

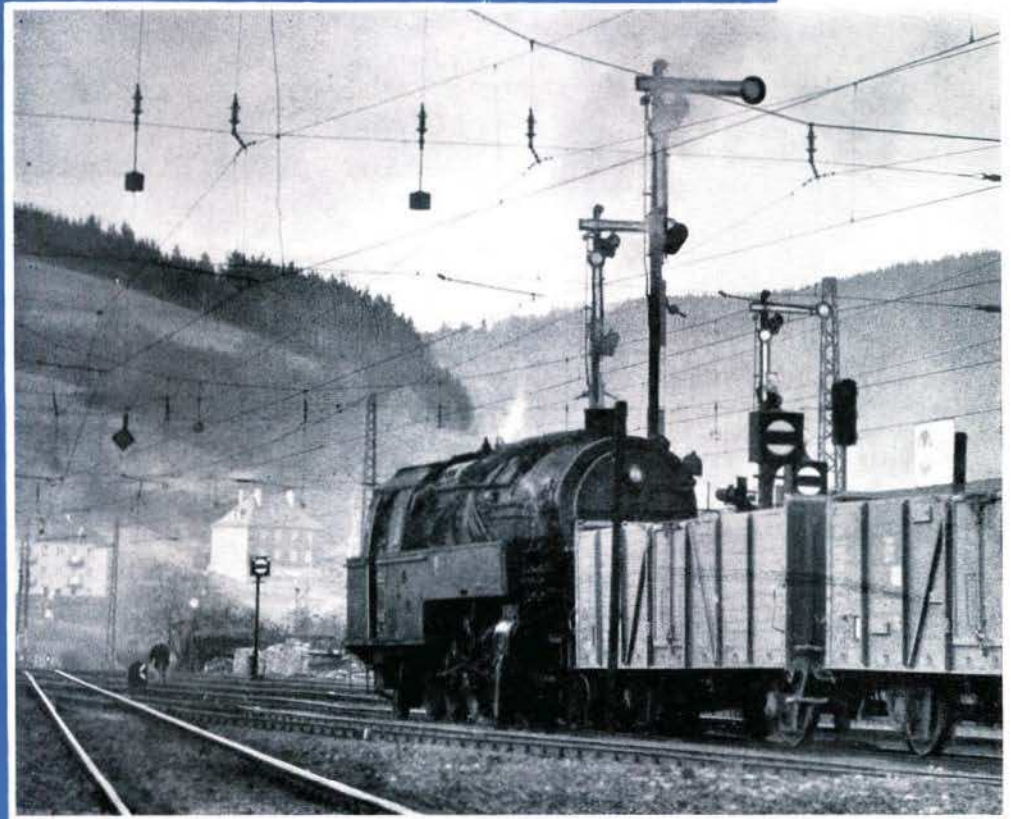
JAHRGANG 11

JULI 1962

7

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,-





Foto: G. Illner, Leipzig

Wissen Sie schon . . .

● daß der Waggonbau auch in der Volksrepublik Polen einen immer größeren Aufschwung nimmt? Vor allem werden moderne, den neuzeitlichen Anforderungen an das Transportwesen entsprechende Fahrzeuge konstruiert, wobei ein besonderer Wert auf einen höchstmöglichen Grad der Mechanisierung von Be- und Entladearbeiten gelegt wird. Unser Bild zeigt einen vierachsigen Selbstentladewagen der PKP aus polnischer Produktion.

● daß ein neuartiges gleisunabhängiges Rangierfahrzeug bei einigen amerikanischen Bahnverwaltungen erprobt wird? Das Fahrzeug ist eine Mischung zwischen Lokomotive und Straßenfahrzeug (Zugmaschine). Es wird daher als „Switchmobile“ bezeichnet und kann unter Benutzung der kürzesten Straßenverbindung – zahlreiche Rangierbahnhöfe amerikanischer Städte liegen oft sehr ungünstig zueinander – von einem Bahnhof zum anderen fahren, wodurch kostspielige Lokomotivleerfahrten vermieden werden.

● daß die jugoslawische Waggonfabrik in Kraljewe in diesem Jahr die Herstellung einiger neuer Waggon Typen aufnahm? Darunter befinden sich vierachsige Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 50 Mp für den Transport von Schotter und Steinen. Die Wagen sind mit einer Schüttvorrichtung versehen, die in der Lage ist, in zehn Minuten 25 m³ Steine auszuladen.

Ferner wurde mit der Produktion von drei Spezialwagentypen begonnen für die Beförderung von Kalk, Zement und Kohlenstaub. Ein Großteil der Erzeugnisse der Waggonfabrik Kraljewe wird exportiert. Auch die DDR erhielt bereits 200 Spezialwagen für den Kohletransport. Noch in diesem Jahre sollen 205 Güterwagen für den Transport von Kalk, Zement und Kohlenstaub in unsere Republik geliefert werden.

Herbert Linz	
Ein großer Erfolg	173
Gerhard Arndt	
Die Eisenbahn in Ägypten	174
Ermuntert	179
Martin Böttcher	
Unter den Linden in Berlin	180
Bauplan des Monats: Vierachsiger gedeckter Güterwagen der ČSD	183
Günter Fromm	
... nur eine kleine Nebenbahn	184
Der Hersteller hat das Wort	186
Kurt Schuster	
Rundfunk-Tastenschalter im Modellbahnbau	187
Karlheinz Müller	
Das Umgebendehaus	188
Heinz Kohlberg	
Stanzwerkzeug zur Herstellung von Fenstern für Reisezugwagen	191
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	193
Friedrich Spranger / Carl Viehrig	
In die Hohe Tatra	194
Günter Fiebig / Hans Köhler	
Die Güterzug-Tenderlokomotive der Baureihe 86	196
Werkstatt-Tips	197

TITELBILD

Ein reger Verkehr herrscht auf dem Grenzbahnhof, vor allem im Güterverkehr. Wagen und Wagengruppen werden ausgesetzt und beigestellt, Züge kommen und fahren über die Grenze. Unser Bild zeigt den Bahnhof Probstzella (Th.)

