

ModellEisenBahner

SPEZIAL

Nr. 7/2005

Dezember 2005 - März 2006

€ 6,50

SFr 12,70 ■ Österreich € 7,50
BeNeLux € 7,80 ■ dkr 65,-



GÜTERVERKEHR

Entwicklung der Bahnfracht



BAHN HEUTE
Grenzenloser
Frachtverkehr



FELDBAHNEN
Loren dienen als
Transporter



AM LADEGLEIS
Umladetechniken
wandeln sich

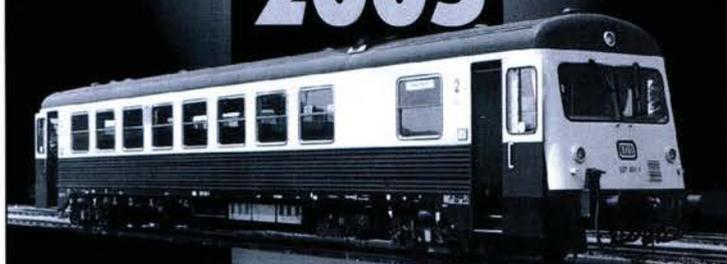


SPEERSPITZE
Schnelle Kriege
durch die Bahn

Unser Neuheitenprospekt 2005 ist erhältlich gegen Einsendung von 1,44 EUR in gültigen Briefmarken an untenstehende Adresse.

HEICO[®]
MODELL

NEUHEITEN
2005



COLLECTION WAGGON-SETS H0
COLLECTION MESSINGBAUSÄTZE
COLLECTION GEBÄUDEBAUSÄTZE
COLLECTION MODELLBELADUNGEN
COLLECTION LANDSCHAFTSZUBEHÖR

Steinschrotweg 7 • 96450 COBURG

Tel. 095 63/50 36-0 • Fax 095 63/30 71 24

e-mail: heico-modell@t-online.de • www.heico-modell.de

preussenmodelle berlin
FERTIGMODELLE - BAUSÄTZE - ZUBEHÖR

Ladegüter, Zubehör + Fahrzeuge in H0 + N



www.kotol.de



KoTol - Hobby Modellbahn

Kataloganforderung KoTol - Hobby Modellbahn
Stubenrauchstr. 48 12487 Berlin Tel. 030/67892231 kontakt@kotol.de



EIN LEUCHTENDES BEISPIEL FÜR UNSERE LIEBE ZUM DETAIL



Mit den Stecksockelleuchten von Brawa werden Sie Ihre helle Freude haben. Denn das Installieren ist ganz einfach: Leuchte in den montierten Sockel einstecken und fertig. Aufwändige Kabelverbindungen zwischen Leuchte und Sockel entfallen, Umbau sowie Austausch untereinander gehen schnell und komfortabel vonstatten. Extra Highlight: Die Leuchte lässt sich im Sockel bis 10° ausrichten, um unebenes

Gelände auszugleichen. Natürlich überzeugen neben dem Sockel auch die Leuchten. Dank hochwertiger Materialien und feinsten Detaillierung wirken sie höchst originalgetreu. Und glänzen mit leistungsstarken Glühbirnen und problemloser Wartung. Kurz: Ausgereifte Technik und faszinierende Optik sorgen für mehr als nur Licht – nämlich für leuchtende Augen.

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL



Liebe Leserin, lieber Leser!

Wenn bislang in Publikationen von Güterverkehr die Rede war, legten Autoren und Herausgeber ihr Augenmerk vor allem auf die Lokomotiven und Waggonen. Eingehender betrachtet wurde bislang lediglich der Personenverkehr mit seinen berühmten Zügen wie etwa dem Rheingold oder den Schnelltriebwagen.

Nach dem unerwartet hohen Zuspruch zum Spezialheft „Unterwegs - Reisen im Wandel der Zeit“ entschlossen wir uns, das Thema Güterverkehr in Deutschland in ähnlich tiefgründiger Weise anzugehen. Ganz bewusst soll die Darstellung von den Anfängen bis heute mit Blick auf gesellschaftliche Veränderungen sowie den Wandel im Warenverkehr und den Warenströmen beleuchtet werden.

Durch das kontinuierliche Aufweichen der Staatsgrenzen seit mehr als 150 Jahren vergrößerte sich auch die Reichweite der Transporte. Auf dem Handelsweg Eisenbahn bewegten sich auch neuartige Waren und größere Mengen in völlig neuer Austauschgeschwindigkeit. Mit der Entwicklung des Eisenbahnnetzes wurden erst Massentransporte möglich, konnte sich die industrielle Produktion so rasch verbreiten. Die Bahn revolutionierte

somit den Warenverkehr und prägte auch maßgeblich die Industrialisierung. Dies hinterließ wiederum seine Spuren in der deutschen Gesellschaft.

Der Handel erfolgt heute weltweit. Dieser Entwicklung stellt sich die Bahn wiederum durch die Verbindung ihrer Kapazitäten mit denen des LKW und der Flugzeuge, stets entsprechend der vorgegebenen Wirtschaftlichkeit. Ein Blick in die Zukunft verrät uns, wie die Bahn ihre neuen Chancen nutzen möchte.

Begleiten Sie uns auf eine kurzweilige, aber, wie wir denken, dennoch sehr informative Reise durch fast zwei Jahrhunderte Güterverkehr auf der Schiene.

