

EJ-Exklusiv 1/2010

Eisenbahn JOURNAL

Deutschland € 15,-

Österreich € 16,50

Schweiz sfr 29,80

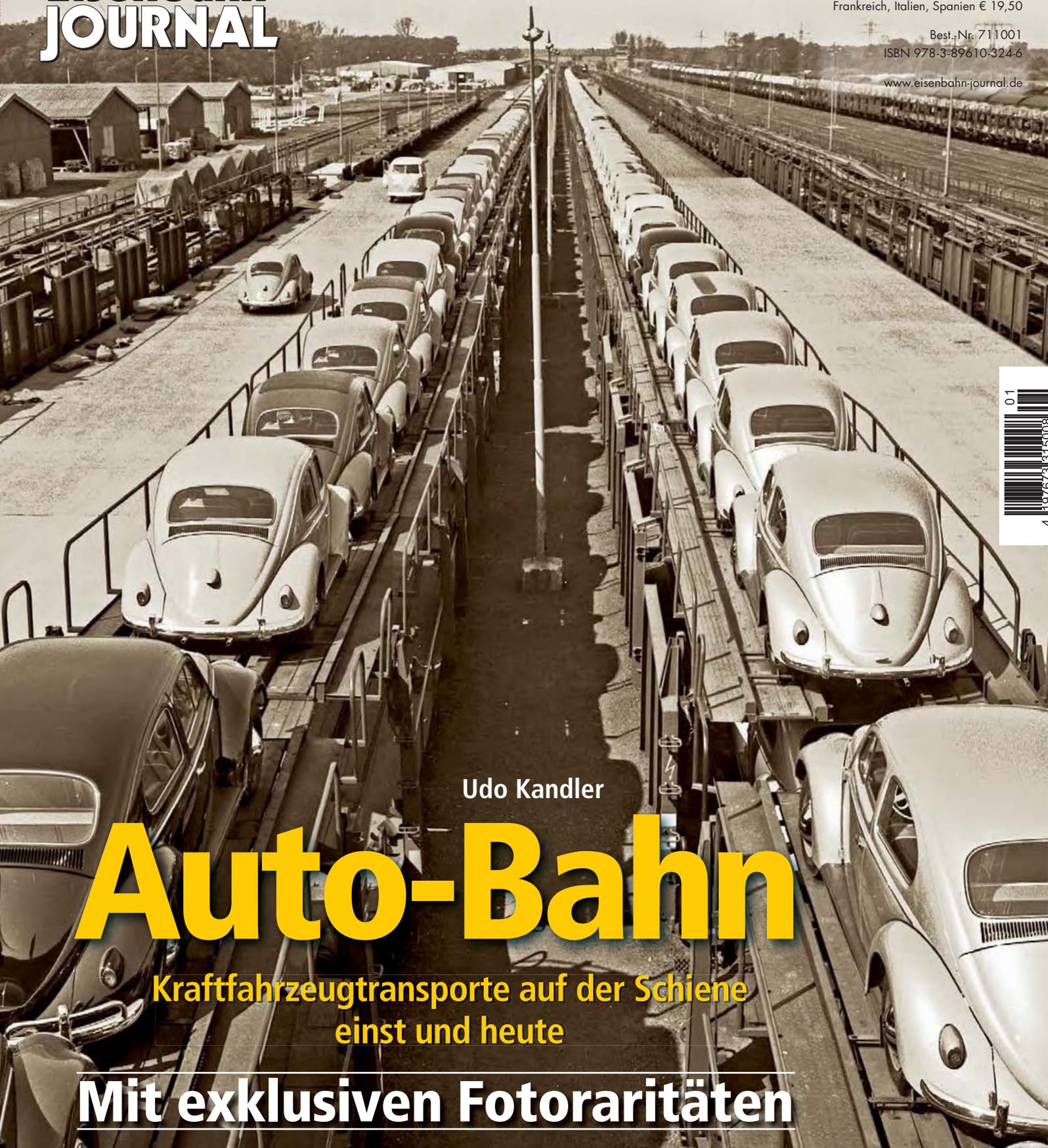
BeNeLux € 17,50

Frankreich, Italien, Spanien € 19,50

Best.-Nr. 711001

ISBN 978-3-89610-324-6

www.eisenbahn-journal.de



Udo Kandler

Auto-Bahn

Kraftfahrzeugtransporte auf der Schiene
einst und heute

Mit exklusiven Fotoraritäten



Noch immer im Einsatz: Diesellokomotive

V 100

1958, vor über 50 Jahren, wurde die erste V 100 an die DB geliefert. Es folgten weitere 744 Exemplare, die gemeinsam mit den Schienenbussen die Verdieselung der Nebenbahnen ermöglichten. Aber auch auf Hauptstrecken waren die V 100 häufig anzutreffen. Viele von der DB ausgemusterte V 100 wurden nicht verschrottet, sondern leisteten Dienst bei