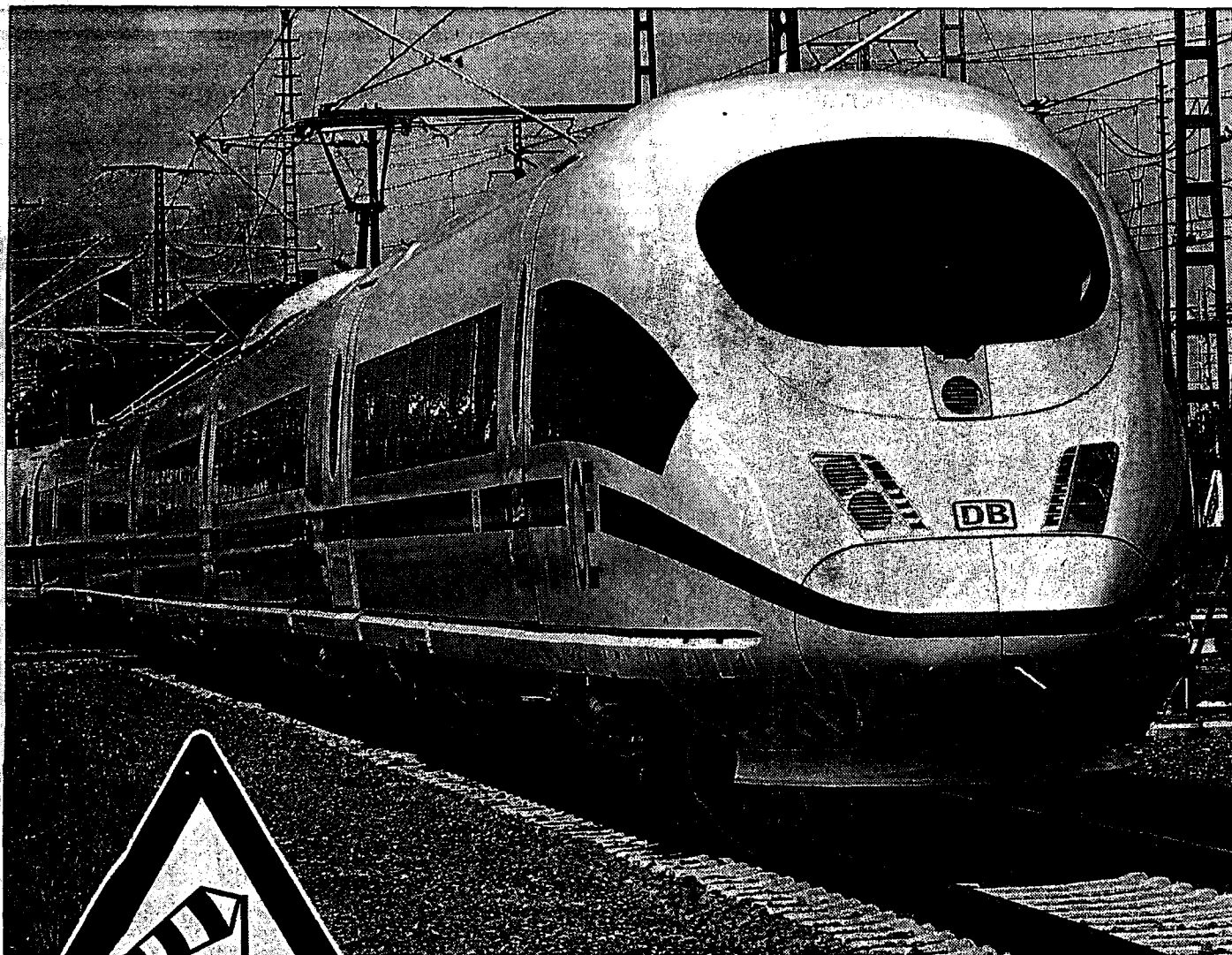


Peter,  
leuk voorbeeld van jouw kinderboord.  
Handeld. HESSEN

2/2/2001

Frankfurter.Rur



Kein Triebkopf wie beim ersten ICE schleppt den 300 Stundenkilometer schnellen ICE-3 an, sondern an der Spitze fährt ein leichter Steuerwagen. Der aber kann bei hohem Tempo und starkem Seitenwind aus den Schienen kippen. Windschutzwände sollen das verhindern. (FR-Montage/Bild: dpa)

