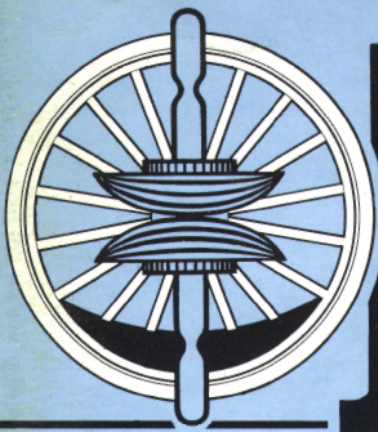




Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

6/1981

Dezember

DM	6,90
sfr	6,90
öS	55,—
hfl	8,40
bfr	120,—
Lire	3500,—

Modellbahn—Fachzeitschrift · aktuell · informativ





44er Impression

Eine 44er fährt mit Güterzug hinter Neukirchen in Richtung Weiden an einem klaren Wintertag bei tiefstehender Sonne am 22. Februar 1975.

Foto: J. Nelkenbrecher

6/81

ISSN 0171-3671

7. Jahrgang

Einzelheft	DM	6,90
	sfr	6,90
	öS	55,—
	hfl	8,40
	bfr	120,—
	Lire	3500,—

Verlag, Herausgeber und Vertrieb: H. Merker
 Redaktion: Hermann Merker, Peter Schiebel
 PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker
 E. Henne
 Ständige Mitarbeiter:
 Horst Obermayer
 R. Barkhoff
 C. Asmus
 Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:
 Atelier Paur
 Ing. Horst Obermayer
 Peter Schiebel

Satz: fotosatz geiss, Puchheim

Druck: Printed in Italy
 by Nuova Grafica Moderna S.p.A. - Verona

Eisenbahn-Journal erscheint 1982 6x.
 Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-
 Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofs-
 buchhandel, oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel
 siehe oben.
 Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement: 46,80 DM ohne Portokosten
Einzelheft: 7,80 + 1,— DM Porto

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802
 Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

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 noch Anzeigen-Preisliste Nr. 4 vom 1. Januar 1981.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.
 Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgeforderte Einsendungen von Beiträgen können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt!



Neue Auflagenhöhe 26.500

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

Die Zentralwerkstätten der K.Bay.Sts.B. in München	4
Eisenbahnknotenpunkt Ingolstadt	9
Perspektiven der elektrischen Zugförderung bei der Deutschen Reichsbahn	20
Der Winter 1928/29 in Ostpreußen	24
Die Rhätische Bahn (3. Teil)	28
BW-Skizzen	36
Die Standseilbahn von Dresden-Loschwitz	40
Perfekter Gebäudemodellbau	44
Friedrichsruher Bilderbogen	48
Mini-Markt	50
Bücherecke	51
Zwei besondere Ereignisse	55
Neuheiten-Journal	58
75 Jahre Arnold	64
Bayern-Journal	65

ACHTUNG

Nachdem auch die anderen teurer geworden sind und wir bisher bemüht waren, die gestiegenen Kosten durch Rationalisierungsmaßnahmen aufzufangen, sehen wir uns nun gezwungen ebenfalls den Journalpreis anzuheben, um den Lesern die gewohnte Qualität und den großen Farbteil weiter bieten zu können. Andernfalls hätten wir von 44 auf 12 Farbseiten zurückgehen müssen.

Ab Journal 1/82 beträgt der Einzelpreis DM 7,80, der Preis für das Jahresabonnement erhöht sich auf DM 46,80.

Beim Jahresabonnement tragen wir die Portokosten.

Suche

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe,
 Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried . Tel. 081 05/82 65

Zu unserem Titelfeld:

Eine Lok der Baureihe 50 mit Erzzug bei der Einfahrt in den Bahnhof Neukirchen/Oberpfalz, an der Strecke Nürnberg—Sulzbach/Rosenberg.
 Aufgenommen am 1.12.1973.

Foto: J. Nelkenbrecher

Zu unserem Poster:

Die 44 412 bei der Ausfahrt Neuenmarkt-Wirsberg in Richtung Bayreuth am 25. November 1972.

Foto: J. Nelkenbrecher

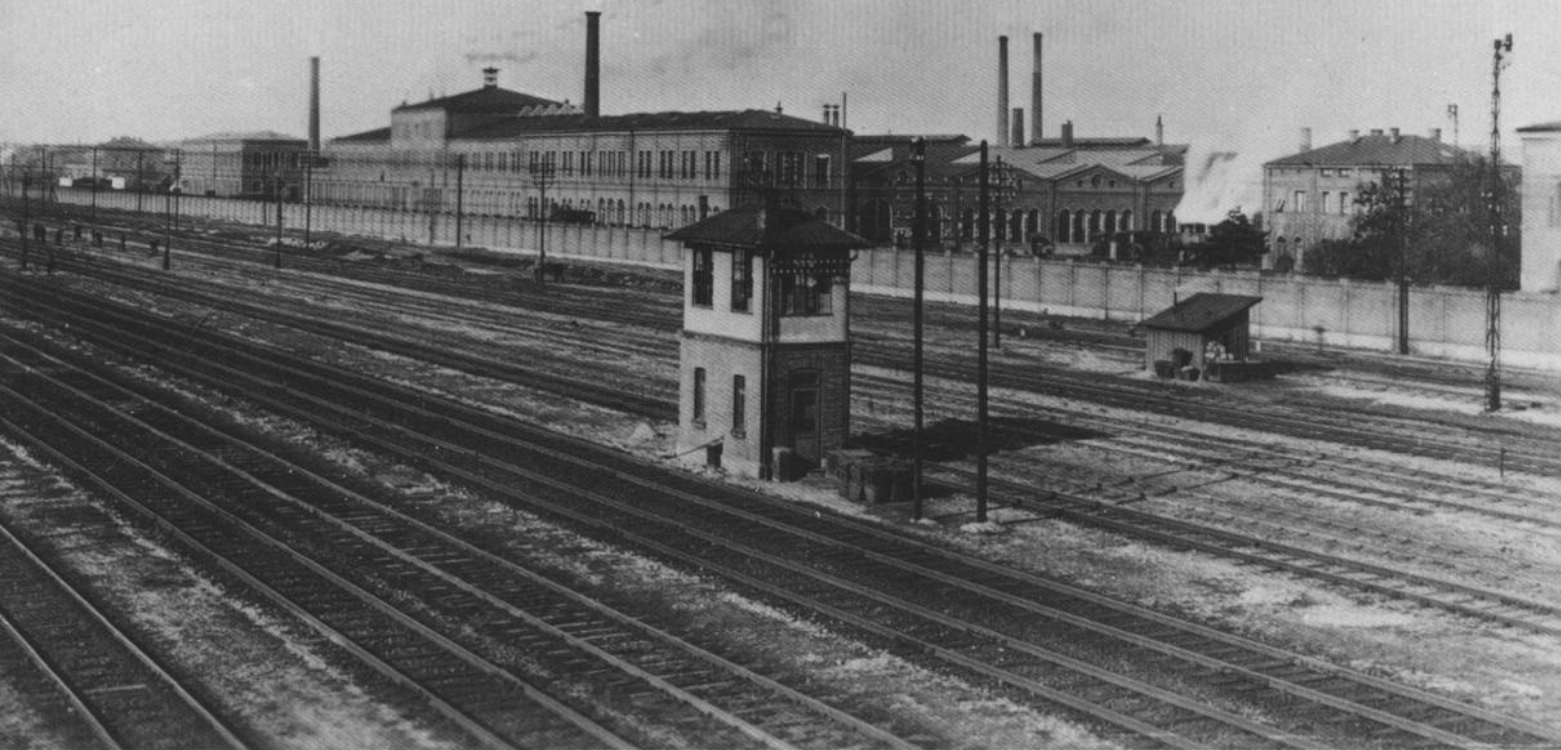


Bild 1: Zentralwerkstätte München, im Jahre 1905

Die Zentralwerkstätten der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen in München

Die Zuverlässigkeit der im Eisenbahnverkehr verwendeten Fahrzeuge war stets die große Sorge der Bahnverwaltungen. Der Sicherheit dienen die Fahrpläne, das Signalwesen, die technischen Sicherungen und nicht zuletzt der zuverlässige und einwandfreie Zustand des Schienenstranges und der darauf verwendeten Fahrzeuge. Die fachgemäße Instandhaltung der Lokomotiven und Wagen bildet seit Bestehen des Eisenbahnbetriebes die wichtigste Aufgabe der Werkstätten.

Schon vor dem Jahr 1870 bestanden bei der Kgl. Bayer. Staatsbahn hierfür fünf Bezirks- und zehn Betriebswerkstätten. Dem sich rasch vergrößernden Bahnnetz wurde zwangsläufig auch die Zahl der Fahrzeuge und der Werkstätten angepaßt. Mit Gesetz vom 16.5.1868 wurde für Grunderwerb und Errichtung einer neuen Zentralwerkstätte in München die Summe von 1.093.000,— Gulden bewilligt. In Nürnberg wurde ebenfalls eine Werkstättenanlage nach den gleichen Plänen errichtet. Diesen beiden Zentralwerkstätten, die auch für die Zukunft vorausschauend angelegt worden waren, wurden die regelmäßigen Untersuchungen und die Instandsetzung der Fahrzeuge sowie die Beschaffung von Vorratsstücken oder deren Anfertigung und die Abgabe an die Betriebswerke übertragen.

Anfang des Jahres 1871 konnten die Werkanlagen fertiggestellt und dem Betrieb übergeben werden.

Die Zentralwerkstätten der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen um 1875

Die Zentralwerkstätte der Kgl. Bayer. Staatseisenbahn in München zeigte Mitte der 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts folgendes Bild:

Nördlich von der Mittelhalle des Zentralbahnhofes führt ein Weg durch die Salzstraße — heutige Arnulfstraße — an den alten ehemaligen Kasernenbaracken vorbei. Zur linken Seite steht noch der lange Empfangsbahnhof der Bayerischen Ostbahngesellschaft und deren Bürogebäude sowie das zum Teil hölzerne lange Bahnhofsgebäude der staatlichen Ingolstädter Linie. Auf dem Bahngelände sehen wir noch die Ölgasanstalt, die alte Güterhalle nebst den dazugehörigen Ladegleisen. Zwischen den Rangier- und Güterzugsabfertigungsgleisen befindet sich noch eine Bahnbetriebswerkstätte. Nach Westen zu führt ein Sträßchen zu einer weiten Wiesenebene, dem Marsfeld, vorbei an einigen Bahnwärterhäusern und einem miefenden Fäkalienumfüllschuppen für die 1866 gegründete Lokomotivfabrik Krauss. Weiter führt der Weg an zwei langen Remisen für den bayerischen Hofzug und für Personenwagen vorbei bis zur Restauration vor der Zentralwerkstätte. Ein eiserner hoher Fußgängersteg, heute die Donnersbergerbrücke, überspannt hier die Streckengleise

und bietet einen guten Aussichtspunkt über die nach Westen sich anschließenden Werkanlagen, die von einer langen Backsteinmauer umfriedet sind.

Im Osten, Norden und Westen ist diese sogenannte rote Wand außen mit schmalen Baumanlagen umsäumt. Im Süden belebt eine Allee von Bäumen innen die Umfassungsmauer. Südlich gegenüber dieser Mauer, getrennt durch die nach Westen führenden Gleise, steht die im Jahre 1869 vollendete Lokbetriebswerkstätte mit zwei je 30-ständigen Rundschuppen, sogenannte Rotunden, die durch ein zweistöckiges Büro- und Wohngebäude verbunden sind. Die nach Süden gerichtete, über 250 Meter lange Hauptfront der Zentralwerkstätten gestaltet sich zu einer ansehnlichen Fassade.

