



Volkhard Stern

STRASSEN ROLLER

Band 2: Schwerlast- und Lokomotivtransporte



Stahlteile für den Bau der Autobahntalbrücke Bengen an der heutigen Autobahn A 61 (Bauzeit 1971 bis 1975, Freigabe 18. Dezember 1975) wurden vom Bahnhof Remagen aus per Straßenroller zugeliefert. Da auf schmalen Landstraßen erhebliche Steigungen aus dem Rheintal heraus zu bewältigen waren, spannte man gleich zwei Kaelble-Zugmaschinen vor. Foto: Filmstelle/Zentrales Bildarchiv der DB

VOLKHARD STERN

STRASSEN ROLLER

Band 2: Schwerlast- und Lokomotivtransporte



Straßentransport einer Dampflokomotive P 8 auf dem Weg zum Denkmalssockel, aufgenommen am 16. Mai 1974 in Hannover-Langenhagen. Foto: HAZ-Hauschild-Archiv, Historisches Museum Hannover

INHALT

- | | | |
|-----|---|--|
| 6 | Die Nutzung des Straßenrollers im DB-Sonderverkehr (Schwerlasttransporte) | Transport von Schienenfahrzeugen |
| 18 | Kessel, Rohre und Zylinder | 172 - Dampflokomotiven |
| 68 | Maschinen und Maschinenteile | 206 - Diesellokomotiven |
| 88 | Schiffe und Flugzeuge | 214 - Elektrolokomotiven |
| 102 | Transformatoren und Generatoren | 226 - Triebwagen |
| 148 | Weiteres Transportgut | 238 - Güter- und Reisezugwagen |
| | | 258 - Straßenbahnen |
| | | 269 Ergänzungen und Korrigenda zu Band 1 |
| | | 270 Impressum |

DIE NUTZUNG des Straßenrollers im DB-Sonder

Die besondere Stärke des Straßenrollers lag in dessen Fähigkeit, nicht nur einzelne Eisenbahnwagen im Regelverkehr von A nach B zu befördern, sondern auch schwere und schwerste Lasten im Sondertransport zu bewegen. Die Vielfalt des Ladeguts war dabei außerordentlich groß, der Bildteil vermittelt davon einen umfassenden Eindruck. Um einen besseren Überblick zu vermitteln, sind die folgenden Kapitel nach den unterschiedlichen Transportgütern sortiert.

Schwertransporte waren und sind Ausnahmerecheinungen, die vor Ort aufgrund ihrer Dimensionen und der Fahrkunst bei engen Platzverhältnissen enormes Aufsehen und Interesse erregen. Kein Transport gleicht dem anderen, die Kundenwünsche und Sicherheitsbestimmungen müssen zuverlässig erfüllt werden. Das erfordert eine langfristige Vorplanung und minutiöse Ge-

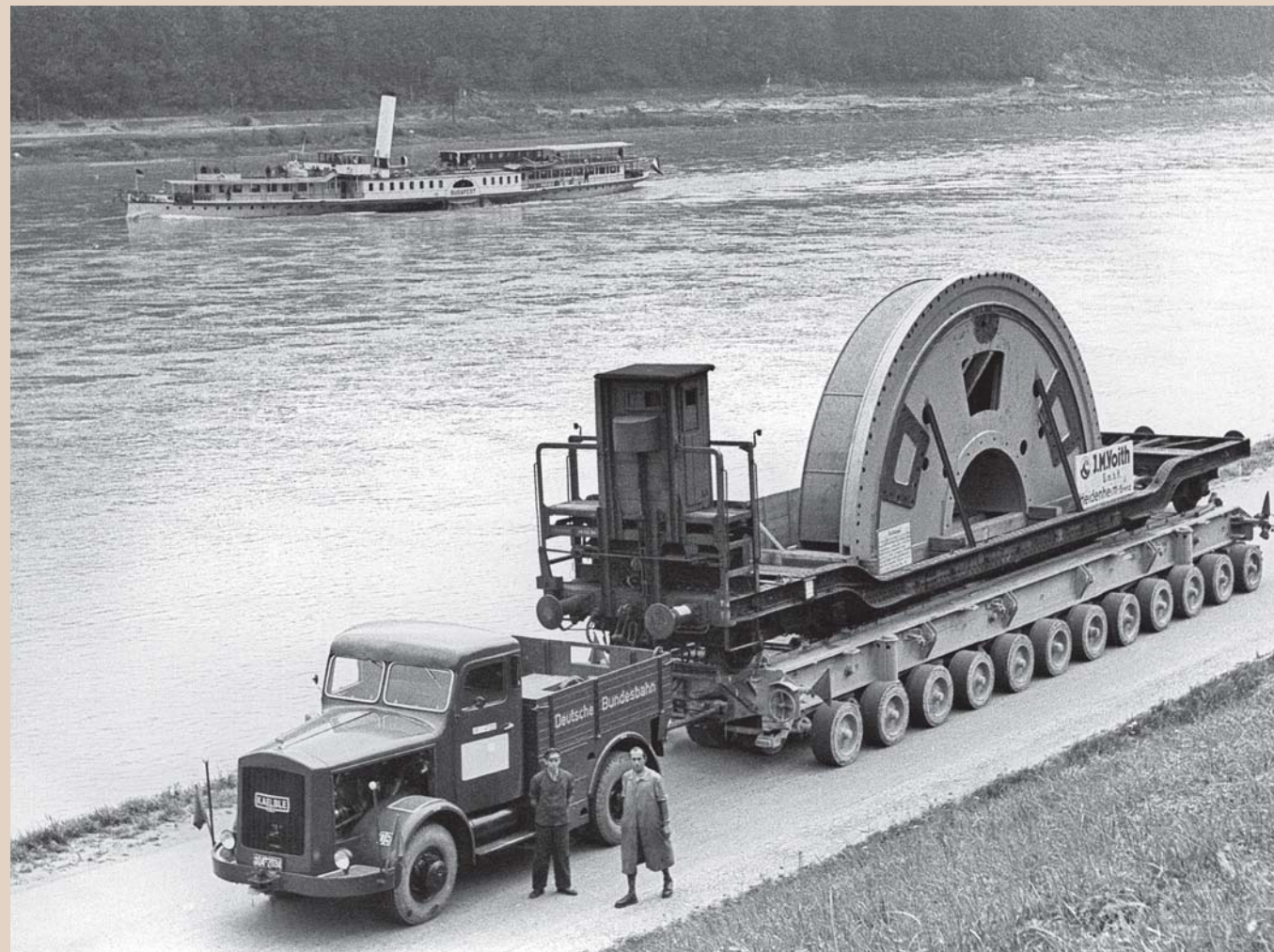
neralstabsarbeit durch die Transportingenieure. Oberstes Gebot bei der DB war eine seriöse und sichere Transportabwicklung. Dazu gehörte eine akribische Fahrwegprüfung, die Abstimmung aller Beteiligten und eine exakte Disposition der Schnittstelle Schiene/Straße.

