

I 21282 D

# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

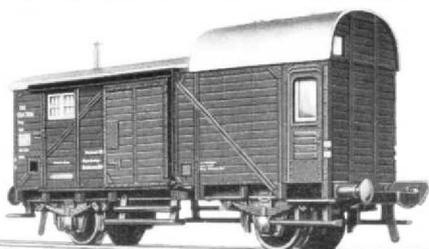
**7** BAND XX  
24. 5. 1968

J 21 28 2 D  
Preis 2.20 DM

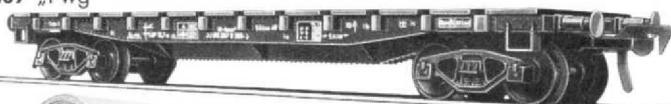
# Jetzt erhalten auch SIE! diese hübschen!

## FLEISCHMANN

### NEUHEITEN 1968



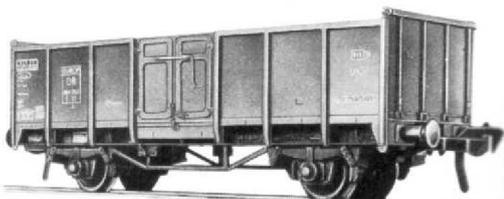
1469 „Pwg“



„SSkm 49“ 1488



1470 G „Gmehs 53“



1457 „Omm 55“

bereits  
bei Ihrem  
Fachhändler!

## „Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 7/XX

1. Hans Heinzl †	331	13. „Gücklich ist . . .“ (Egger-Anlage P. Kohler)	358
2. Der Siegeszug des Containers (I. Teil)	332	14. Die Einfälle eines N-Bahn-Freundes	360
3. Heinrich Wientgen † (mit Anlagenbildern)	336	15. Signal- und Weichen-Drahtzüge	361
4. Motive von der Anlage B. Schmid	341 u. 364	16. Der Erfolg einer Kritik (Streckenplan Braun)	362
5. Gleisbelegung und -freimeldung	342	17. Von „Dorisen“ nach „Krotoszyn“ . . .	363
6. Lange Württemberger und Fleischmänner	344	18. Kleine Tips	364
7. Eine Lücke im Lücke-Plan (H0-Anlage Hensen)	346	19. Doppelspur-Weiche	366
8. Müll-Verladeanlage	348	20. Dreispur-Drehscheibe	367
9. Wasserturm aus Ajax-Flasche	351	21. Nicht ganz so groß wie der Staffelsee (Anlage Rhomberg)	368
10. Versenkte Signal-Spulenkästen	351	22. Lädt — und doch im Einsatz	370
11. Herrn Ernter aufs (Bahnsteig-)Dach gestiegen	352	23. Langsames Anfahren und Halten — elektronisch gesteuert	370
12. Schienen-Schleifwagen Bauart Schörfling - BP	354		

## MIBA-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:  
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlerortgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364

Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,20 DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus —,20 DM Versandkosten).

► Heft 8/XX ist spätestens am 15. 6. 68 in Ihrem Fachgeschäft ◀



**Zum Titelbild**  
(und Artikel  
S. 332 ff)

Entladung eines Containerschiffes mittels einer Pacoco-Containerbrücke im neu eingerichteten Umschlagplatz im bremischen Hafenrevier links der Weser. Der Ausleger kann angehoben werden, um die Manövrierfähigkeit der Schiffe nicht zu beeinträchtigen. (Foto: Brockmüller)

## Hans Heinzl †

bahnsektor und gar manches schöne

und gar manches schöne und bemerkenswerte H0-Modell — vorab der bayr. „Glaskasten“ und der Kittel-Dampftriebwagen — verließ seine Fabrikationsstätten. Sein Hinscheiden stellt wahrlich einen großen Verlust dar, und wie es sich für die Fa. Heinzl selbst auswirken wird, ist im Augenblick noch nicht zu übersehen. Wir bedauern seinen allzufrühen Tod — Hans Heinzl war 56 Jahre alt — nicht nur im Hinblick auf seine Kleinserienfabrikation, sondern auch rein persönlich, da wir ihn im Laufe der Jahre nur als lauterer, freundlichen und ausgeglichenen Charakter kennen- und schätzen gelernt haben. Hans Heinzl wird in unseren Kreisen unvergeßlich sein, er hat sich mit seinen Modellen in aller Welt selbst ein Denkmal gesetzt!