den Staatsbahnen in Österreich und in der Türkei, aber auch bei Bauprojekten in Europa und sogar in Afrika. Als Zugloks der Tunnelhilfszüge stehen sie heute noch in Diensten der DB AG, kommen zum Glück aber äußerst selten zum Einsatz. Häufiger sieht man sie in Diensten von deutschen Gleisbauunternehmen, wenn sie Arbeitszüge zu den Baustellen fahren oder vor Ort beim Rangieren eingesetzt werden. Ein umfassend bebildertes und kompetent recherchiertes Porträt der inzwischen schon kultigen Diesellok.

Special-Ausgabe 1/2010

92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 150 Abbildungen, Klammerbindung

Best.-Nr. 541001 · € 12,50

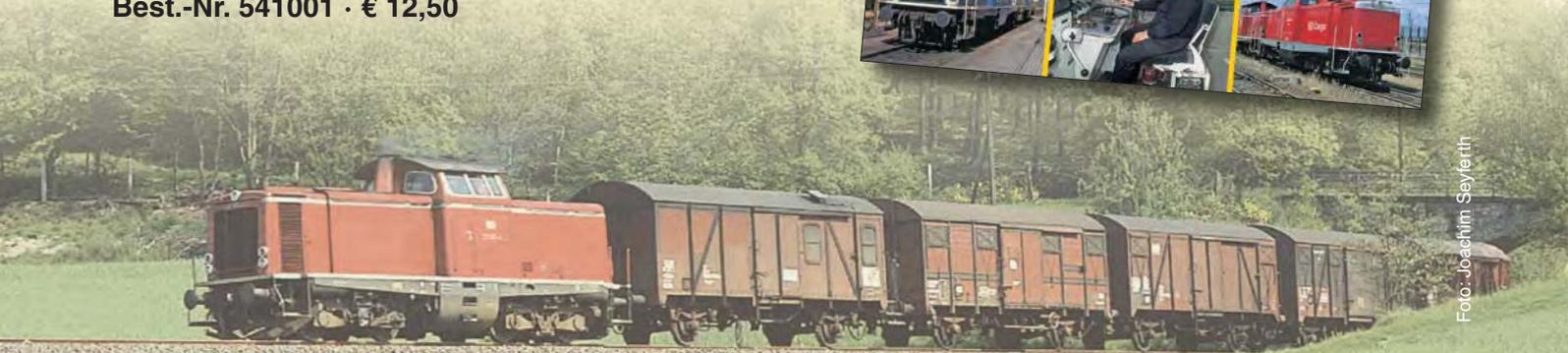
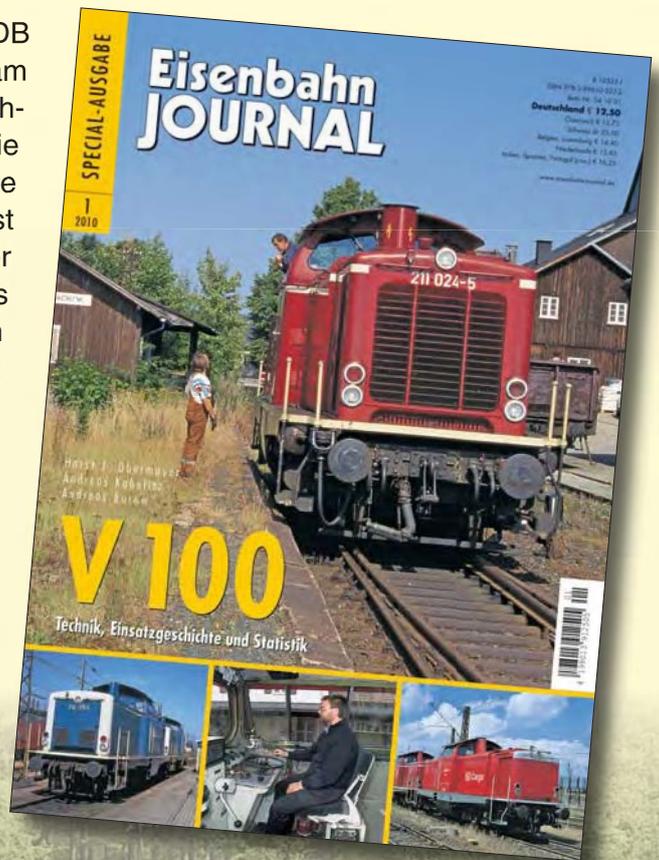
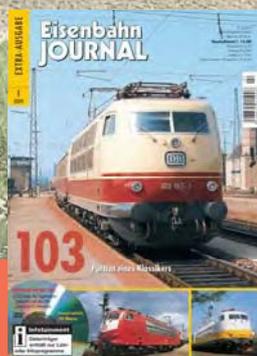