## Lern sich a Fach

120 Jahre ORT / Weltweit 280000 Schüler aus

Vom Buchhalter bis zum Korsettmacher: Eine Vielzahl an kaufmännischen und handwerklichen Berufen bietet ORT an – die größte Berufsbildungsorganisation der Welt mit 280000 Schülern in 60 Ländern. Seit 120 Jahren qualifiziert die jüdische Organisation Jugendliche; Motto: „Lern sich a Fach“. Die Anlaufstelle für Deutschland ist in der Frankfurter Hebelstraße.

FRANKFURT A.M. ORT vor Ort, im Jahr 2001 – an vier Stellen in Russland zum Beispiel. In den Schulen mit den drei Buchstaben, die für „Organisation Reconstruction Training“ (Organisation Aufbau Ausbildung) stehen, lernen zurzeit etwa 2000 Schüler – Juden und Nicht-Juden.

Zum Beispiel Polina, die mit ihrer allein erziehenden Mutter, einer schlecht bezahlten Hilfsarbeiterin, am Stadtrand von Moskau lebt. Polinas Mutter schätzt sich glücklich, ihre Tochter auf die ORT-Schule schicken zu können, „damit wenigstens sie eine Chance auf ein besseres Leben hat.“ Der Weg zur Schule ist weit und die monatliche Fahrkarte für die Metro kostet fast soviel wie die Mutter im Monat verdient.

Oder Leonid, der die 9. Klasse der selben ORT-Schule besucht und später Elektriker werden möchte. Seine Eltern sind arbeitslos, die Ersparnisse aufgebraucht. Sie verfügen über keinerlei Reserven, um ihrem Kind ein verbilligtes warmes Essen in der Schulkantine zu ermöglichen; an die Anschaffung warmer Winterkleidung ist schon gar nicht zu denken.

Polina und Leonid sind zwei der vielen Kinder, die „weit entfernt vom Glanz des

ristischen Russland richt  
wenigen Monaten kamen  
bel zusammen, Spenden,  
Organisation zur Förde  
werklichen und landwirts  
bildung unter den Juden I  
ben gerufen wurde – ORT

Ein großer Schritt in  
des Verbandes war 1921 d  
World ORT Union in B  
Leitmotto: „Sorg für dei  
sich a Fach“. Doch keine  
später verboten die Nazis  
richtung und unterbande  
re Art der Vorbereitung a  
ben in der Emigration.

Ironie des Schicksals: S  
ten Monaten nach Kriegs  
gerechnet Deutschland zu  
er Aktivitäten von ORT  
densten Städten entstand  
stätten für jene entwurzt  
die aus Konzentrationslag  
freit worden waren und n  
reitet werden mussten.  
Existenz, beispielsweise  
Schneider, aufzubauen.

Neumanns Bilanz: In  
schen 1945 und 1952 hat  
jüdischen Menschen in u  
Lagern für so genannte di  
zu einer beruflichen Aus  
fen.“ ORT hat sich inzwi  
zweigten Fachschul-Orga  
ckelt, die in Ecuador und  
arbeitet wie in Indien, in  
im ehemaligen Jugoslawie

Für Kinder in Not

# Lärmschutz für den Tempo-König

## Bei starkem Seitenwind kann es den neuen ICE aus den Gleisen heben

Von Stephan Börnecke

Steife Brise von Nordwest, was nun? Weiterfahren zwischen Siegburg und dem Main mit Tempo 300? Weil der ICE-3 gegenüber seinem Vorgänger der ersten Tempo-Generation ein Leichtgewicht ist, droht ihn starker Seitenwind aus den Gleisen zu heben. Damit dies nicht geschieht, will die Bahn entlang der Neubaustrecke Köln/Rhein/Main abschnittsweise Windschutzzäune installieren.