Gänzlich unerwartet traf uns die Nachricht vom plötzlichen Ableben des Herrn Hans Heinzl aus Reutlingen. In verhältnismäßig kurzer Zeit wurde sein Name zu einem festen Begriff auf dem Modell-

Wirkungsbereich. Sein Hinscheiden stellt wahrlich einen großen Verlust dar, und wie es sich für die Fa. Heinzl selbst auswirken wird, ist im Augenblick noch nicht zu übersehen. Wir bedauern seinen allzufrühen Tod — Hans Heinzl war 56 Jahre alt — nicht nur im Hinblick auf seine Kleinserienfabrikation, sondern auch rein persönlich, da wir ihn im Laufe der Jahre nur als lauterer, freundlichen und ausgeglichenen Charakter kennen- und schätzen gelernt haben. Hans Heinzl wird in unseren Kreisen unvergeßlich sein, er hat sich mit seinen Modellen in aller Welt selbst ein Denkmal gesetzt!





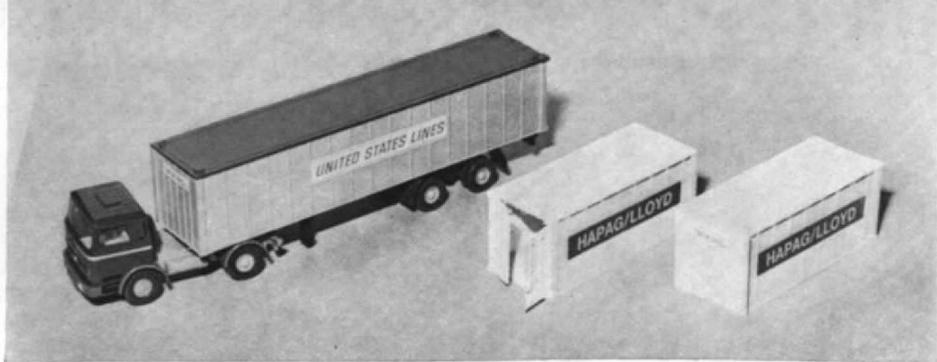


Abb. 1. Wiking-H0-Modell eines Sattelauflegers mit 40 Fuß-Container, sowie zwei 20 Fuß-Container, die auf das gleiche Fahrgestell passen bzw. ebenfalls solo auf Bahnwagen verladen werden können.

## Der Siegeszug des Containers im weltweiten Verkehr (1. Teil)

Nachdem die Container sogar bereits als H0- und N-Miniaturen erschienen sind (Abb. 1 und Messeheft 4/68), wird es allmählich Zeit, sich etwas eingehender mit diesem neuen Verkehrselement zu befassen.

Die Container stellen im Grunde genommen große Behälter in Art und Größe eines Sattelauflegers dar, die durch Trennung vom Fahrgestell auf dem jeweils zutreffenden Verkehrsträger befördert werden können. Für den Kunden haben sie große Vorteile: Einsparung an Verpackungsmaterial, Schutz der Ware gegen Diebstahl und Schutz vor Transport- und Witterungsschäden. Außerdem sind sie sehr gut stapelbar (sehr wichtig für den Schiffs-transport und die Lagerhaltung) und universell verwendbar für den Straßen-, Schienen-, Schiffs- und Flugverkehr.

Der Container ist jedoch keineswegs nur eine Weiterentwicklung des Sattelauflegeraufbaues, sondern er entspricht genau so gut der früheren „Überseekiste“ — nur eben größer dimensioniert —, die ebenfalls für alle Beförderungsmittel gleich gut geeignet war. Und damit ist eigentlich bereits zum Ausdruck gebracht, daß der Container eine amerikanische „Erfindung“ ist, und zwar sehen ihn die amerikanischen Reedereien mehr als Mittel der Umschlag-Rationalisierung (im Rahmen der in der Nachkriegszeit entstandenen Transportprobleme für die weltweite Verschiebung von Armeematerial usw.) und weniger als Glied einer ununterbrochenen Transportkette, wie es Europa zur Bewältigung der Verkehrsprobleme sehr gelegen kommt. Während für die amerikanischen Reeder die Abkürzung teurer Schiffs-liegezeiten und die Beschleunigung der Schiffsumläufe äußerst wichtige Argumente darstellen, liegt den Europäern mehr die Ver-

legung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene am Herzen. Daß sich diese beiden unterschiedlichen Anschauungen im Endeffekt decken, stellt einen Glücksumstand dar, der dem Transportmittel Container sehr zustatten kommt. Die Ideen und Vorschläge unseres Verkehrsministers — von den Kapitänen der Landstraße als „Leberleiden“ gefürchtet — kommen also nicht von ungefähr, sondern resultieren zweifelsohne aus seinem Wissen um die stürmische und weltweite Entwicklung des Container-Transportsystems und seinen Nebenwirkungen, die insbesondere unserer Bundesbahn sehr gelegen (und zugute) kommen!

