“ Leitungen vom Lokkörper zu entfernen. Puffer und Lampen wurden abmontiert — nichts war sicher. Als Liebhaber solcher Lokomotiven hätte ich am liebsten die Arbeiter gebeten, aufzuhören. Noch ehe ich aber über den Bürokratismus oder die Reichsbahn schimpfen konnte, änderte sich die Sachlage. Männer mit weißen Kitteln kamen mit großen Zeichnungen; es wurde gemessen und verglichen — geändert und beratschlagt. Von Verschrotten war nun nicht mehr die Rede, das Wort „Film“ tauchte dafür um so öfter auf. Was das zu bedeuten hatte, wußte ich noch nicht, aber ich sollte es bald erfahren. Einige Tage später traf ich die gleichen Arbeiter wieder an der Lok, jetzt aber behandelten sie die Lok liebevoll, sie paßten ihr ein neues Kleid an. Als erstes wurde eine Laufachse angebaut, dann folgte ein riesiger Kuh-

fänger. Mehr und mehr nahm die Lok die Formen einer amerikanischen Lokomotive an, wie sie wirklich noch vor einigen Jahrzehnten durch die Staaten gebräut war. Ein großer Scheinwerfer gab ihr den entgeltigen Schick — sie zog auch immer mehr die Blicke der Karl-Marx-Werker auf sich, ob jung, ob alt, jeder interessierte sich dafür.

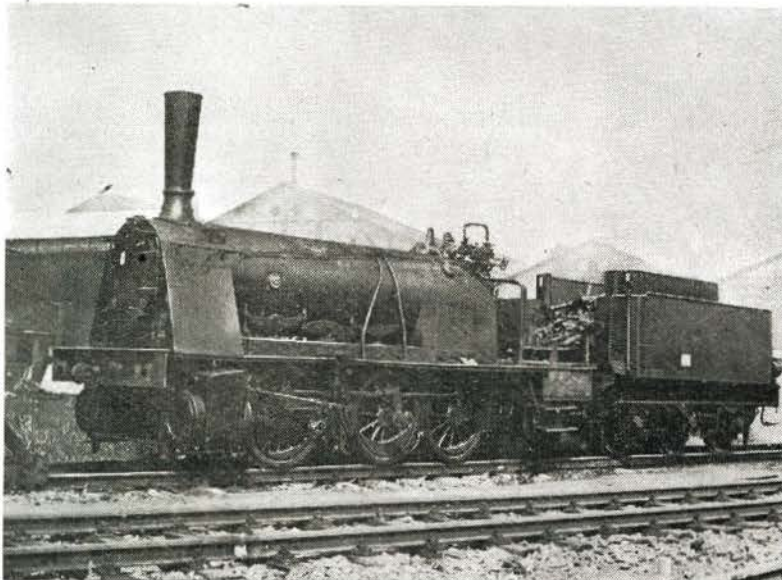
Um aber nun endlich das Geheimnis zu lüften — die Lok wurde für einen Film umgebaut, für den neuen DEFA-Indianer-Film „Spur der Falken“. In diesem Film wird die ex pr. T 3 als „Original-Western-Lok“ der Dampflokomotive ein bleibendes Denkmal setzen (Bild 2).

Gedreht wurde mit der Lokomotive unter anderem auf einer stillgelegten Strecke im Kreis Königs Wusterhausen. Der Bahnhof Töpchin war dabei ein besonderer Anziehungspunkt für Besucher aus der Umgebung, da die Lok und die dazugehörigen Wagen dort lange im Original zu bewundern waren. Die Wägel wurden im Raw-Potsdam umgebaut. Im Dezember 1967 konnte man die Lokomotive und einen Wagen noch in Potsdam sehen. Hier wurden einige Szenen gedreht, bei denen der Lokführer mit einem Pfeil zur Strecke gebracht wurde. Dazu ist der beste Armbrustschütze der DDR verpflichtet worden.

