Eisenbahn JOURNAL

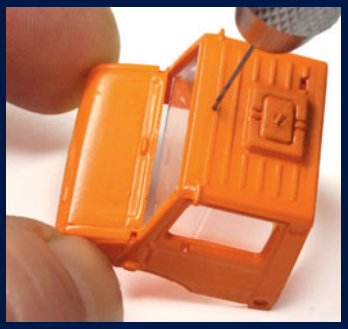
1x1 DES ANLAGENBAUS
1 | 2020

Laden und liefern

Transporter, Lieferwagen und Kleinlaster

Wir verlosen 50 Modell-Autos
Mein Lieblings-laster
www.vgbahn.de/laster

Warenverkehr von der Bahn in den Laden und zum Kunden



VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

ZKZ B 7539 Sondernummer 1
ISBN 978-3-89610-753-4
Best.-Nr. 68 20 01

Österreich € 16,50 · Schweiz sfr 24,80
Belgien, Luxemburg, Niederlande € 17,50
Italien, Spanien, Frankreich, Portugal (con.) € 19,50

Deutschland
€ 15,00

4 195315 815008 01

AUS DER WERKSTATT DES MEISTERS

Erscheint im **April 2020**

Oberpfälzer Landschaft

Hauptthema der Anlage ist der Endbahnhof Burglengenfeld in den 1960er-Jahren. Auch zwei markante Orte an der von Maxhütte kommenden Strecke fanden den Weg ins Modell: der Gasthof „Alte Post“ in Ponholz sowie die Wallfahrtskirche Mariä Heimsuchung in Saltendorf. Ein Höhepunkt der Anlage ist die Querung der Naab und des dort ansässigen Flussschwimmbads auf einer eigenwillig strukturierten Blechträgerbrücke. Ihre besondere vorbildgerechte Atmosphäre gewinnt die Anlage aus weiten freien Flächen und raumgreifenden großzügigen landschaftlichen Strukturen. Es ist Brandls Kunst, dies nicht langweilig wirken zu lassen, sondern dem Auge in ganz natürlicher Weise Führung und Halt und auch immer wieder neu zu entdeckende kleine Gestaltungs-Highlights zu bieten.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 140 farbige Fotos
Best.-Nr. 662001 | € 15,–

Bauen wie Brandl – Teil 1 + 2 + 3

Bauen wie Brandl, Teil 1
Dem Meister über die Schulter geschaut
Best.-Nr. 661201
€ 13,70

Bauen wie Brandl, Teil 2
Grundbegrünung und Arbeit mit Elektrostat
Best.-Nr. 661301
€ 13,70

Bauen wie Brandl, Teil 3
Gleise · Oberleitung · Straße und Wege
Best.-Nr. 661901
€ 15,–

Außerdem ist von Josef Brandl erschienen:

Heigenbrücken
Magistrale im Spessart, Teil 2
Best.-Nr. 661302
€ 13,70

Malerisches Altmühltal
Planung und Entstehung eines H0-Anlagenabschnitts
Best.-Nr. 661402
€ 13,70

Von Freiburg ins Höllental
und weiter nach Neustadt im Schwarzwald
Best.-Nr. 661601
€ 15,–

Länderbahn-Romantik
Best.-Nr. 661701
€ 15,–

Im bayerischen Jura
Best.-Nr. 661801
€ 15,–

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

www.facebook.de/vgbahn

Editorial

Oldtimer-Enthusiast Thomas Petz wurde während der Recherche zum Heft ein Opfer von „Lastwagenfieber“.

Die Eisenbahn war um 1900 das dominierende Transportmittel in Europa. Die rasant fortschreitende Industrialisierung erzeugte immer mehr Waren, die zuverlässig und schnell an- und vor allem von den Bahnhöfen abzutransportieren waren. Die Fuhrunternehmer mit ihren Pferdefuhrwerken kamen zunehmend an ihre Grenzen. Ein Transportmittel mit einer Dauergeschwindigkeit von 25 bis 30km/h und hoher Zuladung wäre weit überlegen. Solche Lastkraftwagen waren technologisches Neuland und sehr teuer. Bei allen Vorteilen der neuen Technik war die Skepsis der Pferdefuhrwerker groß und nur wenige wagten den Schritt.