Fotos: G. Illner, Leipzig

RÜCKTITELBILD

Noch nicht im Modell nachgebildet fanden wir diese interessante technische Anlage des Vorbilds: eine Waggonkippanlage in Königs Wusterhausen bei Berlin, mit Hilfe derer O-Wagen über die Stirnwandklappen durch Kippen selbsttätig entladen werden können. So wird der Umschlag Bahn/Binnenschiff einfach und schnell vollzogen

Foto: H. Dreyer, Berlin

IN VORBEREITUNG

Bericht über den IX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb Diesellokbau in der UdSSR

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, z. Z. Leningrad – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Ing. Klaus Gerlach, TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin – Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig – Rudi Wilde, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden – Ing. Günter Driesnack, VEB PIKO Sonneberg/Thür. – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Entwurfs- und Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn, Berlin



Herausgeber: TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlagsleiter: Herbert Linz; **Redaktion** „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Helmut Kohlberger; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. **Grafische Gestaltung:** Marianne Hoffmann. Erscheint monatlich. **Bezugspreis** 1,- DM. **Bestellungen** über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Ausschließlich Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28-31, und alle DEWAG-Betriebe in den Bezirksstädten der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. **Druck:** (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2, Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBahnBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBahn

Ein großer Erfolg

Rostock war der sichere Hafen, der die Sieger des IX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerbs 1962 am 14. Juni zum Empfang ihrer Preise und zugleich zur Eröffnung der Ausstellung der Wettbewerbsmodelle zusammenführte. Rostock, diese im Kriege schwer gezeichnete und nun wieder schöner denn je aufblühende Hafenstadt sozialistischer Prägung, war ein hervorragender Gastgeber für unsere Modelleisenbahner. Vor den Vitrinen mit den Modellen drängten sich im „Haus der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft“ von der ersten Stunde an viele Menschen von der Wasserkante, die sonst ihren Blick mehr den Schiffen als der Eisenbahn zuwenden. Da war der junge Pionier genau so interessiert wie der technisch bewanderte Schiffsbauer oder der erlebnisreiche Fahrensmann. Diese Modelle, von den winzigen Lokomotiven und Wagen über die ins kleinste ziselierten Gebäude und Nebeneinrichtungen bis zu dem mannshohen Turmkran, der übrigens von einem richtigen Kranführer gebaut wurde, zeugten davon, daß die Liebe zur Modelleisenbahn ihren ethischen Wert besitzt.

Was dem 11jährigen Wolfgang noch Spielerei ist, die ihn später zum Eisenbahnberuf führt, das ist dem Diplomingenieur oder Wissenschaftler erbauliche Entspannung mit oftmals praktischem Nutzen für die eigene Arbeit, und das erhellt dem 78jährigen Preisträger aus Stralsund den Lebensabend. Doch über die ausgezeichneten Modelle und über die Preisträger wird noch im nächsten Heft ausführlich zu sprechen sein. Nur soviel sei schon heute vermerkt, daß die aus unserer Republik, aus Ungarn, aus der CSSR und aus Frankreich eingesandten Modelle in ihrer Ausführung und Funktionstüchtigkeit die bisherigen Wettbewerbe noch übertrafen. Die Jury, in der die Herren Brust, Hochschule für Verkehrswesen, Voigt, Kammer der Technik, Szegő, Präsident des Ungarischen Modell-Eisenbahnverbandes, Reinert, Generalsekretär des Deutschen Modell-Eisenbahnverbandes, und Kohlberger, Redaktion „Der Modelleisenbahner“, vertreten waren, stellte das einstimmig fest. Auch Modellbahnfreunde aus Westdeutschland und Westberlin beteiligten sich, dem Bonner Druck widerstehend, am Wettbewerb, und nicht ohne Erfolg.

Der internationale Charakter des IX. Wettbewerbs fand seine Bestätigung indessen nicht nur durch ganz hervorragende Modelle aus Ungarn und der CSSR. Wiederum hatte es sich der Präsident des Ungarischen Modell-Eisenbahnverbandes, Ferenc Szegő, nicht nehmen lassen, persönlich an der Ehrung der Preisträger teilzunehmen, und die tschechoslowakischen Modelleisenbahner hatten durch Herrn Gryc ihre besten Erfolgswünsche nach Rostock tragen lassen.

So konnte dann der Vizepräsident des noch jungen Deutschen Modelleisenbahnverbandes, Herr Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, in seiner Festansprache an die aus allen Teilen der DDR gekommenen Preisträger auf die völkerverbindende und damit friedensfördernde Wirkung des Modellbahnbaus hinweisen. Auch der von den ausländischen Freunden ausgesprochene Gedanke, daß einer der nächsten Wettbewerbe in Ungarn durchgeführt werden könnte, braucht nach der Gründung des Deutschen Modell-Eisenbahnverbandes kein Wunsch mehr zu bleiben.

Der Deutsche Modell-Eisenbahnverband hat mit der Rostocker Veranstaltung sein Wirken erfolgreich erprobt. Wenn auch ein Teil des Wettbewerbs wie in den früheren Jahren noch von der Redaktion „Der Modelleisenbahner“ getragen wurde, so ist doch in Rostock sichtbar geworden, daß der Deutsche Modell-Eisenbahnverband dem vielgestaltigen gesellschaftlichen Leben dieser an Ereignissen gewiß nicht armen Hafenstadt einen neuen Farbtupfen gegeben hat. Das sollte übrigens in Zukunft unsere Modellbahnindustrie mehr beachten, die nicht nur mit Preisen, sondern auch mit Repräsentanten vertreten sein muß, wenn sich die Modelleisenbahner einmal im Jahr der Öffentlichkeit stellen.

Vom 14. bis 21. Juni haben zahlreiche Besucher in Rostock interessiert, bewundernd, staunend vor den Glasvitrinen mit den Modellen gestanden, an denen so manche Stunde bis in die Nacht hinein gearbeitet wurde. Es werden auch nicht wenige Gäste aus anderen Ländern dabeigewesen sein, denn Rostock ist eine internationale Stadt; in ihren alten und neuen Straßen werden viele Sprachen gesprochen. So manch ein Besucher der Ausstellung wird bestimmt Freundschaft mit dem Modell-Eisenbahnbau geschlossen haben. Und nicht wenige Besucher werden wohl durch die Rostocker Ausstellung selbst zum Modellbahnbau kommen.