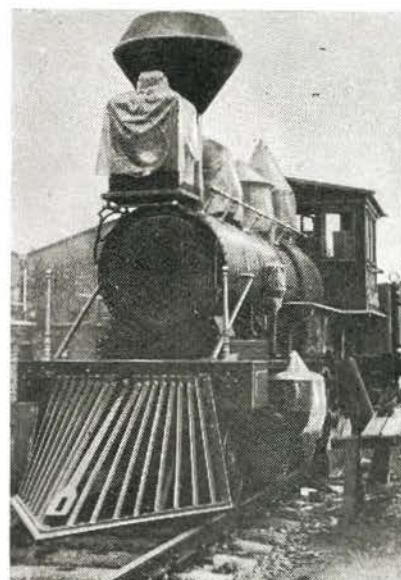
Übrigens sind die Plastiküberzüge im Film verschwunden. Sie sollten nur die glänzenden Teile vor den Unbilden des Wetters schützen. Wenn sie die Lok sehen wollen, dann müssen sie schon auf die Sommerfilmtage 1968 warten, dann soll Premiere sein. Das Hingehen lohnt sich, denn dann sieht man ja erst die herrlichen Farben der Lok, die wiederzugeben nicht im Rahmen der technischen Möglichkeiten dieser Zeitschrift liegen.

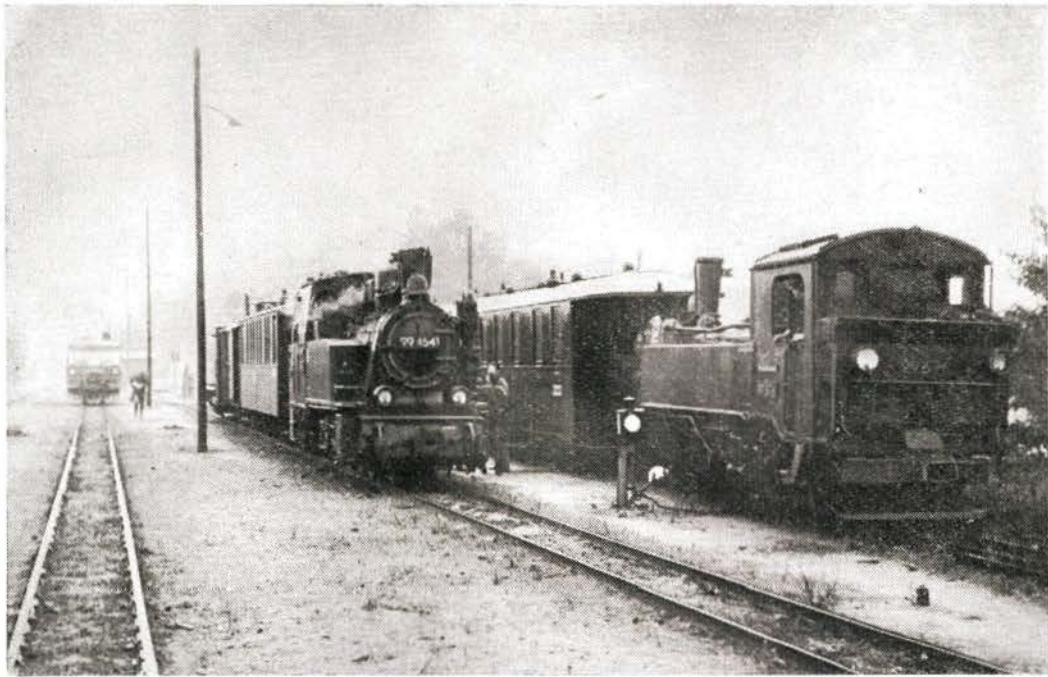
Bild 1 Frühere preußische T 3 mit nachträglich angebautem Schlepptender

