

Faszination Güterverkehr

Bahnhofsanlagen • Ladegüter • Fahrzeugumbauten

Vorbildgerechter Modellbahn-Einsatz



Bedienung vieler Gleisanschlüsse
Perfekte Industriebahn



Anregungen mit historischen Bildern
Rangieren von A bis Z



Infrastruktur für jeden Bahnhof
Ladestraßen und -rampen



Ihr digitaler Einstieg



Testen Sie 2x Digitale Modellbahn

Jetzt Vorteile nutzen:

- ✓ Sie sparen € 8,10 gegenüber dem Einzelkauf
- ✓ Die *Digitale Modellbahn* kommt bequem frei Haus
- ✓ Nach den 2 Ausgaben jederzeit kündbar!
- ✓ Starten Sie mit der brandaktuellen Ausgabe

Testen Sie jetzt die *Digitale Modellbahn*:

Auf 84 Seiten erhalten Sie jetzt Praxis- und Erfahrungsberichte, Grundlagen, Marktübersichten, Themen aus Modellbahnelektronik, Software und Computeranwendungen für Modellbahner, außerdem Neuheiten-Vorstellungen, sowie Tests und fundierte Bastel- und Selbstbauberichte.

Wie geht es weiter?

Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *Digitale Modellbahn* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 7,45 pro Heft (statt € 8,50) 4x im Jahr frei Haus. Ich kann den Bezug jederzeit kündigen.

Ihr Abo-Service: Der DiMo-Jahrgang 2022 steht für Abonnenten als eBook/eMag-Download bereit (dimo.vgbahn.info/archiv).

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter vgbahn.shop/digitalstarten

Der Eisenbahngüterverkehr muss sich im Vergleich zum Personenverkehr zwar immer mit dem zweiten Rang begnügen, aber was wäre die Eisenbahn ohne Güterzüge? Was wäre das Modellbahnhobby ohne Güterverkehr?

Altern und Beladen von Fahrzeugen ermöglichen so viel Bastelspaß, dass unzählige Modellbahner dies als ihre Hauptbeschäftigung im Hobby ansehen. Wir wollen in diesem MIBA-Spezial aber nicht nur über die Vorschriften des Vorbildes und deren Modellumsetzung berichten, sondern vielmehr mit unzähligen Praxisbeispielen zeigen, welche Faszination der Güterverkehr im Modell ausüben kann.

Aber auch der Anlagenbauer wird um das Thema Güterverkehr nicht herumkommen. Da wohl die wenigsten von uns modernisierte Bahnhöfe mit zwei Bahnsteigkanten und fremdgenutztem Empfangsgebäude nachbilden, sind es die Einrichtungen des Güterverkehrs, die für viel Abwechslung und modellbauerische Tätigkeit sorgen. Einen Bahnhof ohne Gütergleise, Ladestraße oder Laderampe wird man wohl auf den wenigsten Anlagen finden. Für einen sicheren Betrieb sind aber auch Gleiswagen oder Lademaße wichtig. Die Sicherungstechnik mit Gleissperren und Schutzweichen soll hier ebenso wenig

fehlen wie unverzichtbare Vorbildinformationen zur Infrastruktur für den Güterverkehr in Bahnhöfen und auf freier Strecke. Erst dadurch können die Stationen für den Güterverkehr auch im Modell genutzt werden und ermöglichen so interessante Rangiervorgänge und Zugbildungsprozesse.

Unzählige Anlagen, die wir besucht und auf Ausstellungen porträtiert haben, zeigen, mit wie viel Ideenreichtum und

Laden, Rangieren und Fahren

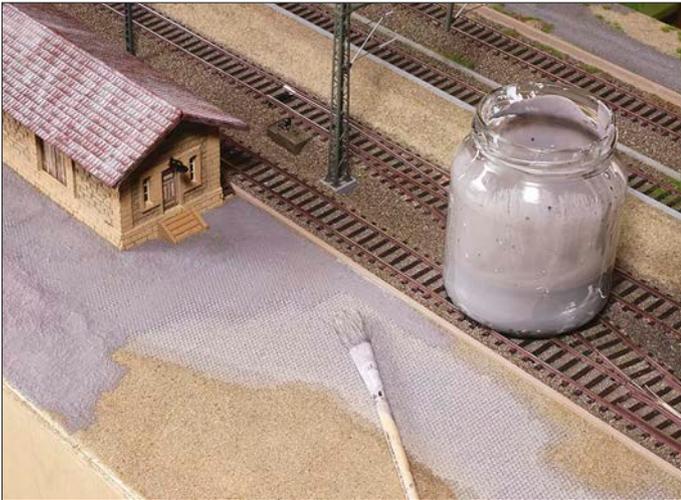
Akribie die Erbauer bei der Umsetzung des Themas zu Werke gingen. Dies soll als Anregung dienen, was wir durch praktische Tipps zusätzlich untermauern.