H. L.

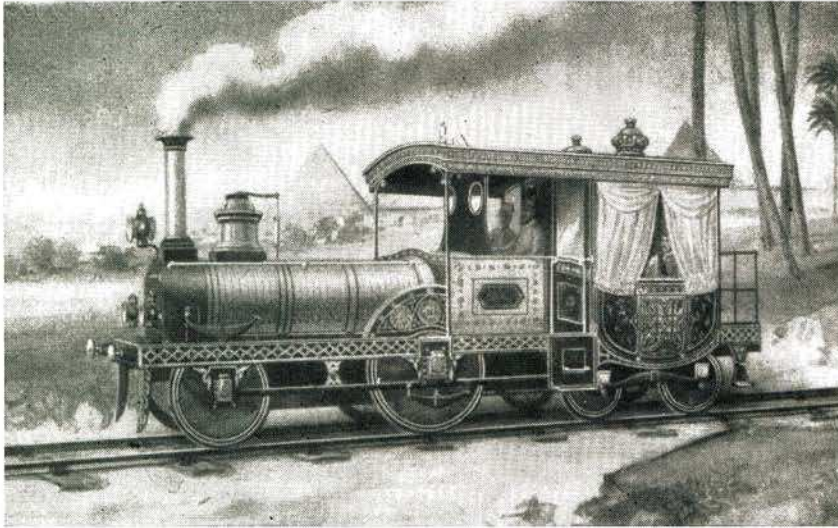
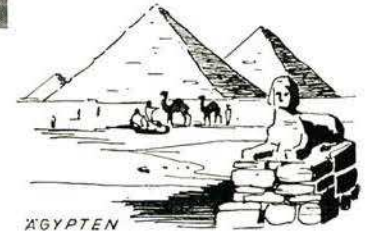


Bild 1 Salontriebwagen des Khediven, gebaut 1862 von R. Stephenson, für die Strecke Alexandria-Ramleh



Die Eisenbahn in Ägypten

GERHARD ARNDT, Dresden

Ägypten, im Nordosten Afrikas gelegen, ist eines der alten Kulturländer. Jeder, der den Namen hört, denkt unwillkürlich an die Pyramiden von Gizeh, an die großen Könige wie Ramses und Alexander sowie an die berühmte Nofretete, an den Nil und an den Suezkanal.

Ägypten bedeckt eine Fläche von 994 300 km², jedoch ist nur etwa ein Gebiet von 36 000 km² bewohnbar. Der größte Teil des Landes ist öde Wüste. Der Nil, mit 6500 km der längste Strom Afrikas, ist die Lebensader Ägyptens. Ostwärts von ihm liegt eine etwa 20 km breite und 1000 km lange, fruchtbare Niederung, die nur im Nildelta noch etwas breiter ist. Auch die Halbinsel Sinai im Osten des Suezkanals, schon ein Teil Asiens, gehört noch zu ägyptischem Gebiet. Somit liegen die Staatsgrenzen in zwei Erdteilen, in Afrika und Asien. Durch seine geographische Lage und durch die Landenge von Suez hatte Ägypten schon im Altertum eine große Handelsbedeutung, insbesondere für den Weg nach China und Indien. Es ist deshalb kaum verwunderlich, daß später auch England als Beherrscher Indiens ein Auge auf Ägypten warf und ihm jedes Mittel recht war, seine Interessen durchzusetzen. Mohammed Ali Pascha hatte schon im Jahre 1834 Vorarbeiten für einen Bahnbau Kairo-Suez vornehmen lassen, da auch er den wirtschaftlichen Vorteil einer solchen Eisenbahn auf Grund der geographischen Lage erkannte. Jedoch gelang es damals England, diese Pläne zu durchkreuzen. Erst 1851 war es Abbas Hilmi Pascha möglich, Robert Stephenson auf Grund der veränderten politischen Situation — England hatte inzwischen in Ägypten entsprechenden Einfluß erreicht — für den Bahnbau zu berufen. Im Jahre 1854 konnte auf der ersten Teilstrecke Kairo-Alexandria der Betrieb aufgenommen werden, was damit die erste Eisenbahn in Afrika überhaupt war. 1856 kam die Gesamtstrecke mit 210 km in Betrieb. Allerdings mußte zur Überquerung des Nils eine Fähre benutzt werden. Schon im Jahre 1858 konnte die 145 km lange Linie Kairo-Suez mit einer Zweigbahn Tanta-Samanud dem Betrieb übergeben werden. Damit war es möglich, die Reisezeit nach Indien beträchtlich abzukürzen. Nach dem Bericht eines Zeitgenossen soll im Anschluß an die Dampferankunft in Alexandria um

4 Uhr ein Zug in Richtung Kairo gefahren sein. Nach einer Übernachtung in Kairo wurde die Fahrt nach Suez am anderen Tage fortgesetzt, um wiederum den Anschluß an den Dampfer nach Indien zu erreichen. Der Verkehr stieg derartig an, daß schon drei Jahre später die Strecke zweigleisig ausgebaut werden mußte. Nach Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869 baute man die Strecke Kairo-Suez jedoch 1878 wieder ab. Im Jahre 1935, als das faschistische Italien in Abessinien einfiel, hielten es die Engländer jedoch für geraten, die Gleise wieder auf den noch vorhandenen Unterbau durch die Wüste zu legen und die Bahn wieder für den Güterverkehr in Betrieb zu nehmen. Der Abbau der Strecke Suez-Kairo bedeutete jedoch nicht, daß der Kanal die Eisenbahn überflüssig gemacht hätte; im Gegenteil, durch den Bau des Kanals entstand 1868 die 77 km lange Strecke Kairo-Sagisig und ihre Verlängerung bis Ismailia. Ebenso wurde parallel zum Süßwasserkanal von Ismailia nach Suez eine 82 km lange Eisenbahn gebaut. Da diese Linie durch neuerschlossene, fruchtbare Gebiete führte, wurde sie auch von dem Lokalverkehr stärker belastet und trug somit auch zum Abbruch der etwas kürzeren Wüstenbahn bei.

