Modell Eisen Bahner SPEZIAL

MEB-Spezial Nr. 16
€ 12,50

Österreich € 13,75
Schweiz 24,50 sFr
Be/Lux € 14,50
Niederlande € 15,80

4 198026 712505 16

GANZZÜGE

inkl. DVD

DAS GROSSE MEB-GEWINNSPIEL:
Wertvolle Preise zu gewinnen!

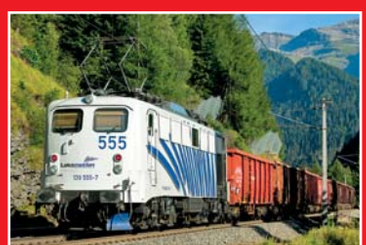
AUTOS • ERZ • KOHLE • ÖL

Massengüter auf Schienen

TANKWAGEN-VERLEIH
Spezialisten für flüssiges Gold: VTG

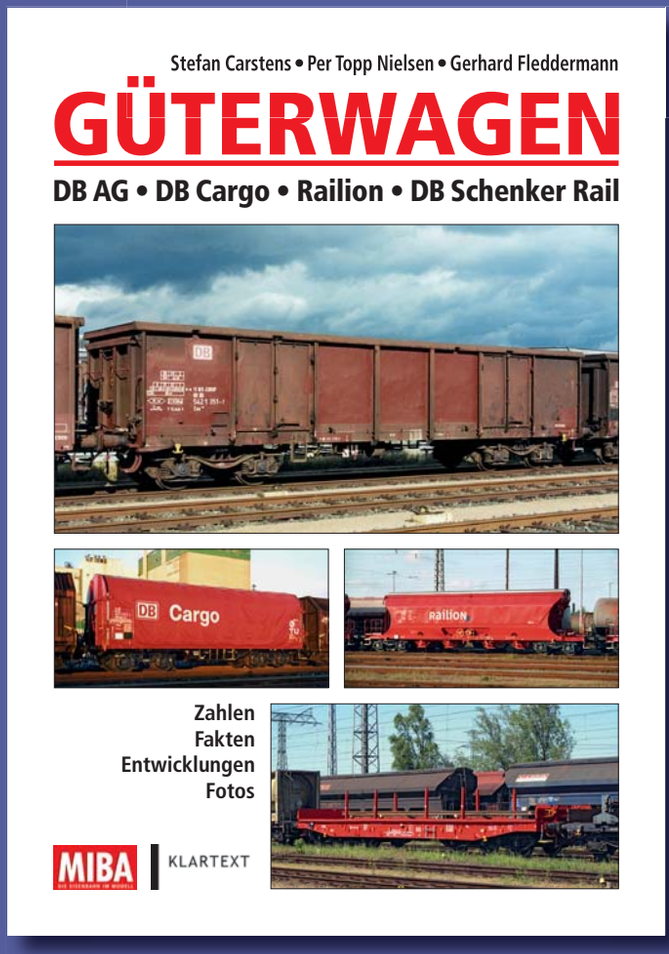
REICHSBAHNZEIT
Klassische Ganzzüge auf DR-Gleisen

PROFI-TALBOT
Ein kleiner H0-Wagen kommt groß raus.