Die drei Hauptgebäude der Werkanlagen sind U-förmig zueinander gruppiert. Der ein- bzw. in der Mitte zweigeschossige Mittelbau wird östlich von der Lokmontierung und westlich von der Wagenwerkstätte flankiert. Beide sind mit je 30 Arbeitsständen ausgestattet. Im Mittelbau selbst betreiben zwei Kraftmaschinen die mechanischen Werkstätten. Die erforderlichen zwei Kesselhäuser sind ebenfalls hier untergebracht. Im ersten Obergeschoß ist die allgemeine Schlosserei, die Modellschreinerei sowie Anfänge zum Eisenbahnmuseum. Es wurde 1896 zur Landesausstellung nach Nürnberg verlegt und seitdem dort in einem besonderen Gebäude untergebracht. Im zweiten



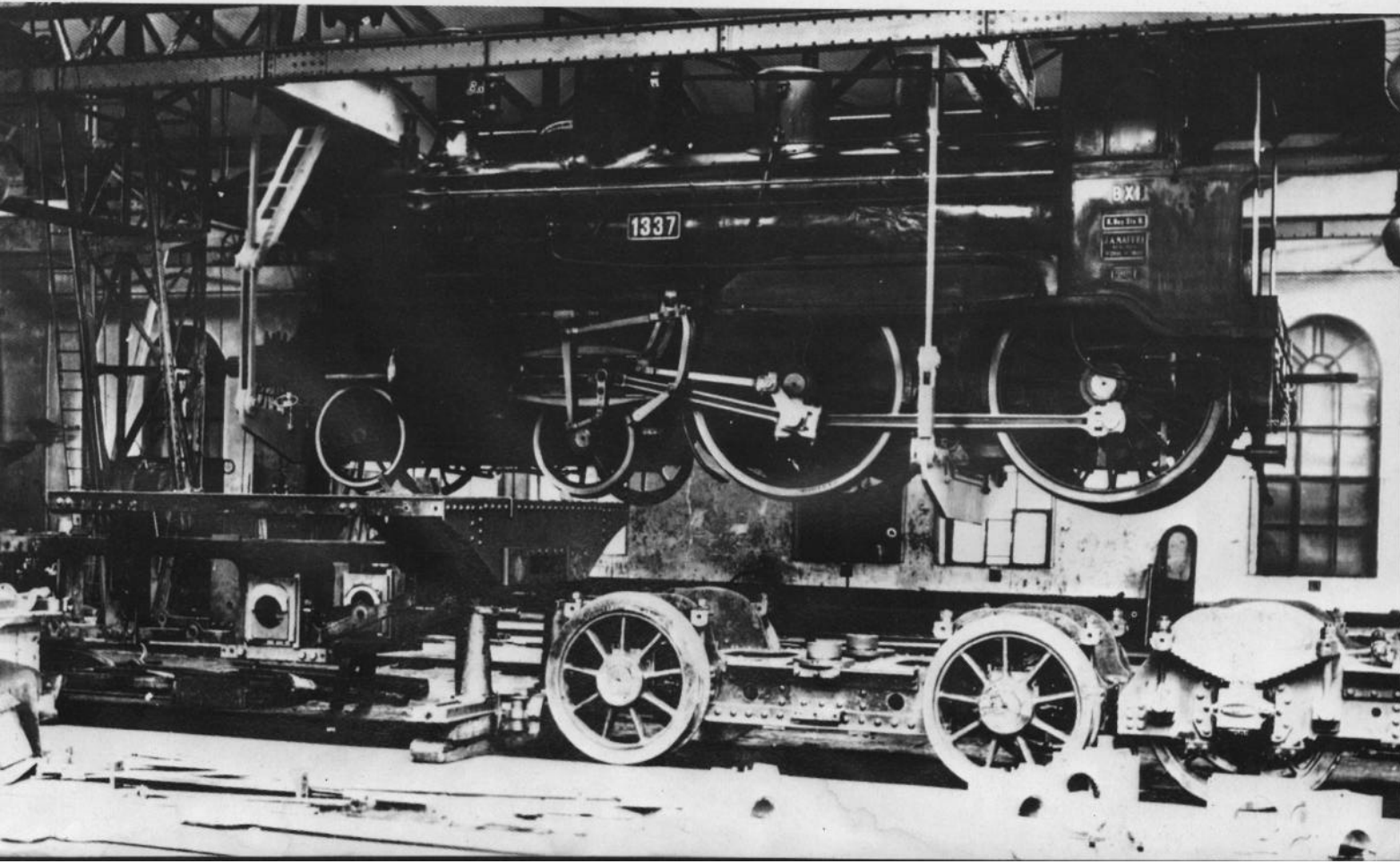
Bild 2: Blick in die Riechthalle, in der die zur Untersuchung bzw. Ausbesserung anstehenden Loks zerlegt wurden.

Stockwerk befinden sich das Modell-Lager und vier Wasserbehälter mit insgesamt 240 cbm Inhalt.

Nördlich des Mittelbaues befinden sich die Radschmiede, die nach Errichtung der Räderwerkstätte in Augsburg aufgelassen wurde, die allgemeine Schmiede, die Kupferschmiede, die Metallgießerei, die Kesselschmiede sowie die Räderdreherei. Ein drittes Kesselhaus beliefert diese Werkstätten mit Kraft und Wärme. Westlich der Wagenwerkstätte, getrennt durch mehrere, fast 100 m lange Hinterstellgleise befand sich zunächst die im Jahre 1872 abgebrannte Wagenlackiererei mit 16 Ständen, ein größeres Magazingebäude, ein Lager-schuppen, ein langes Werkholzmagazin, ein Holztrockenofen, ein Spritzenhaus mit Woh-

nungen, mehrere kleinere Bauten sowie zwei Wohngebäude. Sämtliche Werkstätten waren bereits mit Dampfheizung ausgestattet. Für die Beleuchtung wurde das Gas durch einen 9" weiten Rohrstrang von der Stadt bezogen. Das Kesselspeisewasser wurde durch ein eigenes Leitungsnetz geliefert, das neben der Lokbetriebswerkstätte von dem Pasinger Pumpwerk gespeist wurde. Eine Dampfpumpe, die aus einem gesonderten Brunnen saugte, diente mit den schon erwähnten Wasserbehältern als Reserve. Abgerundet wird das Bild durch angelegte Gärten und Begrünungen. Die Wohnungen für die Arbeiter aus der näheren Umgebung der Zentralwerkstätte reichten bald nach Inbetriebnahme des Werkes nicht mehr aus. Zur Abhilfe wurden in den Jahren

Bild 3: B XI Verbund Betriebs-Nr. 1337 am Hebekran in der Zentralwerkstätte München. Die gezeigte Lok wurde von Maffei, München im Jahre 1900 unter der Fa.-Nr. 2049 erbaut. Bei der Deutschen Reichsbahn erhielt sie die Betriebs-Nr. 36 824 und wurde 1931 ausgemustert.



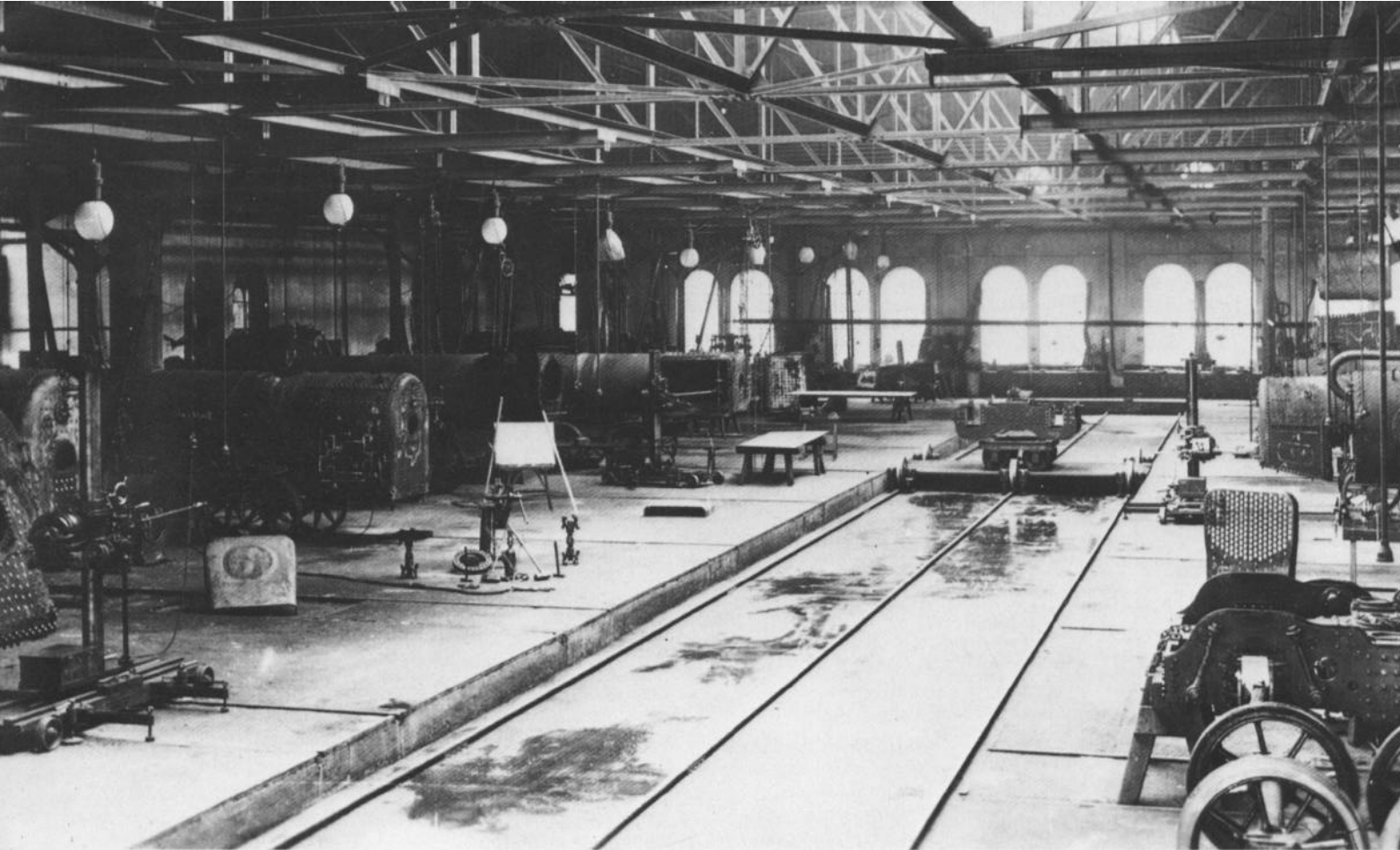


Bild 4: Die Kesselschmiede

1874/1875 auf einem Areal nördlich des Werkes 26 einstöckige Doppelhäuser errichtet mit insgesamt 208 Wohneinheiten. Diese Wohnungen, zu denen auch kleine Gärten gehörten, wurden zu billigen Mieten zwischen DM 5,42 und DM 10,84 pro Monat an die Handwerker und die Angestellten des Werkes abgegeben. Diese sogenannten roten Häuser (Ziegel-

rohbau) trugen dazu bei, einen festen Stamm von Werkstatt Handwerkern seßhaft zu machen. 1905 kamen noch weitere sechs derartige Häuser an der Donnersbergerstraße dazu. In den Jahren 1910/1911 wurde ein Teil dieser Bauten abgebrochen und durch mehrstöckige Wohnhäuser ersetzt.