Bedauerlicherweise waren es gerade die Vorboten des Ersten Weltkriegs, die die Produktion von Nutzfahrzeugen beschleunigten. Zwischen 1908 und 1913 förderte die Armee „Subventionslastwagen“. Bestimmte Typen wurden beim Kauf mit 4000 Reichsmark bezuschusst und der Käufer erhielt zudem für vier Jahre einen jährlichen Wartungszuschuss von 1000 Mark. Im Ernstfall musste der Lkw jedoch an die Armee „ausgeliehen“ werden. Vordergründig war dieses Geschäft für den Käufer nicht schlecht, doch wem nutzte der schönste Laster, wenn der zerschossen im Straßengraben lag?

Die Zeit zwischen den Kriegen war eine Zeit der stetigen Weiterentwicklung und zunehmenden Motorisierung. Natürlich förderte der Zweite Weltkrieg die Entwicklung und Produktion hochwertiger Kriegsgüter und Lastwagen. Danach, als sie keine Flieger, Panzer o.Ä. mehr zu entwickeln brauchten, suchten tausende Ingenieure neue Aufgabenfelder.

Die „Stunde Null“ war auch für das Transportwesen eine Stunde Null. In einer rasanten Jagd nach den besten Konzepten entwickelten die Konstrukteure die unterschiedlichsten Kleintransporter und warfen sie auf den Markt. Es gab Dreiräder von Tempo und Goliath, die sich abmühten, die Kohlen aus den Güterwagen zu „verschaffen“. Ziel auf Kundenseite war häufig, schnellstmöglich das nötige Kapital für den nächsten „richtigen“ Lastwagen zu verdienen.

Carl Friedrich Borgward war einer der begabtesten Ingenieure. Er zauberte einen Transporter nach dem anderen aus dem Hut. Drei Marken – Lloyd, Goliath und Borgward – produzierten unter seiner Ägide eine Vielfalt von Kleinliefer- und Lastwagen. Der expandierende Wirtschaftswundermarkt nahm sie alle auf. Trotzdem fand eine zunehmende Auslese statt: Kleine Lastwagenproduzenten verschwanden von der Bildfläche oder verschmolzen miteinander. Stück für Stück etablierten sich einige wenige Hersteller, wuchsen und schluckten hin und wieder einen der Kleineren, den sie gut gebrauchen konnten. So ist es bis heute.

Lieferwagen machen die heimische Anlage erst glaubwürdig. Die vielfältigen Transporter der verschiedenen Epochen auf die Anlage zu bringen und zeitlich richtig einzuordnen ist das Ziel dieses Hefts. Die Freunde älterer Epochen können sich auf klangvolle Namen wie Lanz Eil-Bulldog, Goliath Rapid, Opel Blitz, Robur Garant oder Hanomag freuen. Zeitlose Typen wie Ford Transit, VW Bus oder Unimog bringen Leben auf die Straßen und Schienen. Neuere Modelle wie Mercedes Sprinter, VW Crafter oder Streetscooter Work zeigen den Weg in die moderne Zeit.

Thomas Petz

Werkfoto: Mercedes Benz

34 Nachkriegslaster

Ladegut
16

Umzug
54

Inhalt

MODELLBAU

12 **Einfach selbst beladen**
Ladegut lässt sich leicht selbst gestalten.

16 **Vom Laster in die Bahn**
Am Güterschuppen werden Kisten und Säcke umgeladen.

28 **Facelift für den Veteranen**
Details sorgen für eine überzeugende Wirkung.

40 **Unter der Haube**
Geöffnete Türen und Motorhauben für abwechslungsreiche Szenen

54 **Umzug mit der Spinne**
Ein Umzug schmückt die Straße mit einer zusätzlichen Attraktion.

