

Starr – und doch elastisch!

Oder: Der Transport per Eisenbahn . .

Kaum zu glauben, daß die DB-Schienen so elastisch sein sollen, daß Sie sich ohne weiteres dem Gleisverlauf während des Transportes anpassen! Es handelt sich aber tatsächlich nicht um einen verspäteten April-Scherz, sondern um ein authentisches DB-Foto. Zugegeben, wir hatten anfänglich auch etwas ungläubig aus der Wäsche geguckt, aber dann fiel uns ein, daß auch unsere H0-Schienen aus dem ziemlich harten Neusilber in kurzen Stücken höchst kompakt, als Meterware jedoch biegsam wie eine Gerte sind. Diese physikalische Eigenart machte sich nicht nur die DB zunutze, sondern wie Abb. 2 beweist auch die Großindustrie. Es im kleinen dem Vorbild gleichzutun, ist allerdings nicht zu empfehlen (so gut sich solche Ladegutschlangen optisch auch ausnehmen mögen)! Dazu besitzen unsere kleinen Modellwagen ein zu geringes Eigengewicht!



. . . von langen Eisenbahnschienen

Abb. 1. Transport langer DB-Schienenprofile, die sich infolge ihrer längebedingten Elastizität jedem Gleisbogen anpassen. Die lückenlos verschweißten Gleise werden hauptsächlich aus 120 m langen Einzel-Schienen zusammengesetzt. Diese 120-m-Schienen werden ihrerseits aus 30-m-Profilen, wie sie aus dem Walzwerk kommen, in den Gleislagern der DB zusammengeschweißt und dann auf Schemel-(H), Rungen-(R) oder Schienen-(S)-Wagen an die Baustellen befördert. (Foto: DB/Pintsch)

. . . von noch längeren Kunststoffrohren

Abb. 2. Eine außergewöhnliche Fracht transportierte vor einiger Zeit die DB vom Werksgelände der Mannesmann-Plastic in Duisburg. Es handelte sich dabei um die bis dahin längsten in Deutschland hergestellten großkalibrigen Kunststoffrohre mit einer Länge von 330 m – in einem Stück! Sie sind für eine Trinkwasserdrückerleitung bestimmt, die mittels eines Spezialverfahrens in das Bett der Donau eingespült wird. Der Transport so langer Werkstücke war nur mit der Bahn möglich. 24 zu diesem Zweck besonders hergerichtete Sm-Güterwagen dienten als „rollender Untersatz“ der insgesamt 78 Tonnen schweren Last. Dies dürfte wohl bis jetzt die längste Ladung aus einem Stück gewesen sein, die auf dem Landweg befördert wurde. Die Be- und Entladung stellt bei solch langen Stücken natürlich ein gewisses Problem dar. Im Prinzip werden die Rohre „über Kopf“ auf die speziell präparierten Wagen gezogen und auch ebenso wieder heruntergezogen, in diesem Fall von einem Schleppdampfer sogar gleich ins Wasser. Schwimmend erreichten sie dann ihren endgültigen Bestimmungsort. H. Herter, Krefeld