FRANKFURT, A. M. Dass Seitenwinde den neuen ICEs gefährlich werden können, das war bald nach der Eröffnung der Schnellstrecke zwischen Berlin und Hannover diskutiert worden und, darauf verwiesen Bahn-Manager, das gelte auch von den französischen und japanischen Schnellzügen TGV und Shinkansen bekannt. Extrem starker und extrem böiger Wind könnte zum Sicherheitsrisiko werden, weil die führenden Fahrzeuge den höchsten aerodynamischen Belastungen ausgesetzt sind. Alte Triebwagen der Bahn AG stecken solche Windattacken leicht weg – denn sie sind schwerer. Selbst Antriebswagen des ICE-1 trotzten mit 77 Tonnen Gewicht auch bei Tempo 250 dem Sturmangriff von der Seite.

Modernerer Züge aber sind aufgrund neuer Bauernmerkmale anfälliger geworden. In Deutschland traf diese Seitenwind-Problematik erstmals den 1996 eingeführten ICE-2, der aufgrund seiner Konstruktionsweise – anders als der ICE-1 – nicht mehr über je einen Triebkopf an der Spitze und am Ende des Zuges besitzt, sondern manchmal nur von einem Steuerwagen angeführt wird. Das schafft Platz für mehr Passagiere im Zug. Der Steuerwagen aber ist, da ihm die Antriebstechnik fehlt, mit 55 Tonnen Gewicht rund 24 Tonnen leichter als ein Triebkopf des ICE-2. Um nun bei Winden von Sturmstärke nicht aus den Gleisen gekippt zu werden, drohte dem Zug bei Geschwindigkeiten von mehr als 200 Kilometern in der Stunde und starkem Seitenwind eine Zwangsbremmung.

Tatsächlich, so die Technik-Sprecherin der Bahn AG, Christine Geißler-Schild, sei der ICE-2 anfänglich, sofern mit dem Steu-

er- und nicht dem Triebkopf an der Spitze unterwegs, nur mit gedrosselten Tempo auf Strecke gegangen. Bei 200 war Schluss. „Das wurde geändert“, sagt die Bahnerin, und zwar wegen der Windverhältnisse auf der meist in Ost-West-Richtung verlaufenden Strecke. „Es gibt“, sagt Geißler-Schild, „keine sicherheitsrelevanten Winde“ und damit keine Beschränkungen im Zugverkehr. Das hätten die Untersuchungen der Windbelastung ergeben. Der ICE-2 könne nun auf der Hauptstadt-Trasse auch mit dem Leichtfahrzeug an der Spitze mit Tempo 250 sausen.

Von im Fahrplan aus Gründen der Windproblematik eingebauten Zeitpuffern könne keine Rede sein. Das hatte die Eisenbahntechnische Rundschau noch im Dezember ganz anders berichtet. Aus Sicherheitsgründen, gab das Fachblatt an, sei die Maximalgeschwindigkeit an „vielen Stellen“ auf 200 begrenzt worden, was „zu erheblichen betrieblichen Einschränkungen führt“. Laut Geißler-Schild seien Fahrten, auf denen der ICE nicht mit Höchsttempo unterwegs sei, rein fahrplantechnisch bedingt. Dies hätte mit der Windproblematik allerdings nichts zu tun.