Foto: Joachim Seyferth



Die Baureihe 103

inkl. Video-DVD

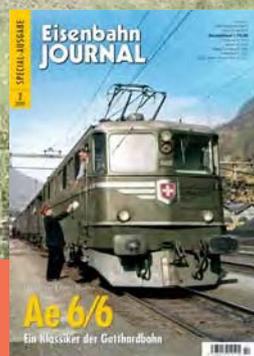
Best.-Nr. 700901 · € 15,00



Baureihe 218

Technik, Einsatz, Aktuelles

Best.-Nr. 530902 · € 12,50



Ae 6/6

Ein Klassiker der Gotthardbahn

Best.-Nr. 540902 · € 12,50



DB in den 60ern

(inkl. Video-DVD)

Best.-Nr. 700902 · € 15,-



Eisenbahn in Nürnberg

1835 bis heute

Best.-Nr. 531001 · € 12,50

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

A + B = Auto-Bahn

Die meisten fabrikneuen Pkw absolvieren ihre erste Fahrt auf einem Autotransportwaggon der Bahn. Ob auf dem Weg zu den zentralen Auslieferungslagern oder zu den Autoterminals der deutschen Seehäfen: Die Eisenbahn ist für die Neuwagenlogistik unverzichtbar! Der Schienentransport von großen Nutzfahrzeugen stellt dagegen mittlerweile die Ausnahme dar. Nur wenige Produzenten setzen heute noch auf die Bahn, wie etwa der Landmaschinenhersteller Claas.

Doppelstöckige Autotransportwagen sind das Produkt der frühen Wirtschaftswunderjahre in Deutschland, als die Autoproduzenten nach maßgeschneiderten Logistiklösungen verlangten. Mit dem westdeutschen Wirtschaftsboom untrennbar verbunden ist die Erfolgsstory von Volkswagen. Die Verkaufsschlager von einst, Käfer und Bulli, haben längst Kultstatus. Ganz zu schweigen von den vielen Modellen der übrigen Autohersteller. Der Neuanfang nach dem Zweiten Weltkrieg mit den sich eröffnenden Möglichkeiten beflügelte geradezu den Tatendrang der Autobauer. Auf den bundesdeutschen Straßen bestimmten mitunter skurrile Schöpfungen das Bild. Allen voran die für den kleinen Mann mit schmaler Geldbörse gedachten Kleinstwagen: das Goggomobil, der Kabinenroller, die BMW Isetta, um nur einige zu nennen.

Eine wahrhaft faszinierende Zeitepoche, gerade auch was die Entwicklung der Eisenbahn betrifft. Aus denkbar bescheidenen Anfängen erwuchs für die Automobilindustrie schnell eine leistungsgerechte Infrastruktur. Seither unterliegen die Autotransportwagen einem steten Wandel. So erfolgt die Bahnreise der Nobelkarossen von Porsche, Mercedes, Audi und BMW heute fast ausschließlich inkognito in geschlossenen Autotransportwagen, sozusagen unter Aus-

schluss der Öffentlichkeit. Neu hinzugekommen im Terminverkehr – mitunter quer durch Europa – ist in der jüngeren Vergangenheit der verstärkte Transport von Autoteilen.