Bald erwies sich die Zentralwerkstätte als zu

klein, so daß bereits 1877 eine neue Kesselschmiede mit 20 Ständen, Schuppen und Magazine gebaut werden mußten. Eine neue Wagenwerkstätte mit 23 Ständen wurde 1885 in Betrieb genommen, die Wagenlackiererei wurde 1889 um 11 Stände erweitert. Die gesamten Werkanlagen erfuhren zwischen 1890 und 1893 eine erhebliche Erweiterung. Auch

Bild 5: Die Schmiede



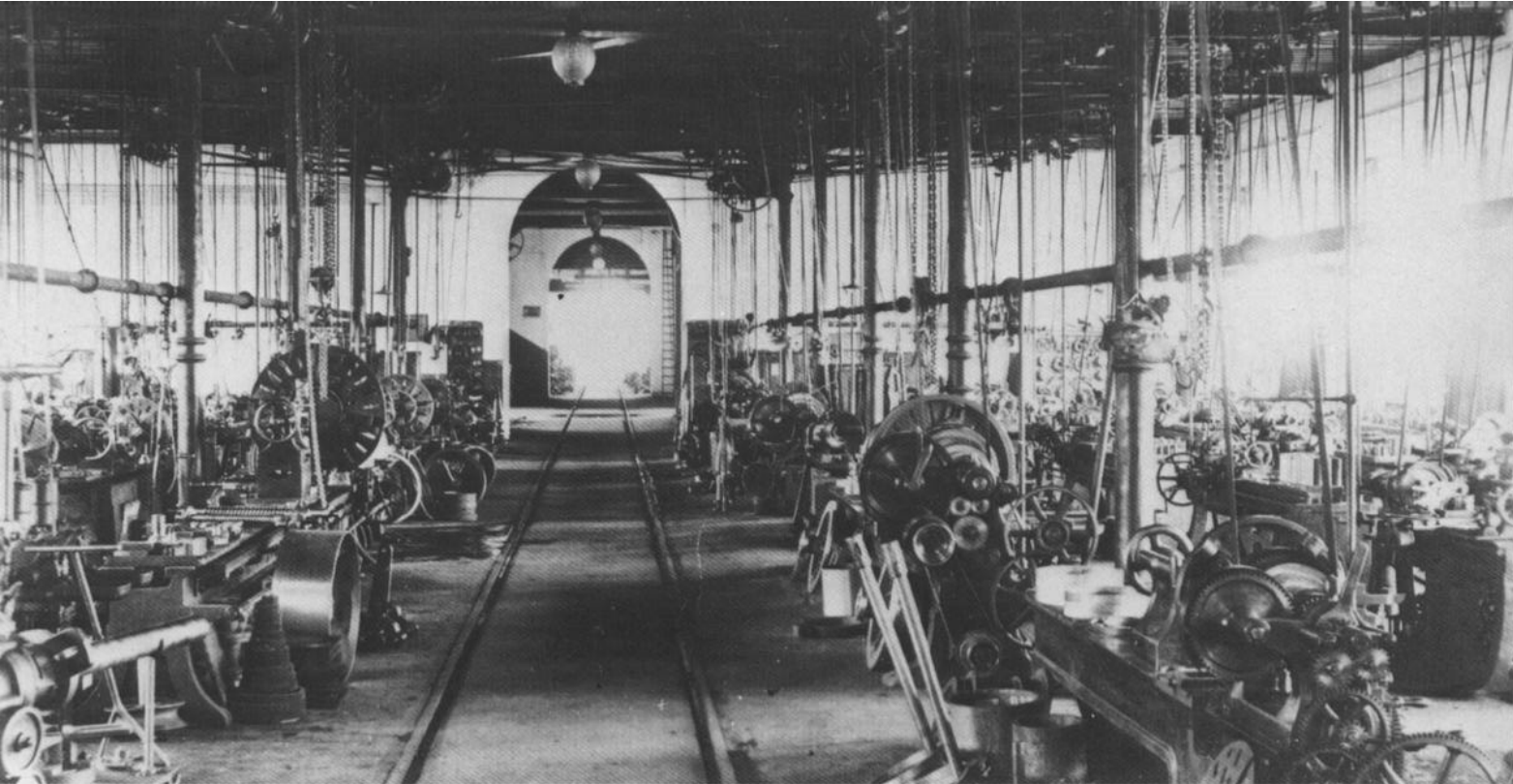


Bild 6: Die Dreherei

wurden die Lokomotivmontierung, damals Richthalle genannt, 1899—1900 nach Norden um 12 Stände vergrößert und die zu kurz gewordenen Schiebebühnen durch zwei 9,3 m lange, elektrisch betriebene versenkte Schiebebühnen ersetzt, ein 50 Tonnen-Kran wurde neu aufgestellt, da der alte handbetriebene 25 Tonnen-Kran den Anforderungen nicht mehr entsprach. Später erfolgte ein nochmaliger Anbau an die Lokomotivmontierung mit 12 Arbeitsständen, so daß man über insgesamt 54 Stände verfügte.

Die für das Werk erforderliche Kraft und Wär-

me wurde in zwei Kesselhäusern erzeugt, wo insgesamt 6 Wasserrohrkessel, 8 Walzenkessel und 3 Lokomotivkessel im Einsatz waren. In einem gesonderten Lokomotivkessel wurden Untersuchungen des Heizwertes der auf dem bayerischen Netz verwendeten Lokomotivkohlen vorgenommen.

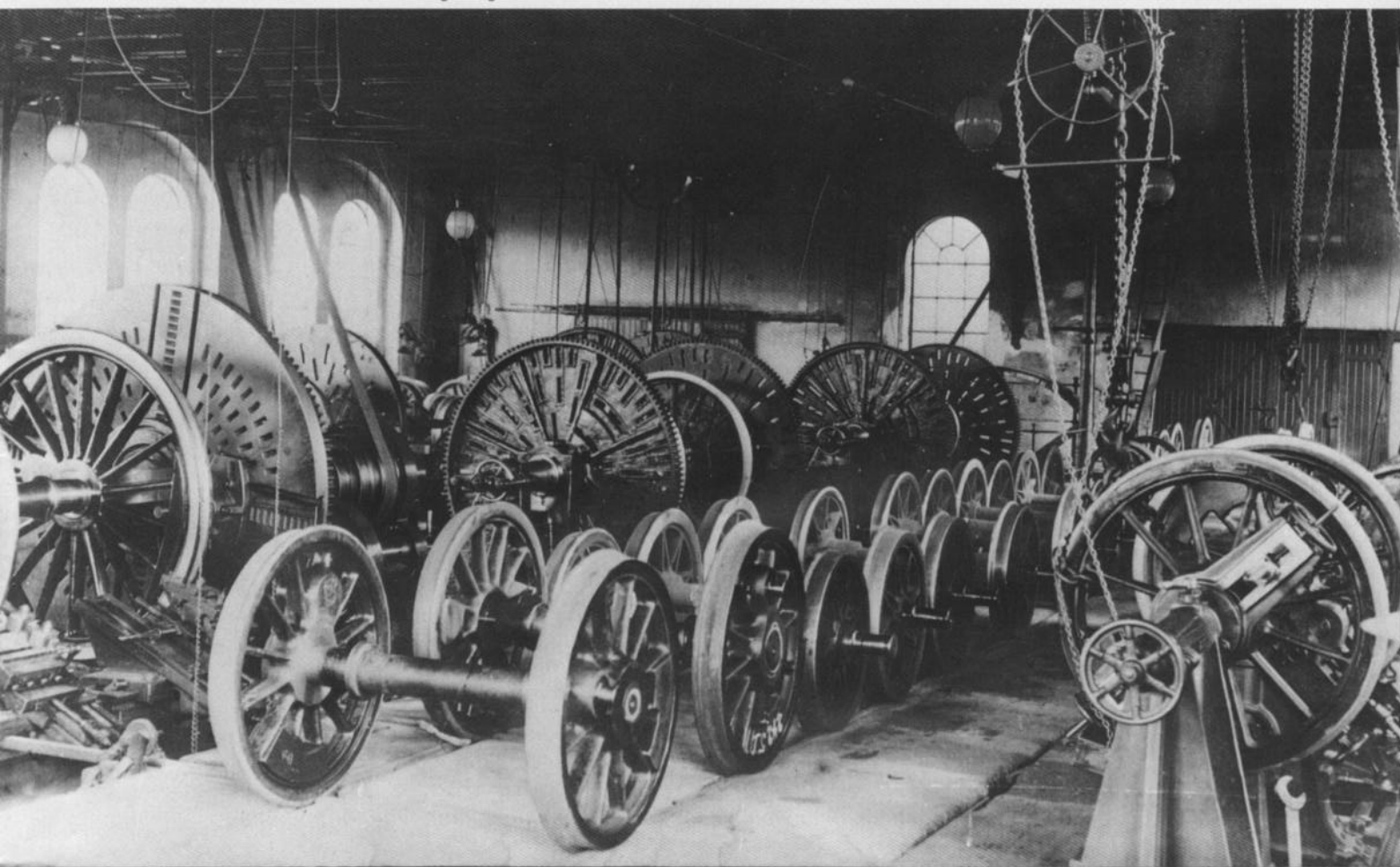
Lokmontierung

Die zur Untersuchung bzw. Ausbesserung eingetroffenen Lokomotiven wurden in der Richthalle vollständig zerlegt und eine gründliche

Reinigung der kleinen und mittelgroßen Teile durch Auskochen in Laugenbehältern vorgenommen. Die grösseren Teile, wie Rahmen, Radsätze und dergleichen wurden mit heißem Wasser unter hohem Druck abgespritzt. Kessel, deren Ausrüstung, Räder, Lauf-, und Triebwerksteile, Luft-Speisepumpen, Vorwärmer etc. wurden zu ihrer Instandsetzung in die Sonderwerkstätten oder zu Sonderarbeitsgruppen gebracht.

Mit der im Jahr 1927 begonnenen planmäßigen Umstellung des Werkbetriebes wurde weitgehend eine Arbeitsteilung, die sogenann-

Bild 7: Hier wurden die Räder der Lokomotiven und Wagen abgedreht.