Es bleibt aber dennoch ein rätselhaftes Phänomen, daß dem europäischen Behälterverkehr — Behälter über 3 Kubikmeter Inhalt nannte man bereits „Großbehälter“! — kein nennenswerter Erfolg beschieden war, während die vergleichsweise riesigen Transcontainer (bis zu 64 m<sup>3</sup> und 27 t Nutzlast) — en masse von Amerika an die Küsten Europas „geschwemmt“ — das alte und konservative Europa (allen skeptischen Voraussagen zum Trotz) im Sturm eroberten und auf allen Linien „siegreich auf dem Vormarsch“ sind.

Seit sich Anfang 1966 die DB mit 7 anderen westeuropäischen Eisenbahnverwaltungen zusammenschloß, um sich mit den Transcontainer-Problemen zu befassen, hat sich manches getan. Die europäischen Häfen unternehmen gewaltige Anstrengungen, um der neuen Entwicklung Rechnung zu tragen. Bremen baut zusätzlich Bremerhaven aus, Hamburg plant und baut Anlagen für die gleichzeitige Abfertigung von 14 Transcontainer-Schiffen (die übrigens bis zu 1200 Übersee-Großbehälter fassen!) und in England (das diesseits des

Atlantik derzeit die größeren Erfahrungen mit Containern hat) rechnet man damit, daß im Jahre 1980 etwa 75 % des Welthandels mit Hilfe von Containern und Containerschiffen abgewickelt wird. Computer haben errechnet, daß allein in England durch den Container-Verkehr jährlich Milliarden gespart werden können und die Transportkosten dank des weltweiten Container-Systems um mehr als die Hälfte sinken werden (von der finanziellen



Abb. 2

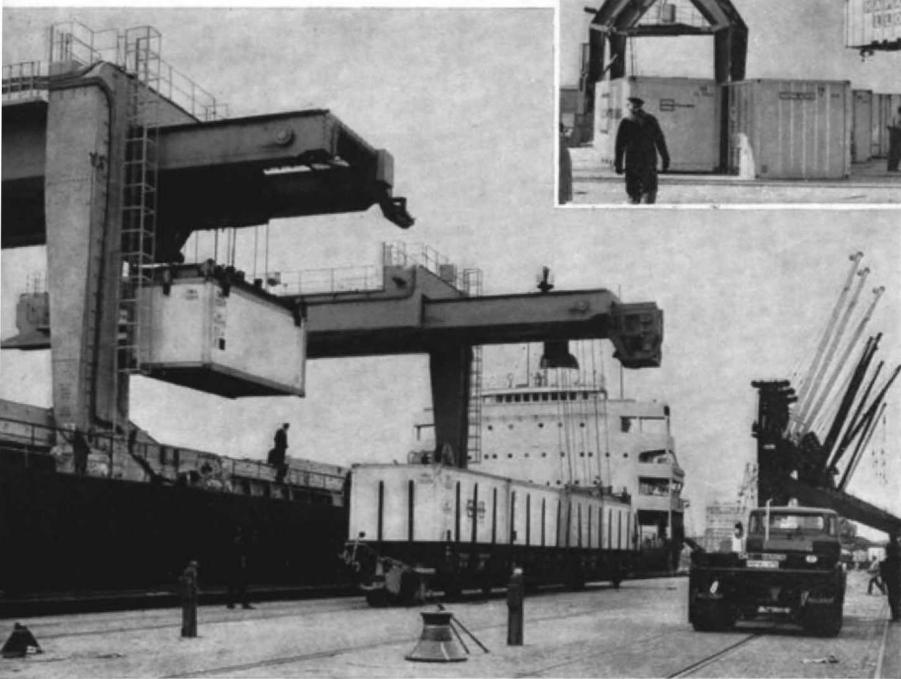


Abb. 3

Abb. 4

Abb. 2 (oben). Schiffsentladung von Containern mittels Portal-Drehkran.