68 **Der Firmenwagen**
Individuelle Modelle verlangen das Aufbringen von Beschriftungen.

80 **Für Straße und Schiene**
Zweiwege-Fahrzeuge sind ideal für die Zustellung einzelner Güterwagen.

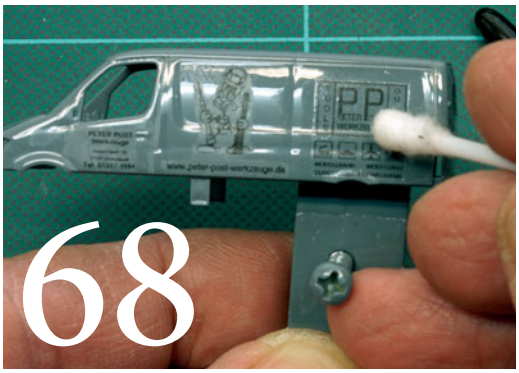
88 **Wenn der Postmann ...**
Will man geöffnete Türen, muss man selbst zur Säge greifen.

Wir wollen von Ihnen wissen: Was für ein Modell ist Ihr liebster Laster (Transporter, Lieferwagen und Kleinlaster)?

Mitmachen unter:
www.vgbahn.de/laster

65
Bulli & Co.

Universal Motor Gerät 84



68
Beschriftung anbringen

Historie

22 **Der Aufstieg der Laster**
Die fortschreitende Industrialisierung brauchte zuverlässige Lieferwagen.

34 **Die Nachkriegslaster**
Der Bedarf an Lastwagen stieg in der Nachkriegszeit sprunghaft an.

46 **Abschied von der Haube**
Die Formensprache von Lieferwagen und Lastern änderte sich.

58 **Zum Wirtschaftswunder gehören Transporter**
Kleine Lieferwagen trieben die Motorisierung der Wirtschaft voran.

65 **Ein König wird geboren**
Auf der Basis des VW-Käfers wurde der VW-Bus aufgebaut.

72 **Sprinter und Transit**
Offene Märkte – ab ging die Fahrt in die 1980er- und 1990er-Jahre.

84 **Der Unimog – ein Allround-Vehikel**
Die Erfolgsgeschichte des Universal-Motor-Geräts von Daimler Benz

SONSTIGES

3 **Editorial**

6 **Galerie**

94 **Fachhändler-Verzeichnis**

97 **Spezialisten-Verzeichnis**

98 **Vorschau, Impressum**

Feierabend in Pforzheim im Jahr 1952: Die Kriegsschäden sind noch unübersehbar, aber das Ärgste hat man hinter sich. Das Wirtschaftswunder beginnt und man kann sich auch wieder ein bisschen was leisten. Zum Beispiel eine frisch angelieferte Libella-Limonade in der Kneipe im provisorisch mit einem Dach versehenen Erdgeschoss. Das alkoholfreie Erfrischungsgetränk der Rudolf Wild GmbH & Co. KG kam erst vor einem Jahr auf den deutschen Markt und feierte gleich Erfolge. Das Besondere: Es ist ohne Konservierungsstoffe.

Coca-Cola
GAST-
HAUS
Libella
PF - AC 448

Der VW Transporter prägte jahrzehntelang das Straßenbild in Deutschland. Kaum ein anderes Fahrzeug ist ein besseres Symbol für die Wirtschaftswunderzeit in der noch jungen Bundesrepublik Deutschland. Den Kosenamen „Bulli“ gaben ihm die Nutzer, entweder als Zusammenziehung von „Bus“ und „Lieferwagen“ oder wegen seines bulligen Aussehens. VW sprach immer nur vom T1. Im Gegenteil, da Lanz den „Bulldog“ baute und Kässbohrer die Rechte am Namen „Bulli“ hatte, nahm VW Abstand von der „Taufe“. Zum 60-jährigen Jubiläum des VW-Bus kaufte die Volkswagen AG die Namesrechte von Kässbohrer. Nun spricht man auch in Wolfsburg vom „Bulli“!