ALPEN-QUERUNG
Ganzzüge dominieren den Gütertransit

Das neue Güterwagen-Lexikon



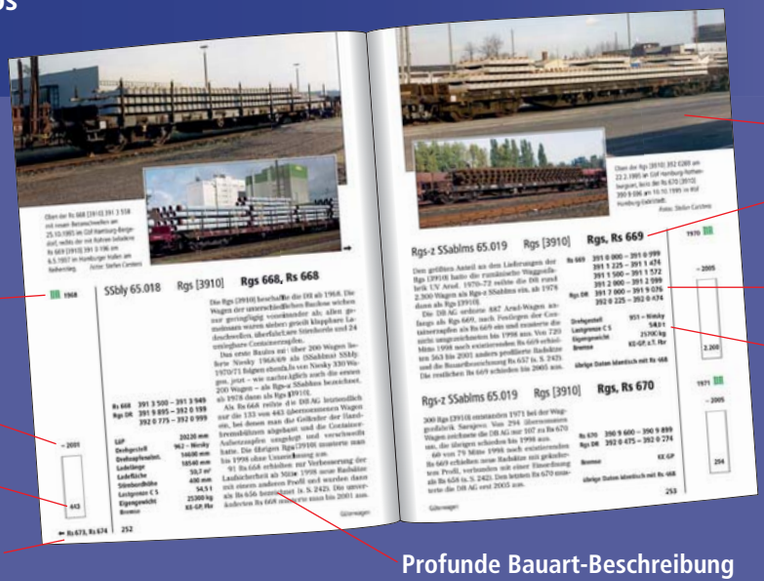
Mit 520 Beschreibungen und vielen bislang unveröffentlichten Fotos aller Güterwagen- und Tiefladewagen-Bauarten, die seit 1994 im Bestand der DB AG sowie von DB Cargo, Railion und DB Schenker Rail waren oder sind, geben die drei Autoren in diesem 480-Seiten-Lexikon einen ebenso kompletten wie handlichen Überblick. Aufgeführt sind darüber hinaus die in diesem Zeitraum angemieteten Wagen, auch sie mit allen wesentlichen technischen Daten und Eigenschaften, Wagennummernbereichen und Bestandszahlen. Weitere Kapitel beschreiben häufige Drehgestelltypen, die Entwicklung in den zurückliegenden Jahren und Anschriften an Güterwagen. Das umfassende Nachschlagewerk zu einem einzigartigen Preis-Leistungs-Verhältnis!

480 Seiten im Format 17 x 24 cm, Hardcovereinband, 900 Farbfotos

Best.-Nr. 15088128

NEU
€ 49,95

- 520 Güterwagen-Beschreibungen
- 900 repräsentative Einsatzfotos
- 480 Seiten Hardcover-Band



www.miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81-0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de

Güterverkehr des 21. Jahrhunderts

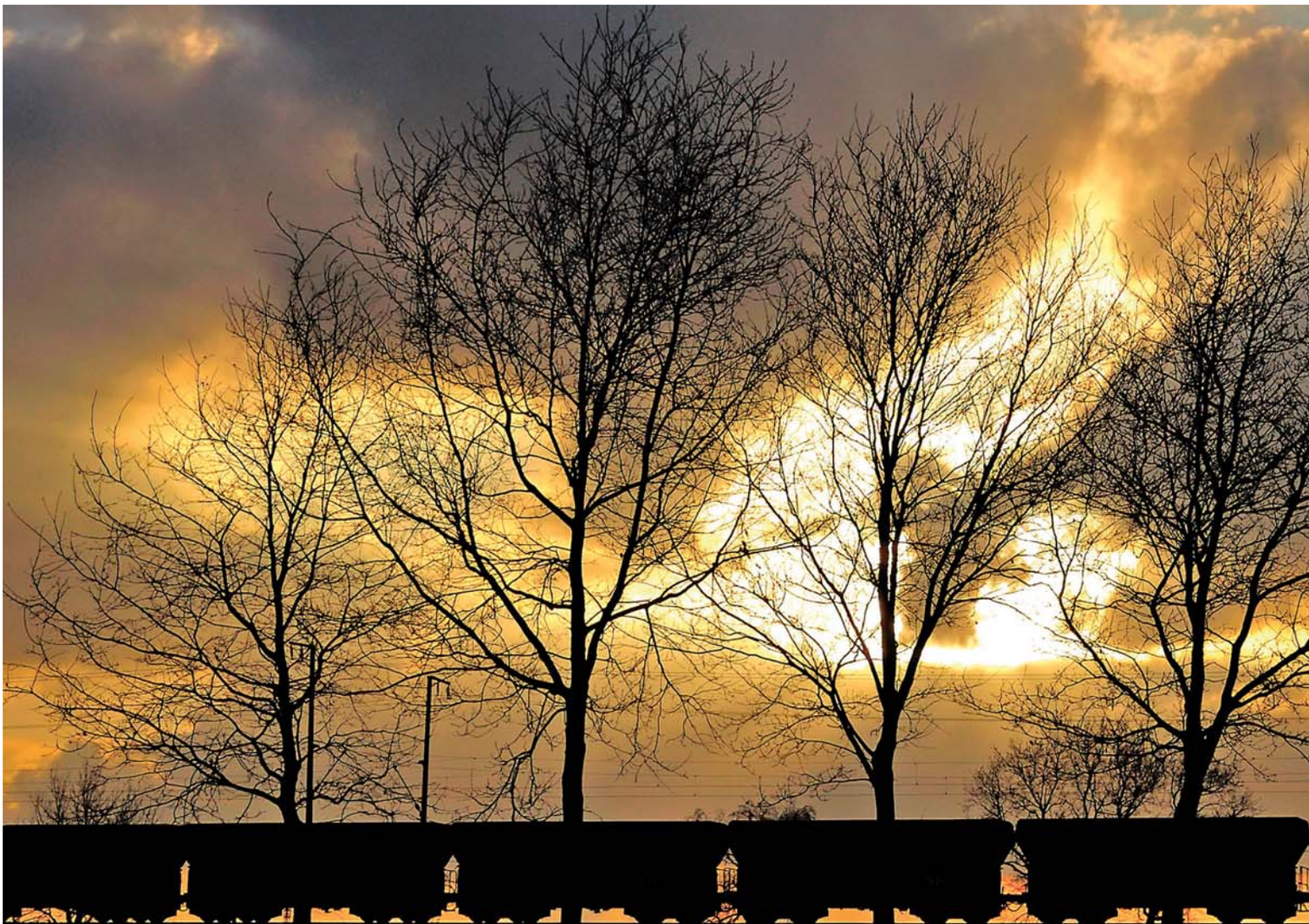
Ästhetisch gehören Ganzzüge zu den interessantesten Fotomotiven, wie Joachim Seyferths bemerkenswerte Kurvenstudie beweist.