Die meisten Impulse gibt immer noch das Vorbild. Entweder lässt man sich beim nächsten Spaziergang inspirieren oder nutzt Bildbände und Fachbücher. Auch die MIBA hat in ihren 75 Jahren unzählige Publikationen zum Thema verfasst; es lohnt sich deshalb nach wie vor das Schmökern in alten Heften und Sonderausgaben. Lassen Sie sich motivieren vom faszinierenden Eisenbahngüterverkehr, empfiehlt *Ihr Sebastian Koch*



Das 75. Bestehen der MIBA war es wert, das einst von Michael Meinhold initiierte Projekt „Vogelsberger Westbahn“ zu reaktivieren und den Titel im Bahnhof Laubach (Oberhess.) zu fotografieren. Dieser kleine Bahnhof im Nebenbahnnetz diente mit seiner Ladestraße und der Rampe dem Empfang und Versand von Wagen. Nahgüterzüge hielten und rangierten hier, auch wurden Anschließter mit Wagen versorgt. Im Bild rangieren Rocos 93 und eine Köf von Lenz im Bahnhofsbereich. Lademaß und Gleiswaage sind weitere Zeugnisse des Güterverkehrs. Die Gleise sind mit Gleissperren vorbildgerecht gesichert. *Foto: Sebastian Koch*

Themen in diesem Heft sind Anlagenporträts wie Peter Suhms Misburger Industriebahn A.G. sowie der Betrieb von Güterverkehrszügen auf der Hauptstrecke und in Empfangs- und Versandbahnhöfen. Infrastrukturen des Güterverkehrs und die Nachbildung von Ladegütern dürfen hier ebenfalls nicht fehlen. *Fotos: Sebastian Koch (3), Archiv Michael Meinhold*



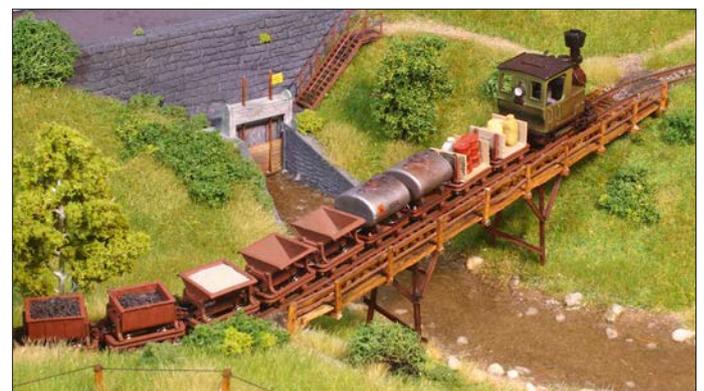
Ladestraßen und -rampen waren bis weit in die Epoche IV hinein in jedem Bahnhof unverzichtbar. Die vorbildgerechte Nachbildung ist im Modell auch nicht sonderlich schwierig – und die Gestaltung kann zudem an örtliche Besonderheiten angepasst werden. Tipps und Anregungen sind ab Seite 14 zu finden.



Nach den Fremo-Normen baut Peter Suhm mit weiteren Mitstreitern Module in der Baugröße H0. Seine „Misburger Industriebahn“ übernimmt dabei die Zustellung von Güterwagen zu Industriebetrieben und anderen Anschlüssen – das bedeutet abwechslungsreichen Betrieb und vor allem viel Rangieren – ab Seite 54.

Fotos: Sebastian Koch

Beim Vorbild erfordert der Transport schwerer Güter besondere Regeln in Bezug auf eine vorschriftsgerechte Lastverteilung und die Positionierung auf den Wagen. Das sollte auch bei der Nachbildung im Modell beachtet werden, wie ab Seite 32 gezeigt wird.



