

Januar 2008

B 10525

Deutschland € 10,-

Österreich € 11,50

Schweiz sFr 19,80

Italien, Frankreich, Spanien

Portugal (cont) € 12,40

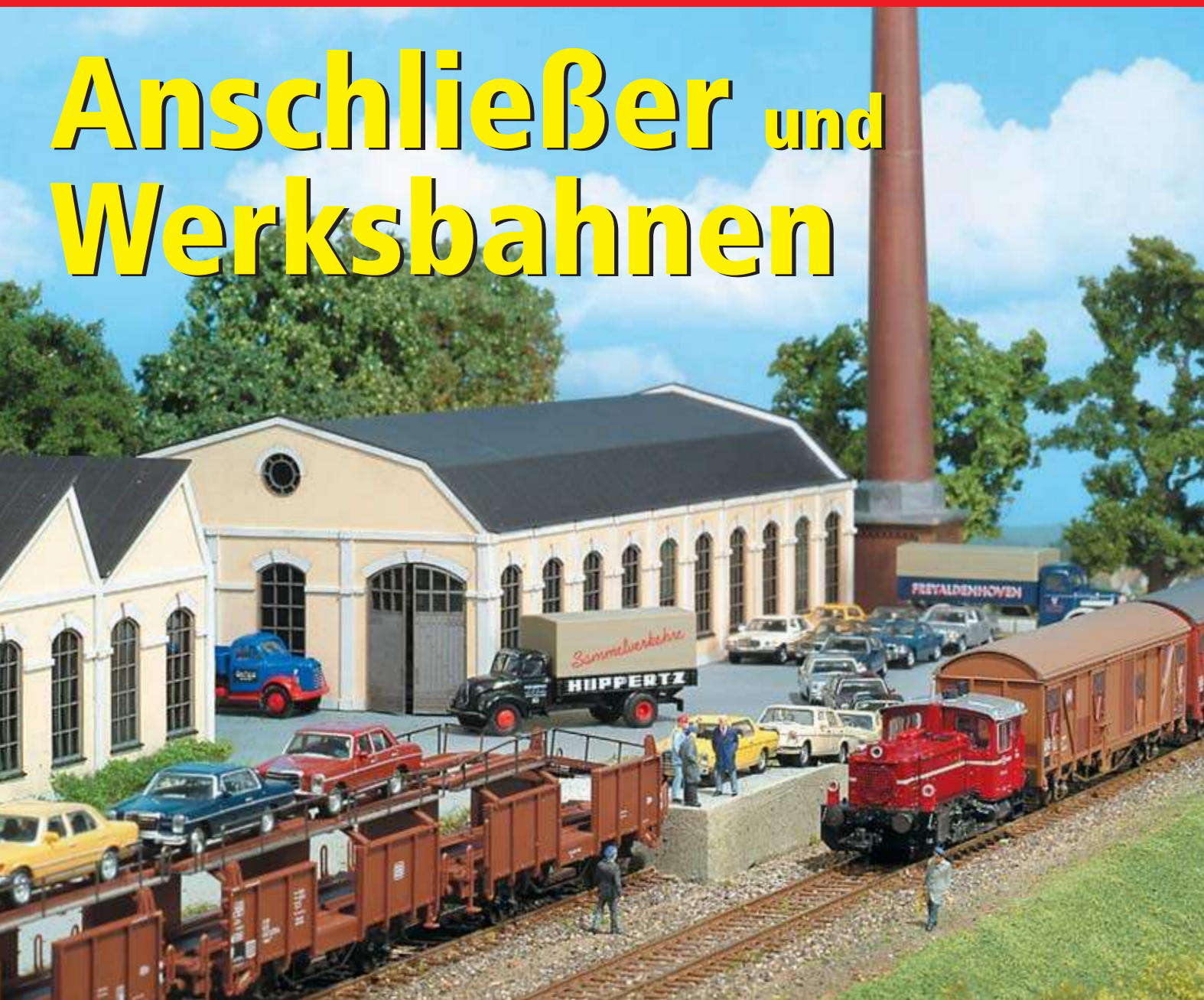
Bel/Lux € 11,60

Niederlande € 12,75

Norwegen NOK 125,-



Anschließer und Werksbahnen



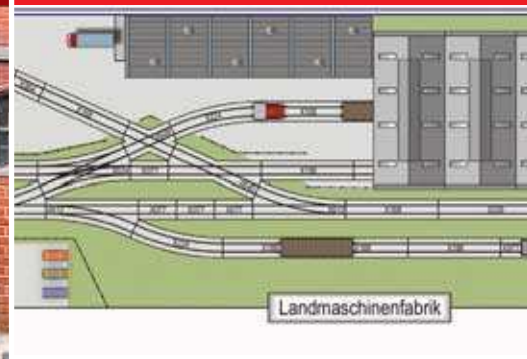
Das rollende Anschlussgleis
Culemeyer nach Tettau



Action am Werk
Bewegliche Tore



Anlagenvorschläge für C-Gleis
14 Werksanschlüsse



Rund um den aktuellen Bausatz „Das Werk“ von Trix hat Lutz Kuhl ein Diorama gestaltet. Dargestellt ist die Auslieferungshalle einer Autofabrik.

Zur Bildleiste unten: Auch wenn kein Gleis liegt oder aus besonderen Gründen nicht benutzt werden kann, ist die Zustellung von Wagen per Culemeyer-Transporter möglich. Ulrich Rockelmann beschreibt das Beispiel Tettau (Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler). Zu einem Fabrikhof gehört auch ein Tor. Sollen Wagen auf das Fabrikgelände kommen können, muss das Tor beweglich sein. Ludwig Fehr empfiehlt mehrere Möglichkeiten für einfache Antriebe. Gerhard Peter hat sich Anlagenpläne ausgedacht, die in kompakter Form von Werksanschlüssen nur so wimmeln! Da ist für jeden etwas dabei!



Es gehört zur Natur des Menschen, dass er als Rudeltier seinesgleichen sucht. Schon morgens am Kiosk bekommt man die lokale Dorfausgabe der Zeitung mündlich zur gedruckten Regionalversion dazu; das ist doch viel kommunikativer, als den Papierstapel einfach nur aus dem Briefkasten zu zerren.