Bild 2 In neuer Schönheit entstanden: jetzt als „Original-Western-Lok“



Fotos: Hans-Jürgen Horn, Potsdam





Dipl.-Ing. KLAUS KIEPER, Ahrensfelde bei Berlin

Kleinbahnfreunde auf Wanderschaft zur ehemaligen Prignitzer Kreiskleinbahn

Nach dem Erfolg unserer ersten größeren Exkursion (siehe Modelleisenbahner 9/67) wurde am 1. September 1967 das 750-mm-Schmalspurnetz zwischen Kyritz, Perleberg, Pritzwalk und Glöwen unter die Linse genommen (wobei Zollstock und Notzbuch auch auf ihre Kosten kamen). Dieses Streckennetz ist z. Z. eines der interessantesten Schmalspurnetze in bezug auf den Fahrzeugpark. Von einer der ersten Lokomotiven dieser Strecke (99 4503) über umgesetzte Lokomotiven der ehemaligen Kleinbahn des Kreises Jerichow I (99 4641 bis 45) bis zur neuesten Schmalspurlokomotive der DR (99 4511) ist alles vertreten. Besonderer Aufmerksamkeit erfreuten sich die beiden umgesetzten „Schweine-

Bild 1
Regenstimmung bei Rangiermanövern
im Kreuzungsbahnhof Lindenberg

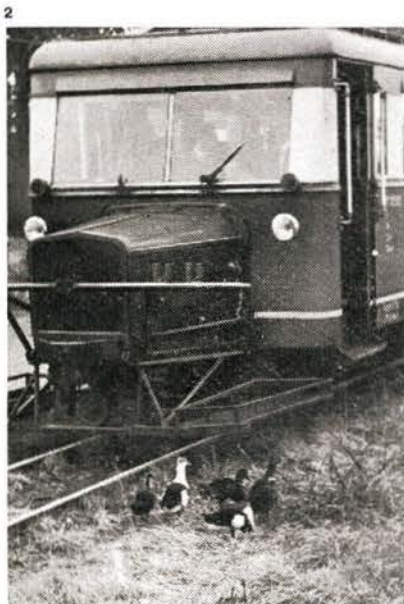


Bild 2
Zwangshalt durch eine kleine Entenschar

Bild 3
Zwei eingefleischte Modelleisenbahner
(und Freunde der Eisenbahn) beschäftigen sich mit einem rekonstruierten „Sachsen“ (IV K)





Bild 4 Parade der Schmalspurloks in Havelberg (99 4503; 99 4511; 99 4701)

Fotos: Dipl.-Ing. Klaus Kieper, Ahrensfelde bei Berlin

schnauzen“, das heißt die Wismarer Schienenbusse VT 133 524 und 525, mit denen wir den größten Teil des Netzes befahren konnten. Trotz Regen, außerplanmäßigem Halt (siehe Bild 2) wurde die Fahrt ein voller Erfolg.

Nachdem wir uns mit der Kleinbahn genug beschäftigt hatten, wurde das Bw Wittenberge besucht. Welch ein Kontrast zwischen der Kleinbahnromantik und dem „Röhren“ einer aufgeheizten Öl-44er!

Als besondere Schnappschüsse boten sich neben ölgeheizten 44ern und 01⁵ern Lokomotiven der Baureihen 50 und 52 mit Giesl-Ejektor an.

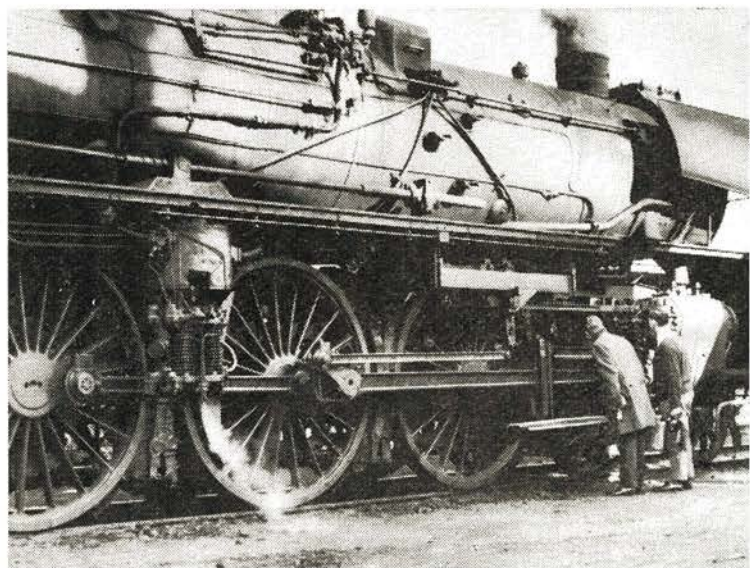
Nach dieser Bekannschaft mit der modernen Technik (was auch auf eingefleischte Schmalspurfreunde nicht ohne Einfluß blieb), verabschiedeten wir uns von der „Prignitz“ mit dem Trost, 1968 weitere Exkursionen zu veranstalten.