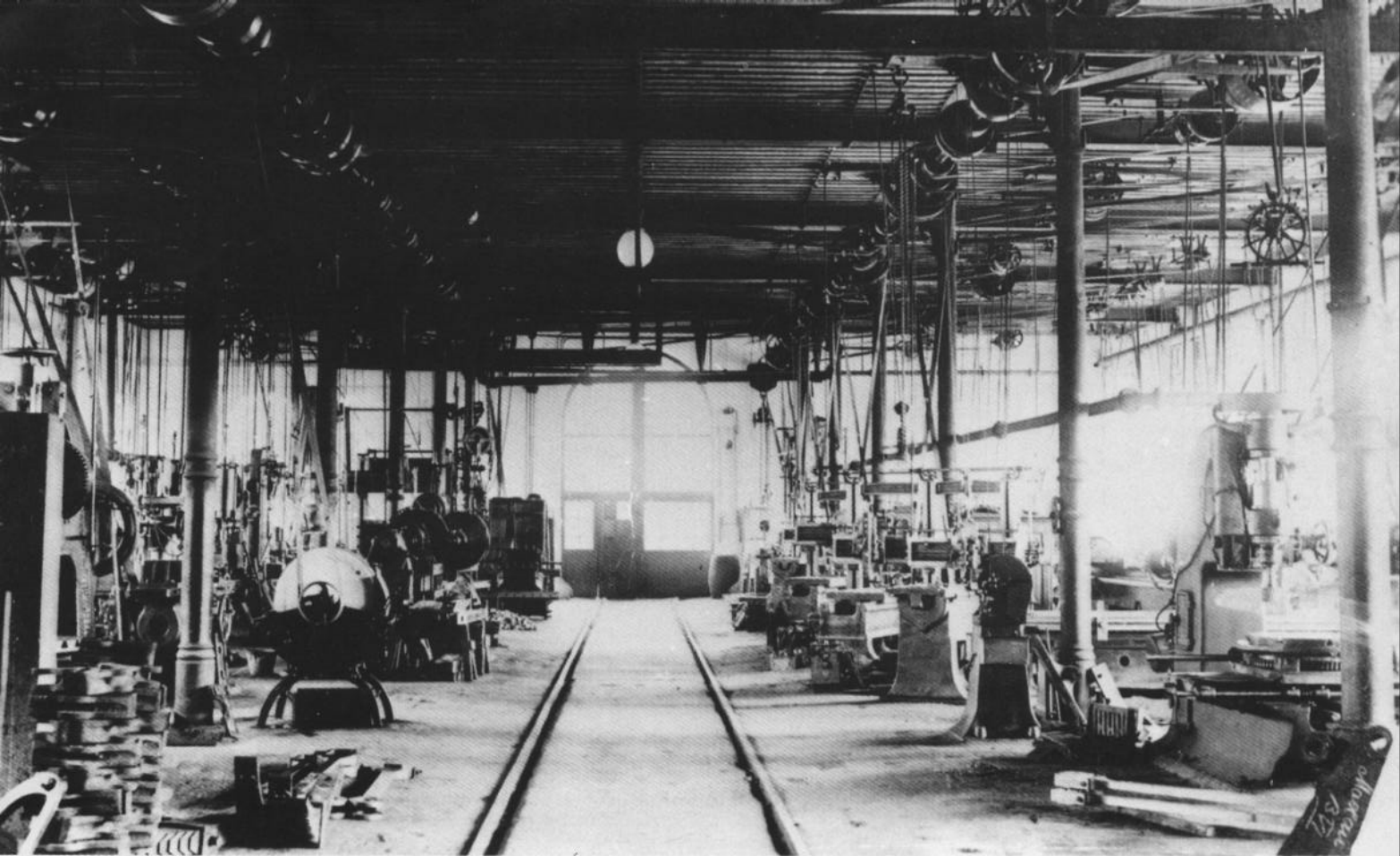


Bild 8: Eine der Werkstätten. Besonders beachtenswert sind bei dieser Aufnahme die Transmissionen mit ihrem Lederriemen.

Fotos 1—8: Sammlung C. Asmus

te Fließerbeit und das Tauschverfahren eingeführt, wodurch eine zu überarbeitende Lokomotive nach drei bis vier Wochen Aufenthalt wieder in Betrieb genommen werden konnte. Früher waren Kessel-, Lauf- und Triebwerksteile stets wieder in die gleiche Lok eingebaut worden, so daß Stillstände bis zu 3—4 Monaten unvermeidlich waren, schon allein wegen der Vielzahl von Lokgattungen.

In einem Anheilschuppen wurden die fahrbereiten Loks zur Probefahrt vorbereitet, die Belastung der Räder wurde durch besondere Kontrollwagen nachgeprüft. Bereits damals existierte eine hydraulische Senkwinde, die den Ausbau einzelner Räder ohne Anheben des Fahrzeuges ermöglichte.

Kesselschmiede

Die neuen technischen Hilfsmittel entlasteten die Kesselschmiede ganz erheblich von ihrer meist recht mühsamen Handarbeit, die bisher mit den gebräuchlichen, noch primitiven Werkzeugen ausgeführt wurde. Eine stattliche Preßluftanlage betätigte eine Nietmaschine sowie die vielen Preßluft-, Niet- und Meißelhämmer und Bohraparate. Das Ausbohren der Stehbolzen erfolgte durch fahrbare, leicht verstellbare und rasch arbeitende Spezialmaschinen. Durch das autogene Schweißverfahren wurde manche Ausbesserung auf Bruchteile des früheren Zeit- und Arbeitsaufwandes reduziert. Das Schweißen konnte auch für komplizierte Maschinenteile und sogar für kupferne Feuerbüchsen anstelle der Nietungen angewendet werden. Elektrische Nietehitzer, die Lichtbogenschweißerei, das elektrische Stumpfschweißen der in einer Scheuertrommel gereinigten Heiz- und Rauchrohre waren als besondere Fortschritte zu erwähnen. Das autogene Schneiden großer Bleche oder

Werkstücke durch Sauerstoffschnidbrenner wurde zu einer nunmehr unentbehrlichen Werktechnik. Die einbaufertigen Kessel wurden im Probehaus den vorschriftsmäßigen Prüfungen unterzogen, das hierzu erwärmte Wasser in Behältern gesammelt und für weitere Kesselproben verwendet. Die Heiz- und Rauchrohrinstandsetzung, die Kupferschmiede und Spenglerei, die Ausschmelzerei und Ausgießerei der Lagerschalen sowie die Formerei und Metallgießerei waren in einem gesonderten Gebäude gemeinsam untergebracht.

Die Metallgießerei verfügte über Formmaschinen, vier Tiegel, einen kippbaren Schmelzofen, Sandstrahlgebläse etc. und versorgte das Werk und die dazugehörigen Betriebswerkstätten mit den erforderlichen Rotgußteilen. Ab dem Jahre 1927 wurde die Herstellung dieser Teile für das gesamte bayerische Netz dem Ausbesserungswerk in Ingolstadt übertragen. Die Modelle hierzu wie auch die Eisen- und Gußmodelle für sämtliche bayerischen Lokomotiven wurden in der Modellwerkstätte gefertigt.

Schmiede

In der 120 m langen Schmiede bearbeiteten 10 Dampfhammer mit 50—1.200 kg Druck die Werkstücke, die teils im Schmiedefeuer, teils in zwei großen Glühöfen erwärmt wurden. Zwei Ventilatoren mit unterirdischer Windleitung, Pufferglühöfen, verschiedene Pressen, Blech- und Eisenscheren sowie Sägen und die mit allen Hilfsmitteln ausgestattete Federschmiede vervollständigten die Einrichtung dieser Schmiede. Die Werkzeugmacherei war ebenfalls mit allen notwendigen Einrichtungen, Öfen und Härtebädern ausgestattet.

Mechanische Werkstätten

In der Räderdreherei wurden auf großen, schweren Drehbänken die Reifen und Spurkränze der Lokomotiven und Wagenräder nach genauen Lehren überdreht. Die Bearbeitung erfolgte gleichzeitig mit je 4 Drehstählen. Besondere Maschinen drehten, schlifften und polierten die Achsen und Zapfen mit größter Genauigkeit. Zahlreiche horizontale und vertikale Drehbänke aller Art waren für die Bearbeitung runder Werkstücke in der allgemeinen Dreherei aufgestellt. Ebene Flächen wurden in der Hoblerei durch Hobel-, Fräs-, Stoß- und Schleifmaschinen bearbeitet. Besondere Schraubenschneidemaschinen schnitten die verschiedenen Gewinde an Bolzen und Muttern. Einzel- und Doppelbohrmaschinen sowie Bohrwerke dienten zur Herstellung genauer Bohrungen an den verschiedenen Werkstücken und Zylindern. Für die Zylinder wurden fahrbare, leicht anzubringende Apparate mit elektrischem Antrieb verwendet, die an der Lokomotive selbst bzw. am Rahmen das Ausbohren von Zylindern und Schiebern ermöglichten, so daß der kostspielige Ab- und Wiederaufbau der Zylinder erspart bleiben konnte. In einer eigens eingerichteten Mechanikerwerkstätte wurden die Geschwindigkeitsmesser sämtlicher bayerischer Lokomotiven ausbessert und geprüft. In einer Lehrwerkstatt fanden 30—40 Lehrlinge einen Ausbildungsplatz im Schlosser- und Dreherhandwerk. Die Lehrzeit betrug damals 4 Jahre.

Neben den bereits beschriebenen Arbeiten wurden in der Schlosserei auch Achslager für Lokomotiven und Wagen, Steuerungsteile, Speiseapparate, Manometer, Bremsschläuche usw. instandgesetzt.

C. Asmus

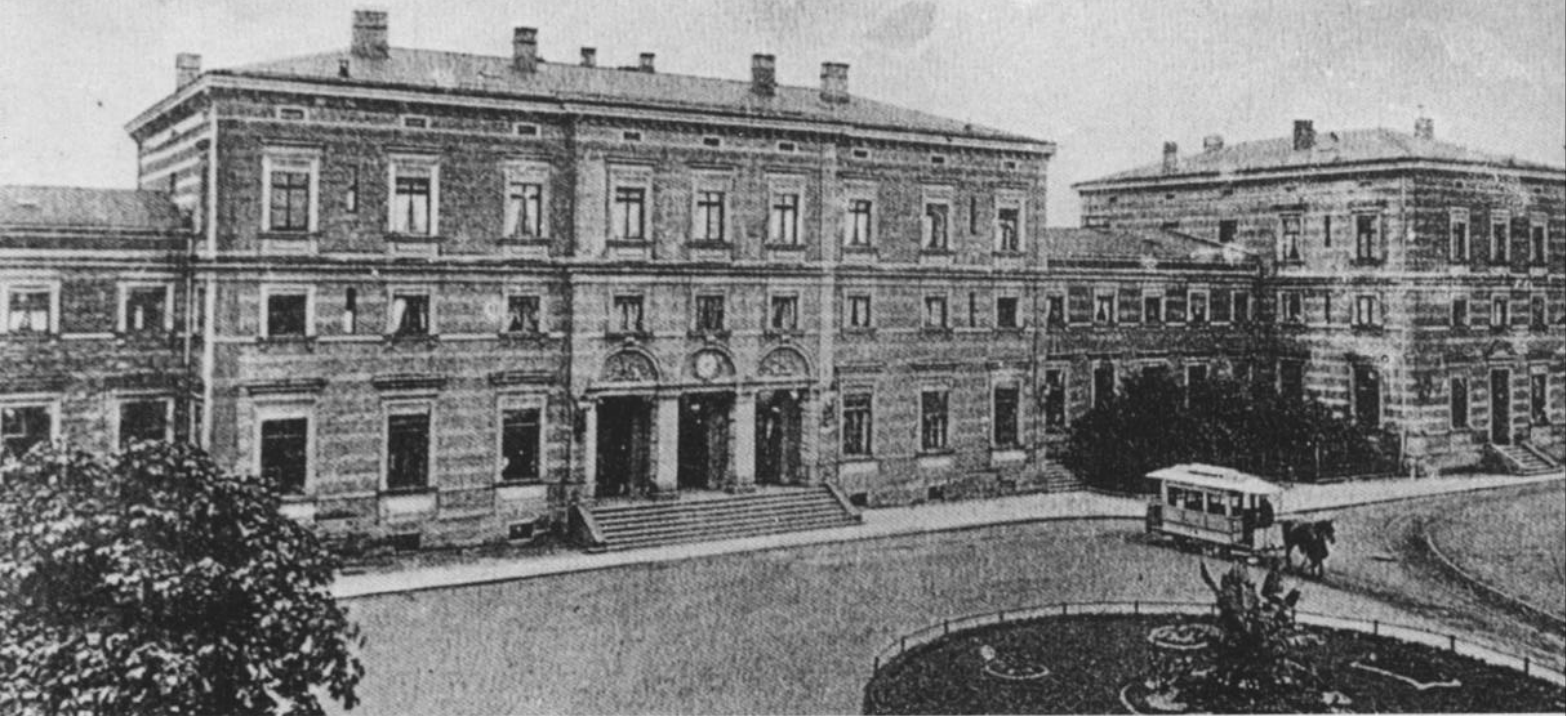


Bild 1: Centralbahnhof Ingolstadt und Pferdebahn 1879

Eisenbahnknotenpunkt Ingolstadt

Geschichte der Stadt Ingolstadt

Ingolstadt, die mit knapp 100.000 Einwohnern zweitgrößte Stadt Oberbayerns, hat durch die Jahrhunderte als Residenz der Herzöge, als Universitätsstadt, als bayerische Landesfestung und in jüngster Zeit als Industriezentrum im Donautal ihr Gepräge erhalten.

Im Norden steigen die Höhenzüge des Fränkischen Jura in die breite, flache Donauebene hinab, im Süden verlieren sich die Wellen eines tertiären Hügellandes, des heute größten deutschen Hopfenanbaugebietes, der »Hollendau«.