Der Besuch an einer der Hauptmagistralen in diesen Tagen offenbart die überragende Bedeutung des Ganzzugverkehrs. Ob auf der Rhein-Schiene oder der Nord-Süd-Achse verfolgen sich die einheitlichen Züge beinahe im Blockabstand. Einem Neuwagen-Transport zu einem der Nordseehäfen fährt ein Containerzug hinterher, gefolgt von einem Kesselwagenzug. Gemischte Güterzüge sind beinahe Raritäten.

Wir haben uns auf die Spur dieser besonderen Form des Schienen-Güterverkehrs gemacht und zahlreiche neue Einsichten gewonnen. Nicht alles, was wie ein Ganzzug aussieht, ist einer nach klassischer Definition. Traditionelle Beschreibungen haben allerdings heute nicht mehr die Bedeutung, die sie früher besaßen.

Modellbahner lieben Ganzzüge. Dort ist der Kompromiss zwischen realitätsnahem Erscheinungbild und praktischer Umsetzung die Herausforderung: Ein vorbildgerechter, 700 Meter langer Zug, im Maßstab 1:87 mit der stolzen Länge von rund acht Metern, erscheint kaum machbar. Ganz abgesehen davon, dass ein solcher Zug für das Modellbahn-Konto ein Kraftakt wäre. Einige Zugbildungsvorschläge unterbreiten wir Ihnen dennoch und geben ein paar Tipps zum Thema Beladung.

Vor allem aber wünschen wir Ihnen viel Freude mit dem neuesten MODELLEISENBAHNER-Spezial. *Ihre MEB-Redaktion*



3 EDITORIAL

4 INHALT, IMPRESSUM

6 WAS SIND GANZZÜGE?
Die bedeutendste Güterverkehrsart gehorcht heute keiner scharfen Definition mehr.

8 50 WAGEN SÜDWÄRTS
Die letzten DB-Dampfloks zogen schwerste Erzzüge, vielen als „Langer Heinrich“ bekannt, über die Emslandstrecke.