Im gleichen Zeitraum baute man auch die Eisenbahnlinie von Kairo-Mansura nach Damiette am Mittelmeer. Neben dieser als Staatsbahn gebauten und betriebenen Strecke gab es eine Privatbahn von 10 km Länge von Alexandria in östlicher Richtung nach Ramleh zu dem Sommersitz des Vizekönigs. Später verlängerte man diese Strecke bis Rosette und Edtira auf insgesamt 78 km. Alle diese Bahnen wurden in der europäischen Regelspur gebaut. Dieses Regelspurnetz ist zum Teil auf die Lieferung der Fa. Robert Stephenson, zum Teil aber auch auf die günstigen Geländebedingungen zurückzuführen. Es ist als zusammenhängendes Normalspurnetz für Afrika einmalig. Dadurch besteht jedoch heute die Möglichkeit, von Europa aus über die Türkei, Syrien, Libanon und die Halbinsel Sinai das Netz der Ägyptischen Staatsbahn direkt zu erreichen. Praktisch ist dieser Verbindung jedoch keine besondere Bedeutung beizumessen.

Die Entstehung des ägyptischen Eisenbahnnetzes hatte

die verschiedensten Ursachen. So zählte die sogenannte Mariut-Bahn zu den ältesten Eisenbahnen. Abbas Hilmi, der Khedive, besaß westlich Alexandriens große Ländereien. Die Straßenverbindung, welche schon bestand, genügte seinen Ansprüchen nicht. Vor allem brachten die landwirtschaftlichen Erzeugnisse durch die hohen Transportkosten zuwenig Profit ein. Aus diesem Grunde wurde eine Bahnverbindung, und zwar in 1-m-Spur, im Osten Alexandriens beginnend und in südlicher Richtung die Stadt umfahrend, gebaut. Auf einem 4 km langen Damm durchkreuzt sie den Mariut-See, daher der Name Mariut-Bahn, und hält sich an der Küste des Mittelländischen Meeres. Sie erreicht bei km 118 El Alamein und bei km 170 Fuka. Der Bau kostete den Khediven fast nichts, da er dazu die Soldaten des ägyptischen Heeres einsetzte. Dementsprechend hoch war der Profit der Privatbahn. Das Anlagekapital verzinst sich mit 10 bis 12 Prozent, zumal der Verkehr sich gut entwickelte. Es wurde sogar der Umbau in Normalspur erwogen. Dazu kam es allerdings erst im ersten Weltkrieg, als plötzlich die Engländer den strategischen Wert der Linie erkannten. Der ägyptische Staat kaufte auf Druck der Engländer die Bahn für 376 000 äg. Pfund an und baute die Strecke stückweise auf Regelspur um. Aus dem abgebauten Material wurde

die Bahn gleichzeitig in 1-m-Spur bis zu km 217 verlängert. Die letzten 23 km wurden allerdings wieder abgebaut. Als im Jahre 1935 die Italiener in ihrem imperialistischen Expansionsbestreben den Krieg in Abessinien vom Zaune brachen, bauten die Engländer selbst als Vorsichtsmaßnahme die Bahnlinie in der kurzen Zeit von einem Monat wieder in Regelspur auf und verlängerten sie bis Mersah-Matruh, insgesamt 77 km. Die Bahn wurde kriegsmäßig gebaut. Auf ihr wurden vor allem Militärtransporte zu dem großen englischen Truppenlager, das in der Nähe der ägyptisch-libyschen Grenze angelegt worden war, befördert. Nach Ausbruch des zweiten Weltkrieges und nach dem Einfall der faschistischen Truppen in Ägypten wurde die Bahn abermals um 350 km im Zuge der Operation Montgomerys über Capuzzo an der ägyptisch-libyschen Grenze bis nach Tobruk in Libyen verlängert. Wenn auch diese Strecke aus rein strategischen Gründen entstand, so wurde sie jedoch bei Kriegsende nicht abgebaut und bis zur libyschen Grenze dem öffentlichen Verkehr zugänglich gemacht. Die Strecke Capuzzo—Tobruk wurde allerdings am 20. Dezember 1946 stillgelegt. Diese Strecke könnte einmal eine Verbindung mit dem Tunesischen Netz im Zuge der Küstenstraße und unter Benutzung der bestehenden Strecken in Bengasi und Tripolis erreichen.

