



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 F  
ISSN 0720-051X

1/1986  
Januar

DM 9,50  
sfr 8,50  
öS 75,—

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



(Füllseite)

**1/86**
**ISSN 0720-051 X 12. Jahrgang  
Einzelausgabe**
**DM 9,50 öS 75,–  
sfr 8,50**
**Hermann Merker Verlag**

 D-8080 Fürstfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5  
Tel. (081 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. Stockklauser.

 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 x.  
Abonnement (1986): DM 95,– (inkl. Porto)  
(europäisches Ausland zuzüglich DM 4,– Porto-  
anteil)  
Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,– Porto  
1986 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.  
Abonnement (1986): DM 59,– (inkl. Porto)  
(europäisches Ausland zuzüglich DM 4,– (Porto-  
anteil))

 Postscheckkonto München Nr. 57 199-802  
(BLZ 700 100 80)  
Volksbank Fürstfeldbruck 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 Einverständ-  
nis 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 Fürstfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

 Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur  
zurückgeschickt werden, wenn Rückporto bei-  
liegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann kei-  
ne Haftung übernommen werden!


# Aus dem Inhalt . . .

Seite

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

Die Seiten 43–46 mit der Sektion 4 der Eisenbahn- und Verkehrskarte  
des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklam-  
mern 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 erstrecken 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 sicht-

bares 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



L 43 48 - 37 - 43



**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 140367 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. Staats-eisenbahnen. Dennoch waren sie auf bayeri-

schen Eisenbahnstrecken anzutreffen; einmal hatten die Pfälzischen Eisenbahnen, genauer die Pfälzische Ludwigsbahn, Cramptonlokomotiven in ihrem Lokpark, zum anderen verwendete auch die Bayerische Ostbahn derartige Maschinen.

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 Eisenbahnen

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