Doch zwischen Rhein-Main und Rhein-Ruhr sieht die Lage völlig anders aus: Damit dem ICE-3 auf dem neuen Renommier-Stück der Bahn zwischen Köln und Frankfurt etwaige Tempodrosselungen erspart bleiben, er auch bei Starkwind noch mit 300 Kilometer in der Stunde durch Westerwald und Taunus fegen kann, muss sich die Bahn dort einiger Kunstgriffe bedienen, ohne die dem Zug das Höchsttempo nicht vergönnt wäre. Denn anders als zwischen Berlin und Hannover greifen die Winde zwischen Köln und Frankfurt etwa in Tälern auch von der Seite an.

Etwa auf der Theisstalbrücke bei Niedernhausen. Jahrelang hatten Gemeinde und Bürger dort um einen verbesserten Lärmschutz gestritten, nun bekommen sie zwar keine erhöhte Lärmschutzwand, dafür aber eine Windschutzanlage, und zwar auf der den Siedlungen abgewandten Westseite. 484 Meter lang, rund zwei Meter ab Schienenoberkante hoch und damit in der Dimension der auf der Ostseite montierten Lärmschutzwand vergleichbar, soll sie

den Zugkopf vor Seitenwindangriffen schützen. Denn auch der ICE-3 hat mächtig abgespeckt, da die gesamte Antriebstechnik „Unterflur“ auf die acht Waggons des Zugs verteilt worden ist. Je nach Stromsystem (der ICE-3 kommt wegen des internationalen Einsatzes auch in einer Mehrstromvariante auf den Markt) und Ausstattung (in der 1. Klasse sind weniger Sitze vorhanden) wiegt der Spitzenwagen 55 bis 57 Tonnen. Zu leicht, um bei Sturm in der Spur zu bleiben.

Auf 11,741 Kilometern werden die Wände installiert, das sind knapp neun Prozent des auf Tempo 300 ausgelegten, 135 Kilometer langen Abschnitts zwischen Siegburg und dem Main. Dafür reichte die Bahn im Oktober vergangenen Jahres Anträge zur Planänderung ein. Dass dies erst Jahre nach der eigentlichen Planfeststellung kam, erklärt Bahnsprecher Hans-Georg Zimmermann mit dem Umstand, dass man zunächst nicht genau gewusst habe, wie die Bahn auf das Problem reagieren soll. In Frage wäre auch ein Windmesssystem mit einer kombinierten, automatischen Signaltechnik gekommen.

Befürchtungen des Wiesbadener Rechtsanwalts Gerhard Strauch, gerade auf der Theisstalbrücke könnten nun Schallreflexionen das Lärmproblem in der Gemeinde verschärfen, weist Zimmermann zurück. „Das ist ausgeschlossen.“

Die Bahn versteht die Diskussion um die Windanfälligkeit ohnehin nicht: Man sei doch aufgefordert worden, sagt Geißler-Schild, leichtere Züge zu bauen, weil die eben weniger Energie verbrauchten. Tatsächlich schluckt ein ICE-1 bei 50-prozentiger Auslastung je Passagier (umgerechnet) noch rund drei Liter Sprit, der ICE-3 aber nur noch zwei Liter. Parallel sank die Belastung des Schienenoberbaus und stieg die Antriebsfreudigkeit der Züge an, was der ICE-3 vor allem wegen der auf der Neubaustrecke größeren Steigungen benötigt: Auf gerader Strecke beschleunigt ein ICE der ersten Generation auf Tempo 250 in sechs Minuten und hat dabei 16,5 Kilometer zurückgelegt, der ICE-3 braucht dafür nur dreieinhalb Minuten und hat diese Geschwindigkeit bereits nach neun Kilometern erreicht.

die Fahrkarte wird ebenfalls gesorgt – Dank auch der Spenden aus Deutschland, um die Vlad Lerner, Direktor von ORT Russland, weiter bittet, „denn die Liste der Not leidenden Kinder will nicht enden“. Eine Patenschaft von 500 Mark im Jahr ermögliche einem Kind „die Ausbildung ohne Not und Hunger“.