Der Güterverkehr ist in der Regel die wichtigste Aufgabe von Feldbahnen. Mittlerweile gibt es zahlreiche neue Modelle – damit bieten sich viele Möglichkeiten, eine Feldbahn als eigenständiges Anlagenthema zu gestalten. Mehr dazu ab Seite 66.

Eines der häufigsten Ladegüter auf der Eisenbahn ist Holz in seinen unterschiedlichsten Formen – Holztransporte sollten daher auch auf der Anlage zu sehen sein. Ab Seite 38 werden zahlreiche Anregungen für eine vorbildgerechte Nachbildung gegeben.



MIBA

SPEZIAL 140

DIE EISENBahn IM MODELL



Ladegleise müssen beim Vorbild durch Schutzweichen und Gleissperren gesichert werden. Wie dies im Modell aussehen kann, ist ab Seite 78 zu sehen.

Straßen- und Schienenfahrzeuge sind als Ladegut immer ein Blickfang – wie sie vorbildgerecht verladen werden können, wird ab Seite 46 gezeigt.



Bei der Rhätischen Bahn spielt der Güterverkehr eine wichtige Rolle, viele Bahnhöfe besitzen heute noch die entsprechenden Gleisanlagen und Gebäude. Das macht ihre Nachbildung auch für den Modellbahner interessant – der Bau nach einem imaginären Vorbild wird ab Seite 90 vorgestellt.

INHALT

ZUR SACHE	
Laden, Rangieren und Fahren	3
GRUNDLAGEN	
Schienengüterverkehr im Wandel	6
MODELLBAHN-PRAXIS	
Einfache Laderampen und -straßen	14
Holztransporte auf der Eisenbahn	38
RhB-Frachtverkehr im Modell	90
VORBILD + MODELL	
Streckenklasse und Lichtraum	24
Verladung schwerer Stückgüter	32
Die Verladung von Fahrzeugen	46
Das Railadventure-Prinzip	74
Gleissperren und Schutzweichen	78
MODELLBAHN-ANLAGE	
Hohenlimburg als Vorbild	36
Güterverkehr als Anlagenthema	54
Inselversorgung in H0m	64
Feldbahnen – weniger ist mehr	66
Kartoffeln für die Marine	82
VORBILD	
Güterverkehr bei der RhB	84
ZUM SCHLUSS	
Vorschau/Impressum	98

Die Wirtschaft kommt seit der Industrialisierung nicht ohne den Güterverkehr der Eisenbahn aus. War die Bahn zu Anfang fast das einzige massenleistungsfähige Transportmittel, welches überall anzutreffen war, so muss sie sich heute auf Ganzzugverkehre mit hoher Leistung beschränken. Den Einzelwagenverkehr betreibt man zwar heute auch noch, konzentriert sich aber auf aufkommensstarke Ladestellen. Als Einstieg ins Thema hier ein kurzer Überblick über Entwicklungen und Zugsysteme des Vorbildes.



Impressionen vom Güterverkehrsbetrieb des Vorbildes – früher und heute

Schienenengüterverkehr im Wandel

Als die Eisenbahnen in Europa entstanden, war deren Zweck vornehmlich der Gütertransport. Einerseits musste nach der Industrialisierung die rohstoffhungrige Industrie versorgt werden, andererseits mussten die Erzeugnisse abtransportiert werden – Anforderungen, die das Eisenbahnnetz in Europa schnell wachsen ließen.

Viele Regionen partizipierten von der Erschließung durch die Bahn und erleb-

ten einen ungeahnten Aufschwung. Industrieregionen wie das Saarland oder das Ruhrgebiet sind nicht nur von Zechen und Schwerindustrie geprägt, sondern maßgeblich auch durch die Eisenbahn. Die Namen von Rangierbahnhöfen und große Bahnbetriebswerken sind mit den Ortsnamen der Industrieregionen und Ballungsräume eng verbunden.

Zwischen den Wirtschaftszentren entstanden so bis 1900 wichtige Hauptstre-

cken der Eisenbahn, auf denen Versorgung und Warenaustausch stattfanden. Andere Regionen hatten Angst, abgehängt zu werden. Insbesondere die ländlichen Regionen benötigten die Eisenbahn, um ihre Erzeugnisse absetzen zu können.

