B 7539 F
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

1/1986
Januar

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 120 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte

(Füllseite)

Eisenbahn JOURNAL
Modellbahn – Fachzeitschrift • aktuell • informativ

1/86

ISSN 0720-051 X 12. Jahrgang
Einzelausgabe
DM 9,50 öS 75,–
sfr 8,50

Hermann Merker Verlag
D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Tel. (0 81 41) 50 48 und 50 49
Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Anzeigen: Anne Rödel,
Evelyn Freimann
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:
C. Asmus, R. Barkhoff, J. Bitter,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak,
H. Kundmann, H. Lohstädt, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel,
J. Stockklausner.

Modellaufnahmen:
Ing. Horst Obermayer, Peter Schiebel,
Willy Kosak

Schlußredaktion: S. Werner
Satz: Illig, Textverarbeitung GmbH, Göppingen
Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.
Verona – Via Morgagni, 30
1986 erscheint das Eisenbahn-Journal 10 ×.
Abonnement (1986): DM 95,– (inkl. Porto)
(europäisches Ausland zuzüglich DM 4,– Portoanteil)
Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,– Porto
1986 erscheinen die Sonder-Journale 4×.
Abonnement (1986): DM 59,– (inkl. Porto)
(europäisches Ausland zuzüglich DM 4,– (Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802
(BLZ 700 100 80)
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21 300
(BLZ 701 633 70)
Dresdner Bank Nr. 695 918 000
(BLZ 700 800 00)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 8
vom 1. Januar 1986.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden!

Aus dem Inhalt . . .

	Seite
Güterzüge der DB	4
»Die Pfalz« – Original und Nachbau	12
Preußen-Report (Die Gattung T 13 der Bauart Union)	16
Neue Farben bei der DB?	23
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Gremberg)	24
Die württembergischen Schnellzugwagen der Lieferjahre 1895 bis 1923	32
Heißdampf-Tenderlokomotive T 12 der KPEV	36
Mini-Markt	43, 46
Bücherecke	48
Neuer Rekord auf Schienen: 317 km/h	49
»Unsere Gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	50
Gut Holz! – Bauen mit Holz	53
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	56
Die bayerischen Lokalbahnwagen	61
Zu Haus beim Schneider-Schorsch	64
Probediorama	66
Schrankenwärterbude an der Aggertalbahn	70
Preußen im Modell	73
Museum für Verkehr und Technik in Berlin	78
Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör	79
Schaufenster der Neuheiten	82
Neue Straßenfahrzeuge	86

Die Seiten 43–46 mit der Sektion 4 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:
Beim Goldberg, zwischen den Stationen Marktschorgast und Falls, an der Strecke von Bamberg nach Hof, entstand am 27. 12. 1970 diese Aufnahme der 001 200 vor dem D 853. Die 001 200, die im Juli 1959 einen Neubau-Ersatzkessel erhielt, zählte im Dezember 1970 zum Bestand des Bahnbetriebswerkes Hof. **Foto: U. Geum**

Bild 1: Mit einem aus vierachsigen Selbstentladewagen bestehenden Ganzzug ist die 050 473 zwischen Walkenried und Bad Sachsa auf dem Weg nach Herzberg. **Foto: U. Geum**

Güterzüge der DB

Jahrzehntelang standen die Güterzüge der Deutschen Bundesbahn immer im Schatten der wesentlich attraktiveren Express- und Fernreisezüge. Grüne Lokomotiven und braune Wagenschlangen waren keine lohnenden Motive für den Eisenbahnfotografen. Interessanter waren da schon die Pop-Schnellzugwagen, die inzwischen aber wieder umlackiert wurden, und die vielen Reisezugwagen aus dem In- und Ausland. Auch in der Mitte der achtziger Jahre überwiegen im Güterwagenbestand noch die zweiachsigen offenen und gedeckten Güterwagen der Regelbauart sowie die zwei- und vierachsigen Flachwagen.

Inzwischen hat sich aber ein Wandlungsprozeß angebahnt, der sich über Jahre erstrekken und Investitionen in Milliardenhöhe erfordern wird. Verlangt und beschafft werden nun in zunehmendem Maße neue Fahrzeugtypen, Spezialwagen für ganz bestimmte Transportaufgaben. Längst hat man bei der DB erkannt, daß modernere Fahrzeuge für eine schnellere Be- und Entladung zu einer spürbaren Verbesserung der Ertragslage beitragen. Waggonfabriken und Bundesbahn haben bei Neuentwicklungen stets die Anpassung des Güterwagens an das Ladegut und an die Umschlagtechnik zu berücksichtigen. Als sichtbares Ergebnis dieser Bemühungen erschienen in den letzten Jahren schon zahlreiche neue bahneigene Spezialgüterwagen, die bei der DB eingestellt sind. Beispiele für den Wandlungsprozeß sind neue Selbstentladewagen für Schüttgüter, moderne Schiebewandwagen größerer Ladekapazität für die Beladung durch Flurförderfahrzeuge und die doppelstöckigen Wagen der von den Fließbändern unserer Autoindustrie rollenden Kraftfahrzeuge. Unverkennbar ist auch der Trend zur Beschaffung größerer vier- und mehrachsiger Drehgestellwagen, zu denen auch die neuen Haubenwagen gehören.