Aus dem Leben der Arbeitsgemeinschaft I/5

Die Zentrale Arbeitsgemeinschaft I/5 des Rbd-Bezirktes Berlin hat sich u. a. die Aufgabe gestellt, die Freunde der Eisenbahn und die Modelleisenbahner mit der Geschichte und dem Leben der Eisenbahn vertraut zu machen.

So soll einerseits das Verständnis für das große Vorbild geweckt und andererseits den Modelleisenbahnern in der ZAG Anregungen für einen vorbild- und milieugerechten Betrieb auf der kleinen Bahn gegeben werden. So wurden und werden von der ZAG Filmabende über die Entwicklung des Eisenbahnwesens und Exkursionen in Reichsbahndienststellen veranstaltet.

Am 29. Oktober 1967 besichtigten die Freunde der ZAG I/5 das Bahnbetriebswerk für Reisezuglokomotiven Berlin-Lichtenberg und verfolgten den Durchlauf einer Dampflokomotive durch alle Stationen des Bw. Der Dienstvorsteher des Bw, Herr Pätzold, zeigte den sehr interessierten Teilnehmern dieser Exkursion alle Stationen, die eine Dampflokomotive in einem Bw aufsucht und erklärte sehr verständlich die Aufgaben eines Bw. Viele Aufnahmen wurden „geschossen“, um die nur noch wenige Jahre vorhandene ehrwürdige Dampflokomotive auch nach ihrer Ablösung durch neue Traktionsmittel der Nachwelt zu erhalten. Wolfgang Kunert, Berlin



Wie wäre es mit einem Wagenfahrstuhl?

Nicht selten sieht sich der Modelleisenbahner bereits beim Entwurf seines Gleisplans den Problemen akuter Raumknappheit gegenübergestellt. In besonderem Maße trifft dies jedoch für die Überwindung von Höhenunterschieden zu. Dabei machen solche Schwierigkeiten nicht einmal vor der kleinen N-Spur halt. Immer wieder müssen dann vorwiegend bei erheblichen Steigungen zahlreiche Gleislängen geopfert werden, um brauchbare Lösungen zu erreichen.

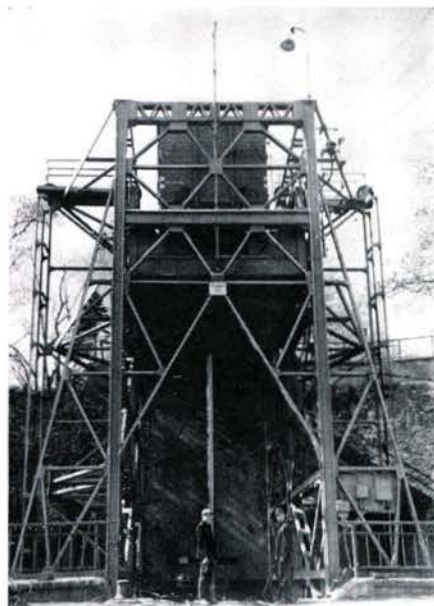
Wie so oft – bei der Modellbahn sollte es stets der Fall sein – ist auch hierfür ein attraktiver Ausweg beim großen Vorbild zu suchen. Eine der wenigen Hebeanlagen für Güterwagen dieser oder ähnlicher Art in unserer Republik finden wir an der bekannten Bahnstrecke Berlin – Angermünde. Der Schienenstrang konnte überdies vor einigen Wochen auf 125 Jahre seines Bestehens zurückblicken. In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Eberswalde, am Steilhang des Finowkanals, finden wir einen derartigen recht interessanten Wagenfahrstuhl. Schon fast 6 Jahrzehnte Betriebszeit hat er hinter sich, und noch heute arbeitet die solide Konstruktion mit großer Zuverlässigkeit, wie mir der Werkleiter des VEB Drahtzieh- und Nagelwerk Eberswalde versicherte.