Ab 1900 entstanden zudem unzählige Klein- und Nebenbahnen zwischen den Hauptstrecken, die die Fläche erschlossen und hauptsächlich dem Güterver-

Das Bild von 44 243 entstand am 23. Juli 1960 in Butzbach. Der gemischte Güterzug besteht aus Einzelwagen und Wagengruppen zweiachsiger Güterwagen. Die Bedeutung des Eisenbahngüterverkehrs erkennt man hier vor allem an den Gütergleisen im Bahnhof, die voll sind mit unterschiedlichen Güterwagen. Eine V 36 rangiert in den Gleisen, löst angekommene Güterzüge auf und stellt neue zusammen. An der Ladestraße rechts stehen etliche Güterwagen zur Be- und Entladung bereit. Das kleine Bild oben zeigt einen Güterzug mit der Franco-Crosti 42 9000 in Bingerbrück. Der Zug besteht am 16. Juni 1957 aus unterschiedlichen Baureihen von G-Wagen. Auch im Hintergrund sind unzählige Güterwagen zu erkennen. Fotos (5): Helmut Oesterling, Archiv Michael Meinhold



kehr dienten. Diese Bahnen wurden mitunter auch von Kommunen oder Zuckerfabriken errichtet, die damit Standortentwicklung betrieben. Die Eisenbahn war mit ihren Angeboten des Schienengüterverkehrs oft das einzige Transportmittel; Anschlussgleise und Lademöglichkeiten hielt man daher sehr engmaschig vor.

Dies änderte sich mit der Entwicklung des Lkws und dem Ausbau des Straßennetzes. Schnell geriet die Eisenbahn zuerst in der Fläche und später auch bei kleinteiligen Mengen in Bedrängnis und konnte wirtschaftlich nicht mit dem Straßengüterverkehr mithalten. Der Güterverkehr in der Fläche nahm immer mehr ab und findet heute tendenziell nur noch vereinzelt statt. War der Einzelwagenverkehr in früheren Epochen das Aushängeschild der Eisenbahn, so ist er heute zum Zuschussgeschäft geworden und wurde in vielen europäischen Ländern bereits aufgegeben. Der heutige Schienengüterverkehr hat in unzähligen Bereichen einen Vor- oder Nachlauf auf der Straße und würde ohne den Lkw nicht stattfinden.

Kostenvorteile kann der Schienengüterverkehr heute nur noch dort ausspielen, wo große Mengen meist ganzzugsartig transportiert werden. Kesselzüge zwischen Raffinerien und Tanklagern

Die Zugbildung in den Rangierbahnhöfen oblag bis in die 1960er-Jahre den Tenderloks älterer Bauart. Am 16. April 1966 rangiert 94 1712 in Mannheim Rbf eine Wagengruppe mit zweiachsigen Autotransportwagen. Die VW Käfer wurden zu der Zeit noch als Neuwagen produziert. Auf dem Nebengleis stehen zweiachsige G-Wagen für den Stückgutverkehr bereit.

Das Bild rechts entstand am 25. März 1972 in Ehrang. Der von 052 712 gezogene Zug des Einzelwagenverkehrs führt hauptsächlich zweiachsige Wagen mit. Interessant sind die unterschiedlichen Ladegüter im Zugverband. Hinter der Lok läuft ein G-Wagen des Stückgutverkehrs, dahinter Rungenwagen mit Schüttgütern, leere O-Wagen und im linken Bildrand sind Wagen mit Stahl erzeugnissen zu sehen.

Am 18. Juni 1957 fährt 82 038 der Deutschen Bundesbahn mit einem Nahgüterzug aus dem Bahnhof Altenkirchen aus. Der Zug besteht aus drei zweiachsigen Güterwagen, die nun an einen der benachbarten Bahnhöfe zugestellt werden. Am Zugschluss läuft ein Güterzugbegleitwagen für den Rangierer mit, der im Empfangsbahnhof die Zugbildung unterstützt. Das Bild lässt erahnen, welchen Stellenwert die Eisenbahn bei der Versorgung der Fläche mit Gütern hatte.