Bild 2: Auf den zweigliedrigen Doppelstockeinheiten für den Autotransport rollen fabrikneue „Käfer" durch das Altmühltal in Richtung München (Februar 1983). **Foto: A. Ritz**

Bild 3: Güter verschiedenster Art können auf den zweiachsigen Rungenwagen transportiert werden. Hier ist es ein Hubschrauber der Firma MBB (Donauwörth, Juli 1985). **Foto: A. Ritz**

Bild 4: Einen Ganzzug, bestehend aus zweiachsigen offenen Güterwagen, schiebt die 052 769 am 1. 12. 1973 bei Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) nach. **Foto: U. Geum**

Bild 5: Dem Transport fabrikneuer Personenkraftwagen dienen diese dreiachsigen, zweigliedrigen Doppelstockwagen. **Foto: A. Ritz**

Bild 6: Eine kurze Übergabe aus vier gedeckten Güterwagen galt es am 2. 12. 1973 von Nürnberg Rbf nach Nürnberg Ost zu befördern. **Foto: U. Geum**

Bild 7: Einen Güterzug mit Wagen verschiedener Bauarten zieht die 140 367 bei Solnhofen in Richtung München (15. 1. 1982). **Foto: U. Geum**

Bild 8: Einen Kohle-Ganzzug für die Maxhütte in Sulzbach-Rosenberg schleppt die 044 276 bei Etzelwang die Steilrampe hinauf (29. 5. 1975). **Foto: U. Geum**

Bild 9: Ein Güterzug mit Personenkraftwagen der Firma Audi in Ingolstadt rollt durch das Altmühltal in Richtung Norden. Die Hochwasser führende Altmühl hat den gesamten Talboden überschwemmt. **Foto: U. Geum**

Bild 1: Der Nachbau der Crampton-Lokomotive „Die Pfalz" auf der Drehscheibe des Bw Ehrang (7. 8. 1985). **Foto: H.-P. Schmitz**

»Die Pfalz« – Original und Nachbau

Cramptonlokomotiven, jene Bauform also, die sich durch eine große, hinter der Feuerbüchse gelagerte Treibachse und eine extrem niedrige Kessellage auszeichnet, gehörten zu keiner Zeit zum Bestand der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen. Dennoch waren sie auf bayerischen Eisenbahnstrecken anzutreffen; einmal hatten die Pfälzischen Eisenbahnen, genauer die Pfälzische Ludwigsbahn, Cramptonlokomotiven in ihrem Lokpark, zum anderen verwendete auch die Bayerische Ostbahn derartige Maschinen.

Bild 2: Mit einem vierachsigen Umbauwagen ging es nach der betriebsfähigen Aufarbeitung am 7. 8. 1985 auf Probefahrt, aufgenommen zwischen Trier West und Ehrang. **Foto: H.-P. Schmitz**

Die Pfälzer Cramptonloks wurden zehn Jahre lang beschafft. Den Anfang machte 1853 Maffei mit einer Lieferung von vier Cramptons, die weiteren Beschaffungen ab 1855 liefen jedoch ausschließlich über die Maschinenfabrik Esslingen. Sie lieferte 1855 sechs, 1856 und 1858 je zwei und 1863 die restlichen vier Lokomotiven. Rein äußerlich unterschieden sich die Esslinger Maschinen von den Maffeischen durch das auf dem Langkessel sitzende Reglergehäuse und die über den Zylindern liegenden Schieber, die bei den Maffeiloks seitlich hinter den Zylindern in einem Ausschnitt des Rahmens lagen.

In ihren Leistungen müssen beide Bauformen in etwa gleich gewesen sein, denn sie wurden – mit einer Ausnahme – alle erst zwischen 1891 und 1896 ausgemustert. Die erwähnte Ausnahme bildete die Maffei-Lok „Die Pfalz", die aus heute nicht mehr bekannten Gründen bereits 1879 ausgeschieden ist. Leider ist keine im Original erhalten geblieben. Gerade sie aber war es, die sich Karl Klensch 1924 als Vorbild für seinen für das Nürnberger Verkehrsmuseum bestimmten Nachbau auswählte, derselbe K. Klensch, unter dessen Leitung 1934/35 im AW Kaiserslautern der „Adler" nachgebaut wurde.

Wie es zum Nachbau der „Pfalz" kam, schildert der 1887 geborene Pfälzer Klensch, der 1911 als Eisenbahnassessor in den Maschinendienst der Kgl. Bayerischen Eisenbahndirektion Ludwigshafen eingetreten war, 1920 als Direktionsrat Vorstand der Werkstätteninspektion II (Lokwerkstätte) des neu eröffneten AW Kaiserslautern wurde und im Sommer 1923 mit tausenden Pfälzer Eisenbahnern