Natürlich hat man inzwischen schneller fahrende Anlagen mit größerem Hub für weit schwerere Lasten gebaut. Mit dem gleichfalls im Kreisgebiet Eberswalde befindlichen riesigen Schiffshebewerk von Niederfinow am Oder-Havel-Kanal bietet sich hierfür eine überzeugende Parallele.

Die kleine bescheidene Eberswalder Hebebühne wirkt dagegen nur wie ein Modell. Übrigens ist der gewaltige Schiffsfahrstuhl – nach seiner Fertigstellung im Jahre 1934 der größte der Welt – in der Lage, mit einem Hub die Masse von 280 Güterwagen je 15 t zu heben. Das sind 7 lange Güterzüge, die innerhalb von fünf Minuten 36 m gehoben werden könnten.

„Im Juni 1968 werden es 15 Jahre, daß ich mich mit der Modelleisenbahn beschäftige. Bis vor wenigen Monaten war es die Nenngröße H 0, in der ich baute. Da wir nicht viel Platz in unserer Wohnung hatten, mußten die Anlagen auch dementsprechend klein aufgebaut werden. Doch im Frühjahr 1967 kam mit der Nenngröße N auch für mich die große Wende. Ich verkaufte meine Modelle der Nenngröße H 0 und begann mit dem Aufbau einer neuen Anlage. In wenigen Tagen entstand auf einer Hartfaserplatte eine transportable N-Anlage mit den Abmessungen von nur 0,85 m \times 1,20 m und trotzdem vielen Gleisen“

Bernd Anders, Gelenau (Erzgeb.)



Der Wagenfahrstuhl unweit des Eberswalder Bahnhofs. Nur wenige Zentimeter fehlen, bis der beladene G-Wagen das obere 9,6 m höhere Gleis erreicht hat. Foto: Jeske

Doch nun zurück zu unserem im Bild gezeigten Wagenfahrstuhl. Auch hier erzwang ein Kanal durch seinen steilen Abstieg zum Werkgelände diesen außergewöhnlichen Gleisanschluß. Bei einer Tragfähigkeit bis zu 25 t überwindet diese Hebeanlage 9,60 m Gleisunterschied zwischen Bahnhof und Betrieb. Beladen werden aufwärts etwa 15 Minuten benötigt, talwärts sind es nur 5 Minuten. Der Hebevorgang erfolgt mittels Elektromotor und Ölhydraulik, wobei die Masse durch Gegengewichte ausgeglichen wird. Mitunter werden täglich bis zu zwölf Güterwagen befördert.

Vorstehende Ausführungen sollten lediglich eine brauchbare Anregung aus der Praxis für den Modellfall geben. Der bastelnde Modelleisenbahner mit seinem technischen Können wird selbst entscheiden, ob er sich für einen solchen Wagenfahrstuhl auf seiner Anlage entschließen will. Auch verschiedene Konstruktions- oder Antriebsvarianten geben ihm genügend Spielraum für die Verwirklichung eigener Ideen.



H0-Anlage (4,00 m x 1,40 m)



„Meine H0-Heimanlage ist mit Güterbahnhof und Bahnbetriebswerk 4,00 m lang und 1,40 m breit. Sie ist bei 2,40 m trenn- und klappbar. Durch elf Stück 16polige Messerleisten wird die Fahr- und Schaltanlage von der Platte getrennt. Sie ist in etwa 10 Minuten einsatzbereit. Von der Schaltanlage werden die Stromkreise gespeist, 17 einfache Weichen und zwei doppelte Kreuzungsweichen und alle Signale geschaltet. Für die Lichtstromversorgung sind zehn Schalter vorhanden, die zehn Lichtstromkreise speisen. Die gesamte Fahrstromversorgung ist kompletter Eigenbau.“

Auf der Anlagenplatte sind etwa 30 m Pilz-Gleise verlegt,

die in entsprechenden Abständen abgeschaltet werden können. Geschaltet wird mittels Zeuke-Tastenschalter.