Die Besiedelungsgeschichte des bezeichneten Raumes beginnt 10 km südlich von Ingolstadt. Bei dem Ort Manching liegt ein 7 km langer Ringwall, den man wegen seiner Bauweise den Kelten zuschreibt, die in der Latène-Zeit (etwa ab 300 v. Chr.) Mitteleuropa beherrschten und in Bayern durch die Vindeliker vertreten waren. Ausgrabungen seit 1955 beweisen, daß diese Verteidigungsanlagen keine Fluchtburg darstellten, sondern das Schutzwahlwerk eines wohlgeordneten städtischen Gemeinwesens waren. Allenthalben stieß man auf Gegenstände aus Eisen wie Schwerter, Lanzen spitzen, Werkzeuge und Nägel. Schlackenreste ließen erkennen, daß außerhalb des Ringwalls Erz verhüttet und das gewonnene Eisen in Schmieden zu Waffen und Gerätschaften verarbeitet wurde. Überreich war auch die Ausbeute an Haushaltsgeschirr aus Ton. Ausgrabungsergebnisse beweisen auch, daß die Keltenstadt ein gewaltsames Ende gefunden hat. Aller Wahrscheinlichkeit nach wurde sie im Jahr 15 v. Chr. bei dem Vorstoß des Tiberius und des Drusus an die obere Do-

nau von den Römern erobert und zerstört.

Ein unzweifelhafter Beweis für die Existenz von Ingolstadt selbst findet sich erst 806 n. Chr., als Karl der Große die Erbfolge seines Reiches regelte und die »villa Ingoldesstat« als karolingisches Kammergut auführt.

Wechselvolle Geschichte

Von nun an beginnt für Ingolstadt eine recht wechselvolle Geschichte. Einmal gehört es der Niederaltaicher Stiftung, dann fühlen sich die Wittelsbacher dort heimisch. Herzog Ludwig »der Strenge« baut eine erste Burg (3-geschossig), die man den »Herzogkasten« nennt. Er ist es auch, der eine Stadtmauer anlegen läßt. Später erstellt er ein Herzogschloß an der Donau, in dem heute das bayerische Armee-Museum untergebracht ist. 1459 erhält Ingolstadt eine Universität. Die Stadt wird dann zur Festung ausgebaut und trotz im 30-jährigen Krieg selbst den Schweden. Anfang 1800 verliert die Stadt ihre Landesuniversität an Landshut. Im selben Jahr wurde dann auch die alte Festung geschleift.

Unter Ludwig I. wurde Ingolstadt jedoch erneut zur bayerischen Landesfestung ausgebaut. Bis 1850 waren die Arbeiten im wesentlichen abgeschlossen. Strenge Festungsgesetze verhinderten bis zum 1. Weltkrieg eine Stadtausdehnung über den Festungsgürtel hinaus. Sie ersparten der »Schanz«, wie man Ingolstadt im Volksmund nannte, auch einige damalige Zeiterscheinungen. Von den Schanzen wurde das Unternehmertum abgewiesen. Dadurch kam es, wie damals sehr oft üblich, nicht zu den geschmacklosen Bauwerken aus der Gründerzeit und damit verbundenen sozia-

len Problemen. Einzige Industrie in Ingolstadt war die unter staatlicher Aufsicht stehende Rüstungsindustrie. Erst nach dem 1. Weltkrieg konnte die Stadt aus der Entrücktheit des 19. Jahrhunderts gerissen werden. In die Hallen der zur Festung gehörenden Rüstungsbetriebe, die aufgrund des Versailler Vertrages stillgelegt werden mußten, zog als erster nennenswerter Industriebetrieb eine Spinnereimaschinenfabrik ein. Nach den Zerstörungen Ingolstadts durch die Bomben des 2. Weltkrieges wurden dann die alten Festungsanlagen endgültig geschleift, und die Stadt hatte nun freie Ausdehnungsmöglichkeiten. Heute ist sie Heimat von Audi NSU. Seit den 60er Jahren wurden 5 Erdölraffinerien errichtet, die mit einer direkten Pipeline nach Triest verbunden sind.

Der Anschluß Ingolstadts an das bayerische Eisenbahnnetz

Als in den Jahren 1835—1854 das erste bayerische Eisenbahnnetz geschaffen worden war, tauchten auch schon Bestrebungen für den Bau einer Linie von München über Ingolstadt nach Gunzenhausen auf. Interessant ist, daß die Bemühungen um diese Strecke von der Stadt Eichstätt ausgingen. Auf Anregung des Magistrats der Stadt Eichstätt waren nämlich am 20. März 1858 die Bürgermeister von Freising, Pfaffenhofen, Ingolstadt, Eichstätt, Pappenheim, Ellingen und Weißenburg in Eichstätt zusammengekommen. Hierbei hatten sie eine Petition an König Ludwig I. verfaßt, daß der Bau einer durch die genannten Orte bezeichneten Bahnlinie auf Staatskosten einge-

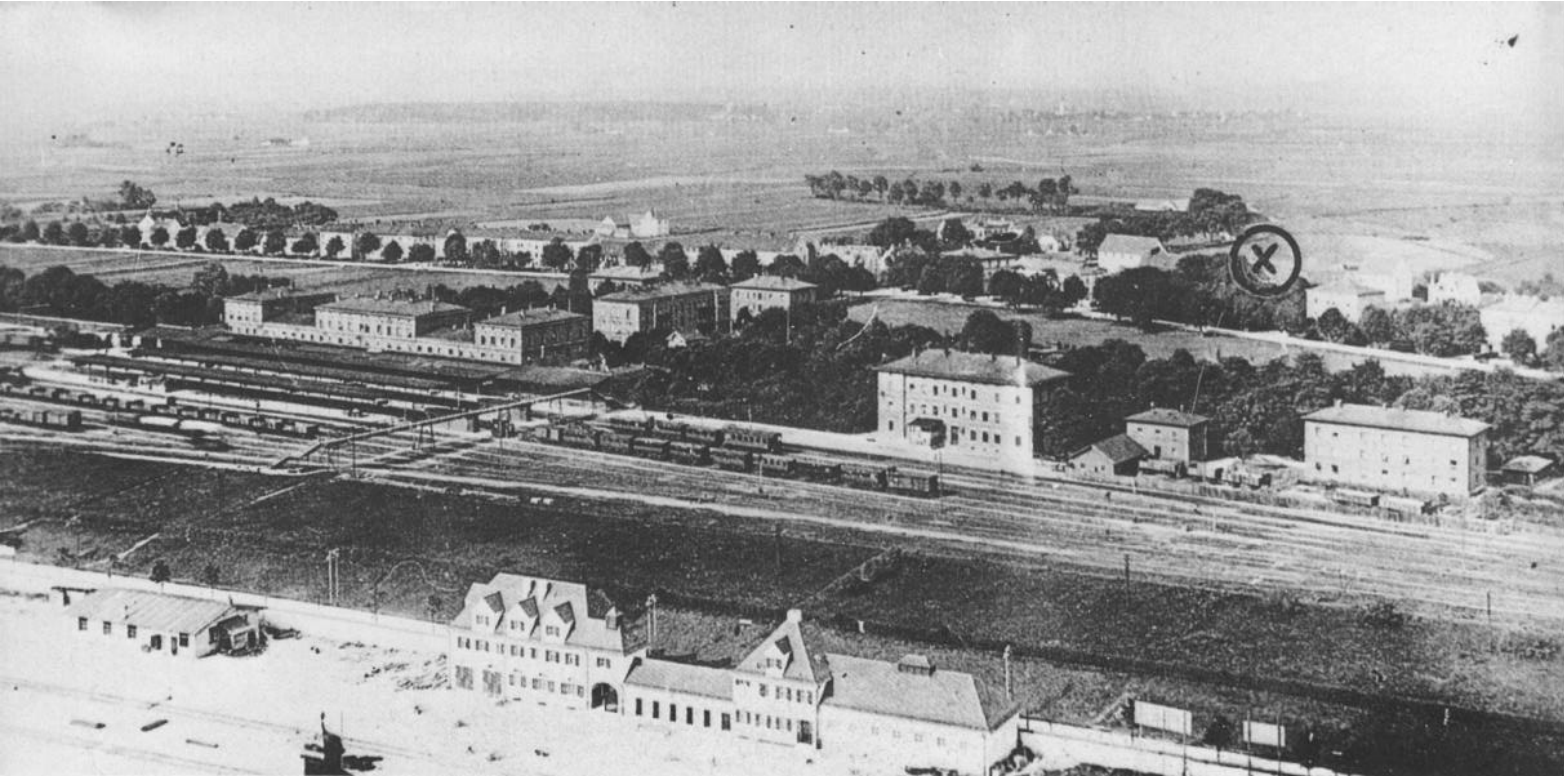


Bild 2: Blick auf den Hauptbahnhof Ingolstadt vom Kamin des AW. Zwischen den Bäumen (x) das Depot der Pferdestraßenbahn.

Fotos 1 und 2: Stadtarchiv Ingolstadt

leitet werde. Am 1. Juni 1858 bezeichnete das für den Bahnbau zuständige Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten das Projekt als naturgemäß und entsprechend, aber als sehr verfrüht. Während es sich nicht in der Lage sah, das Projekt einer näheren Würdigung zu unterziehen, beauftragte es gleichwohl die Generaldirektion der Verkehrsanstalten mit einer allgemeinen Untersuchung, um dem Landtag eine Vorlage machen zu können.

Neben den genannten Städten blieb man auch anderswo nicht untätig. So versuchten Dachau und Aichach, die neue Bahn an ihren Mauern vorüberzuleiten, was Dachau zu Ungunsten Freising dann auch gelang. Aichach erhielt seinen Anschluß an die Bahnlinie Augsburg—Ingolstadt. Beilngries, Neumarkt/Oberpfalz und Altdorf bei Nürnberg wollten in umfangreichen Eingaben der Bahn eine völlig veränderte Richtung geben und zwar über Landshut und Neustadt/Donau auf die genannten Orte zu- und von Altdorf aus nach Nürnberg oder Hersbruck/Pegnitz weiterführen. Allein alle diese Gesuche eilten dem tatsächli-

chen Planungsfortschritt erheblich voraus. Der Gesetzesvorschlag der Staatsregierung, eine Eisenbahn von München zur bayerischen Landesfestung Ingolstadt zu bauen, fand nämlich 1861 nicht die Zustimmung des Landtags. Dieser erachtete zwar den Anschluß Ingolstadts an das Eisenbahnnetz als notwendig, er konnte sich aber nicht schlüssig werden, ob dieser in Süd-Nord-Richtung (München—Ingolstadt—Gunzenhausen) oder West-Ost-Richtung (Neuoffingen—Donauwörth—Ingolstadt—Regensburg) erfolgen sollte. Er ordnete deshalb am 9. Dezember 1861 neue Erhebungen zur Projektierung der Linien und einen summarischen Kostenvoranschlag an.

Das Jahr 1863 brachte dann einen wesentlichen Erfolg: am 5. Oktober 1863 erging ein »Gesetz, die Vervollständigung und weitere Ausdehnung der bayerischen Staatsbahnen betreffend«, das für den Bau einer Eisenbahn von München über Ingolstadt nach Gunzenhausen mit einer Abzweigung nach Pleinfeld eine Summe von 19.000.000 Gulden (etwa 32.560.000 Mark) bewilligte. Die Freude in den

anfangs genannten Städten war groß, doch sollte für Freising, Ingolstadt und Eichstätt der Bahnbau nicht ohne Enttäuschung vor sich gehen.