Auch nach einem Umzug fördern so nützliche Internetseiten wie www.new-in-town.de soziale Bindungen in der neuen Umgebung. Und hat man sich in dieser niedergelassen, sollte man einen Gartenzaun nicht als trennendes Element ansehen. Vielmehr gibt er als – Achtung: Neudeutsch! – „meeting point“ Halt und Stütze beim ausführlichen Schwatz mit dem Nachbarn.

Der „Mensch ansisch“ sucht also Anschluss und der modellbahnernde Mensch ebenso. Steht bei Ersterem hauptsächlich die soziale Kompetenz im Vordergrund, ist es bei Letzterem eher die betriebliche. Denn wir spielen ja nicht einfach Eisenbahn, wir betreiben unserer Anlagen. Oder fahren Ihre Wagen „einfach nur so“ durch die Landschaft?

Sehen Sie, auch ein Wagen braucht Anschluss. Bei Reisezugwagen denken wir da in erster Linie an einen Bahnhof. Der ist von seiner flächenmäßigen Ausdehnung her nicht zu unterschätzen, weshalb die meisten Anlagenbetreiber sich auf einen zentralen Hauptbahnhof beschränken (müssen). Güterwagen hingegen bieten da ganz andere Möglichkeiten: Hier kann jede Wagenladung ihr individuelles Ziel haben – sofern eine ausreichend große Anzahl von Zielen auf der Anlage eingeplant ist.

Und hier setzt diesmal unser Spezial an: Schon eine vergleichsweise winzige Ecke auf der Anlage genügt, um komplexe Rangierfahrten auszulösen. Eine kleine Kohlenhandlung etwa oder ein Tanklager

benötigen regelmäßig Brennstoff-Nachschub über die Schiene. Wer das Wagenmaterial etwas abwechslungsreicher gestalten möchte, wählt einen Betrieb, bei dem Rohstoffe und Fertigwaren mit unterschiedlichen Wagen befördert werden müssen: Ludwig Fehrs Glaswerke beispielsweise erhalten den Quarzsand mit Staubgutwagen, die bruchempfindlichen Glasprodukte werden mit G-Wagen oder

Anschluss suchen!