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihnen Ihr

MARKUS TIEDTKE



Lange Güterzüge, bunt gemischt, prägten lange Zeit bei der Eisenbahn das Bild. Mächtig ins Zeug legte sich 44 100 vom Bw Ottbergen mit ihrer Güterfracht nach Kassel auf dem Beke-Viadukt in Altenbeken. Dieses eindrucksvolle Foto gelang Ludwig Rotthowe 1964.

Inhalt

IMPRESSIONEN

- 6 GRENZENLOSER FRACHTVERKEHR**
Als seinerzeit größter und leistungsfähigster Spediteur behauptete die Bahn lange ihre Vormachtstellung.

EINFÜHRUNG

- 12 DIE GROSSE EXPANSION**
Ohne die Eisenbahn wäre Deutschland wohl auch heute noch ein agrarisch geprägtes Land. Erst der Schienentransport ermöglichte die industrielle Revolution im 19. Jahrhundert.

ENTWICKLUNG

- 28 SPEERSPITZE AUF GLEISEN**
Der Erfolg in den ersten Kriegstagen des 19. und 20. Jahrhunderts hing ganz entscheidend von der Transportgeschwindigkeit der Eisenbahn ab.
- 36 KONSOLIDIEREN UND RATIONALISIEREN**
Die Reichsbahn leitete die richtigen Schritte in Richtung Zukunft ein: Sie beteiligte sich bei der Luftfracht und erhielt die Verwaltung der Reichsautobahnen.
- 54 BAHN AUF GETEILTEN WEGEN**
Nach dem Zweiten Weltkrieg zerfiel Deutschland in zwei Teile. Der Konkurrent Lastwagen gewann letztlich doch das Rennen um die Wirtschaftsfracht.
- 68 GESTÄRKT IM WETTBEWERB**
Private Bahngesellschaften und die zunehmend überlasteten Fernstraßen lassen den Frachtverkehr im vereinten Deutschland langsam wieder ansteigen.

BAHN UND TECHNIK

- 24 VON DER STRASSE AUF DIE SCHIENE**
Im 19. Jahrhundert konnte man erstmals mit auf Gleisen laufenden Wagen große Mengen transportieren.
- 44 FLEXIBEL, SCHNELL UND VIelfÄLTIG**
Vereinheitlichung der Wagen und Kombination von Straße und Schiene standen im Mittelpunkt der DRG.
- 62 GESCHWINDIGKEIT IST TRUMPF**
Großraum- und Schiebewandwagen machen den Standardgüterwagen zunehmend Konkurrenz.
- 76 SPEZIALISTEN FÜR ALLE FÄLLE**
Spezialwagen mit optimierter Funktion haben die klassischen gedeckten Güterwagen ersetzt.

BAHNBETRIEB

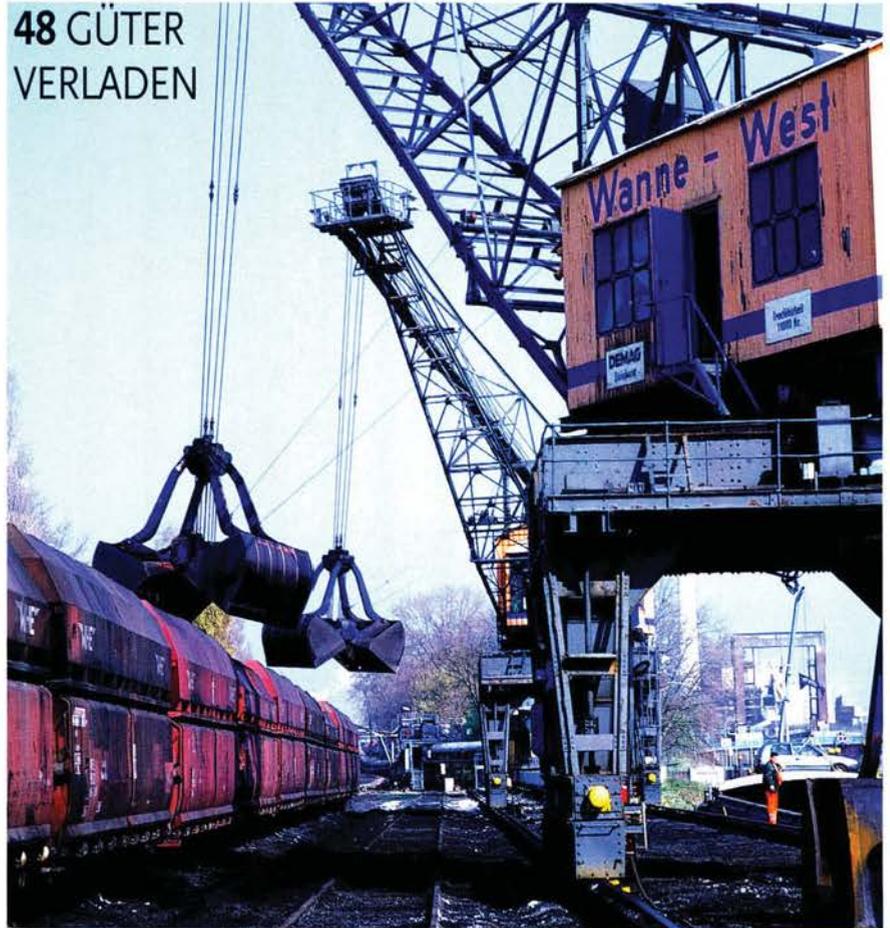
- 32 GÜTER AUF SCHMALER SPUR**
Feldbahnen waren vor allem dort anzutreffen, wo Fracht auch auf Firmengrundstücken zu bewegen war.
- 48 GÜTER VERLADEN**
Der Güterumschlag ist heute ökonomisch bedingt hochgradig mechanisiert. Das war früher anders.
- 64 GEFAHRVOLL, ABER UNVERZICHTBAR**
Züge zu bilden und zu trennen, gehört im Schienengüterverkehr zu den wichtigsten Nebenarbeiten.