Die schwierige Planung des »Centralbahnhofes«

In Ingolstadt bereitete die Anlage eines »Centralbahnhofes« große Schwierigkeiten, da bei seiner Planung wirtschaftliche, verkehrstechnische und vor allem militärische Belange in Einklang gebracht werden mußten. So lagen schließlich 1863 insgesamt sieben Entwürfe für die Anlage des Bahnhofs vor. Sie unterschieden sich vornehmlich in zweierlei Hinsicht: entweder sollte der Bahnhof im Bereich der Festung oder weit außerhalb davon errichtet werden. Nur so glaubte das Militär ihn im Kriegsfall wirksam verteidigen zu können. Eine Anlage innerhalb der Festung, also im Westen, Norden oder Osten der Altstadt, hätte eine spätere Erweiterung verhindert, während eine Anlage weit außerhalb im Süden der

Bild 3: Ein Pferdebahnwagen fährt vom Hauptbahnhof kommend stadteinwärts auf die Donaubrücke.





Bild 4: Kraftomnibusse befördern seit 3.3.1921 die Reisenden von der Stadt zum Hauptbahnhof.

Stadt für die Reisenden sehr beschwerlich gewesen wäre. Ein Erlaß des Kriegsministeriums von 1864 engte dann den Entscheidungsspielraum ein: er schrieb den Verlauf der Bahnlinie im Bereich der Festung genau vor, ließ aber weiterhin den Platz für den Centralbahnhof offen. Schließlich setzte sich eine Kommission aus drei Militärs und vier Herren der Generaldirektion zusammen, arbeitete die verschiedenen Projekte durch und beschloß die Anlage des Centralbahnhofs 3 km südlich der Altstadt auf dem Gelände des früheren Exerzierplatzes der Ingolstädter Garnison, also an der Stelle, wo sich noch heute der Ingolstädter Hauptbahnhof befindet. In diesen Bahnhof sollte von Westen her die Strecke Donauwörth—Ingolstadt, von Osten her die Strecke Regensburg—Ingolstadt und von Südwesten

her die Strecke Augsburg—Ingolstadt eingeführt werden. Ein weiteres Projekt wurde damals fallengelassen: der Bau eines viergleisigen Damms von Ingolstadt nach Süden bis zum Dorf Oberstimm, wo sich die Linien nach München, Regensburg, Donauwörth und Augsburg hätten verzweigen sollen. Die Anlage des Bahnhofs wurde 1866 vom Handelsministerium genehmigt. Aber Anfang 1867 machte die Generaldirektion der Staatsbahn einen Strich durch die Rechnung: das Gelände sei zu sumpfig, die Grunderwerbskosten lägen zu hoch. Während der Bahnbau von München her immer näher auf Ingolstadt zurückte, setzte sich die erwähnte Kommission erneut zusammen und beschloß den Bau eines kleinen Lokalbahnhofs nahe der Altstadt und die Anlage des Centralbahnhofs 10 km südlich von Ingol-

stadt beim Dorf Oberstimm. Dieser Plan erhielt die allerhöchste Genehmigung und wurde trotzdem nur teilweise ausgeführt. In aller Eile wurde nun etwa 300 m nördlich des heutigen Hauptbahnhofs ein Lokalbahnhof errichtet, der aus nichts weiter als einer Bretterhütte als »Empfangsgebäude« bestand. Am 14. November 1867 konnte der erste Zug aus München in Ingolstadt feierlich begrüßt werden. Die vorerst eingeleisige Strecke endete auf freiem Feld und die Reisenden mußten 3 km bis zur Stadt zu Fuß zurücklegen. Dieser Zustand währte bis zum 12. April 1868. An diesem Tage wurde die Fortsetzung der Bahn bis Gunzenhausen und Pleinfeld in Betrieb genommen. Auch bei deren Bau hatte es Schwierigkeiten gegeben: Eichstätt hatte eine Heranführung der Bahn direkt an die Stadt

Bild 5: Die Wagen der Pferdebahn wurden nach der Einstellung versteigert. Ein Bauer holte seine Neuerwerbung mit einem Ochsengespann ab.





Bild 6: Bahnsteig-
seite des alten
Hauptbahnhofs.

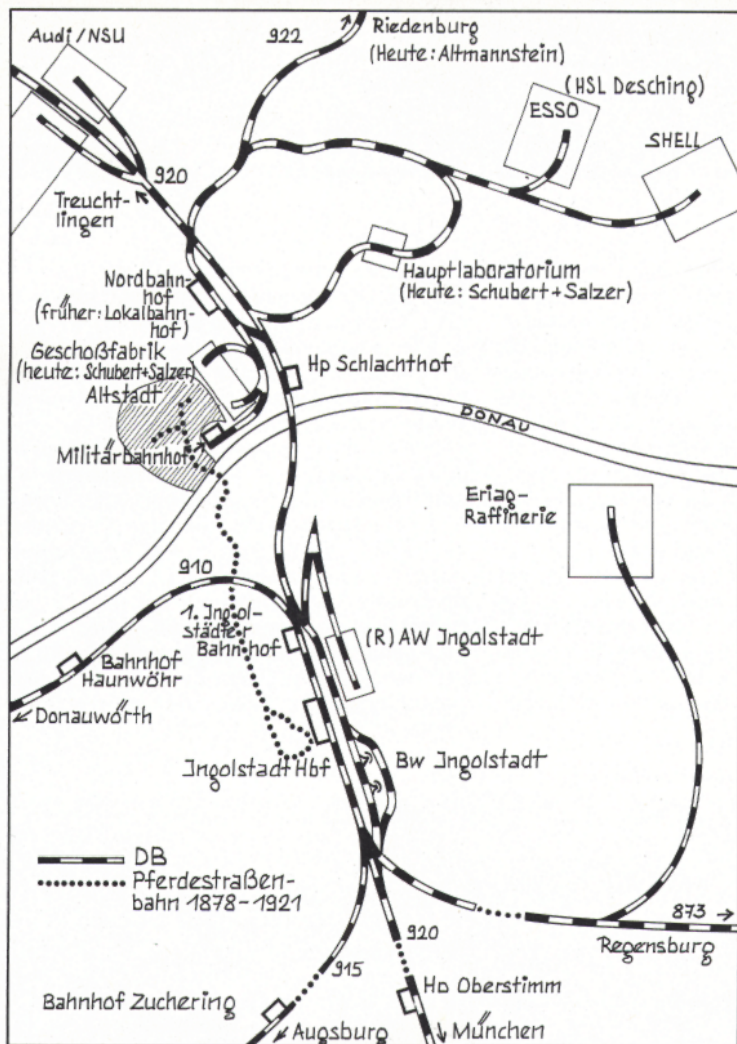


Bild 7: 1954 war der
neue Hauptbahnhof
fertiggestellt. Er wirkt
kalt und unfreund-
lich.



verlangt, was den Bau aber wesentlich verteuert hätte. Man einigte sich schließlich als Kompromiß auf die heutige Trassenführung. So blieb Eichstätt 5 km abseits liegen und wurde erst 1885 durch eine Schmalspurbahn an die Hauptbahn angeschlossen. Ingolstadt selbst erhielt nördlich der Donau, 1 km von der Altstadt entfernt, seinen endgültigen Lokalbahnhof, heute Bahnhof Ingolstadt Nord. Mit dem Bau der Zweiglinien nach Augsburg, Donauwörth und Regensburg sollte dann der Centralbahnhof beim Dorf Oberstimm errichtet werden.

Aber es sollte anders kommen! 1868 ordnete nämlich das Kriegsministerium weitere Erhebungen an. Generalmajor Graf von Bothmer arbeitete dazu eine 67 Seiten umfassende Denkschrift aus und verlangte die Anlage des Bahnhofs in möglichst Nähe der Festung Ingolstadt. Er schreibt darin u. a.: »Die Anlage des Bahnhofs bei Oberstimm kann schon mit Rücksicht auf die Vorteile, welche daraus dem Gegner für die Berennung und den Angriff auf die Festung seinerzeit erwachsen würden, von militärischer Seite nie zugegeben werden. Die Verlegung des Centralbahnhofs in den Bereich der Festungswerke Ingolstadt muß daher — auch ohne Rücksicht auf die daraus erwachsenden Kosten — zur unumgänglichen Bedingung gemacht werden.« Die Verhandlungen zogen sich weiter hin und durch den Krieg von 1870/71 wurde die Ingolstädter Bahnhofsfrage weiter verzögert.

Die Ingolstädter selbst sahen dem Treiben nicht tatenlos zu, sondern versuchten durch verschiedene Eingaben den Bahnhofsbaue am alten Exerzierplatz zu erreichen. Der Erfolg war jedoch gering. So wandten sie sich am 11. Juli 1871 an Seine Majestät König Ludwig II. mit der Bitte, den Centralbahnhof Ingolstadt nicht nach Oberstimm, sondern nahe an die

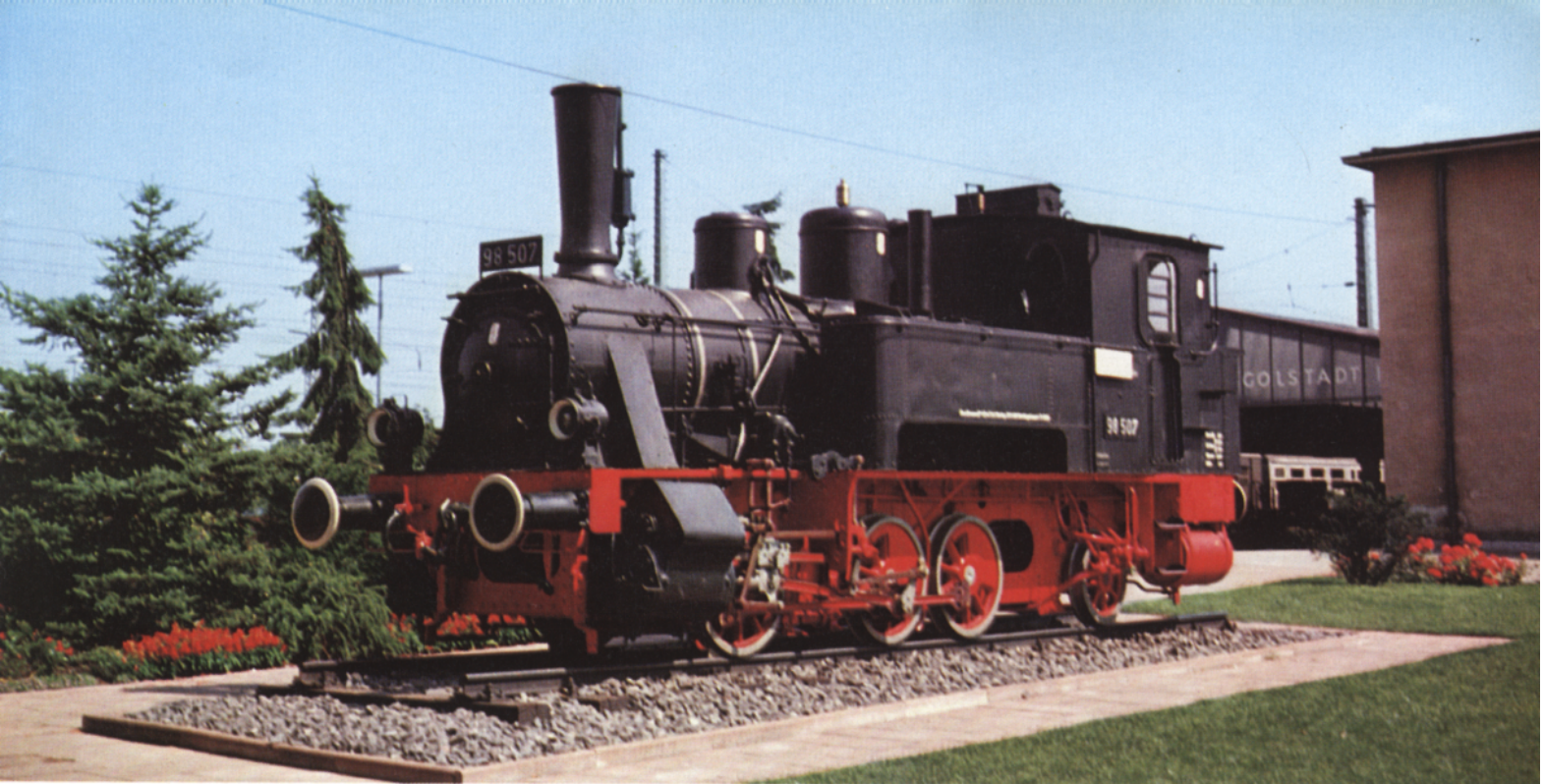


Bild 8: Seit Mai 1968 steht vor dem Hbf. die 98 507.