Abb. 3 (Mitte). Ein Vollcontainer-Schiff mit eigenen Verladeeinrichtungen. Die Nachbildung eines solchen Motivs wird es en miniature wohl kaum geben, doch ist die allgemeine Atmosphäre deshalb nicht weniger faszinierend. Die Verladung der Behälter auf passende Rungenwagen dürfte dagegen eher von praktischer Bedeutung sein. (Fotos Abb. 2-4: DB)

Abb. 4. Ein bald allorts gewohntes Bild: Güterzug mit Containern.

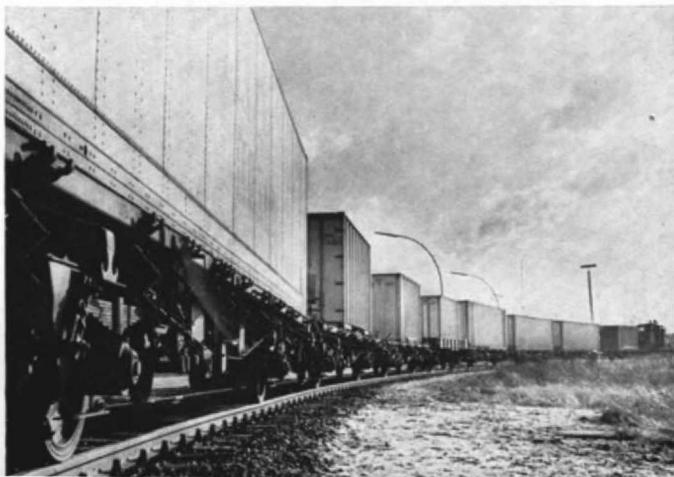


Abb. 5-7. Herr Jürgen Menzel aus Hedendorf hat sich einige Container selbst gefertigt und arrangiert die „Verladung“ von einem Rungenwagen auf einen Sattelaufleger für seine Standfotos mit Hilfe eines Kibri-Bockkrans, dessen „Tragfähigkeit“ durch ein kleines Schild kurzerhand auf „40 Mp“ erhöht wurde. Sein aus I-Profilen zusammengesetztes Ladegerüst zählt offensichtlich zu den Behelfslösungen, über die wir im 2. Teil unserer Abhandlung einiges zu sagen haben.

Mit Stolz erfüllt uns die Aufschrift „MIBA-LINES“, die wir mittels Aufreibe-Buchstaben auf unseren Wiking-Container ebenfalls anbringen werden!

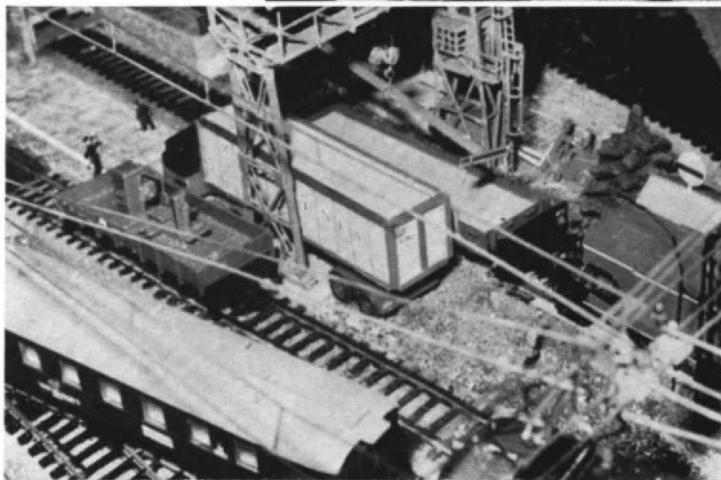
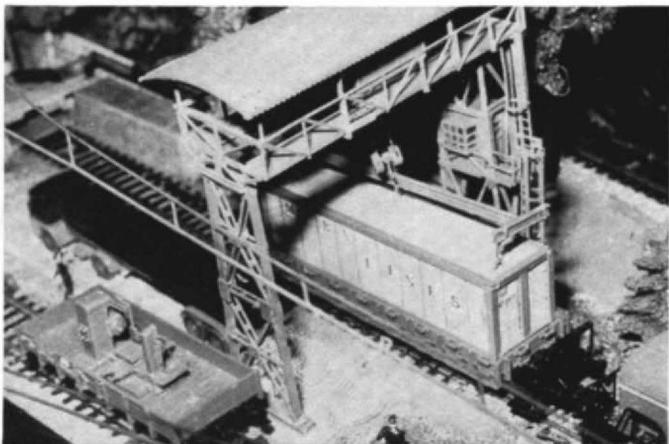