Viele Kraftwerke und Industriebetriebe investierten während der 1960er-Jahre in ihre Infrastruktur, um kostengünstige Ganzzüge entladen zu können. Im Westberliner Stadtteil Spandau besaß das Kraftwerk Oberhavel einen Tiefbunker mit großer Krananlage. Die Züge wurden von der Osthavelländischen Eisenbahn AG im Nachlauf gefahren, die in den 1960er-Jahren in neue Loks investierte. Foto: Slg. Koch

oder zwischen Chemieparks oder die Versorgung von Industriebetrieben aus den Häfen sind heute das Standbein der Eisenbahn. Auch Baustoff- oder Kohleverkehre finden zwischen solchen Produzenten und Empfängern statt, die große Mengen aufnehmen können. Wachstum findet im Ganzzugverkehr und

insbesondere im Kombinierten Verkehr statt. Die „Neue Seidenstraße“, die von China über Asien nach Mitteleuropa führt, hat in den vergangenen Jahren ebenfalls zu viel Wachstum geführt.

Das Güterverkehrswachstum auf der Straße ist durch kleinteilige Sendungen – teils online bestellte Pakete – geprägt,

für welche die Eisenbahn noch nicht gerüstet ist und die vom Kunden gewohnten kurzen Lieferzeiten nicht abbilden kann. Soll die Verkehrswende hin zur Eisenbahn gelingen, ist in vielen Bereichen von Wirtschaft und Gesellschaft ein Umdenken nötig.

Mit der Bahnreform von 1994 eröffnete man privaten Eisenbahnen den Weg auf die Schienennetze. Sie fassten zuerst im leicht zu produzierenden Ganzzugverkehr Fuß, bei dem ein Zug ohne Änderung der Wagenreihung vom Versender zum Empfänger fährt. Anfangs besorgten viele Privatbahnen gebrauchte Fahrzeuge bei ausländischen Bahnen und etablierten sich mit einfachen Verkehren. Die Unternehmen wuchsen und ausländische Staatsbahnen drängten ebenfalls auf andere Märkte. Heute haben die Wettbewerber der DB Cargo in Deutschland einen Marktanteil im Schienengüterverkehr von 55 Prozent.

Es entstanden Vermietgesellschaften für Loks und Wagen und die Schienenfahrzeugindustrie entwickelte Plattformen, mit denen man europaweit Fahrzeuge verkaufen kann, die heute bei Staats- wie bei Privatbahnen im Einsatz stehen. Viele Kunden fanden wieder den Weg zurück zur Eisenbahn und viele Anschlüsse wurden reaktiviert oder neu gebaut. Ehemalige Kleinbahnen modernisierte man und nutzt sie aktuell ausschließlich für den Güterverkehr. Fördermöglichkeiten von Bund und Ländern lassen hier viele Vorhaben wirtschaftlich werden.

Dennoch existiert nach wie vor ein Einzelwagensystem, welches von DB Cargo über die Rangier- und Knotenbahnhöfe bedient wird. Auch hier wurde das Netz der Ladestellen in den vergangenen Jahren drastisch ausgedünnt, aber mit vor Ort ansässigen Privat- oder Industriebahnen werden heute die letzten Kilometer in Kooperation durchgeführt und Kunden zurückgewonnen.

Die Staatsbahn kooperierte schon immer mit Privatbahnen, auf deren Netz die Einzelwagen dann weitertransportiert



In der Epoche III fand aber auch großflächig der Traktionswandel statt, der bei der Elektrotraktion zunächst mit Altbau-Elloks erfolgte. E 94 264 zieht hier in Gemünden einen gemischten Zug. Am 21. August 1958 war auch das Normalität.



Im Rangiergeschäft und in der Nahbereichsbedienung konnte die Verdieselung des Güterverkehrs anfangs große Effekte erzielen. Neue V 60 der DB verdrängten in den Rangierbahnhöfen betagte Länderbahn-Dampfloks. Am 16.7.1960 rangiert die fabrikneue V 60 926 in Mainz-Bischofsheim. Es beeindruckt die Vielfalt an Güterwagen und Ladungen. Fotos (2): Helmut Oesterling, Archiv Michael Meinhold

Die Aufnahme des Stückgutbahnhofs München-Süd aus der Epoche III zeigt die Bedeutung der Eisenbahn für den Warenverkehr. Hier wurden hauptsächlich Obst- und Gemüse umgeschlagen. Der Abtransport der in Säcken und Kisten verpackten Ware erfolgte mit Fuhrwerken und kleinen Lkws. Im Bahnhof werden viele italienische Zweiachser entladen.