14 ZUR INTERNEN VERWENDUNG
Jörg Chocholaty zeigt das Potential der Talbot-Schotterwagen in H0 von Fleischmann.

18 DAS NETZWERK
Die größte Güterverkehrsbahn Europas, DB Schenker Rail, operiert in einem hart umkämpften Markt.

24 DIE FARBE ROT
Die Ganzzüge der DB AG sorgen auch auf der Modellbahn für Akzente.

26 AM PULS DER PLANWIRTSCHAFT
Ein maßgeblicher Teil des DR-Güterverkehrs rollte in Ganzzügen, manche waren bei Eisenbahnfreunden legendär.

34 HERKUNFT RÜSSELSHEIM
Warum nicht einmal schöne Opel-Modelle auf einen H0-Ganzzug verladen?

36 ALTMÄNNER UND NEUWAGEN
Der Schienen-Transport von Neuwagen ist die Spezialität des Wolnzacher Unternehmens.

44 STURMHOLZ
Orkane sorgen für Bedarf an Holzganzzügen, auch im Maßstab 1:87, wie Klaus Eckert zeigt.

48 VERMIETEN, TRANSPORTIEREN, GLOBAL AGIEREN
Die Hamburger VTG AG ist nicht nur Europas bedeutendster Waggonvermieter, sondern auch Logistikdienstleister.

56 KAUM ZU FASSEN ...
... ist die Vielfalt der Modelle mit VTG-Logo. Eine kurze Übersicht.

58 GANZ ZÜGIG GANZZÜGIG
Die Ganzzüge des Reviers waren bis vor wenigen Jahren die Adern der Montanindustrie.

64 UNIT-TRAINS
Der Ganzzugverkehr in den USA sprengt beinahe die hiesige Vorstellungskraft.

70 BLOCKZÜGE AM BERG
Im Alpentransit bestimmen Ganzzüge das Bild im Güterverkehr. Fotogen sind sie obendrein.

76 GANZ ODER GAR NICHT
Von der Dampflokzeit bis heute: Zugbildungsvorschläge für Ganzzüge in H0 und N.

82 GEWINNSPIEL

TITELFOTO:
Emersleben

FOTO: HENSCHEL

Impressum

MODELLEISENBAHNER SPEZIAL
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

VERANTWORTLICHE REDAKTEURE
Stefan Alkofer, Dr. Karlheiz Haucke, Andreas Bauer-Portner, Olaf Haensch, Klaus Eckert

LEKTORAT
Ilona Eckert

GRAFISCHE GESTALTUNG/BILDBEARBEITUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150, bettina.wilgermein@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 25, ab 1.1.2013,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 -0, Fax (089) 319 06 -113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.
Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen On- bzw. Offline-Produkten ein.

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 ,
BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

FOTO: KAUFFELD

Der slowenische Coca-Cola-Taurus vor dem „ekol“-Zug, einem KLV-Zug, ist ein fotografischer Leckerbissen, aufgenommen am 19. April 2012.

FOTO: WIRTZ

221 143 hat am 18. Mai 1985 mit ihrem Kalkzug nach Duisburg zur Krupp-Mannesmann-Hütte soeben den Bahnhof Neanderthal verlassen.

Was

Wer tiefer einsteigt in die Definitionen der Zuggattungen, kann schnell den Überblick verlieren. Aber einige Kriterien kann man dennoch herausfilterrn.

Die Definition eines Ganzzuges lautet so: Bei einem Ganzzug, klassisches Kürzel Gag, handelt es sich um einen Güterzug, der vom Verlade- zum Entladepunkt als Einheit ohne Zwischenhalte verkehrt. Zwischen Start und Ziel wird nicht rangiert.

Was unterscheidet ihn nun vom ebenfalls bekannten Durchgangsgüterzug (Dg)? Zunächst gar nichts. Auch der Dg fährt ohne Unterwegsbehandlung von A nach B. Der Unterschied zwischen Gag und Dg ist die Fracht. Ein Durchgangsgüterzug könnte durchaus aus Waggons für verschiedene Güter gebildet werden, beim Ganzzug ist die einheitliche Ladung ein Zusatzkriterium. Der „Lange Heinrich“ etwa oder ein Kesselwagenzug von einem Hafen oder einer Raffinerie zum Tanklager sind klassische Ganzzüge. Auch die Automobilzüge von den Werken zu den Exporthäfen erfüllen ebenfalls die Ganzzugdefinition. Allerdings, was ist mit einem Zug, der vom Automobilproduzenten in Richtung Küste rollt und in Bremen aufgeteilt wird in einen Zugteil, der zur Verladung nach Bremerhaven verkehrt, und einen weiteren Teil, dessen Pkw in Cuxhaven verladen werden? Ist das dann immer noch ein Ganzzug?