Zuständig war die Schwerlastgruppe der DB in Mainz bzw. Darmstadt mit Außenstellen in den einzelnen Direktionsbezirken. Ihren Ursprung hatte sie in der Schwerlastgruppe der Reichsbahn, die sich nach Kriegsende in Göttingen sammelte und der das frühere Reichsbahn-Zentralamt in Berlin, u.a. zuständig für technische Entwicklung und Beschaffung der Fahrzeuge, übergeordnet war. Aus diesem ging 1950 das Bundesbahn-Zentralamt (BZA) in Minden und München hervor. Während Minden u.a. die Dampftraktion betreute, lag in München die Zuständigkeit für E- und Dieselloks sowie für den Kraftverkehr.

Jochenstein liegt an der östlichsten Stelle der alten Bundesrepublik, unmittelbar an der österreichischen Grenze zwischen Passau und Linz. Hier wurde von 1952 bis 1956 für den Bau eines Kraftwerks und einer zweiteiligen Staustufe (Nord- und Südschleuse) an der Donau eine Großbaustelle eingerichtet. Die Zuführung des gesamten Baumaterials erfolgte vom Bahnhof Obernzell aus über eine Strecke von sieben Kilometern entlang der Donau per Straßenroller bzw. Schwerlastfahrzeuge. Eine angedachte Verlegung eines Bauzuggleises war zuvor verworfen worden. Mit Hilfe des Straßentransports war die DB in der Lage, die Transportkette Haus-zu-Haus vollständig zu gewährleisten.

verkehr (Schwerlasttransporte)

Donaudyill mit Straßenroller:
Das 1912 für die „1. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ gebaute DFS „Budapest“ war eines von drei baugleichen Schiffen für den Schnellverkehr Passau – Linz. Das 70 m lange Schiff konnte bis zu 1.400 Fahrgäste befördern und war bis Oktober 1968 im Einsatz. Im Vordergrund ein Straßenroller-Schwerlast-Transport mit Tiefladewagen und einem halben Turbinendeckel der Fa. Voith für das Kraftwerk Jochenstein auf Roller R 150. Foto: Hans Eigner





Da das BZA für Planung und Beschaffung und nicht für den operativen Betrieb zuständig war, suchte man nach einer Alternative für München. Man entschied sich dafür, die Schwerlastgruppe an einem zentralen Ort in Westdeutschland anzusiedeln. Die Wahl fiel auf die BD Frankfurt, wo die Schwerlastgruppe am 1. Mai 1954 für genau 50 Jahre eine neue Heimat beim Kraftwagenbetriebswerk Darmstadt fand.

Die Transportleitung sowie Planung und Aufsicht nahm ein Dezernat der BD Frankfurt wahr, Abrechnung und Mittelzuweisung oblagen der Zentralen Transportleitung (später Zentrale Verkaufsleitung, Zentralstelle Absatz) der DB in Mainz. Außenstellen der Schwerlastgruppe mit gewisser Eigenständigkeit bestanden in Stuttgart und Köln.

Die Schwerlastgruppe der DB führte bundesweit mit ihren (um 1980) rund 50 Spezialfahrzeugen Schwerst- und Großraumtransporte durch, wobei anfangs Stückgewichte von bis zu 220 t, im Laufe der Zeit auch deutlich mehr (über 700 t) befördert wurden. Solche Transporte erfolgten meist im kombinierten Schiene-Straße-Verkehr, bei außergewöhnlichen Maßen und Gewichten aber auch allein auf der Straße.

In der unmittelbaren Nachkriegszeit wurden 50 praktisch fabrikneue Kondenstender zu Güterwagen umgebaut, um mit ihnen Schüttgüter wie Getreide oder Zement zu befördern. In solchen fünfsichtigen KKT-Wagen, expedit auf zwölfsichtigen Schwerlastrollern R 150, wurde 1955 Zement zur Baustelle Jochenstein gebracht. Es zieht DB 47-239 (Kaelble Z 6 W 2A 130, Baujahr 1944), welche nach der Ausmusterung bei der DB im April 1960 zur Plettenberger Kleinbahn wechselte.

Fotos: Bems Optik Regensburg