Im Westen der Käfer, im Osten der Trabi: So unterschiedlich dereinst die politischen Systeme, so unterschiedlich war die Automobilindustrie hüben und drüben. Trotz der erdrückenden Übermacht des Fahrzeugbaus im Westen darf aber keinesfalls der Blick auf den ostdeutschen Autobau fehlen, dessen Neuwagentransporte ganz und gar von der Reichsbahn geschultert wurden. Wenn auch bescheiden, so gehörten sie doch auch in der DDR dazu.

Dem Autor dieser EJ-Exklusiv-Ausgabe ist es ein Bedürfnis, abschließend allen Beteiligten ausdrücklich für die tatkräftige Unterstützung bei der Bildrecherche zu danken. Ausgerechnet die Adam Opel AG war es, die sich trotz schwerer Zeiten und wahrhaft anderer Probleme nicht sträubte, die alten Originalvorlagen eigens aus dem Firmenarchiv zu kramen, um sie wunschgemäß in „Eisenbahn-Journal-Qualität“ neu zu reproduzieren. Andernfalls wäre das vorliegende EJ-Exklusiv in dieser Qualität kaum machbar gewesen. Zugleich der Beweis dafür, dass die Eisenbahn weitaus mehr zu bieten hat als nur bunte Züge in schöner Landschaft. Kommen Sie mit auf eine Reise mit viel Zeitkolorit in faszinierenden Bildern.

Und noch ein Hinweis: Neben dem Kfz-Transport als Ladegut im Güterverkehr gibt es natürlich noch die Pkw-Beförderung in Autoreisezügen. Doch dies soll dann ein anderes Mal das Thema sein.

UDO KANDLER



TITELFOTOS:
VOLKSWAGEN AG (GROSSES BILD),
CLASSIC ARCHIV DER ADAM OPEL AG,
BMW GROUP ARCHIV,
HELMUT SÄUBERLICH

Modellbahn in bewegten Bildern

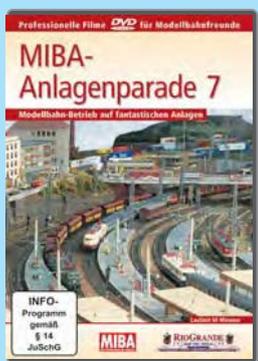


In der 8. Ausgabe der Filmreihe „Anlagenparade“ präsentiert die MIBA-Redaktion wieder vier herausragende Modellbahn-Anlagen. Auf der H0-Anlage des 1. Märklin-Clubs Nürnberg sind Motive aus dem fränkischen Pegnitztal nachempfunden. Im Kurort Bad Oeynhausen war das „Miniaturland“ zu Hause – eine N-Schauanlage, die Detlev Brandt geschaffen hatte. In Norddeutschland spielt die H0-Anlage von Andreas Lange, der seine beiden Hobbys Eisenbahn und Schifffahrt sehenswert kombiniert hat. Die über 200 qm große H0-Anlage der BSW-Modellbahnguppe München 1 ist im Dreiländereck Deutschland-Österreich-Schweiz angesiedelt. MIBA-Anlagenparade 8 bietet fantastische Anlagen zum Anschauen und Genießen – und jede Menge praktische Tipps zu Bau und Betrieb der Anlagen aus erster Hand.

DVD-Video, Laufzeit 60 Minuten
Best.-Nr. 15285018

€ **19,95**

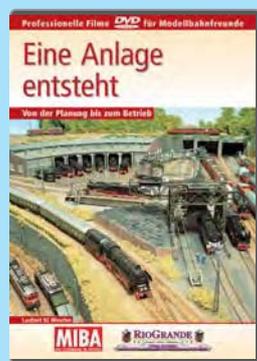
Kennen Sie schon diese Modellbahn-Filme von MIBA?