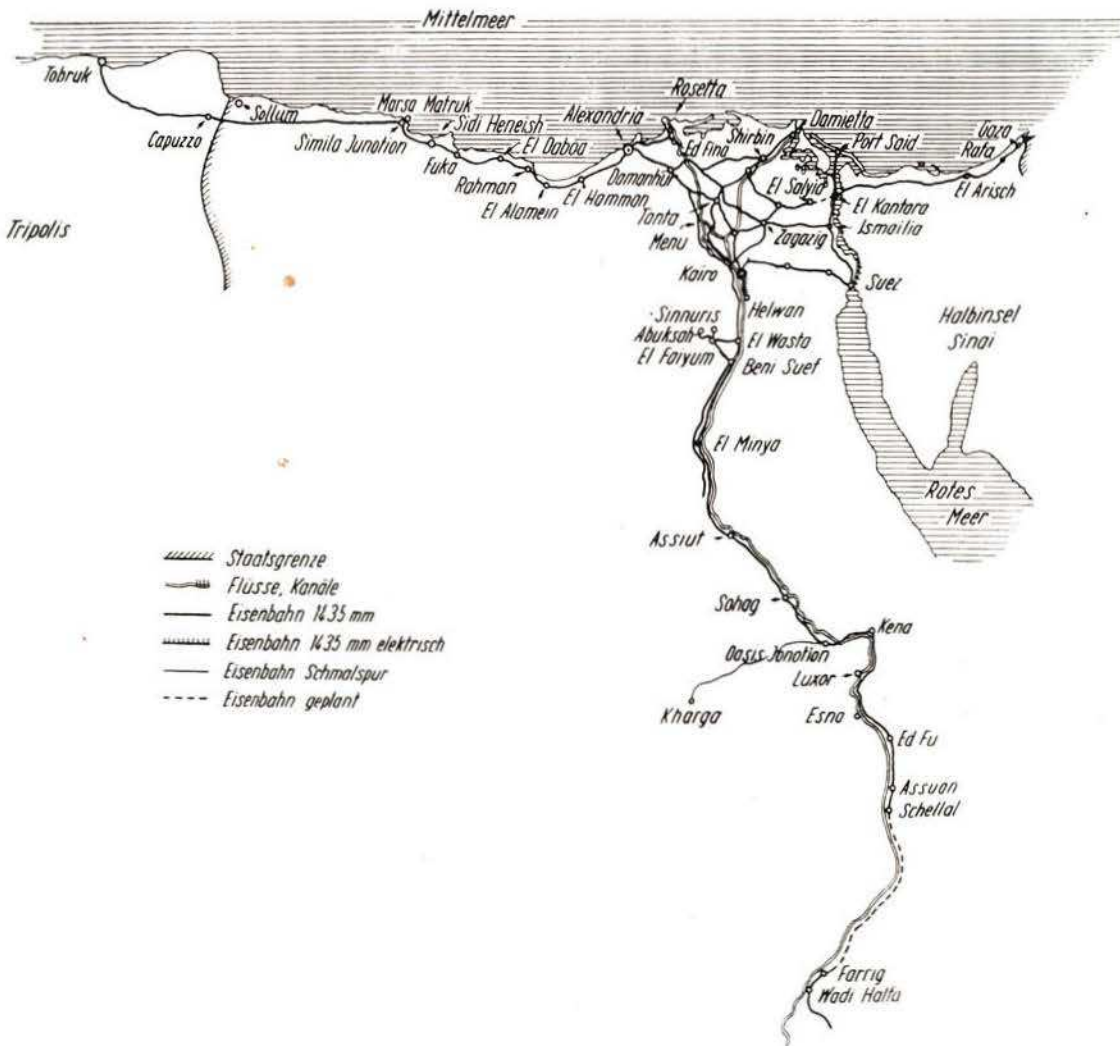


Bild 2 Karte des Streckennetzes der ägyptischen Eisenbahn (unvollständig)



Dann wäre es möglich, über Algerien bis nach Casablanca und Marrakesch in Marokko auf dem Schienenwege zu fahren. Jedoch ist damit in absehbarer Zeit noch nicht zu rechnen, da der junge libysche Staat vorläufig andere, wichtige wirtschaftliche Aufgaben meistern muß, was auch die vorläufige Einstellung des Bahnbetriebs auf dem Streckenstumpf erklärt.

Im Jahre 1870/72 entstand auf dem rechten Nilufer ebenfalls als Privatbahn die sogenannte Helwan-Eisenbahn in südlicher Richtung von Kairo nach Helwan mit 23 km Länge. Sie führte zu den heißen Schwefelquellen und zum Kurort Helwan. Sie hatte ähnliche Funktionen wie die Bahn Alexandria—Ramleh nach dem Sommersitz des Vizekönigs. Später übernahm der Staat diese Bahn mit allen Kureinrichtungen, Hotels usw. für 90 000 äg. Pfund.

Dem regen Verkehr war der Dampfzugbetrieb schon bald nicht mehr gewachsen, und so schrieb im Jahre 1929 die Ägyptische Staatsbahn die Elektrifizierung aus. Das Projekt unterblieb jedoch aus finanziellen Gründen. Später entschloß man sich, die Linie zu verdieseln. Für den Personenverkehr wurden Dieseltriebwagen und für den Güterverkehr Diesellokomotiven beschafft. Durch die Neugründung großer Industriewerke um Helwan nach 1945 konnte jedoch diese Lösung, vor allem für den Personenverkehr, nicht mehr genügen. Nach eingehenden Vorstudien einer Gruppe von französischen Fachleuten wurde das in Südfrankreich übliche Stromsystem von 1500 V Gleichstrom in Vorschlag gebracht. Im April 1953 konnten die Aufträge auf dem Wege der Ausschreibung vergeben werden, woran sich ein großer Teil europäischer Firmen beteiligte. Nach zwei Jahren Bauzeit, im Frühjahr 1956, wurde mit 25 dreiteiligen Triebwagen der Verkehr auf der ersten elektrischen Fernstrecke der Ägyptischen Staatsbahn aufgenommen. Interessant ist es zu erwähnen, daß bei den Fahrleitungsmasten die Jochanordnung zur Anwendung kam, bedingt durch die fast durchweg nur aus Sand bestehenden Dammschüttungen. In absehbarer Zeit sind die Verlängerung von Helwan bis Asaf und der Bau einer weiteren Nilbrücke vorgesehen, um den Anschluß an die Hauptstrecke Kairo—Luxor—Assuan zu erreichen.

Ebenso ist an eine Elektrifizierung der Strecke Kairo—Alexandria gedacht.

Auf dem linken Nilufer begann der Bahnbau im Jahre 1867 in Bulak el Dakrur gegenüber Kairo in südlicher Richtung als Staatsbahn. 1874 wurde, 333 km von Kairo entfernt, Assiut erreicht und somit das erste Stauwerk des ungeteilten Nils. Nach einer Gesamtbauzeit von 30 Jahren, also 1897, gelangte die Gleisspitze bis Kena, 609 km von Bulak el Dakrur entfernt. Da der Nil als Verkehrsweg zur Heranschaffung von Baumaterial benutzt werden konnte, hatte in der Zwischenzeit eine englische Privatgesellschaft, die „Kenneh-Assuan Railway Company“, eine Verbindungsbahn Kena—Luxor in Normalspur und eine weitere Strecke Luxor—Assuan in Kapspur 1067 mm gebaut, da letztere als Endglied der Kap—Kairo-Bahn betrachtet wurde. Bei ihren Eroberungskriegen gegen den Sudan bauten die Engländer im Jahre 1884 von Assuan aus nach Schellal eine 10 km lange Militäreisenbahn, ebenfalls in Kapspur. 1898 wurden jedoch das gesamte Privatbahnnetz und auch die Militärbahn von der Ägyptischen Staatsbahn übernommen und anschließend auf Regelspur umgebaut. Somit ist es möglich, die 889 km lange Strecke mit den dort verkehrenden Luxuszügen in 17 Stunden (1940) zurückzulegen. Der Verkehr nahm auch hier ständig zu, so daß die Nilbrücke bei Nag Hamadi, wo die Strecke vom linken auf das rechte Nilufer überwechselt, neu gebaut werden mußte, weil sie nur für eine Achslast von 16 Mp zugelassen war. Die 1936 begonnene Brücke hat sechs feste und einen drehbaren Träger, ist 454 m lang und für 22 Mp Achslast vorgesehen. Gleichzeitig wurde ein neuer Bahnhof errichtet und die alte Brücke für den Straßenverkehr freigegeben. Neben der 1891 bei Kairo erbauten Brücke mit sechs 70 m langen Brückenträgern (ein Träger drehbar) ist diese die einzige Eisenbahnbrücke südlich Kairo über den Nil. Die sudanesischen Staatsbahn kam in neuerer Zeit mit einer Kapspur-strecke bis Farrig — 20 km auf ägyptischem Gebiet und dem südlichsten Endpunkt Schellals — der Ägyptischen Staatsbahn entgegen. Seit 1960 wird diese Bahn von der sudanesischen Staatsbahn betrieben. Von der Ägyptischen Staatsbahn ist nun die Schließung der Lücke Schellal—Farrig, etwa 250 km, geplant. Es wäre dann

möglich, über das sudanesisches Eisenbahnnetz bis nach Zentralafrika an die Nordgrenze der Republik Kongo zu reisen. Damit würde wiederum ein Teilstück der Kap-Kairo-Bahn eingefügt, jedoch nicht mit dem ursprünglichen Ziel der Engländer, die Völker Afrikas zu unterjochen, sondern als verbindendes Glied in der großen Gemeinschaft der afrikanischen Völkerfamilie.