– bei Flachglas – mit Spezialtransportern abgefahren. Hierzu lassen sich noch viele Beispiele finden. Eine übersichtliche Tabelle hat Gerhard Peter zusammengestellt (S. 79).

Auch eine Werksbahn als Hauptthema einer Anlage wäre denkbar. Angesichts der riesigen Abmessungen zum Beispiel eines Autowerkes muss hier aber die Darstellung auf modellbahngerechte Bereiche beschränkt werden: Auf der einen Seite des Fabrikgeländes sehen wir Schiebewandwagen für die Anlieferung von Autoteilen, auf der anderen Seite den Abtransport von Automobilen mit Off-52-Wagen. Die eigentlichen Produktionshallen dazwischen könnten als reine Hintergrundkulisse ohne jeden Platzbedarf lediglich angedeutet werden.

Wir beachten also bei der Planung unserer nächsten Anlage: Wer Anschlüsse nicht nur suchen, sondern auch finden will, muss in erster Linie mal Ziele setzen. Menschen und Modelle unterscheiden sich in diesem Punkt gar nicht so sehr voneinander – meint Ihr *Martin Knaden*



Schwarzes Gold aus dem Tal der Ruhr – unter diesem Titel präsentiert Rolf Knipper einen Anlagenvorschlag, wie ihn sich der Industriebahn- und Rangierfreund nur wünschen kann: Zehngelände, Gleisanschlüsse, Kohlezüge. Seite 34. Foto: rk

Anschluss Tettau: Im ehemaligen Zonenrandgebiet gab es einen „rollenden Gleisanschluss“ mittels Culemeyer. Ulrich Rockelmann beschreibt die interessanten Betriebsabläufe. Seite 62. Foto: MK

Bound for Butzbäck: US Army und BLE
Mit gewaltiger Kraftentfaltung kämpfen sich drei Lokomotiven der BLE vor einem schweren Militärtransport über das Anschlussgleis zur US-Kaserne in Kirch Göns, 20.1.1966. Seite 68. Foto: Johannes Kroitzsch



MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL



Postlok mit Panto – ein Sonderling besorgte in Berlin den Verschub von Postwagen auf dem Gelände des Postamts 77. Eine ähnliche Situation hat Bruno Kaiser im Modell nachempfunden. Seite 72. *Foto: bk*

Anschluss gesucht nennt Dr. Franz Rittig seinen grundlegenden Beitrag zum Thema Gleisanschlüsse, Anschlussbahnen und Werkbahnen. Zur Einführung und Begriffsklärung. Seite 6. *Archiv Michael Meinhold*

Alles, nur nicht DB – Industrielokomotiven gibt es in unzähligen Variationen. Unser Bilderbogen zeigt eine kleine Auswahl (Dampf, Diesel, elektrisch). Seite 52.

Foto: Oesterling/Archiv Michael Meinhold



INHALT

ZUR SACHE

Anschluss suchen 3

GRUNDLAGEN

Anschluss gesucht 6

MODELLBAHN-GESCHICHTE

Die Mutter aller Anschlüsse 16

ANLAGEN-PLANUNG

Gelobt sei, was hart macht 18

Schwarzes Gold aus dem Tal der Ruhr 34

Bound for Butzbäck:
US Army und BLE 68

Modulare Industriebahn 78

Gleisanschluss Röhrenhandel 92

Industrieanlagen
auf Industrie-Anlagen 94

FAHRZEUGBAU

O&K-Lok aufgemotzt 46

MODELLBAHN-PRAXIS

Große Fabrik mit Gleisanschluss 26

... die Tor' macht weit 56

Postlok mit Panto 72

VORBILD + MODELL

Alles, nur nicht DB 52

VORBILD

Anschluss Tettau 62

MODELLBAHN-ANLAGE

Bahnlandschaft mit Bergwerk 86

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 102





Gleisanschlüsse und Anschlussbahnen

Anschluss gesucht

Gleisanschlüsse bilden schon immer wichtige, heute wahrscheinlich die entscheidenden Quellen des Eisenbahngüterverkehrs.