Foto: Slg. Koch

wurden. Die Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE), die Westfälische Landeseisenbahn (WLE) oder die Hohenzollerische Landesbahn (HzL) waren solche Bahnen, die auch in den 1950er- und 60er-Jahren moderne Dieselloks kauften und Einzelwagen- und Ganzzüge auf ihrem Netz – meist im Unterauftrag der Bundesbahn – fuhren. Im Bereich der DR war der Güterverkehr in Händen der Staatsbahn, die lediglich an Werkbahnen die Wagen und Züge übergab.

Die hohen Fixkosten und der hohe Preisdruck führten über die Jahre immer wieder zu Innovationen bei der Eisenbahn. Zwar brauchen solche Innovationen im Bereich der Eisenbahn viel Zeit, aber mit zweiachsigen Güterwagen ist heute in der Regel nicht mehr kostengünstig zu produzieren. Dies führte zu einer Spezialisierung der Güterwagen.

Heute sind die Wagen bez. Volumen, Länge oder Be- und Entladung an die Güter angepasst. War ein zweiachsiger Fcs-Wagen früher mit Kohle voll ausgeladen und mit Schotter nur zu gut einem Drittel gefüllt, gibt es heute spezielle Güterwagen für Kies-, Splitt oder Düngers Transporte. Baulänge und Laderaum führen somit dazu, dass auf die Zuglänge betrachtet ein maximales Ladungsgewicht transportiert werden kann. Lokentwicklungen wie die „Eurodual“ ermöglichen es, Zugkräfte zu erhöhen und mit Zweikraftantrieben für den Nachlauf keine Dieselloks an den Knotenbahnhöfen mehr vorhalten zu müssen.

Kombinierter Verkehr

Waren es in der Epoche III Behältertragwagen, so wird heute mit Containerkonstruktionen ein Maximum an Optimierung herausgeholt. Schüttgutboxen für die Erzversorgung von Stahlwerken oder die Holztransporte zu Zellstoffwerken sind hier genauso zu nennen wie Tankcontainer, mit denen enorme Mengen an Flüssigkeiten bewegt oder ganze Logistikprozesse in Chemieparcs umgestellt werden können.



Zum Schutz der Ladegüter sind heute geschlossene Autotransportwagen genauso normal wie beheizte Kesselwagen für Spezialchemie. War es bis in die Epoche III hinein noch der zweiachsige Güterwagen, der in Standardbauformen für viele Ladegüter genutzt werden konnte, so sind es in der Epoche IV Optimierungen wie die Mittelpufferkupplung, die höhere Zuglasten an Erzzügen ermöglichten. In der Epoche V kam eine Spezialisierung der Güterwagen auf die Schiene, die in der Epoche VI durch unzählige Ladeeinheiten ergänzt wurde, welche auf dem Containerprinzip beru-

hen und mit herkömmlichen Tragwagen gefahren werden können.

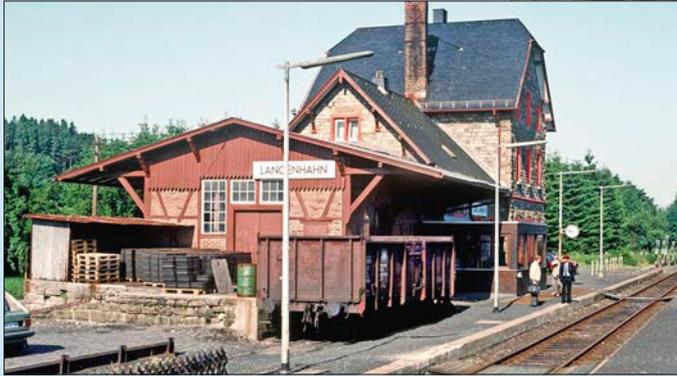
Kurzgekuppelte Wagen mit Kuppelstangen, die Zuglänge einsparen, sind heute im Ganzzugverkehr vielerorts zu beobachten. Zum Standard werden in Zukunft digitale Mittelpufferkupplungen, welche es ermöglichen, Daten und Strom zu übertragen und die Zugbildungsprozesse automatisieren. Zustände von Wagen müssen dann nicht mehr durch eine personalintensive Untersuchung ermittelt werden, sondern werden direkt am Wagen detektiert und von dort aus übermittelt.