Auf der Anlage verkehren zehn Lokomotiven und andere Triebfahrzeuge der Baureihen 50, 24, 64, 89, 80, V 200, VT 135, V 100 und BN 150, dazu kommen noch 20 Reisezugwagen, ein vierteiliger Doppelstockzug und 35 Güterwagen. Es ist eine Mittelgebirgslandschaft vorhanden. Etwa 450 Bäume sind „gepflanzt“ worden. Die Hochbauten sind zum größten Teil aus Auhagen-Bausätzen gestaltet und auch zum Teil Eigenbauten. Ebenso sind alle Lampen und viele Signale in eigener Werkstatt entstanden.“

Werner Schubert, Magdeburg



„Für meine ‚Mini-TT-Kofferanlage‘ von der Abmessung 1,25 m x 0,7 m wurde als Motiv ‚Bahnhofsbetrieb‘ einer zweigleisigen Hauptbahn und einer eingleisigen Nebenbahn gewählt. Neben dieser Gleisanlage sind außerdem noch sechs Rangiergleise vorhanden, wobei die Nebenstrecke teilweise als Ausziehgleis dient. Außerdem hat auf der Anlage ein Bahnbetriebswerk mit drei Gleisen, einem einständigen Werkschuppen, Kohlenbansen (verkürzt), Wasserkran (von HO umgebaut), Aschengrube, Wasserturm (verkürzt) und Tankstelle für Dieselfahrzeuge Platz gefunden“.

Foto: Robert Schmaus, Tambach-Dietharz



Die Wüsteneisenbahnen in Libyen

Железные дороги в пустыне Ливии

The desert railways in Libya

Les chemins de fer du désert de la Libye

Den größten Teil des heutigen Libyen nimmt die Sand- und Steinwüste der Sahara ein. Seit Jahrtausenden ist das Kamel das einzige Transportmittel zur Überwindung der weiten unfruchtbaren Gebiete. Tripolis, der Haupthandelsplatz, als Ausgangspunkt für die großen Karawanen nach dem Tschad-See-Gebiet und Kimbuku am Niger, bildete namentlich seit Ende 1790 auch den Ausgangspunkt für die Erforschung des westlichen Sudan. Die seit 1544 andauernde türkische Herrschaft tat wenig zur Verbesserung des Verkehrswesens. Die politisch verworrenen Verhältnisse im vorigen Jahrhundert (Machtkampf der Senussi mit den Türken) sowie die verkehrsfeindlichen Bodenverhältnisse verhinderten jede Verkehrsanlage ohne große Investitionen. Die ersten Eisenbahnen in Libyen verdanken somit ihr Entstehen ausschließlich militärischen Gründen und bildeten drei voneinander unabhängige Streckennetze. Im Verlaufe des türkisch-italienischen Krieges besetzten die Italiener Ende 1911 Tripolis. Zur Versorgung der Truppen bauten Armeeeinheiten eine 12 km lange Schmalspurbahn von der Stadt Tripolis nach dem südlich gelegenen Air-Zara. Ursprünglich war eine 750-mm-Spurweite geplant, jedoch kam die Bahn in 950 mm zur Ausführung. Dazu bot sich das Material der Sizilianischen Nebenbahnen an. Zur Landung des Kriegsmaterials wurden drei kleine Landungsbrücken gebaut und mit der Bahn verbunden. Schon am 17. März 1912 konnte die ganze Anlage nach nur zwei Monaten Bauzeit eröffnet werden. Kurze Zeit später baute man eine 9 km lange Zweigbahn zu den Steinbrüchen von Gargaresch, die am 20. April 1912 fertiggestellt war. Bei dieser Gelegenheit legte man schon den Platz für den späteren Hauptbahnhof fest. Von einer Umgehungsstrecke nördlich von Tripolis führte eine weitere nach Fort Tagiura, km 21. Diese Strecke sollte das Anfangsstück der östlichen Küstenbahn bilden.