DREHSCHLEIBE

- 80 INTERNATIONAL AUF ALLEN WEGEN**
Heute entstehen neue Wirtschaftsräume, vor allem im fernen Osten. Die Bahn wird mitmischen.
- 82 NACHSCHAU**
Namhafte Bildautoren haben ihre Archive geöffnet und interessante Zeitdokumente zu Tage gefördert.

- 82 IMPRESSUM**

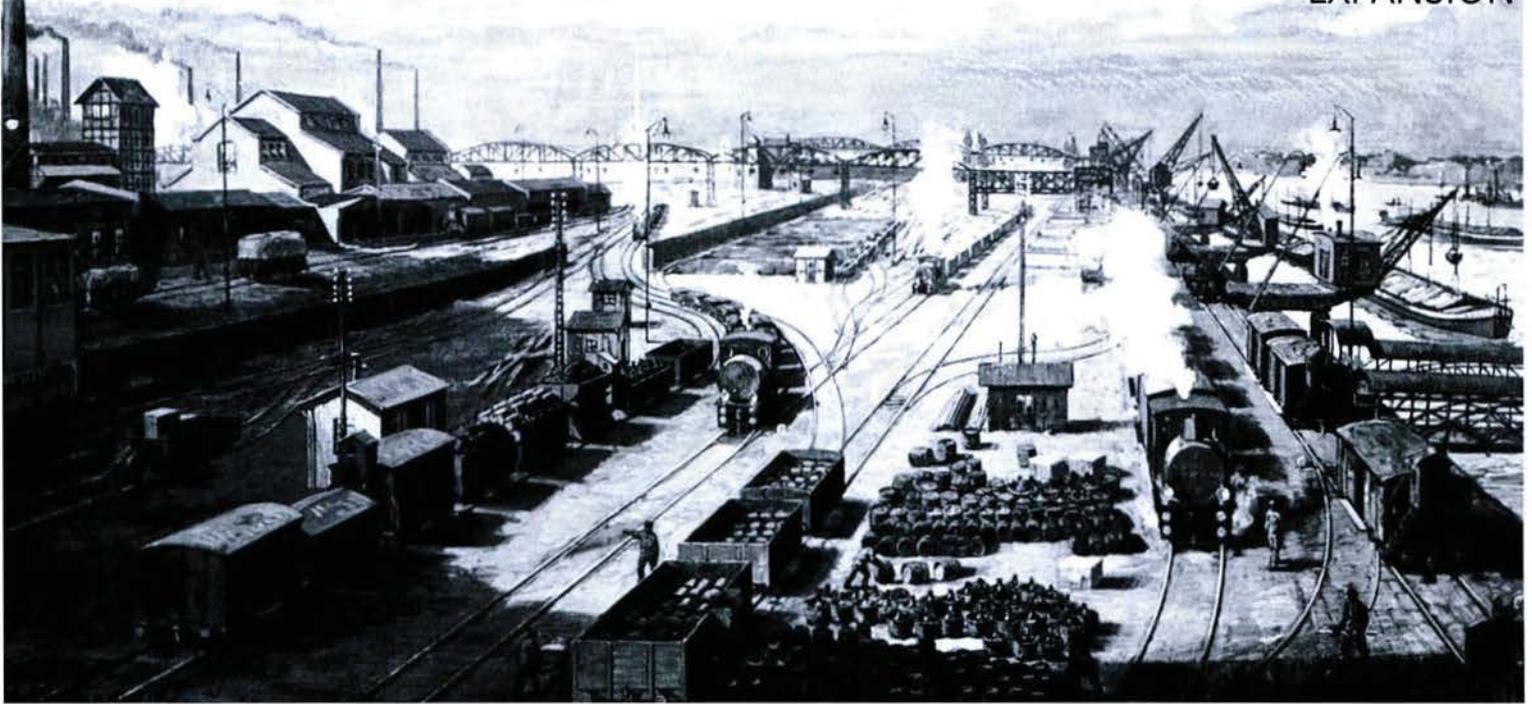
48 GÜTER VERLADEN



36 KONSOLIDIEREN UND RATIONALISIEREN