Bildung und Ausbildung haben laut Moritz Neumann, dem Vorsitzenden von ORT Deutschland, „zu allen Zeiten als tragende Pfeiler das jüdische Bewusstsein geprägt“. Und hierbei spiele „die erfahrenste jüdische Selbsthilfe-Organisation, die sich wie keine andere der handwerklichen Ausbildung annahm“, eine besondere Rolle.

Gegründet vor mehr als einem Jahrhundert im zaristischen Russland, überstand ORT die Wirren der Revolution, zwei Weltkriege und schließlich den Holocaust. Heute bilden die ORT-Schulen in Israel die tragenden Säulen beruflicher und technologischer Ausbildung des Landes. Mit zahlreichen Spenden aus der ganzen Welt wird Entwicklungshilfe geleistet, werden Schulen in Nord- und Zentralafrika gegründet, in Lateinamerika und in Osteuropa.

Und mit dem Engagement in Russland schließt sich der Kreis, kehrt ORT zu seinen Wurzeln zurück: Es war im April 1880, als die Vorsteher der Jüdischen Gemeinde St. Petersburg, Samuel Polakow und Baron Ginzburg, einen Aufruf zur konstruktiven Selbsthilfe an die Juden im za-

Worten ihres Direktors 1996 aus Israel kam, hätten ORT-Büros 1999 etwa US-Dollar gesammelt. 150 000 Dollar von Deutscher Geld, mit dem Patenschaft Not in Russland initiiert Polina und Leonid – und gewitäten jüdischer und aral in Israel gefördert würden.

Werden ORT-Angebote Südostasien und den arab angenommen? Eli Kligler ge: „Wir vermitteln zwar j on, sind aber keine konfes len.“ Als Beweis führt er z te im Kosovo an, die ORT Ol be, obwohl es dort keine Ju 120 Jahre ORT – Tradition und „Wandlungen – Israel da sind zwei Ausstellungen, die im Ministerium für Wissenschaft der Rheinstraße 23-25 in Wiesbaden. Am 7. März hält der Jos Löwenthal das von Schiller über die Organisation, bei der bilder worden war (Ann 0611/323471). Und Esther sich am 8. März, 19 Uhr, in der „Frau im Judentum“. Wer den will, hier die Bankverl 299323600 bei der Postbank k leitzahl 500 100 60.

## Bahnhöfe

### Farbe gegen hartnäckige Weltkriegs-Propaganda

WEGA. Mit hartnäckiger Farbe aufpinselte Parolen aus dem Zweiten Weltkrieg machen der Bahn an einigen Bahnhofsgebäuden zu schaffen. Im nordhessischen Wega (Kreis Waldeck-Frankenberg) müsse die Aufschrift „Unnötige Reisen verlängern den Krieg, Räder müssen rollen für den Sieg“ regelmäßig übertüncht werden, sagte ein Bahnsprecher am Montag in Frankfurt. Der Spruch auf beiden Seiten des Bahnhofes sei mit derart resistenten Farbe angebracht worden, dass er auch mit modernen chemischen Mitteln nicht zu entfernen sei. Das regelmäßige Überstreichen geschehe im Rahmen des Gebäudeunterhalts und koste pro Bahnhof einige hundert Mark. Ihe

## Polizei

### Straßenfastnacht: Kneipenmeile fällt

GIESSEN. Die Narren Jahr erstmals keine Straß Gießens Kneipenmeile feie ge auf offener Straße sind t Verwaltung am Dienstag m den „Schlägereien und Sauf genen Jahre entgegengewir klärte Polizeisprecher Kurt Polizei und Verwaltung dem Verbot auf Ausschreit vergangenen zehn Jahren. Polizeipräsenz habe sich di Ludwigstraße kaum verbe Maier. Daher soll jetzt die in den Kneipen selbst ge: „Wir befürchten jedoch trotzz bleme“, sagte der Polizeispre