Abb. 5

Abb. 6

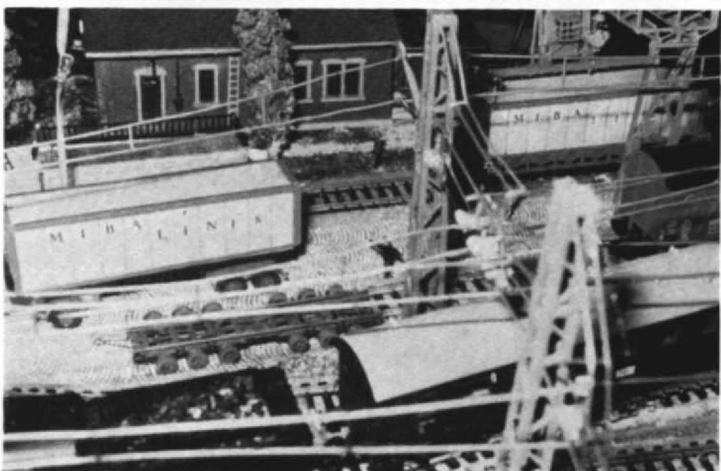


Abb. 7

Stärkung des Schienenverkehrs ganz abgesehen). In der Bundesrepublik sind 1967 immerhin bereits 12 000 Container zwischen Hamburg und Bremen und dem deutschen Binnenland „verschoben“ worden und diese Zahl wird sich ab 1968 — insbesondere nach Eintreffen der Spezial-Containerschiffe und nach Steigerung des Kundenkreises (ein Hauptanliegen der „Intercontainer Gesellschaft“, der auch die DB angehört) — noch vervielfachen.

Wenn man die verschiedenen Abbildungen betrachtet, wird man leicht verstehen können, daß der amerikanische Container-„Sturm“ auf Europa nicht so ohne weiteres zu „derkraften“ ist, sondern eine ganze Reihe von baulichen und technischen Voraussetzungen verlangt. Von den Hafentiefeplätzen müssen die Containerzüge zu diversen „Terminals“ (Umschlagplätze) im Binnenland, denn zur Entlastung der Straßen sollen die Behälter ja möglichst weit ins Innere des Landes befördert und erst von dort in die nähere Umgebung mittels Bahn oder Kraftfahrzeugen verteilt werden.

Die ersten großen Terminals sind in Frankfurt, Mannheim und Ludwigsburg (bei Stuttgart) fast fertig. Nürnberg, München und Basel (Badischer Bahnhof) im Bau. Diese Umschlagplätze sind so angelegt, daß sie eisenbahnseitig an das Netz der schnellen Güterzüge angeschlossen und straßenseitig über die Autobahn, Ring- bzw. Bundesstraßen schnell zu erreichen sind.

Die beiden erstgenannten Großumschlagplätze sind seit Februar 1968 auch noch durch einen fahrplanmäßigen Container-Schnellzug (namens „Delphin“) mit den Seehäfen Hamburg und Bremen verbunden. Auf diese Weise sind die am Abend in den Häfen verladenen Überseebehälter schon am frühen Morgen in den Terminals, so daß bereits im Laufe des Vormittags die Zustellung an den Empfänger möglich ist. Bei Eintreffen der Spezial-Con-

tanerschiffe werden als nächstes 4 weitere Container-Schnellzüge eingesetzt werden usw. usw.

Die im Fleischmann-Kurier Nr. 29/1968 erwähnten TERRE-Züge (Trans-Europ-Rail-Route-Express) sind ein amerikanisches Projekt eines Container-Pendelverkehrs zwischen Rotterdam/Antwerpen und Norditalien (via Köln). Es gibt also für den Modellbahner bereits einige Veranlassungen, mit Container beladene Güterschnellzüge (auch im „Nachtbetrieb“) über die Bühne rauschen zu lassen.