Den Praktikern, die solche Züge organisieren und fahren, ist diese Erbsenzählerei unwichtig. Für sie spielen wirtschaftliche Gesichtspunkte wie die Auslastung eine viel bedeutendere Rolle.

Auch die Züge des Kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) oder Containerzüge erfüllen nicht exakt die Definition eines Ganzzuges und dennoch würde man sie instinktiv aufgrund ihres einheitlichen Erscheinungsbildes jederzeit als Ganzzüge bezeichnen.

Aber die ganze Diskussion ist an dieser Stelle obsolet, da die immer noch in vielen Köpfen vorherrschenden Definitionen, die

Die Eisenbahnlandschaft ist geprägt vom Ganzzug

schon zu DRG-Zeiten gebräuchlich waren, heute so nicht mehr gültig sind. Ganzzüge heißen im modernen Eisenbahnerdeutsch Complete Trains und der alte Dg ist heute ein IRC (InterRegioCargo-Zug). Die DB AG wiederum bietet vier verschiedene Ganzzugarten, je nach Ladegut. Ein „GA“ (Ganzzug Automotive) der DB AG etwa ist ein Güterzug, der für die Automobilwirtschaft unterwegs ist.

Der Ganzzug ist das Lieblingskind der Bahngesellschaften und der Bahnspediteure. Sie benötigen wenig Personal vor allem entlang des Laufwegs, besitzen unkomplizierte Fahrpläne und sind insgesamt einfacher zu planen. □ *S. Alkofer*

FOTO: DERSCH

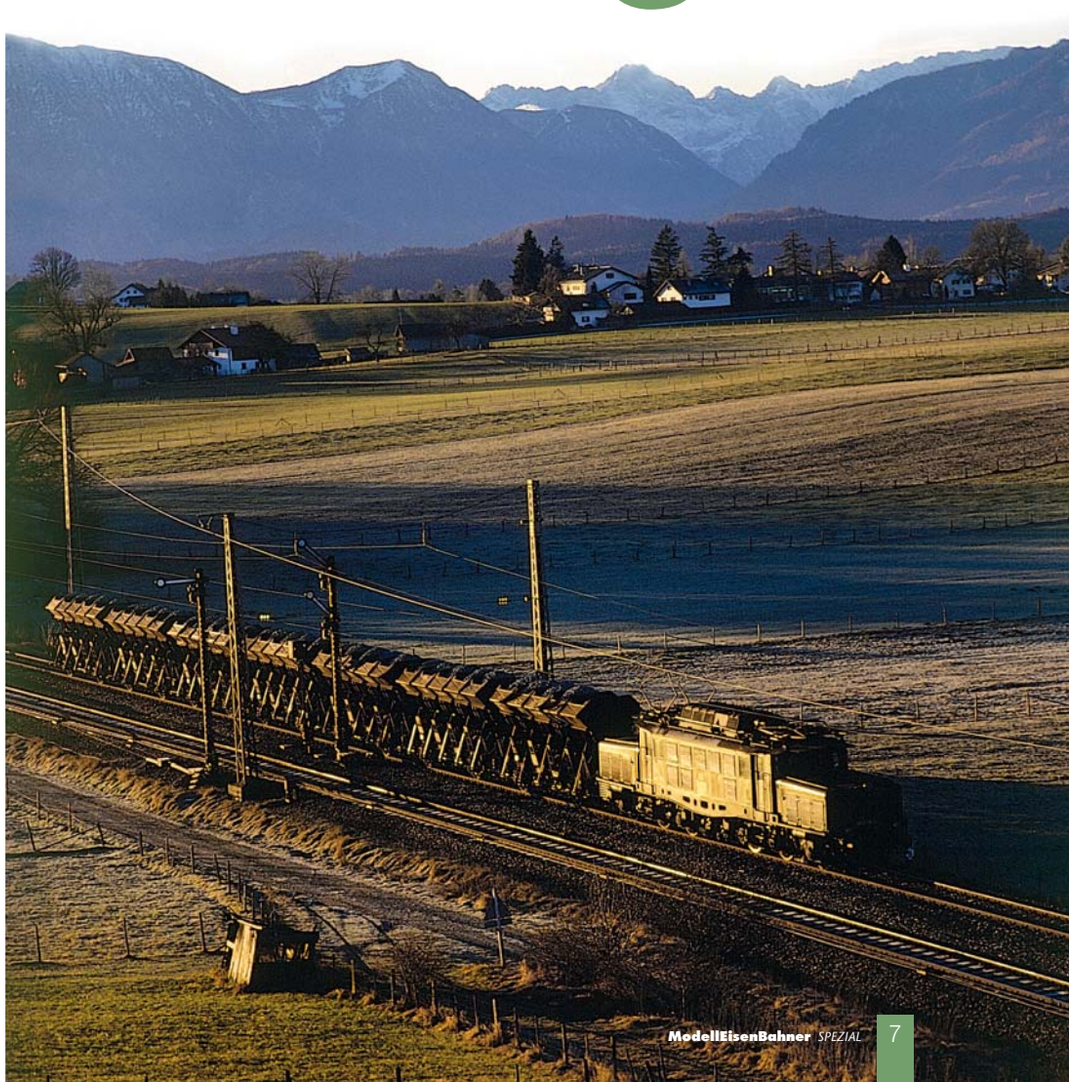
Auch der „Lkw-Walter“-Zug ist beliebtes Ziel der Eisenbahnfotografen. Vor beeindruckend dramatischem Himmel gelang die Aufnahme bei Teningen. 185 536 gehört der Leasinggesellschaft Angel Trains und war schon bei zahlreichen EVU im Einsatz.