Während manch ein Anschluss bereits mit nur einer Weiche auskam, benötigten größere Anschließter Ausweichgleisanschlüsse, Wagenübergabestellen, häufig sogar eigene Anschlussbahnen.

Franz Rittig erläutert die Bedeutung dieser Begriffe und klärt, wodurch sich Anschlussbahnen von Werkbahnen unterscheiden.

Auch Ihr Unternehmen sollte durch einen Gleisanschluss mit seinen Geschäftspartnern verbunden sein!“ So warb die gute alte DB noch in den Sechzigerjahren des vorigen Jahrhunderts um Neukunden. Bundesweit verfügten damals mehr als 10 000 Unternehmen über Gleisanschlüsse. Nach den vernünftigen und (wie es aus heutiger Sicht scheinen will) umweltbewussten Auffassungen jener Zeit stand damals der Gleisanschluss für eine „verlässliche und sichere Verkehrsverbindung mit einem zusammenhängenden europäischen Schienennetz von 200 000 km Länge“.



Derart unterschiedlich konnten „Anschlussbedienungen“ aussehen: Im Foto links zieht G 1205 (MaK) der Bayernwerk AG am 8. Juli 1999 einen leeren „Kohlependel“ aus dem Kraftwerk in den Bf Schwandorf. Im Bild oben jene berühmte T 3, die als Letzte ihres Stammes noch im Oktober 1979 in der Zuckerfabrik Warburg offene Wagen der DB rangierte. *Fotos: Udo Kandler*

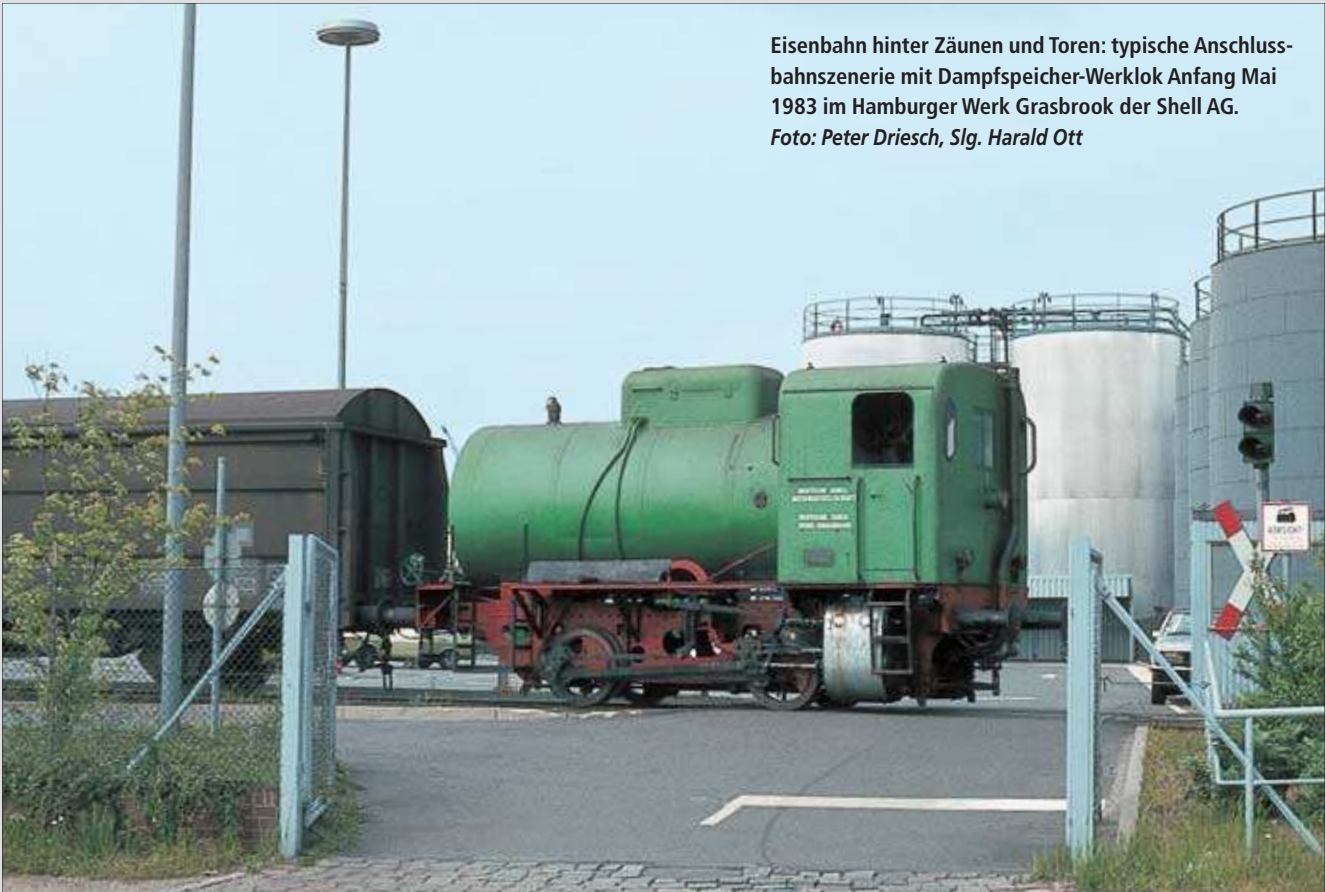
Tore zu den Werkanschlüssen gab es auch dann, wenn die DB die Gleise bediente: V 100 1259 passierte mit Übergabe am 24. März 1967 das Tor zur Firma Buderus in Wetzlar. *Foto: Slg. mm*