Fotos 3—8: Sammlung Bergsteiner

Stadt heran zu legen. Am 28. April 1872 sanktionierte er ein Gesetz, das Mittel für die Anlage des Centralbahnhofs Ingolstadt an der schon 1864 beschlossenen Stelle genehmigte. Groß war nun die Freude der Ingolstädter und

alles dankte dem König. Noch im Sommer 1872 konnte unter der Leitung von Jakob Graff mit dem Bau begonnen werden. Das sumpfige Gelände mußte zunächst 2 bis 4,5 m hoch mit Kies aufgeschüt-

tet werden. An jedem Ende und in der Mitte des 1.020 m langen und 115 m breiten Geländes wurden 40 m breite Überfahrten für das Militär angelegt. Dazu mußten auch alle Böschungen möglichst flach ausgeführt werden.

Bild 9: Überführungsfahrt Crailsheim—Regensburg (Bremslok mit Gegendruckbremse!)

Foto: Matussek/Archiv A. Ritz



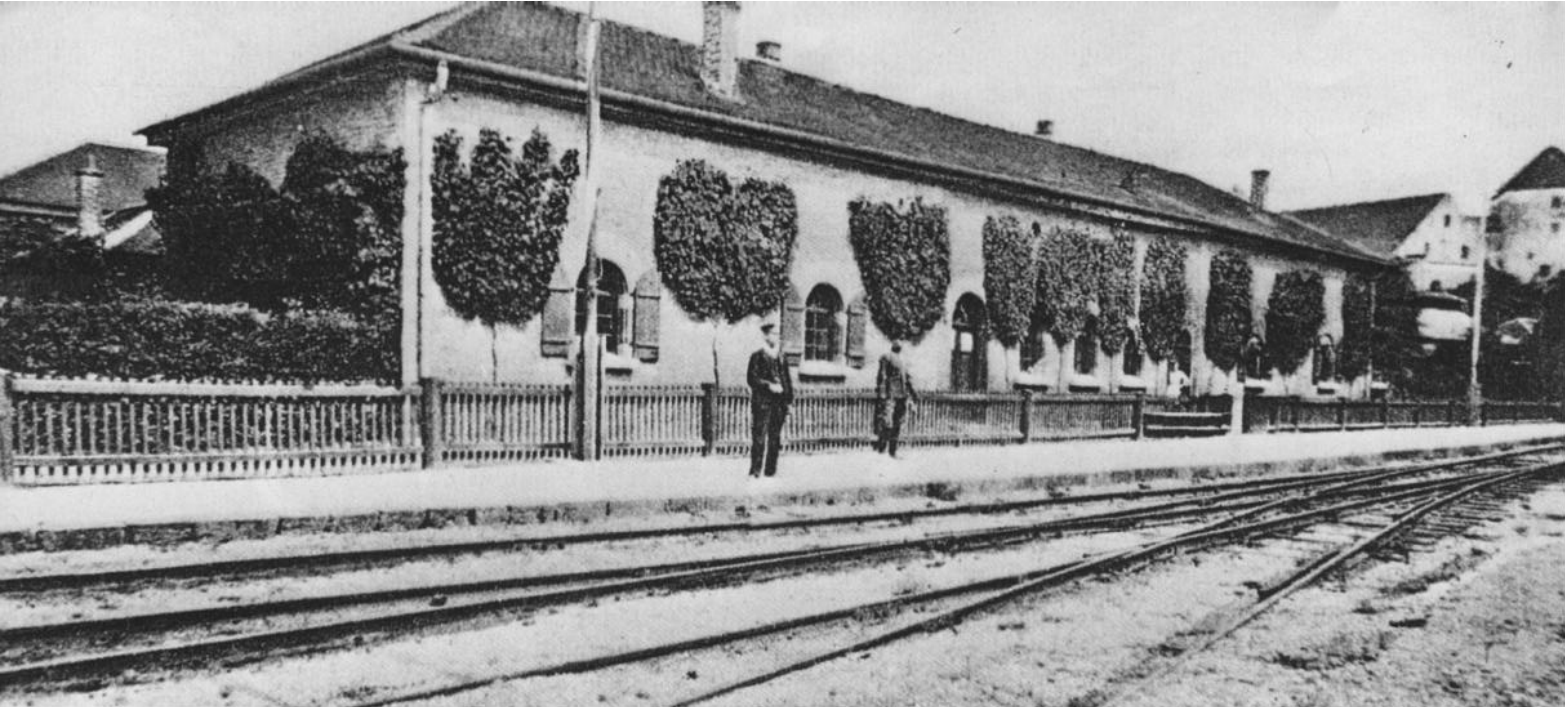


Bild 10: Militärbahnhof Ingolstadt vom Bahnsteig aus.

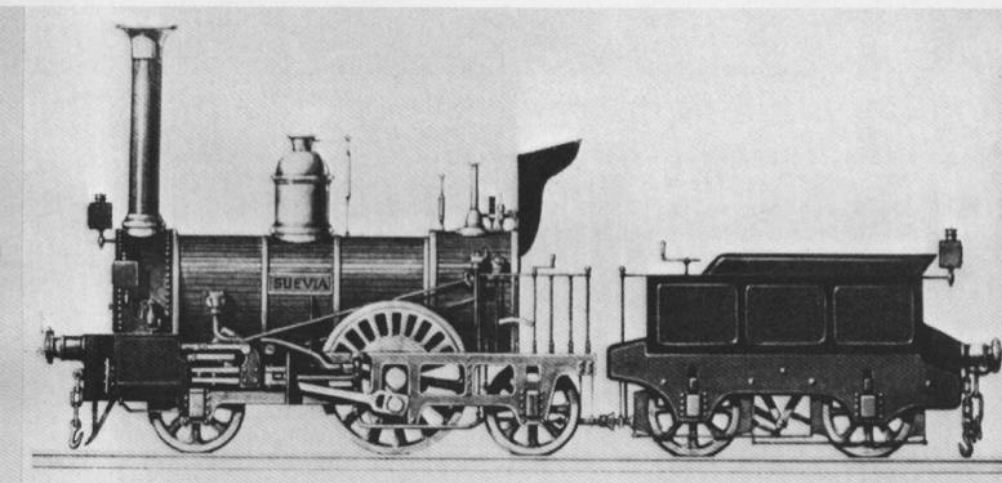


Bild 11: Die Kgl. Bayer. Eisenbahnkompanie setzte als Übungs- und Bauzuglok die »Suevia« ein.

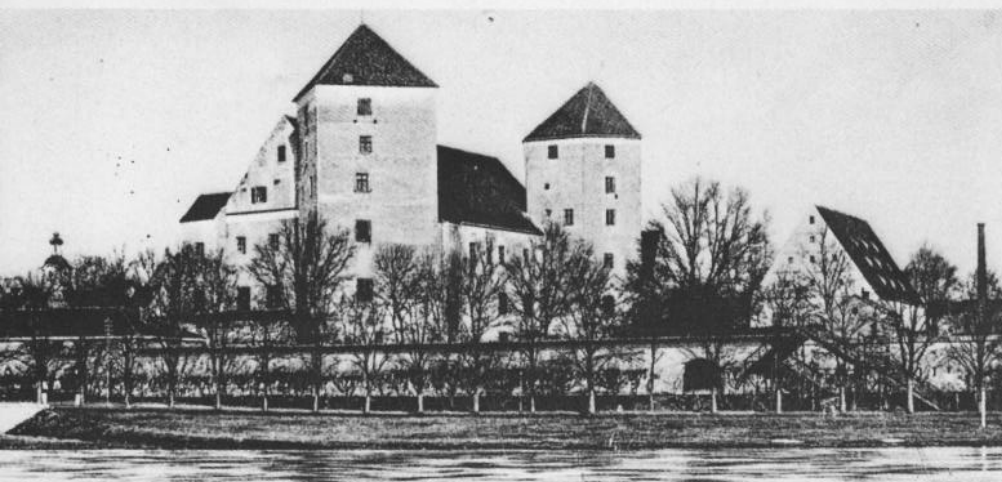


Bild 12: Entlang der Donau führte die Militärbahn vom Militärbahnhof zum Lokalbahnhof. Im Hintergrund das Schloß der Herzöge von Bayern.

Um Militärzüge rasch be- und entladen zu können, wurde am Süden des Bahnhofs eine 400 m lange Rampe errichtet. Damit war man den Forderungen des Militärs nachgekommen.

Das Empfangsgebäude des Centralbahnhofs wurde dreistöckig ausgeführt und hatte zwei Nebengebäude. Die Bahnsteige wurden durch einen Bahnsteigtunnel verbunden und waren mit schmiedeeisernen Hallendächern versehen. Nördlich des Gebäudes wurde ein Fußgängersteg errichtet, um die gegenüberliegende Bahnhofseite mit dem Bahnbetriebswerk erreichen zu können.

Am 1. Juni 1874 war es endlich soweit: der neue Ingolstädter Centralbahnhof wurde feierlich eröffnet. Am gleichen Tag wurde auch das Teilstück Regensburg—Ingolstadt der Donautalbahn in Betrieb genommen, am 15.8.1874 folgte das Reststück Ingolstadt—Donauwörth. Die Paartalbahn Ingolstadt—Augsburg nahm schließlich am 15.5.1875 ihren Betrieb auf.

Damit war Ingolstadt innerhalb kurzer Zeit zu einem bedeutenden Eisenbahnknotenpunkt in Bayern geworden. Östlich und westlich des Centralbahnhofs entstanden in den folgenden Jahren Eisenbahnersiedlungen. Zwischen 1888 und 1892 wurde die Hauptbahn München—Ingolstadt—Treuchtlingen auf zweigleisigen Betrieb ausgebaut.

Am 1.5.1903 konnte als erster Abschnitt der Lokalbahn Ingolstadt—Riedenburg das Streckenstück vom Ingolstädter Lokalbahnhof (heute Nordbahnhof) nach Dolling befahren werden. Die Fortsetzung nach Riedenburg folgte am 1.10.1904. Die Strecke ist 38,71 km lang. Der hiermit erreichte Ausbauzustand des

Bild 13: Nach dem 2. Weltkrieg machte das Gelände des Militärbahnhofs einen trostlosen Eindruck. Auf dem Platz steht heute das Ingolstädter Stadttheater.



Bild 14: 1968 kam der Gläserne Zug als Sonderfahrt durch Ingolstadt Hbf.

Fotos 10—14: Sammlung Bergsteiner

Eisenbahnknotenpunktes Ingolstadt blieb bis zum 2. Weltkrieg weitgehend unverändert. Vom 10.11.1878 bis zum 3.3.1921 beförderte eine in Privatbesitz befindliche Pferdestraßenbahn die Reisenden vom Bahnhof zum Stadt-

zentrum. Als einzige Straßenbahn Bayerns betrieb sie auch Güterverkehr. Elektrifizierungspläne scheiterten auf Grund des Ersten Weltkriegs und der nachfolgenden Inflationszeit. So übernahm schließlich der Kraftomnibus die

Verbindung und erhält sie auch heute noch aufrecht.



Bild 15: Die 194 139 mit Nahverkehrszug nach Regensburg in Ingolstadt Hbf. am 5.5.1979.

Foto: Matussek/Archiv A. Ritz





Bild 16: Die 119 001 in Ingolstadt Hbf. im Jahre 1974.