Doch nun zu den technischen Einrichtungen im speziellen:

Die Entladung der Container aus den Schiffen erfolgt mittels großen Portalkranen (siehe Titelbild und Abb. 2) oder mit schiffseigenen Entladevorrichtungen (Abb. 3). Ein Umschlagrhythmus von ca. 30 Behältern pro Stunde bestimmt im wesentlichen die Abfertigung eines Schiffes. Aus diesem Grund muß der gesamte Container-Verkehr über einen Zwischenlagerplatz gehen, auf dem die Container erst mal abgestellt bzw. gesammelt werden. Für die schnellstmögliche Abfertigung eines Schiffes ist die Aufstellung der Container auf dem Liegeplatz genau so wichtig wie der Transport zum oder vom Schiff mit den zugehörigen Geräten. So sollen z. B. die Containerfahrgestelle (Sattelaufleger) möglichst schräg zur Waagenebene (Eisenbahn) analog einem Fischgrätmuster aufgestellt werden, damit die „Verkrantung“ und Abfuhr der Container zügig von statten gehen kann (gilt für alle Umschlagplätze, da die ordnungsgemäßen Ladegerichte der nachstehend beschriebenen Krane nämlich bis zu 270° gedreht werden können). Wengleich diese Forderung für den Modellbahnbetrieb praktisch keine Bedeutung hat, so sollte dieser Punkt jedoch dann — rein optisch — berücksichtigt werden, wenn ein Terminal oder eine kleinere Container-Ver- (weiter auf S. 338)

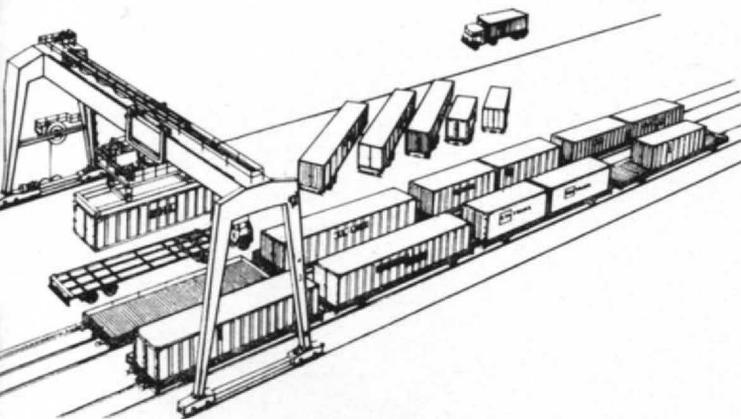


Abb. 8. So sieht ein Container-Umschlagplatz à la Nürnberg oder München im Prinzip aus. Ein schienenfahrender Portalkran überspannt 2 Gleise, 2 Fahrbahnen und einen Abstellplatz, der breit genug sein muß, um zwei abgesetzte Containerreihen oder bereitstehende Straßenfahrgestelle (für Container) bedienen zu können. Die Krane sind auch für das Umladen von pa-Behältern, Schwerlasten und Sattelauflegern bestimmt. (Zeichnung aus „Die Bundesbahn“ Nr. 1/68). Anstelle eines solchen Krans kann ein Modellbahner auch eine Ausführung gemäß Abb. 9 oder 11 wählen (oder einen Kibri-Bockkran entsprechend ummodellieren).