FOTO: HAUG

Der DGS 91242 am 26. August 2013 in Balingen Süd. Auch die Hohenzollersche Landesbahn (HzL) fährt auf ihrem Netz Ganzzüge, wie diesen von neuen Voith-Gravitas gezogenen Holcim-Zug.

sind Ganzzüge?

FOTO: RITZ



194036 zieht am 5. Dezember 1986 bei Uffing ihren Schotterzug von Eschenlohe nach München Ost. Der Schotter stammt aus dem Hartsteinwerk Werdenfels im Murnauer Moos, das im Jahr 2000 aufgelassen wurde.

50 Wagen südwärts

Der Emder Hafen war ein wichtiger Umschlagplatz für Erz. Ganzzüge aus 25 Fad-Wagen waren bis 1967 die Lebensader der Hochöfen im Ruhrgebiet und Saarland, anschließend fuhr man möglichst doppelt so lang. Die dann von zwei 44 gezogenen 4000-Tonner waren unter Dampffreunden Legende.

Größtes Hindernis bis Rheine war die Ausfahrt aus dem Güterbahnhof Emden: Sofort gab es einen leichten, im Bogen liegenden Anstieg zu überwinden. Am 10. Februar 1975 half ein kräftiger Südwestwind der Vorspannlok 043336 und einer 042, in Fahrt zu kommen.

In der ersten Hälfte der 1970er Jahre rückte die Emslandstrecke (KBS 280) immer mehr in den Fokus der dampflokbegeisterten Eisenbahnfreunde, denn während die Zahl der Dampflokeinsätze bundesweit zurückging, wurde hier der gesamte Zugverkehr noch nahezu vollständig mit Dampf gefahren. Vor allem die schweren Ganzzüge von und nach Emden lockten die Dampflokfreunde an diese Strecke. Südwärts wurden Rohstoffe transportiert, hauptsächlich Eisenerz für die Stahlwerke an der Ruhr und der Saar, sowie Bauxit für eine Aluminiumhütte in Oberfranken. Nordwärts fuhren Ganzzüge mit Koks sowie Autozüge mit Pkw von VW, Audi und Porsche für den Export nach Übersee. Die DB unterschied zwischen den Zuggattungen Gdg (Großgüterwagenzug) und Gag (Ganzzug).