12 DIE GROSSE EXPANSION



28 SPEERSPITZE AUF GLEISEN



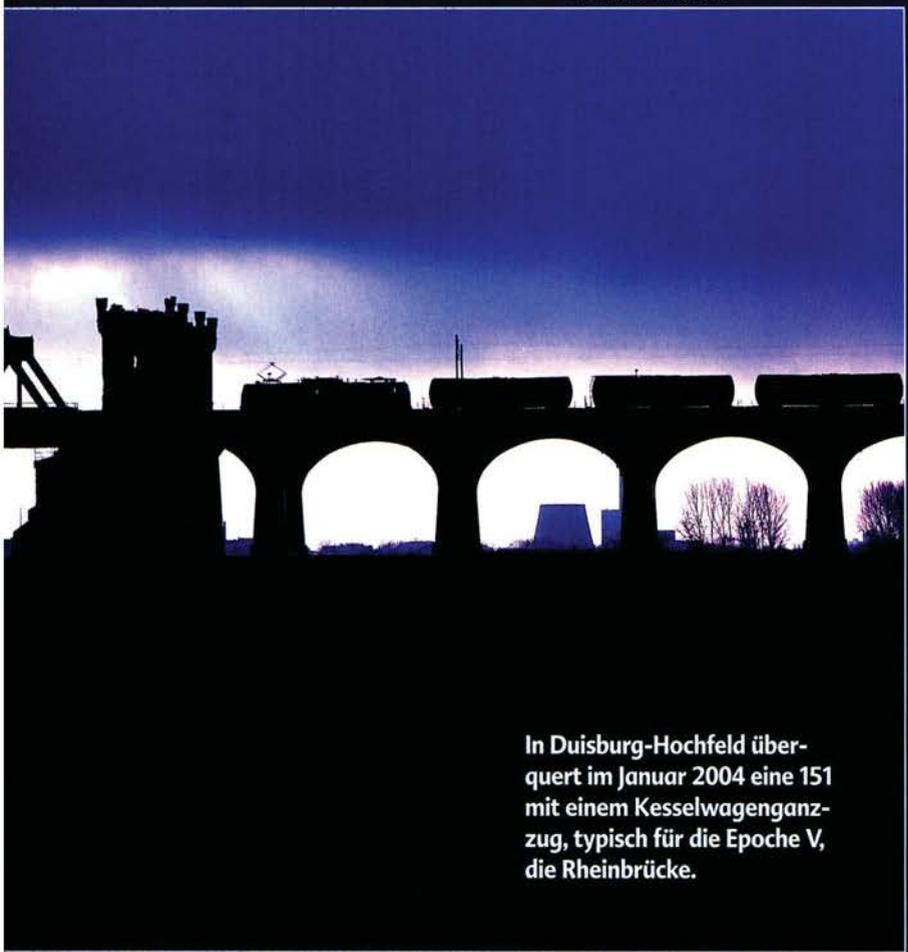
24 VON DER STRASSE AUF DIE SCHIENE



54 BAHN AUF GETEILTEN WEGEN

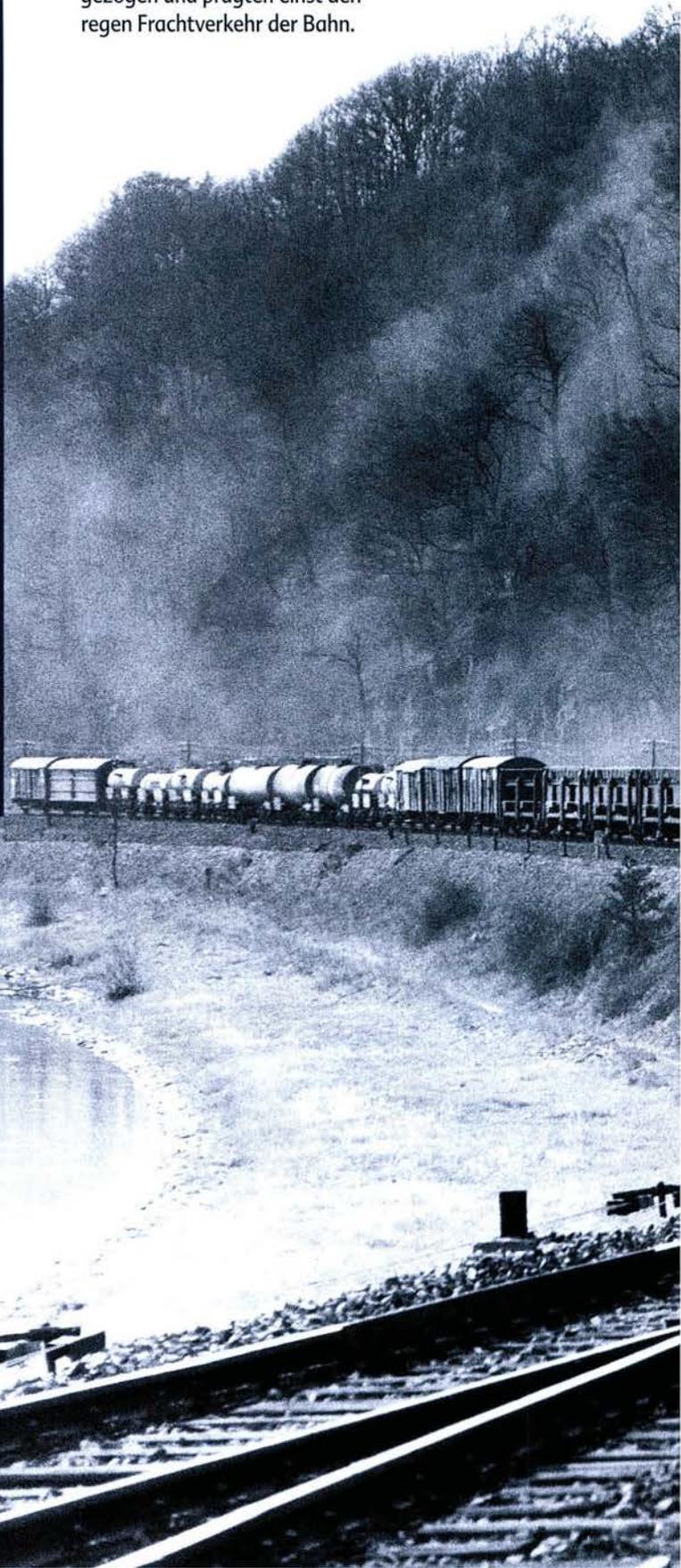


FOTO: CHRISTIAN OBOETH



In Duisburg-Hochfeld überquert im Januar 2004 eine 151 mit einem Kesselwagenganzzug, typisch für die Epoche V, die Rheinbrücke.

