Eisenbahn JOURNAL

2
2015

# Vorbild und Modell

ZKZ B 7539 Sondernummer 6
ISBN 978-3-89610-660-5
Best.-Nr. 64 15 02
**Deutschland € 13,70**
Österreich € 15,00 · Schweiz sfr 27,40
Belgien, Luxemburg € 15,75 · Niederlande € 17,35
Italien, Spanien, Portugal (con.) € 17,80

4 190189 913706 02

# Behälter Transport

**GESCHICHTE || FAHRZEUGE || MODELLBAU**

# Paradestrecke

## für die Stars der 50er

Das Altmühltal zwischen Eichstätt und Treuchtlingen bildet die reizvolle landschaftliche Kulisse für einen Aufgalopp glanzvoller Züge und alltäglicher Garnituren aus der Blütezeit der DB. Josef Brandl hat den eindrucksvollen, von Felsen aus Muschelkalk eingerahmten Flussabschnitt zwischen Dollnstein und Solnhofen minutiös in Szene gesetzt – als Paradestrecke und Highlight einer schon bestehenden H0-Anlage.

**92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 120 Abbildungen**

**€ 13,70**
**Best.-Nr. 661402**

# Das Ruhrtal in den Goldenen 20ern

Das obere Ruhrtal der 1920er-Jahre: eine ländliche Idylle, die von der Eisenbahn durchzogen wird. Das Geschehen auf der herausragend gestalteten Anlage von Dr. Rainer Woska spielt rund um den Bahnhof Bestwig. Mit ungeheurer Akribie hat der Erbauer das Flair jener Zeit und ihre eisenbahnspezifischen Besonderheiten in den Maßstab 1:87 übertragen. Dafür musste er nicht nur fast alle Fahrzeugmodelle selbst bauen oder aufwendig überarbeiten, sondern sämtliche Gleise und Weichen selber bauen – aus feinen Schienenprofilen, die er auf die Echtholz-Schwellen genagelt hat. Und das bei einer Anlage, die sich über zwei große Kellerräume erstreckt, insgesamt fünf Bahnhöfe aufweist und sogar mit einer kurzen Schmalspurstrecke an die längst verschwundene Kleinbahn Steinhelle-Medebach erinnert. Aus all diesen Zutaten entsteht eine faszinierende Modellbahnreise in die Goldenen Zwanziger!

**92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, über 130 Abbildungen**

**€ 13,70**
**Best.-Nr. 671502**

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

Modern wirkt der BTs 50 mitsamt seinen offenen Behältern in der Zementverladung im Lübecker Ortsteil Herrenwyk (1953). FOTO: W. HOLLNAGEL/SLG. CARSTENS

# Schiene und Straße in Symbiose

Seit 2002 ist das Transportaufkommen in der Bundesrepublik verteilt auf alle Verkehrsträger mit Ausnahme der Wirtschaftskrisen-Jahre 2008 und 2009 jährlich gestiegen. Besonders die Sparte der Kurier-, Express- und Paketsendungen konnte durch den Anstieg von Online- und Versandhandel in den letzten Jahren enorm zulegen.

Grundlage und gleichzeitig limitierender Faktor dieser Entwicklung ist die Verkehrsinfrastruktur. In den letzten Jahrzehnten hat sich dieser Parameter allerdings zu Ungunsten der Eisenbahn entwickelt, was einen Wettbewerb auf Augenhöhe unmöglich macht.

Dies war einst anders: Als die ersten Überlegungen zur besseren Verzahnung des Güterverkehrs zu Land aufkamen, war das Schienennetz wesentlich leistungsfähiger als die schlecht ausgebauten Wege und Straßen. Der in den Niederlanden erstmalig erprobte technisierte kombinierte Ladungsverkehr sollte das Schienennetz symbiotisch um einen Güternahverkehr auf der Straße erweitern und so die Transportkette rationalisieren.