Für die Dampfenthusiasten interessant waren vor allem die am häufigsten verkehrenden, aus 25 Fad-Wagen gebildeten Erzzüge in Richtung Süden, die es seit ihrer Einführung 1958 beladen auf 2000 Tonnen Zuggewicht brachten. Dem Wagenpark entsprechend gehörten sie zur Zuggattung

FOTO: WOLFGANG BÜGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Aufgrund von Lokmangel war 094 640 im Spätsommer 1974 wieder in Betrieb genommen worden. Am 27. August rangiert sie an der Erzverladeanlage in Emden.

Gdg. Ab 1968 wurden Wagen und Kupplungen aufgerüstet und 4000-Tonnen-Züge aus jeweils zwei Garnituren gebildet. So rollten 50 Wagen südwärts. Die für den Einsatz in so langen und schweren Einheiten zugelassenen Wagen mit verstärkten Zug- und Stoßeinrichtungen wurden durch einen großen weißen Punkt auf der jeweils rechten Entladeklappe der Wagenseitenwand gekennzeichnet.

Doppelpark, Braune Wand oder Langer Heinrich?

Gemeinhin sprachen die Eisenbahner bei den 50-Wagen-Zügen von Doppelparks. Die Einheimischen prägten auch den Begriff „Braune Wand“. So muss es wohl gewirkt haben, wenn man am Bahnübergang die Vorbeifahrt eines über 620 Meter langen Zuges abwarten musste und auf diesen womöglich auch noch unmittelbar einer aus der Gegenrichtung folgte. Heute wird oft der Ausdruck „Langer Heinrich“ verwendet, dessen Ursprung allerdings unklar ist. Obwohl Eisenbahner die langen Ganzzüge schon vor der Einführung so genannter Programmverkehre mit 25- beziehungsweise 50-Wagen-Zügen so bezeichnet haben sollen, sprechen manche Zeitzeugen auch von einer Erfindung der Firma Märklin, um ein Fad-Wagenset mit Erzladung in H0 zu vermarkten. Woher auch immer der Beiname stammen mag: Norddeutsch, wohlklingend und treffend ist er für diese Züge allemal.

Die Doppelparks sollten eine Überlastung der Strecke, welche auch eingleisige Abschnitte aufwies, verhindern. Denn sowohl die Erzzüge vom Emder Hafen zu den Hütten als auch die Kohlenzüge aus dem Revier zum Hafen waren in der Gegenrichtung leer. Ob sie fuhren oder nicht, bestimmte ein Abfuhrplan, der sich beispielsweise nach dem Festmachen der Frachtschiffe im Hafen von Emden richtete.

1968 war zunächst nur ein 4000-Tonner pro Tag einsetzbar, doch schon wenig später konnten drei Züge gebildet werden. So blieb es bis 1974, als neue Zugnummern vergeben wurden: Nach Mitternacht fuhr der Gdg 5060, jetzt 52902, morgens der Gdg 5064 (52908) und mittags der Gdg 5072 (52918, siehe Buchfahrplan auf Seite 17). Im selben Jahr wurde in Emden mehr Erz umgeschlagen als je zuvor und die Bundesbahn schuf für den Abend eine vierte 4000er-Trasse. Der Gdg 52926 verließ dienstags bis samstags Emden am späten Abend. Und noch ein Zug kam hinzu: Im Winterfahrplan 1975/76 wurde zwischen dem 52918 und 52924 (vormals 52926) eine Trasse für den spätnachmittäglichen Gdg 52922 eingelegt. Da inzwischen kaum noch Leistungen mit Kohle-44 erbracht werden mussten und die 4000-Tonnen-Züge mit zwei Öl-44 problemlos die bis dato festgelegten 60 bis 65 km/h überschritten, hob man die fahrplanmäßige Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h an.