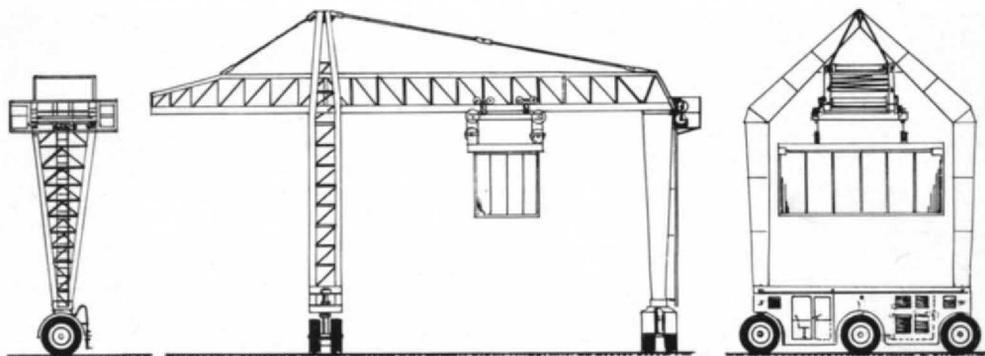
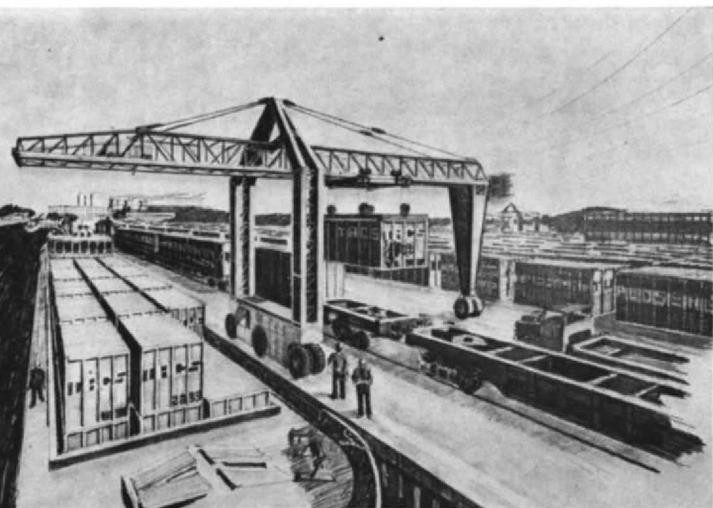


Abb. 9 u. 10. Dieser Peiner Bockkran mit einseitiger Auskrantung eignet sich besonders für den Container-Umschlag in Binnenhäfen und kann z. B. an Stelle des in Abb. 8 gezeichneten Krans treten, wenn sich auf der einen Seite des Umschlagplatzes ein Kanal befindet. Statt der gummiereiften Räder kann er durchaus auch schienenfahrbar gemacht werden.

Zeichnung im Maßstab 1:3 für H0.

Die Unterlagen für Abb. 9-12 sowie 13-15 stellte uns die Peiner Maschinen- und Schraubenwerke AG, Peine, freundlicherweise zur Verfügung.



ladestelle (von denen es in der BR bereits 59 gibt) en miniature nachgestaltet wird (Abb. 8).

Sehr nützliche Dienste auf den großen Liegeplätzen leisten Spezialwagen in der Art des Peiner Portalhubwagens (Abb. 13). Es kann sich mit seinen hydraulisch lenkbaren Rädern praktisch auf der Stelle drehen, sämtliche Arten von Containern tragen (bis zu 30 t) und diese über einen Eisenbahn-Waggon oder ein Sattelschlepper-Chassis hinwegfahren, um diese zu be- oder entladen (s. Abb. 15).

Für den Umschlag der Container im Terminal von der Schiene auf die Straße genügt im einfachsten Fall jeder Kran mit ausreichender Tragkraft und Höhe (im Modellbahnbetrieb also z. B. der Kibri-Bockkran). Erstrebenswert — im Großen — ist ein schienen-

fahrbarer Portalkran mit elektrischem Antrieb, der mit seinem 22 m langen Ausleger die Ladestraße nebst zwei anliegenden Gleisen überspannt, und zwar auf eine Kranfahrlänge von ca. 150 bis 250 m, wie er auf Abbildung 8 dargestellt ist und wie er für die oben genannten deutschen Terminals vorgesehen ist.

Die Container werden mittels sogen. Spreader (Ladegeschirre) hochgehievt (s. z. B. Abbildung 3), z. T. auch noch mit behelfsmäßigen Vorrichtungen — Herr Menzel hat z. B. ein solches imitiert (Abb. 5—7) —, doch werden wir hierauf noch im 2. Teil näher eingehen. Die Spreader stellen nämlich für das Container-System ein besonders typisches Gerät dar, so daß man im Bedarfsfall (was in unseren Fällen gleichbedeutend ist mit Fotografieren) um eine

kleine Bastelei wohl nicht drum herumkommen mag!

Wichtiger mögen jedoch die Wagentypen sein, mit denen die Container im großen (und also auch im kleinen) auf den Schienen befördert werden. Vorerst dienen hierzu noch in großem Maß Rlms (o)-56/58-Wagen; das sind Flachwagen mit einer Länge von 12500 mm, die verschiedene Variationsmöglichkeiten bei der Beladung bis zu 40 Fuß (= 12190 mm) zulassen.