Die oberägyptischen Strecken haben nur eine einzige Seitenlinie von Bedeutung aufzuweisen. Die „Corporation of Western Egypt“, wiederum eine englische Privatbahn von 75-cm-Spur, woran man deutlich sieht, welche Vormachtstellung sich England zu beschaffen wußte, ist 195 km lang und im Jahre 1906 von Oasis Junction am linken Nilufer zur Oase Kharga gebaut worden. Jedoch übernahm auch hier der Staat 1909 die gesamten Anlagen. Erst in neuerer Zeit (1958) ist eine Seitenlinie, allerdings in östlicher Richtung, von Kena nach Saffaga am Roten Meer geplant.

Wie schon eingangs erwähnt, besteht zu den östlichen Nachbarn in Asien und damit nach Europa eine Schienenverbindung. Diese Verbindung entstand erst verhältnismäßig spät und eigentlich gegen den Willen Ägyptens. Zur Versorgung der englischen Truppen an der Palästina-Front im ersten Weltkrieg begannen 1916 die Engländer den Bahnbau von El Kantara am linken Ufer des Suezkanals, 45 km südlich Suez, in östlicher Richtung. 1918 war die Schienenverbindung mit Haifa in Syrien über Gaza hergestellt. 1917 richtete man einen Fährverkehr über den Suezkanal ein. Da die Strecke aber zweigleisig gebaut wurde, genügte diese Eisenbahnfähre den Ansprüchen nicht mehr, und die Engländer verlangten einen Brückenbau. Die Kanalgesellschaft erklärte sich aber nur unter der Bedingung bereit, daß die Brücke bei Kriegsende wieder abgerissen würde. So baute man im Jahre 1918 eine Pontonbrücke. Ein ausschwenkbares Feld ermöglichte den Schiffsver-

kehr auf dem Kanal. Im Jahre 1921 wurde diese Behelfsbrücke schließlich wieder abgebrochen. Als Ersatz kam man abermals auf die Fähre zurück. Dieses gesamte Streckennetz, das auf ägyptisches Gebiet fiel, wurde von der Ägyptischen Staatsbahn nicht übernommen und von den Engländern nur pachtweise überlassen. Erst später kam es zu einer Übernahme. Heute führt wiederum eine Brücke, diesmal eine stählerne, über den Kanal.

Beim Aufbau der jungen arabischen Republik werden alle Bodenschätze und landwirtschaftlichen Produkte benötigt. So hat man mit dem Erschluß der Bodenschätze im großen Maße auf der Halbinsel Sinai begonnen. Das bestehende Streckennetz kann aber den Anforderungen heute nicht mehr genügen. So sehen die Projekte die Verbindung El Salyia-Kantara (35 km) vor, welche stark

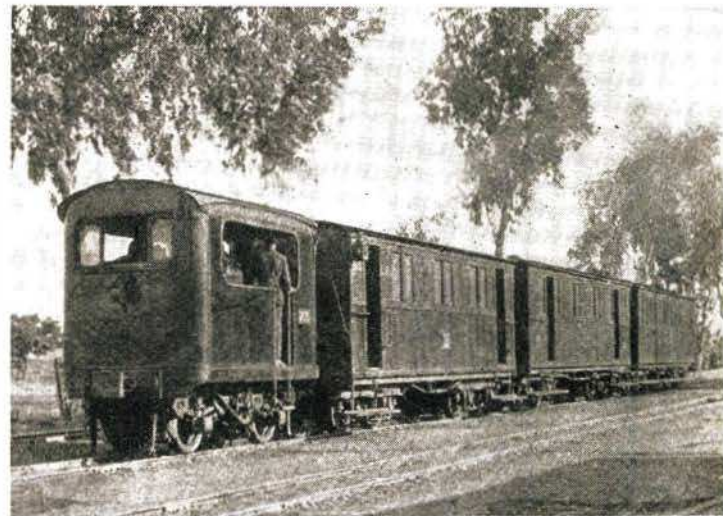


Bild 6 Sentinel Locomotive mit Personenzug der „Egyptian Delta Light“ R. 750-mm-Spur

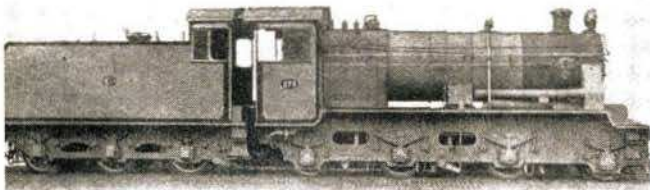


Bild 4 Dampflokomotive mit Einzelachs Antrieb 1'Bo 1'. Soweit bekannt, ist dies die erste Dampfmotorlokomotive für den öffentlichen Verkehr

Bild 5 Co'Co'-1900-PS-diesel-elektrische Lokomotive Type KK, gebaut von Henschel (1955)



zur Entlastung der Strecke Port Said-Ismailia beiträgt. Das Bauprogramm sieht bis zum Jahre 1968 etwa 500 km neue vollspurige Strecken vor, die insbesondere zur Schließung bestehender Lücken und zur Neuerschließung entstehender Industriezentren angelegt werden sollen.

Das gesamte Netz der Ägyptischen Staatsbahn an Vollspur Strecken umfaßt 4339 km, davon entfallen etwa 200 km auf den asiatischen Teil, außerdem noch 292 km Hilfsstrecken im Nildelta. Dazu kommen 195 km 1000-mm-Spur und 158 km 750-mm-Spur.