Gemischte Güterzüge, wie hier 1976 in Karlshafen, wurden jahrzehntelang mit Dampf gezogen und prägten einst den regen Frachtverkehr der Bahn.



Eine florierende Wirtschaft und damit verbunden ein gesunder Staat sind nicht denkbar ohne einen regen Handel. Voraussetzung für den vielfältigen Warenaustausch ist ein leistungsfähiges Verkehrsnetz. Die Eisenbahn bot mit ihren einst ausgedehnten Schienenwegen als einziges Verkehrsmittel über viele Jahrzehnte hinweg die Grundlage für die Entwicklung der modernen Industriegesellschaften. →

DIE EISENBAHN ALS GRÖSSTER SPEDITEUR

Grenzenloser



FOTO: LUDWIG ROTTHOWE

Frachtverkehr

Frachtverkehr direkt bis vor die Haustür: 1970 ermöglichte die DB noch diesen Service mit Hilfe ihrer speziell für Kleingüter entwickelten Behälter.

FOTO: HELMUT SÄUBERLICH

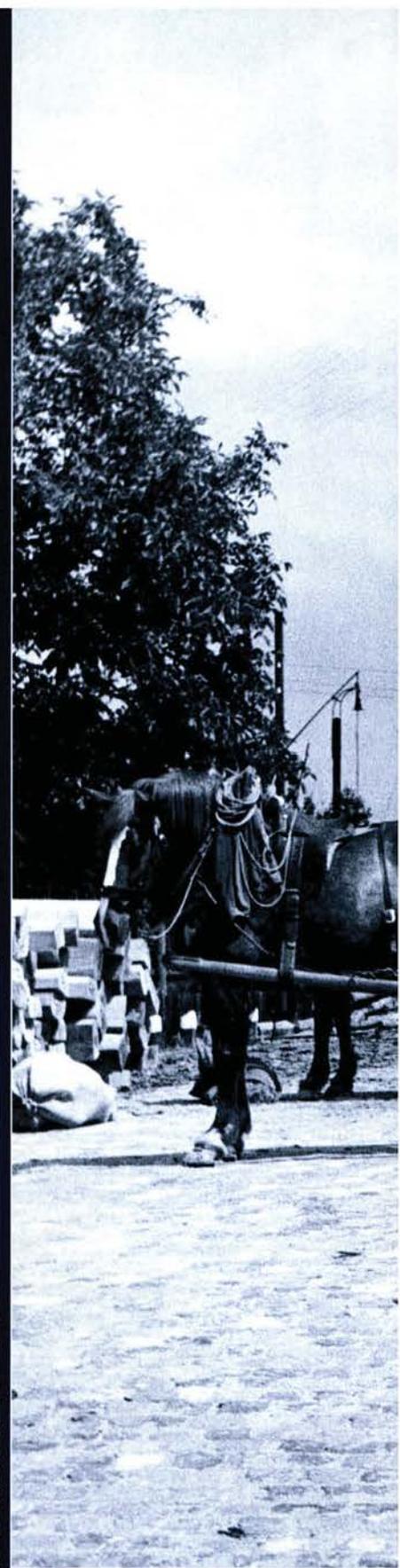
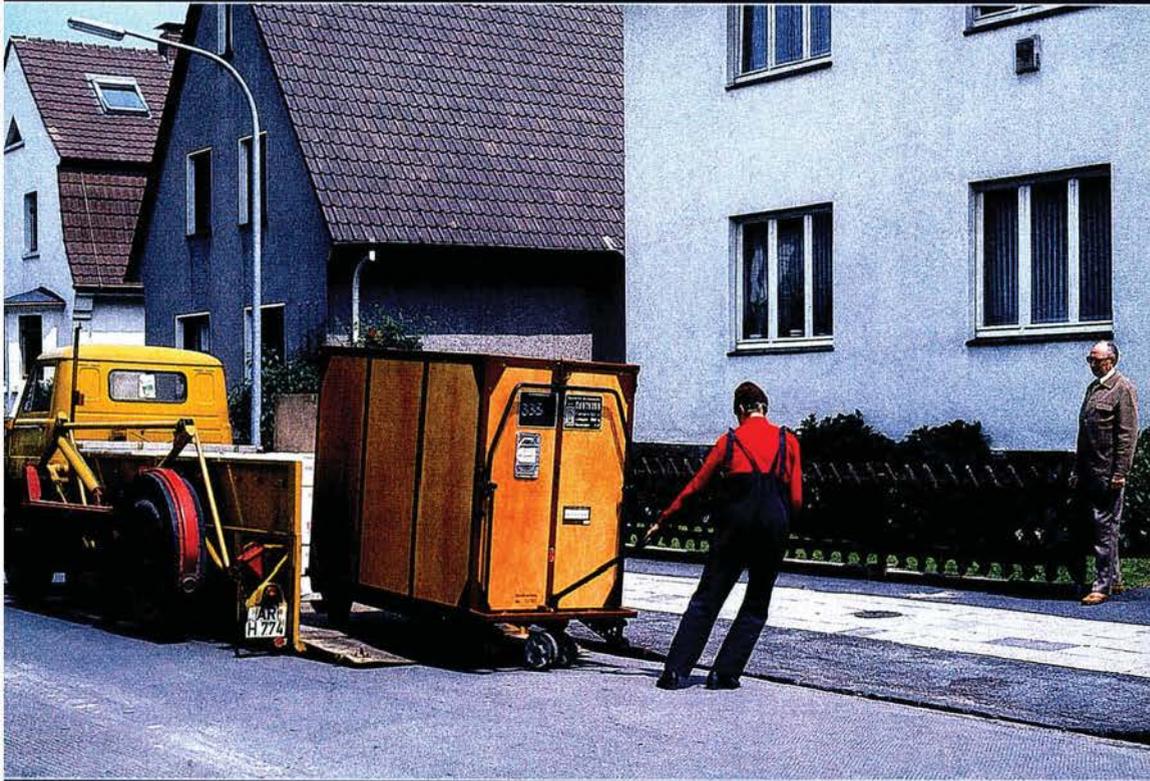
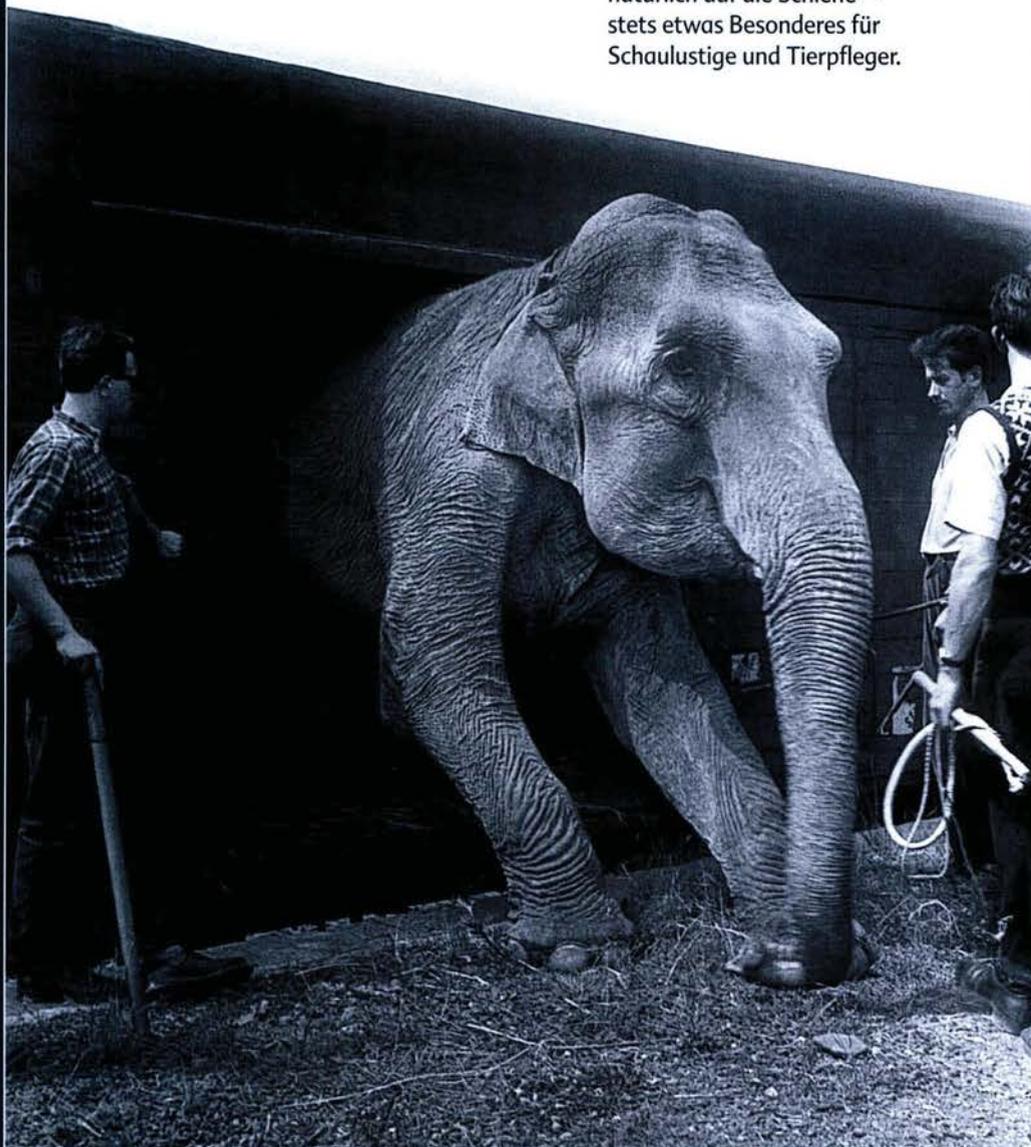