Als erste Etappe war an eine Verlängerung nach den 70 km entfernt liegenden Kussabat und Homs (80 km) gedacht worden. Ein weiterer Ausbau sollte von hier aus bis zu dem etwa 75 km entfernten Misurata ausgeführt werden. Jedoch gab es erhebliche Schwierigkeiten beim Durchfahren der Wanderdünen, und der erste Weltkrieg verhinderte die Ausführung überhaupt. Dagegen wurde die zuerst gebaute, südliche Strecke von italienischen Pionieren in 19 Tagen um 23 km verlängert, und am 12. Februar 1913 konnte der Betrieb bis Aziza über einige Zwischenstationen eröffnet werden. Die gesamte Bahnanlage wurde bis zum 1. Mai 1913 ausschließlich von der italienischen Armee benutzt und verwaltet. Erst ab diesem Tage übernahm die italienische Staatsbahn das Streckennetz von 85 km Länge. Die Betriebsmittel umfaßten bei der Übernahme 11 Lokomotiven, 4 Personen-, 2 Gepäck-, 20 offene und 54 gedeckte Güterwagen sowie 22 Wasserwagen. Letztere deuten schon auf die Schwierigkeiten der Wasserbeschaffung hin, die in ganz Libyen das Hauptproblem bildet.

Die italienische Staatsbahn baute das Netz weiter aus. In Richtung tunesische Grenze wurde eine Strecke über Zansur-Sabratha nach und nach bis Zuara, km 118, ausgebaut, welches 1914 erreicht wurde. Bis zur tunesischen Grenze sind es von hier aus noch knapp 60 km. Noch etwa 100 km weiter beginnt dann das Streckennetz der tunesischen Eisenbahnen mit 1000 mm Spur.

Ein Übergang von Fahrzeugen wäre also nicht möglich gewesen. Im Jahre 1919 wurde der Ausbau der Strecken auf weit über 1000 km geplant und es sollten 100 Mill. Lire aufgewandt werden. Hierzu ist auch die italienische Version einer Trans-Sahara-Bahn über Garian-Oase Marsuk nach dem Tschad-See-Gebiet zu rechnen. Zunächst wurde jedoch nur die südliche