Neben diesen bis jetzt beschriebenen Haupt- und Nebenbahnen der Ägyptischen Staatsbahn gibt es heute in Ägypten nur noch zwei größere Privatbahnen, die „Egyptian Delta Light Railway“ mit 967 km, eine 750-mm-Spur-Bahn und die „Bassa Egypt Railway“ mit 252 km, eine 1000-mm-Spur-Bahn. Außerdem bestehen in Kairo und in Alexandria 61 km elektrische Strecken der Nahverkehrsbetriebe, z. T. in 990 mm Spurweite.

Zur besseren Erschließung der landwirtschaftlichen Gebiete wurden in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts viele kleine Privatbahnen, welche als „Landwirtschaftsbahnen“ konzessioniert wurden, gebaut. Hauptsächlich wurden als Trasse für diese Bahnen Straßen- und Kanaldämme benutzt. Für jede Provinz wurde eine Gesellschaft konzessioniert. In London gründete man

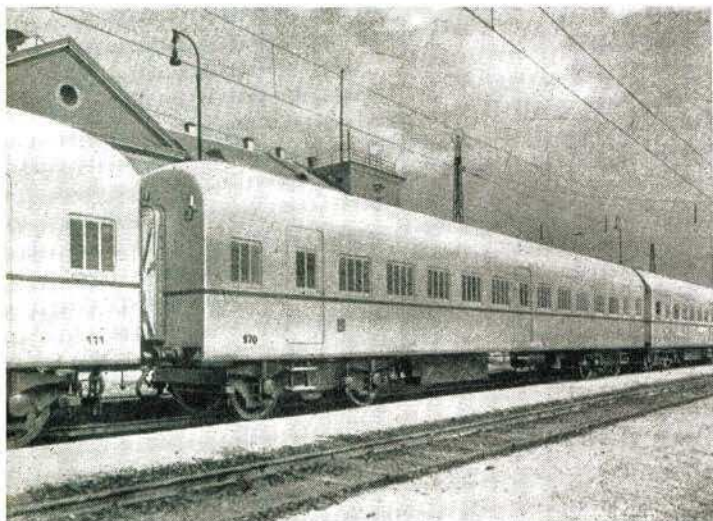


Bild 7 Schnellzug der Ägyptischen Staatsbahn bei einer Probefahrt in Ungarn, gebaut von der Waggonfabrik Ganz

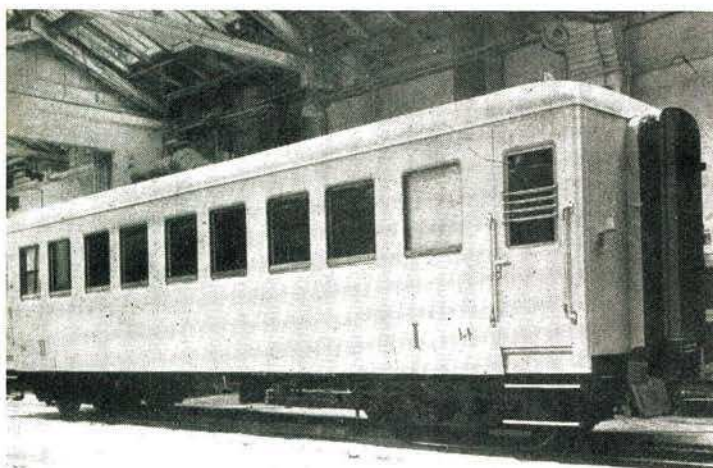


Bild 8 1.- und 2.-Klasse-Personenwagen für 750-mm-Spur der Ägyptischen Staatsbahn, gebaut vom VEB Waggonbau Ammendorf

um die Jahrhundertwende die „Egyptian Delta Light Railway“. Das englische Kapital witterte auch hier eine gute Quelle des Profits. Dieser Gesellschaft gelang es, die finanziell meist schwachen Privatbahnen aufzukaufen und durch Ergänzungsstrecken zu dem heutigen Netz von fast 1000 km zu vereinigen. Sie versuchte sogar, Teile des Vollspurnetzes an sich zu bringen, z. B. die schon mehrfach erwähnte Strecke Kairo–Helwan. Alle diese Kleinbahnen stellen gemeinsam mit den Kanälen die Verbindungen zu den Hauptbahnen her. Nach neuesten Berichten sollen aber jetzt alle Strecken der Gesellschaft in vier Etappen nacheinander stillgelegt werden.

Die Fahrzeuge der Ägyptischen Staatsbahn sind sehr mannigfaltig und infolge der besonderen klimatischen Verhältnisse oft von den in Europa üblichen Konstruktionen abweichend gebaut. Größtenteils wurden die Lokomotiven und Wagen vom Ausland, vor allem aus England und Deutschland, bezogen. Erst in neuerer Zeit werden Güterwagen von der Ägyptischen Staatsbahn auch in eigenen Werkstätten gebaut. Jahrzehntlang war, wie überall in der Welt, die Dampftraktion vor-

herrschend. Auf der Suche nach größter Wirtschaftlichkeit finden wir Naßdampf-, Verbund-, Heißdampf-, ja, sogar Dampfmotor-Lokomotiven neben Dampftriebwagen. Die Dampflokomotiven mit Einzelachsenantrieb (4 Stück) hatten die Achsanordnung 1'Bo 1'. Als Höchstgeschwindigkeit wurden für sie 85 km/h angegeben. In den dreißiger Jahren ging man mit der Entwicklung der Diesellokomotive zur Dieselzugförderung über. Da Ägypten über keine natürlichen Energiequellen außer denen des Nils verfügt, kam eine Elektrifizierung nur bedingt in Frage. Nach dem zweiten Weltkrieg wurden große Anstrengungen unternommen, das rollende Material zu modernisieren. So wurde eine größere Stückzahl 1900-PS-A 1 A-A 1 A-diesel-elektrischer Lokomotiven beschafft. Die schon 1947 aus England bezogenen 12 diesel-elektrischen Lokomotiven mit 1600 PS fallen durch ihre Achsanordnung 1 Ao Do Ao 1, wobei jeweils eine Laufachse mit einer Treibachse in einem Drehgestell vereint sind, besonders auf.