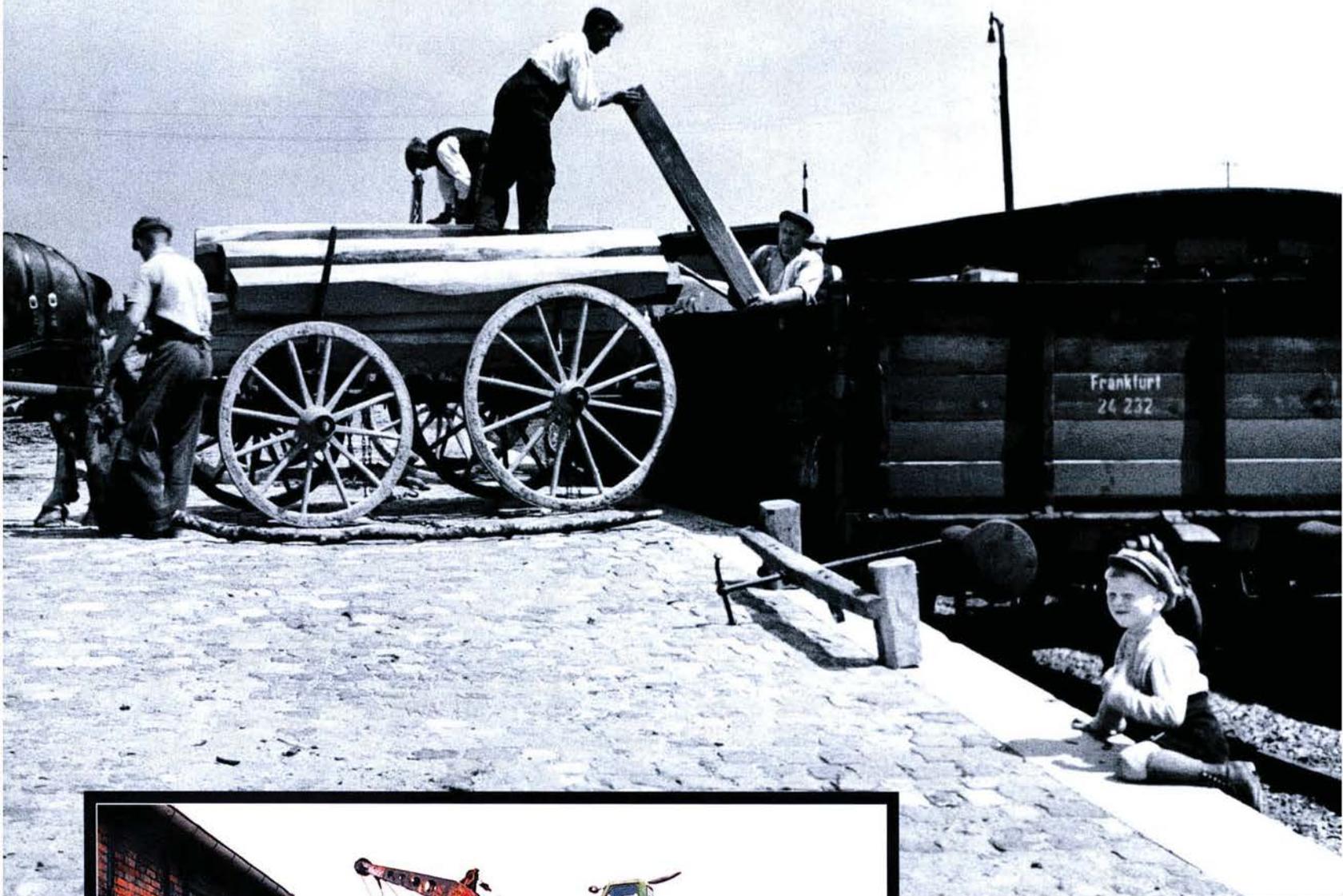
FOTO: BARNARIUS/PRESSEDIENST RVM; SLG. SCHULZ

Ein Zirkus geht auf Reisen und Schwergewichtiges gehört natürlich auf die Schiene – stets etwas Besonderes für Schaulustige und Tierpfleger.