Als die Bundesbahn begann, ihren pa-Behälter-Verkehr zu forcieren, befanden sich Schiene und Straße bereits in einem Konkurrenzkampf. In den folgenden Jahrzehnten zog sich die Eisenbahn immer mehr aus der Fläche zurück. Die logische Konsequenz waren der Niedergang des Einzelwagenverkehrs und ein daraus resultierender zusätzlicher Anstieg des Straßengüterverkehrs.

Seitdem Schlagworte wie „Waldsterben“ kursieren, rückt ein weiterer Aspekt in den Fokus der Gesellschaft: Ein europaweit zunehmendes Umweltbewusstsein brachte der verhältnismäßig „sauberen“ Eisenbahn neue Sympathiepunkte. Die Schweiz macht es vor: Durch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe konnte die Schiene, speziell im intermodalen Transitverkehr, gegenüber der Straße proportional stärker vom kontinuierlichen Anstieg des Güterverkehrs profitieren.

Es bleibt zu wünschen, dass auch in Deutschland in den kommenden Jahren mehr Güter mit der Bahn befördert werden und der kombinierte Verkehr, der einst von pa-Behältern geprägt war, weiter aufblüht.

*Gideon Grimmel*

Titelseite oben: Drei vierständige Behältertragwagen mit unterschiedlichen pa-Behältern (vorne ein Ekrt) warten auf die Abholung. FOTO: R. PALM

Titelseite unten links: Ein pa-Behälter-Zustellfahrzeug mit Henschel-Zugmaschine. FOTO: JENS BRAUN

Titelseite unten rechts: Verladen von pa-Behältern auf einen Behältertransportwagen. FOTO: ANDREAS MOCK

18
Schnell und einfach umladen
Foto: R. Palm

03 Editorial

06 Galerie

14 Laadkist – Urahn der pa-Behälter

Nur selten nahm eine Erfolgsgeschichte der Eisenbahn ihren Anfang bei einem Hersteller für Straßenfahrzeuge. Mit der niederländischen Laadkist aber gelang dieses Kunststück

18 Schnell und einfach umladen

Um sich gegen die wachsende Straßenkonkurrenz zu wappnen, griff die junge Bundesbahn das Verkehrskonzept „Von Haus zu Haus" der Vorkriegs-Reichsbahn auf und optimierte es

38 Spezialisierte Verpackung

Neben den verbreiteten offenen und geschlossenen pa-Behältern gab es zahlreiche Typen, die sehr individuell auf das jeweilige Ladegut abgestimmt waren

40 Von Hamburg nach Arolsen

Auch Betriebe, die nahe der Eisenbahn angesiedelt waren, aber keinen Gleisanschluss hatten, nutzten das Behältersystem

42 Fahrbarer Untersatz

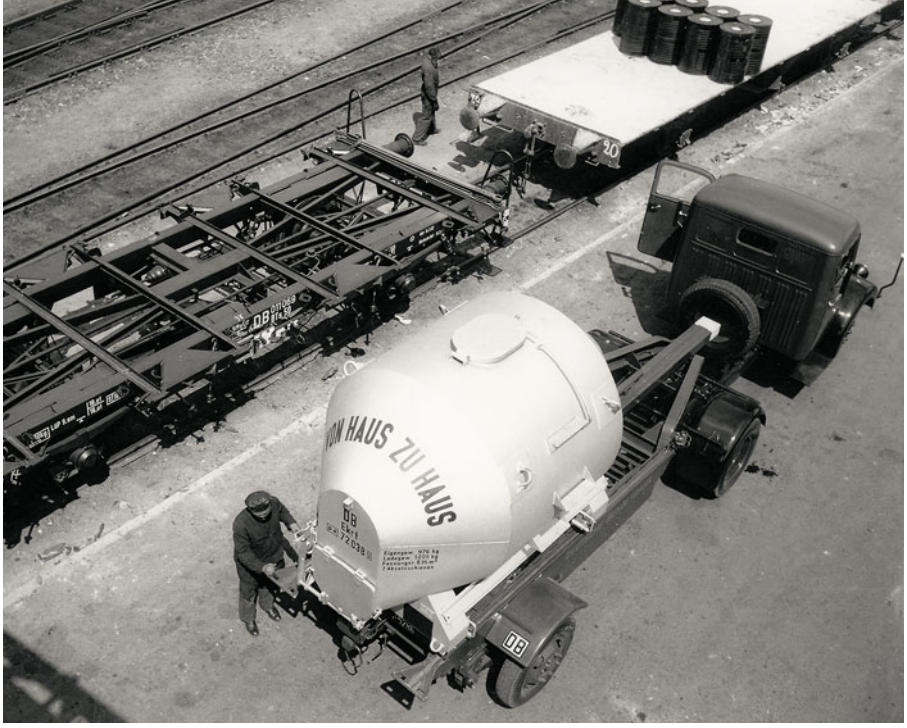
Die Zustellfahrzeuge konnten die pa-Behälter ohne Hilfe eines Krans von den Güterwagen übernehmen. Hauptunterscheidungsmerkmal bei den Tragwagen war die Zahl der Stände