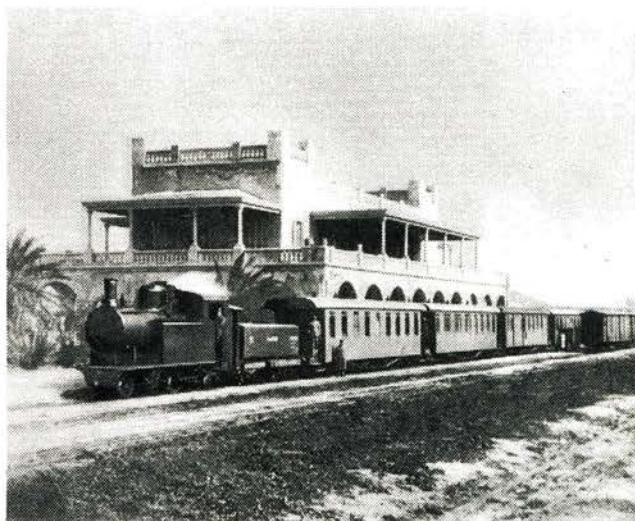


Bild 1 Provisorischer Bahnhof von Tripolis, 1912

Strecke um 40 km bis Garian auf insgesamt 78 km verlängert. Neben einigen kurzen Anschlußstrecken, z. B. 6 km zum Flughafen, wurde das Gesamtnetz nicht mehr vergrößert. Bei Beginn des zweiten Weltkrieges umfaßte das tripolitanische Streckennetz 237 km. Der weitere Ausbau der Strecken an der Küste war durch den Bau der Küstenstraße, die die Faschisten für ihre aggressiven Zwecke anlegten, hinfällig geworden. Die Transportleistungen der tripolitanischen Eisenbahnen hielten sich in bescheidenen Grenzen, da ihr das Schwergut z. B. Erze, Kohle usw. fehlten. Für 1935 wurde die Beförderung von 187 000 t Gütern und 280 000 Personen im Geschäftsbericht genannt. Die hohe Personenbeförderung ist zum Teil auf die im gleichen Jahr eingeführten modernen vierachsigen Triebwagen zurückzuführen, die eine dichte Zugfolge zuließen und der Bevölkerung einen Anreiz zur Benutzung gaben. Im zweiten Weltkrieg übernahmen die englischen Militärbehörden nach der Zerschlagung der faschistischen Truppen die Betriebsführung der Eisenbahnen.

Nachdem am 24. Dezember 1951 das Königreich Libyen ausgerufen wurde, kam es auch zur Übernahme der Eisenbahnstrecken durch den jungen Staat. 1958 plante man die schon von den Italienern vorgesehene Verlängerung der Strecke Tripolis-Tagiura um 193 km bis Misurata. Die wachsende Konkurrenz durch Lastkraftwagen und Autobusse sowie der schlechte Unterhaltungszustand der gesamten Bahnanlagen führte zu Streckenverkürzungen und schließlich 1962 zur Betriebseinstellung. Zum gleichen Zeitpunkt tauchten auch Projekte auf, das in der Provinz Fezzau bei Brach und Sebha liegende Eisenerz mit einer Schmalspurbahn (etwa 800 km Streckenlänge) aufzuschließen. Hier stand eine Verlängerung der Strecke von Garian nach Sebha zur Debatte. Auch an eine kürzere Linie, etwa 500 km, direkt zur Küste bei Sirte wurde in Erwägung gezogen. Erdölfunde in ungefähr 200 km Entfernung von der Mittelmeerküste lassen das Projekt auch heute noch nicht zur Ruhe kommen. Hier wurde auch von der größtenteils in Nordafrika üblichen Normalspur, 1435 mm, gesprochen, verleitet doch keine Anfangsstrecke mit der ungünstigen 950-mm-Spur zum Weiterbau.

Wenn man so will, so fuhr die erste Eisenbahn Libyens 1904 von Bengasi nach dem Steinbruch von Tweihad. Die 6 km lange Bahn diente zum Transport von Steinen zum Hafen und 25 m Festungsbau der Türken. Welche Spurweite hier zur Anwendung kam und ob Lokomotivbetrieb ausgeführt wurde, läßt sich heute nicht mehr mit Sicherheit sagen. Der erste wirkliche Eisenbahnbau in der Cyrenaica begann kurz nach dem ersten Weltkrieg. Von Bengasi aus baute man in südlicher Richtung wieder in 950-mm-Spur eine 56 km



3



4

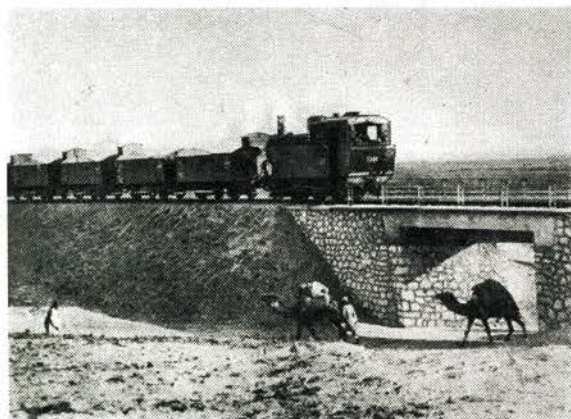
Bild 2 Güterzug auf der Strecke nach den Steinbrüchen von Gargaresch

Bild 3 Der Hauptbahnhof von Tripolis um 1930 mit Personenzug. Man beachte den Wasserwagen hinter der Lokomotive

Bild 4 Zentraler Lokomotivschuppen von Tripolis

Bild 5 Personenzug auf der Fahrt durch eine Oase auf der Strecke nach Garian

2



5