Auch von sozialistischen Ländern kaufte in letzter Zeit die Vereinigte Arabische Republik Güter- und Personenwagen. So lieferte die ungarische Waggonfabrik Ganz mehrere Schnellzüge in Ganzstahlbauweise für Regelspur. Auch die volkseigenen Waggonfabriken der Deutschen Demokratischen Republik waren an Lieferungen beteiligt. So konnte der VEB Waggonfabrik Ammendorf eine größere Anzahl vierachsiger Personenwagen 1., 2. und 3. Klasse für 750-mm-Spurweite liefern. Der VEB Waggonfabrik Niesky war mit einer Serie gedeckter zweiachsiger Ganzstahlgüterwagen für Regelspur beteiligt.

Wie man aus diesem Bericht ersieht, ist das Netz der ägyptischen Eisenbahn noch in der Erweiterung begriffen. Neue Siedlungsgebiete und Industriezentren werden weitere Verkehrsbedürfnisse wecken. Ebenso wird die Modernisierung des Fahrzeugparkes ständig voranschreiten.

In neuerer Zeit befaßt sich die Regierung der Vereinigten Arabischen Republik mit Staudambauten zur Wasser- und Energieversorgung des Landes. An diesen Großprojekten ist maßgeblich die Sowjetunion durch Gewährung von langfristigen Krediten und Entsendung von Fachleuten beteiligt. Beides soll dazu beitragen, die noch bestehenden Energielücken zu schließen. Somit wird es später möglich sein, die am stärksten belasteten Hauptstrecken zu elektrifizieren und damit den Eisenbahnbetrieb auch im Lande am Nil und Suez noch wirtschaftlicher zu gestalten.

Bild 9 Zweiachsiger Ganz-Stahl-Güterwagen mit außenliegenden Achshaltern, gebaut vom VEB Waggonbau Niesky

Fotos: Archiv



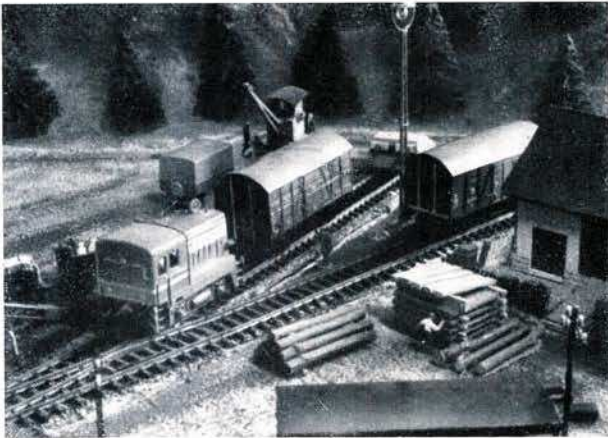


1

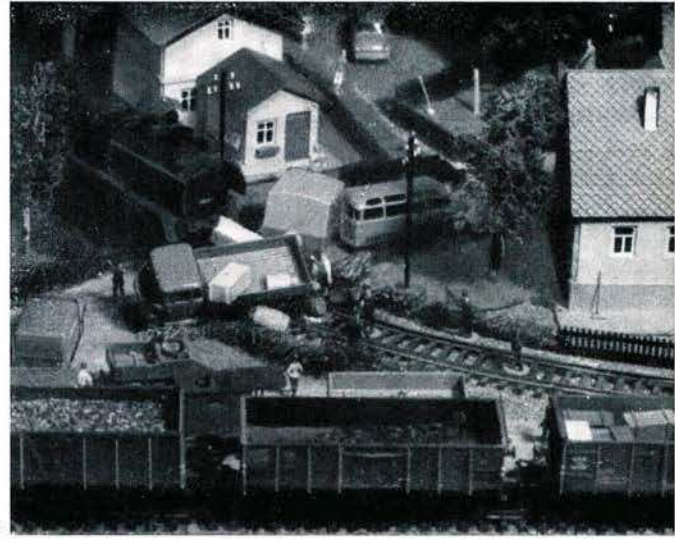
Ermuntert...

durch unsere Aufforderung, uns Fotos von der eigenen Anlage zur Veröffentlichung einzusenden, wurde auch unser Leser Günter Süß aus Krögis über Meißen. Wie so viele andere verwendet auch er für seine H0-Anlage fast nur industriell hergestelltes Material. Unser Wunsch ist es nur, daß sich noch viele andere Modelleisenbahner ebenfalls „ermuntern“ lassen und uns Bilder einsenden, Bilder, die zeigen, wie vielfältig die Möglichkeiten beim Modelleisenbahnbau sind.

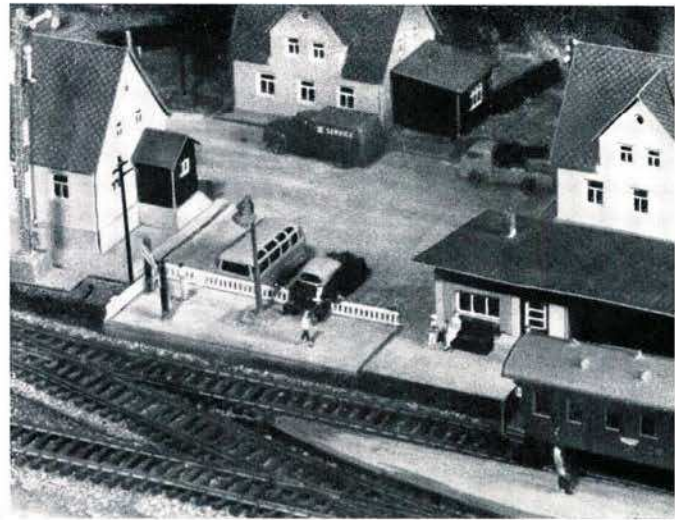
2



3



4



■ Bild 1 Vorsicht am Bahnübergang, der unbeschränkt ist und vor welchem noch die Warnkreuze fehlen!

■ Bild 2 Frühmorgens beginnt auf dem kleinen Güterbahnhof die Arbeit

■ Bild 3 Eben haben wir noch gewarnt, und da ist es schon passiert! Es scheint aber noch glimpflich abgegangen zu sein, dennoch hatte Hugo Leichtsin seine helle Freude

■ Bild 4 Und das ist der kleine Bahnhof Lauterstein-West, auf dem nur Personenzüge halten

Fotos: Süß, Krögis