50 Container für Genussmittel

Mit den Swiss Containercars gingen die Eidgenossen ab 1951 einen Sonderweg im Behälterverkehr. Genutzt wurde das System fast ausschließlich von der Feldschlösschen-Brauerei

52 Fünf Behälter – ein Ziel

Wie alles im Bahnbetrieb wurden auch Behälter oft ruppig behandelt. Schäden waren die Folge, zu deren Reparatur die Behälter ins Ausbesserungswerk gebracht werden mussten




42
Fahrbarer Untersatz
Foto: W. Hollnagel/ Slg. Carstens

68
Offen für (fast) alles
Foto: Christian Gerecht

58
Zwischen Schiene und Straße
Foto: Andreas Mock


58 Zwischen Schiene und Straße
Der Magirus-Rundhauber mit Ackermann-Auflieger gilt als die Zugmaschine schlechthin für Wechselbehältertransporte. Wir zeigen, wie der Zusammenbau gelingt

64 Die letzte Meile
Der Langstreckentransport auf dem Zug, die Feinverteilung per Lkw. Von Weinert sind H0-Bausätze unterschiedlicher Zugmaschinentypen für den Behälterverkehr erhältlich

68 Offen für (fast) alles
Bei geschlossenen Wechselbehältern kennen nur Versender und Empfänger den Inhalt. Bei offenen ist er für alle sichtbar. Doch beileibe nicht jedes Ladegut ist auch geeignet

74 Zahlreiche Varianten
Behältertragwagen erhielten bei Einführung dieser Wagengattung das Zeichen BT, später waren sie in der UIC-Gruppe der L-Wagen zu finden. Eine Übersicht der Fahrzeuge im Maßstab 1:87

82 Mehr als 2400 Exemplare
Pünktlich zum 60. Geburtstag des Vorbilds liefert Liliput die ersten Modelle des neu entwickelten BTms 50 aus

87 Spezialisten

88 Fachhändler

90 Vorschau und Impressum

# Direkter Transport

Die Lücke zwischen der Schiene und Kunden ohne eigenen Gleisanschluss zu schließen, war schon in den 1930er Jahren eine Überlegung verschiedener Bahnverwaltungen. Technologischer Vorreiter waren die Niederländischen Staatsbahnen, die als Erste einen stark technisierten Verkehr von Haus zu Haus einrichteten.

FOTO: NEDERLANDSE SPOORWEGEN/SLG. HET UTRECHTS ARCHIEF

laadkist
5000 kg
van huis
tot huis
veilig
vlug

# Güter in die Fläche

In ländlichen Regionen sind die Wege zwischen Produktionsstandorten und der nächsten Verlademöglichkeit auf die Schiene am längsten. Hier konnte der Behälterverkehr seine Stärken ausspielen und den aufwendigen Güterumschlag am Bahnhof deutlich rationalisieren. Foto: Udo Kandler

211 201-9

# Hydraulisch umladen

Das pa-Behälter-System sparte beim Umladen zwischen Schiene und Straße nicht nur Zeit ein. Wurden bis dato die Hände zahlreicher Hilfskräfte benötigt, so konnte die Arbeit nun von nur einer Personen erledigt werden, die das Behälterzustellfahrzeug bediente. Foto: Andreas Mock