Warum Gleisanschlüsse?

Die Vorteile lagen auf der Hand: Über das System der Anschlussgleise und Werkanschlussbahnen realisierte die Eisenbahn das Haus-Haus-Prinzip vom Stückgut- und Wagenladungsverkehr bis zum Massengutverkehr. Die jeweilige Bahnverwaltung konnte ihre Güterwagen in Kombination mit technischen Einrichtungen für rationelles Be- und Entladen direkt an den Produktionsstätten zur Verfügung stellen. Das erleichterte nicht nur der Bahn die Abwicklung ihrer Transportaufgaben, sondern schuf auch beste Voraussetzungen

Eisenbahn hinter Zäunen und Toren: typische Anschlussbahnszenerie mit Dampfspeicher-Werklok Anfang Mai 1983 im Hamburger Werk Grasbrook der Shell AG.
Foto: Peter Driesch, Slg. Harald Ott



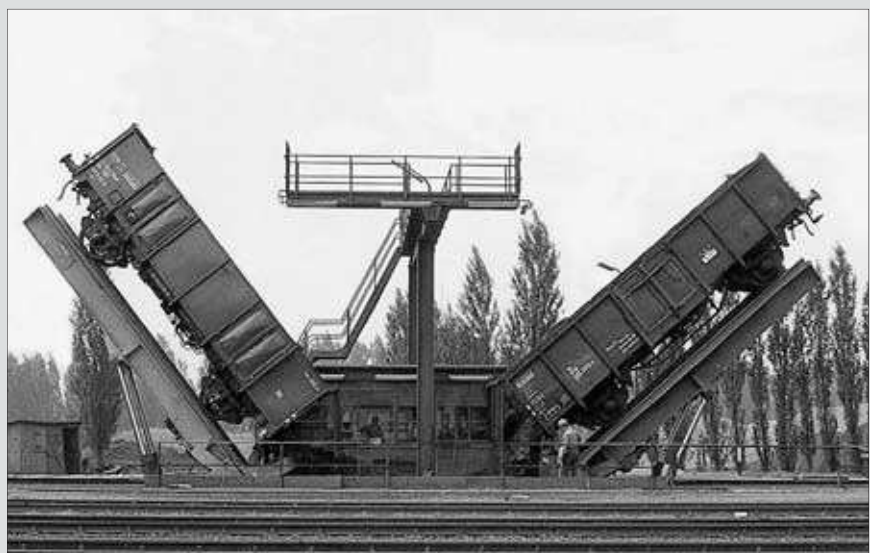
für innerbetriebliche Transportabläufe in den Unternehmen selbst: Technologisch optimale Gestaltung der Gleisanlagen und kostenbewusste Leitung und Organisation vorausgesetzt, sicherten, wie die DB betonte, Wagenein- und Wagenausgänge in ein und derselben Zeiteinheit die kontinuierliche Fertigungsprozessgestaltung und begünstigten das, was sich im Anglizismen-Wahn der Gegenwart „just in time“ nennt. In der Praxis hieß das manchmal nur, dass die „diensthabende“ Rangierlok pro Anschlussbedienung sowohl Waggons brachte als auch wieder mitnahm.