Zwischen 1968 und 1973 waren in den Bahnbetriebswerken Bebra, Kassel und Osnabrück Hbf aufgrund der Elektrifizierung die dort beheimateten Öl-44 frei geworden, so dass diese an das Bw Rheine abgegeben werden konnten. Sodann ging die Bespannung aller Gdg auf der Emslandstrecke mehr und mehr auf die inzwischen als 043 bezeichneten leistungsstarken Lokomotiven über. Besonders für die Heizer war die Ölfeuerung eine wesentliche Entlastung. Doch verschiedenste Ersatzbespannungen waren beinahe alltäglich, da nicht immer zwei 043 zur Verfügung standen. Kurzerhand wurde dann eine 042 vorgespannt. Dabei galt der Grundsatz, die Hauptarbeit der jeweils leistungsstärkeren

FOTOS (2): JÜRGEN NIKENBRECHER

Die mit einem großen weißen Punkt gekennzeichneten Fad-Wagen besaßen eine verstärkte Kupplung, um in 4000-Tonnen-Zügen eingesetzt werden zu können.

FOTO: PETER SCHIFFER, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Die fehlenden weißen Punkte auf den Wagen und die nach nur zwölf Kilometern anscheinend schon recht flotte und unangestrengte Fahrweise deuten darauf hin, dass der am 21. August 1974 bei Oldersum mit 042241 und 042347 abgelichtete Zug kein 4000er war.

Maschine, also der Zuglok, zu überlassen. Aber bei der Eisenbahn gab und gibt es bekanntlich häufig Ausnahmen und so sind sogar schon schwerste Erzzüge mit zwei 042, ja selbst mit 012-Vorspann, beobachtet worden.

Im Sommer 1973 gehörte schon Glück dazu, noch zwei Kohleloks vor einem 4000er zu sehen. Doch während der Ölkrise 1973/74 kamen für einige Monate nochmals reaktivierte kohlegefeuerte 044 des Bw Emden zum Einsatz, da die Rheiner 043 vorübergehend abgestellt werden mussten. Auch in Rheine fuhr man wieder mit 044, nachdem diese aus Ehrang, Koblenz-Mosel und Betzdorf eilig umbeheimatet oder ausgeliehen worden waren. Die bereits an die Ölfeuerung gewöhnten Heizer dürften wenig erfreut gewesen sein. Anspruchsvoll muss sich bei dem häufig starken Nordwestwind, welcher sich in den leeren Fad-Wagen fing, auch die Rückfahrt Richtung Norden gestaltet haben.

Achtung, Aufnahme! Der 4000-Tonnen-Gdg 52918 hatte am 21. März 1975 in Lathen eine Überholung abwarten müssen und die Zugloks 042364 und 043636 mussten gegen eine leichte Steigung wieder beschleunigen.

Mit Dampfkraft aus den Bw Rheine und Emden ging es erst bis nach Münster, manche Züge fuhren auch bis Dortmund durch. Als 1972 der Fahrdraht Rheine erreicht hatte, regierten die Dreizylindermaschinen immerhin noch auf der etwa 140 Kilometer langen Distanz von und nach Emden vor den Ganzzügen. Ab 1966 übernahmen in Münster, ab 1972 bereits in Rheine, je zwei E-Loks der Baureihe 140 die 4000er.

Während überall im Land die Dampfloks durch moderne Traktionsarten ersetzt wurden, blieb die Emslandstrecke eine Enklave des Dampfbetriebs. Die einzige Diesellokbaureihe, die in der Lage war, 2000 oder, in Doppelbespannung mit beiden Führerständen besetzt, sogar 4000 Tonnen mit der vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit zu befördern, war die 221 – und diese stand nicht zur Verfügung. Noch nicht …

So kamen unzählige Eisenbahnfreunde nicht nur aus Deutschland in den Genuss, Erzzüge mit Grenzlast und bespannt mit zwei Dampfloks, im Regelfall zwei 043, zu

FOTOS (3): ROLF SCHULZE

Über 620 Meter misst ein aus 50 Fad-Wagen gebildeter Ganzzug. Am 22. Juni 1976 „vernebelten“ 043606 und 043336 die weitläufigen Nadelwälder des Emslandes.