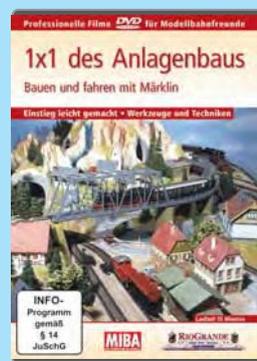
MIBA-Anlagenparade 7
Best.-Nr. 15285016
€ 19,95



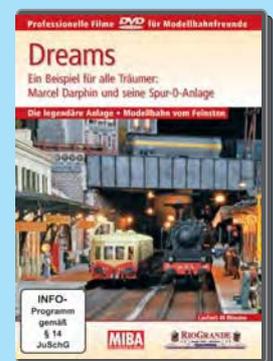
Die digitale Modellbahn
Best.-Nr. 15285017
€ 19,95



Eine Anlage entsteht
Best.-Nr. 15285014
€ 19,95



1x1 des Anlagenbaus
Best.-Nr. 15285012
€ 19,95



Dreams
Best.-Nr. 15285007
€ 19,95

EDITORIAL
A + B = Auto-Bahn 3

GALERIE
Bildraritäten der Autotransport-Historie 6

AUTOMOBIL-INDUSTRIE UND EISENBAHN
Heiligs Bleche 24
 Zugpferd Volkswagen 25
 Opel & Co. rücken nach 32
 Opel Millennium Express 34

NUTZFAHRZEUG-TRANSPORTE
Schwere Kost 42

KFZ-LOGISTIK HEUTE
Just in time 44
 Logistikketten für Audi, VW und Porsche 45
 Express zwischen Opel-Werken 49
 Kreuz und quer durch Europa 51
 Dienstleister-Vielfalt 55

NICHT NUR AUTOTRANSPORTE
Maßgeschneidertes: Transwaggon 56
Saatgrünes: Claas 57

KFZ-TRANSPORT IN DER DDR
Überschaubar 58
 Trabant und Wartburg 62
 Autotransportwagen der DR 63

AUS DER FRÜHZEIT
Vor dem großen Boom 64
Mit dem Zweirad fing's an 65

VOM PROVISORIUM ZUM SPEZIALWAGGON
Methode »d« 66
 Goggomobil quergestellt 69
 Bescheidener Anfang mit dem Off 52 70
 Gesicherte Reise: Verladerrichtlinien 72
 Transportanforderungen verändern sich 75
 »Unter Ausschluss der Öffentlichkeit« 78

WAGGONTYPEN BEI BUNDESBahn UND DB AG
Vom Off 52 zum Hcceerr 330 80

WAGGONTYPEN IM AUSLAND
Europäische Vielfalt 84

UMSCHLAG IM HAFEN – VOM ZUG AUF S SCHIFF
Parken am Kai 86
 Schwimmende Parkhäuser 94
 Binnenschifftransporte 96

QUELLEN, FOTONACHWEIS, IMPRESSUM 97



Einfach improvisiert Im kaum erschlossenen Geschäftsbereich der Neuwagentransporte sorgten bei der jungen Bundesbahn gleich zwei Modelle von Volkswagen für ein hohes Frachtaufkommen. Um den Anforderungen zu genügen, galt es jegliches geeignete Rollmaterial zu mobilisieren. Neben dem Käfer sorgte der seit 8. März 1950 in Serie gebaute VW Transporter T1 („Bulli“) für ordentliche Verkaufszahlen (Wolfsburg, Sommer 1950).





Stuttgart
93232

RIV

Achse Bau 01



Erfolgreich erprobt

Vom Opel-Stammwerk in Rüsselsheim aus nimmt erstmals der neu entwickelte doppelstöckige Autotransportwagen der Deutschen Bundesbahn der Bauart Off 52, unverkennbar als „Probe-Einheit“ mit der vorläufigen Bauartkennung „Ommff 52“ deklariert und noch ohne Geländer am Oberdeck, mit einer Ladung Opel Olympia Fahrt auf. Ziel war die bayerische Landeshauptstadt München, wo der DB-Direktionsfotograf die Ankunft am 20. April 1953 gekonnt in Szene setzte.



Quer gestellt Ein Zweitakt-Zweizylinder-Kleinstwagen mit 13,6 PS auf dem Weg zu einem Riesen-Erfolg und kompakt genug, um auf Flachwagen quer verladen zu werden: die Goggomobil-Limousine der niederbayerischen Hans Glas GmbH. Zu haben war das zwischen 1955 und 1969 gebaute „Goggo“ für rund 3000 Mark. Heute ist das Vehikel ein Oldtimer mit höchstem Kultstatus (Bahnhof Dingolfing, 24. März 1955).