Schufen die Unternehmen eine passende, effektiv nutzbare Infrastruktur in Gestalt rationell bedienbarer Übergabe- bzw. Übernahmegleise mit moderner Umschlag- bzw. Umladetechnik, hielt die DB eine breite Palette tariflicher Vorteile bereit. Sie reichten vom 20-t-Frachtsatz über individuelle Ausnahmetarife bis hin zu Ganzzugtarifen und ermöglichten ein spürbares Reduzieren der Transportkosten. Im Falle spezieller Fertigungsprofile, besonderer Produktgruppen und speziell darauf zugeschnittener Be- bzw. Entladeanlagen gab es überdies die Möglichkeit, Spezialgüterwagen oder (wie es in DB-Unterlagen hieß) „Güterwagen mit Sondereinrichtungen“ für die individuellen



Auch zu DRG-Zeiten wichtig fürs Anschlussgleisgeschäft: Privatgüterwagen

Gleisanschluss mit Spezialtechnik: Kippanlage im Martinswerk Bergheim/Erft im Jahre 1971. Fotos: Archiv MIBA





Warten auf Arbeit: Werklok 2 (ex T 3) auf den Anschlussgleisen der Zuckerfabrik Warburg neben dem Rübenvorrat der Ernte 1979. Gleich hinterm Rübenbansen die DB-Gleise.

Erfordernisse des jeweiligen Betriebs als „Privatgüterwagen“ vorzuhalten. Auf diese Weise sicherten sich die Unternehmen immer greifbaren, zweckentsprechenden Laderaum, über den nur sie selbst verfügten. Hinzu kam, dass in den Park der DB eingestellte Privatgüterwagen besondere tarifliche Vergünstigungen genossen.

Aber auch im Hinblick auf den erwähnten Stückgutverkehr offerierte die deutsche Bundesbahn ihren Kunden Vorteile: Bei hohem Aufkommen empfahl sich die Be- oder Entladung nicht über den guten alten Güterschuppen oder die Ladestraße des örtlichen Güterbahnhofs als Zwischenstation, sondern der direkte Umschlag im Gleisanschluss. Diese Verfahrensweise sparte Geld, Zeit und Fahrzeuge, garantierte aber auch einen wesentlich schnelleren Lauf des Stückguts, der nahezu wetterunabhängig erfolgen konnte und auch in kritischen Zeiten (etwa bei starkem Schneefall und unbenutzbaren Ladestraßen) möglich war.



Industrielok „Anna IL 5“ der Zeche Anna in Alsdorf am 21.12.1977 mit Ganzzug, offensichtlich einem „Kohlependel“, der zur Beladung bereitzustellen ist. Fotos: Udo Kandler



Werkanschlussbahnen verfügten bisweilen über relativ schwere, leistungsfähige Tenderloks: hier D 787 (Krupp 3455/1956) am 27.10.1973 bei Rangierarbeiten auf den Anschlussgleisen der Ruhrkohle AG (RAG) in Grimberg.



Manch eine preußische T 16.1 (DRG- bzw. DB-Baureihe 94.5-17) verdiente sich auf Anschlussgleisen ihr Gnadensbrot. Am 27.10.1973 stellte die RAG-Werklok D 795 einen Ganzzug aus Fad-Wagen zur Übernahme bereit. Fotos: Peter Driesch, Slg. Harald Ott