Speziell für die Privatbahnen in der Bundesrepublik boten MaK oder Henschel seit den 1950er-Jahren Diesellokomotiven an. Hier rangiert 120051 der Osthannoverschen Eisenbahnen AG einen Nahgüterzug. Dieser kam aus dem Knotenbahnhof Melbeck-Embsen und hat den täglichen Stückgutkurswagen gebracht. Am Güterschuppen wird der Wagen des Vortages gegen den neuen getauscht. Nach dem Rangieren fährt der Ng wieder nach Melbeck-Embsen zurück, wo der Zug in Richtung Hannover gebildet wird. Damals waren zweiachsige Wagen an Laderampen im Stückgutverkehr noch selbstverständlich. Hinter der Lok lief ein Packwagen der OHE mit, der den Personalen als Aufenthaltsraum und für die Bearbeitung der Zugpapiere diente.

Foto: Peter Suhm

Für den Modellbahner interessant sind kurze Übergabezüge, die ihre Wagen in den Unterwegsbahnhöfen von Strecken im Nebennetz verteilen. Hier rangiert 211 061 der Deutschen Bundesbahn am 1. Juli 1988 im Bahnhof Eschenau (Mittelfr.) einige Getreidewagen an die Ladestraße, bevor sie mit ihrem Nahgüterzug zum nächsten Empfangsbahnhof weiterfährt. Dieser Einzelwagenverkehr war ein wichtiges Standbein im Güterverkehr der Bahn, fiel aber vielerorts den Kosten zum Opfer. Foto: Stefano Cantoni, Slg. Koch



Güterböden als Lager und Umschlagstelle waren bis in die Epoche IV hinein an vielen Bahnhöfen anzutreffen.

Foto: Slg. Koch



In Laichingen wurden gedeckte Güterwagen noch in den 1980er-Jahren mit Rollböcken durch die WEG zugestellt. Die letzten Kilometer fuhr die WEG hier im Unterauftrag der Deutschen Bundesbahn. Am Güterschuppen gibt es dafür eine extrahohe Ladekante.

Foto: Otto Zimpelmann, Slg. Koch

Den Austausch von Güterwagen zwischen den europäischen Staatsbahnen regelte der RIV (Regolamento Internazionale dei Veicoli) und später auch der Allgemeine Verwendungsvertrag für Güterwagen (AVV), der vor allem den Umgang mit Schäden beschrieb. Heute gelten diese Regelwerke nicht nur zwischen Staatsbahnen, sondern auch zwischen und mit den Wettbewerbern, da auch diese Wagen getauscht oder die Traktionsleistungen am Markt von den Versendern kurzfristig eingekauft werden.

Gattungen im Güterverkehr

Je nach den kundenspezifischen Bedürfnissen und den Produktionsverfahren ist der Schienengüterverkehr in verschiedene Gattungen eingeteilt. Im hochwertigen Güterverkehr bot und bietet man den Kunden Schnellgüter- und Eilgüterzüge an. Für den schnellen Stückgutver-

Die Aufnahme aus Melbeck-Embesen im Netz der OHE entstand 1987. Es war der größte Bahnhof im Netz der OHE, der nur im Güterverkehr bedient wurde. An den Bahnhof war ein Chemiapark angebunden und im Bahnhofsumfeld gab es etliche Ladestellen und Lagermöglichkeiten. Der Bahnhof besaß ein Spurplanstellwerk mit Lichtsignalen. Die Fahrzeuge porträtierten den damaligen Güterverkehr auf dem OHE-Netz. Links im Bild ist die tägliche Bedienung des Einzelwagenverkehrs zu sehen, bei dem die OHE im Unterauftrag der Deutschen Bundesbahn fuhr. Das Gespann links aus OHE 140001 und 14001 fährt nach Lüneburg, um einen Militärzug abzuholen. Da die Loks über keine Zugleitung verfügen, nutzen sie den Heizwagen der OHE 0104. Die Kleinbahnlok AVL 46-01 fährt mit dem Triebwagenbeiwagen TA 0335 nach Amelinghausen, wobei beide im Lokschuppen „überwintern“ werden. Foto: Hans Dierken