In zunehmendem Maß werden jedoch Behältertragwagen der Gattung BTmms eingesetzt; diese sind — im Hinblick auf die leichte Bauweise der Container — mit Stoßverzehe-Einrichtungen versehen, die Auflaufstöße bis zu 20 km/h so dämpfen, daß das verladene Gut keinen Schaden erleidet. Auch hierauf gehen wir noch näher ein.

Es gäbe noch eine Unmenge höchst interessanter Dinge über den Container-Verkehr als fische Nutzenanwendung für den Modellbahnbe-

trieb mehr interessieren als die tariflichen Vorteile oder die erhöhten Gewinnchancen für die Reeder oder die Probleme der „Transcofer“ oder der „Intercontainer-Gesellschaft“ oder die mannigfachen technischen Diskrepanzen oder Normprobleme. Einen Modellbahner interessiert der Container in erster Linie als Ladegut für seine Güterzüge oder attraktive Schnellgüterzüge oder als Requisite für entsprechende „Standfotos“ oder vorbildgerechte Terminals im Kleinformat. Den Bastler wird noch die eine oder andere Verladeeinrichtung reizen und bezüglich des Peiner Portalkrans hoffen wir sogar auf eine Miniaturausgabe von Wiking, zumal es sich um ein effektvolles Fahrzeug mit vielen Details handelt, das als Modell — im Verein mit den bereits vorhandenen Containern — bestimmt einen guten Anklang findet.

Zur Verladung kann der bekannte Wiad-Kran (nach gewissen Änderungen auch der Märklin-Kran), in kleinerem Rahmen der Kibri-

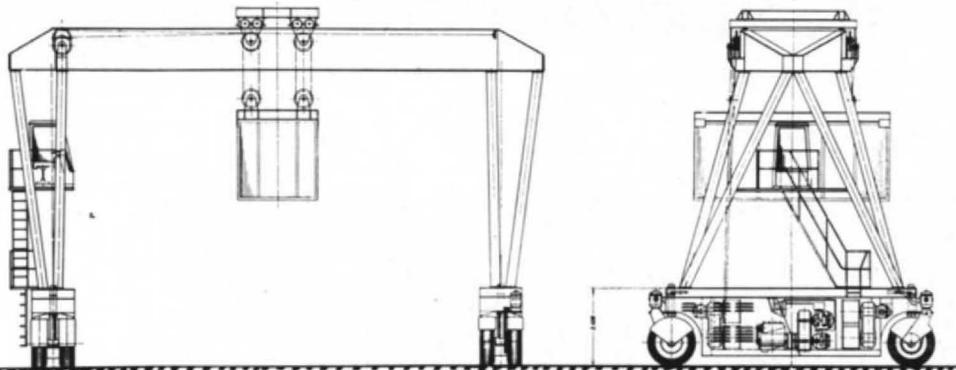
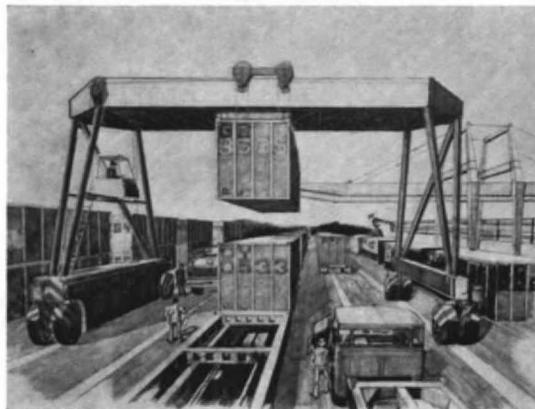


Abb. 11 u. 12. Eine Kranausführung „für kleinere Modellbahnzwecke“ (1 Gleis, 1 Fahrbahn), wie sie auch im großen für kleinere Plätze immer mehr Verwendung findet. Zeichnung im Maßstab ca. 1:2,5 für H0.

Gesamtkomplex zu berichten, aber es ist einfach unmöglich, im Rahmen unserer Zeitschrift auf alles und jedes einzugehen, was in x Aufsätzen in den verschiedenen Fachzeitschriften gesagt wurde und wird. Wer sich eingehender informieren will, beschaffe sich hauptsächlich Heft Nr. 22/1967 der Zeitschrift „Die Bundesbahn“\*).

Einen Modellbahner wird sowieso die prak-



\*) Hestra-Verlag, 61 Darmstadt, Holzhofallee 33  
Preis für Nr. 22 = 5,40 DM + Porto