FOTO: SLG. SCHULZ

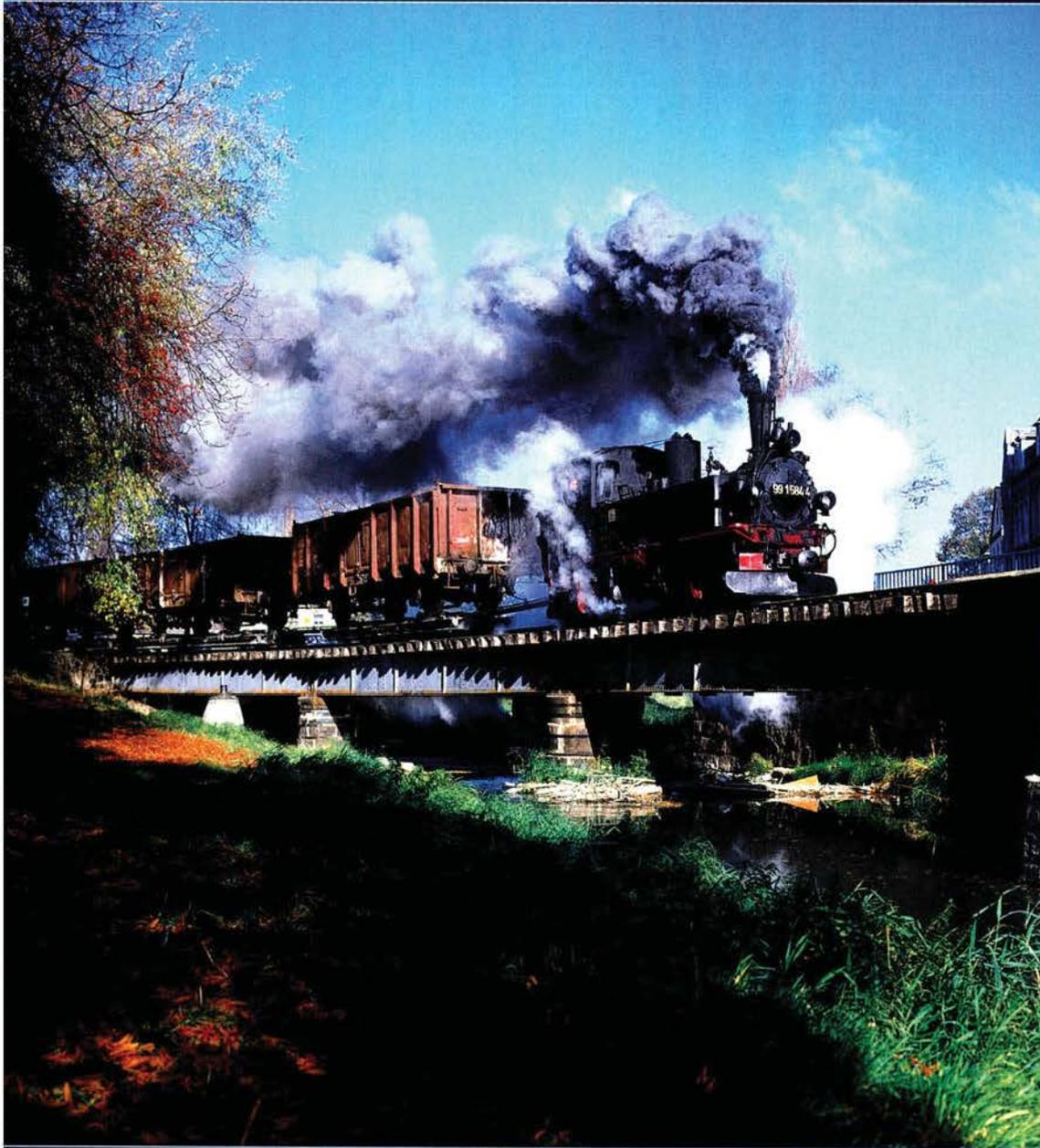


Das Verladen der Bahnfrachten verlangt stets hohe Sorgfalt und vielfältige Umschlagtechniken



Lange ist es bereits her, seit die Fracht noch mit dem Pferdefuhrwerk angeliefert wurde und mühselig per Hand umzuladen war.

In Mügeln wurde im Juni 1992 der per Rollbockwagen transportierte, mit Kohle gefüllte offene Güterwagen mit einem alten Greiferkran entleert.



Nebenbahn: Im Oktober 1990 zog 991584 in Oschatz einen normalspurigen Güterzug mittels Rollbockwagen auf der Schmalspurstrecke.

Privatbahn heute: Der markante Anstrich der V 156 und V 144 der TWE ist typisch für die zahlreichen privaten Bahngesellschaften.

FOTO: JOSEF HOCEMANN



Reichsbahn: Güterverkehr auf der Schiene und traditionsreiche Rangierbahnhöfe wie Halle Gbf waren bis zum Schluss Alltag in der DDR.

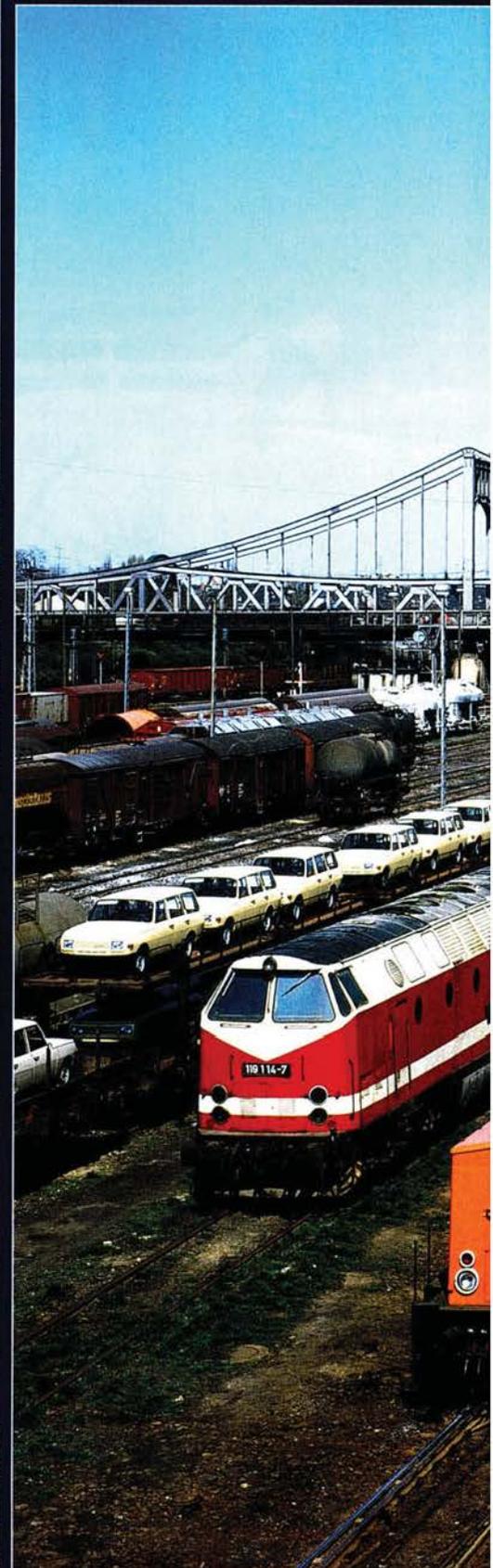


FOTO: GERT SCHÜTZE