Foto: A. Ritz

Die Königlich Bayerische Eisenbahnkompanie

An der Entstehung der Ingolstädter Bahnanlagen hatte die Königlich Bayerische Eisenbahnkompanie beträchtlichen Anteil. Sie wurde am 16.12.1872 auf Befehl von König Ludwig II. in Ingolstadt errichtet und belegte die Träntorkaserne an der Donau, südlich der Altstadt.

Zunächst verlegte sie zu Übungszwecken auf der Donautalbahn Regensburg—Ingolstadt—Donauwörth und der Paartalbahn Augsburg—Ingolstadt den Oberbau. Ihre Übungslokomotive »Suevia« war die erste Lokomotive, die auf diesen Strecken verkehrte. Von 1876 bis 1877

errichtete sie vom Lokalbahnhof aus eine 1.478 m lange Strecke, die an der Donau entlang bis zur Träntorkaserne und den Depots der Eisenbahnkompanie führte. Dort wurde der Militärbahnhof Ingolstadt errichtet. Auch ein Lokschuppen war vorhanden. Die Kosten betrugen 162.905 Mark. Verwaltung und Unterhalt der Bahn sowie der Stationsdienst im Militärbahnhof oblagen der Eisenbahnkompanie, der Fahrdienst der Staatsbahn. Als die Eisenbahnkompanie 1888 nach München verlegt wurde, übernahm die Staatsbahn die gesamte Anlage, die von nun an dem Lokalbahnhof unterstand. Bis zum 18.5.1925 verkehrte täglich ein Zugpaar vom Centralbahnhof über den Lokalbahnhof zum Militärbahnhof Ingol-

stadt. Es diente zur Beförderung der Schüler aus dem Bahnhofsviertel in die Schulen im Stadtzentrum. Auch Arbeiter benutzten den Zug recht gern. Wie alte Ingolstädter erzählen, wurde der Zug meist von einer altersschwachen B- oder C-Kuppler-Tenderlokomotive gezogen und hatte 5—8 Wagen. Im Lokalbahnhof wurde nicht umgespannt, sondern bis zum Militärbahnhof hinein und wieder heraus geschoben. Manchmal soll das Dampfproß auch am »Schlachthofberg«, der Auffahrt von der Donaulände zum Lokalbahnhof, liegen geblieben sein. Dann hatten wieder einmal Schanzer Lausbuben Schmierseife auf die Schienen geschmiert. Nach dem 18.5.1925 errichtete die Reichsbahn an der Donaubrücke den Halte-

Bild 17: Die 601 als IC Frankfurt—München (1978).

Foto: Sammlung Bergsteiner





Bild 18: Die 110 300 mit D-Zug nach München in Ingolstadt Hbf. im Jahre 1974.

punkt Schlachthof, der bis Kriegsende betrieben wurde. Seine Lage ist noch heute erkennbar. Der Militärbahnhof wurde im Krieg durch Bomben beschädigt. Zu Beginn der 60er Jahre wurden die letzten Reste beseitigt und auf seinem Gelände das Ingolstädter Stadttheater errichtet. Auf der Bahntrasse verläuft heute, wie könnte es anders sein, eine Autostraße!

Neben diesem wohl wichtigsten Bauvorhaben schloß die Eisenbahnkompanie auch sämtliche Rüstungsbetriebe in Ingolstadt an das Staatsbahnnetz an. 1876 erhielt die östlich der Altstadt liegende Geschloßfabrik ihren Anschluß. Dieser ist noch heute vorhanden, denn auf dem Gelände der Geschloßfabrik befindet sich nun die Gießerei der Spinnereimaschi-

nenfabrik Schubert & Salzer AG. Im Osten des Lokalbahnhoofs mußte das Hauptlaboratorium, wo Sprengstoff hergestellt wurde, an die Staatsbahn angeschlossen werden. Dazu baute man 1883 eine 1.627 m lange, teils im Straßenplanum, teils neben der Straße verlaufende Stichbahn. Die Baukosten betrugen 47.440 Mark. Der Straßenausbau verlangte 1968 eine

Bild 19: Ingolstadt Hbf., 216 mit Eilzug nach Regensburg, daneben 515 im Jahre 1974.





Bild 20: Die 218 218 mit Eilzug nach Regensburg in Ingolstadt 1974.

Fotos 18—20: A. Ritz

Stillegung der Strecke.

In den folgenden Jahren war die Eisenbahnkompanie zwar noch in Ingolstadt stationiert, verrichtete ihren Dienst aber immer außerhalb. 1888 wurde sie dann nach München verlegt.

Die weitere Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes Ingolstadt

Während Bw und Aw Ingolstadt, über die wir gesondert berichten werden, im 2. Weltkrieg ein Opfer der Bomben wurden, blieb der Hauptbahnhof davor verschont. Nach Kriegs-

ende aber wurde er durch plündernde amerikanische Soldaten in Brand gesetzt und brannte völlig aus. Ein Wiederaufbau des Backsteingebäudes in der alten Form lohnte sich nicht mehr, und so entstand bis 1954 das neue, kalt wirkende Empfangsgebäude.

Die 60er Jahre brachten die Elektrifizierung der Hauptstrecke München—Ingolstadt—



Bild 21: Die 151 031 im Bw Ingolstadt am 30.8.1974.

Foto: Sammlung Bergsteiner





Bild 22: Die 050 719 im Bw Ingolstadt, 1974.

Foto: A. Ritz

Treuchtlingen und damit verbunden die Aufgabe des Dampfbetriebes beim Bw Ingolstadt. Auch der Güterbahnhof wurde erweitert, da bis 1965 östlich von Ingolstadt fünf Erdölraffinerien erbaut wurden. Der alte Steg über den Bahnhof wurde von der Nordseite zur Südseite des Empfangsgebäudes verlegt, und auf dem Gelände des ehemaligen nördlichen Lokschuppens wurde das zentrale Gleisbildstellwerk errichtet. Die Lokalbahn von Ingolstadt nach Riedenburg wurde am 28.5.1972 stillgelegt und bis Altmannstein zurückgebaut. Auf dem Reststück findet noch reger Güterverkehr statt, der seine Spitze zur Zeit der Zuckerrübenernte aufweist.

Die Jahre 1979 und 1980 brachten die Aufnah-

me des elektrischen Zugbetriebs von Ingolstadt nach Regensburg und von Ingolstadt nach Donauwörth-Neuoffingen.

Seit 1979 bietet die DB von Ingolstadt aus während der Urlaubszeit einen besonderen Service für Autoreisende an: an Wochenenden im Juni, Juli und August verkehrt von Ingolstadt nach Raubling bei Rosenheim der »Weißblau-Expreß«. Autofahrer können hier ihren Pkw auf einen zweiachsigen Rungenwagen verladen, bleiben während der Fahrt im Auto sitzen und erreichen nach gut zwei Stunden unter Umgehung Münchens auf dem Güterring das Voralpenland. Für die Hin- und Rückfahrt wurden 1981 pro Pkw DM 98,— berechnet. Fahrer und Insassen werden kosten-

los befördert. Vor den Zügen wurden bisher Maschinen der Reihen 140, 150, 151 und 194 gesichtet. Allein 1981 betrug der Zuwachs an transportierten Pkw 30 %, und zum Teil mußte der Stundentakt auf einen 45-Minuten-Takt verkürzt werden.

Aber auch von Neubauten ist zu berichten: 1983 soll mit dem Bau der Neubaustrecke Ingolstadt—Weichering begonnen werden. Damit kann die Bahnlinie Ingolstadt—Donauwörth aus dem Stadtgebiet von Ingolstadt verlegt werden. Darüber wird noch in einem besonderen Artikel zu berichten sein.

L. Bergsteiner

Bild 23: 118 017 und 160 001 im Bw Ingolstadt 1974. Die 118 017 hat noch die alten großen Laternen.

Foto: Sammlung Bergsteiner





Bild 1: 211 056-7 (E 11 056) als Vorspannlokomotive zu einer weiteren 211 vor einem überlangen Schnellzug im Leipziger Hauptbahnhof. Beide Lokomotiven tragen noch den grünen Anstrich, der aber bei fälligen Haupt- oder Zwischenuntersuchungen durch den neuen weinroten Anstrich ersetzt wird.

Perspektiven der elektrischen Zugförderung bei der Deutschen Reichsbahn

Ausgangspunkt

Der elektrische Hauptbahnbetrieb bei der Deutschen Reichsbahn ist am 1. September 1955 auf der Strecke Halle (Saale)—Köthen (Anhalt) offiziell (wieder) eröffnet worden. Die

E 44 031 fuhr an der Spitze eines Lokzuges mit insgesamt 13 E 44 von Köthen nach Halle, und die E 44 051 brachte den Eröffnungszug nach Köthen zurück.

Ausgangspunkt für die Aufnahme des elektrischen Betriebes war 1952 der Verzicht der

UdSSR auf den größten Teil der Reparationsleistungen und die Rückgabe von 176 elektrischen Lokomotiven.

Ende 1957 war die Strecke Halle—Magdeburg elektrisch befahrbar, ein Jahr später die Strecken Leipzig—Halle und Leipzig—Bitter-

Bild 2: Bis zum Erscheinen der BR 250 war die E 94 die stärkste Ellok der DR. Heute, als BR 254 bezeichnet, wird sie allmählich aus dem Betriebsdienst ausscheiden.





Bild 3: Es waren schon klassische Renner, die Maschinen der Baureihe E 18. Nach dem Unfall der E 18 40 verblieben E 18 19 und E 18 31 bei der DR, wovon nur die E 18 31 heute noch fallweise eingesetzt wird.

feld—Roßlau, und ab September 1967 konnte Erfurt von Halle und Leipzig aus elektrisch erreicht werden. Mit dem Abschluß der Elektrifizierung des »Sächsischen Dreieck's« Leipzig — Dresden — Karl-Marx-Stadt — Werdau (Reichenbach i.V.) — Leipzig war eine weitere wichtige Etappe vollendet.

1975 war auch die Lücke zwischen Roßlau und Magdeburg geschlossen, so daß die Elbestadt sowohl über Halle-Köthen als auch über Bitterfeld-Dessau elektrisch bedient werden konnte.

Am 20. Juni 1976 war eine der wichtigsten Transitstrecken der Deutschen Reichsbahn, der Streckenabschnitt von Dresden über Bad Schandau bis zum Grenzübergang Schöna an das elektrische Streckennetz angeschlossen.

Verdieselung als Lösung?

Der Ministerratsbeschluß vom 17. März 1966 sah nur die Fertigstellung der bereits im Bau befindlichen elektrisch betriebenen Strecken-

abschnitte vor, so u. a. die Schließung des »Sächsischen Dreieck's«. Die Ablösung der Dampftraktion sollte vorrangig durch Dieseltriebfahrzeuge erfolgen. Dieser Beschluß stand im Zusammenhang mit der Fertigstellung der »Erdölleitung der Freundschaft« von der UdSSR in die DDR und der Inbetriebnahme des Erdölverarbeitungswerkes Schwedt an der Oder. Günstige Rohölpreise, rationelle Anlieferung und langfristige Verträge mit der UdSSR berechtigten zu der Hoffnung, die hohen Investitionskosten für elektrische Fahrleitungen sparen und den größten Teil der Zuförderung mit Dieseltriebfahrzeugen erbringen zu können.

Noch ehe jedoch die Preisexplosion auf dem Rohölmarkt begann, korrigierte die DDR 1971 diesen Beschluß und entschied den Ausbau weiterer Hauptstrecken für elektrischen Zugbetrieb. So wurden u. a. die S-Bahn-Netze der Bezirksstädte Halle und Magdeburg ausgebaut und von Muldenstein (bei Bitterfeld) in Richtung Berlin (Strecke Nr. 600) weiter elektrifiziert.

Pläne für die 80er Jahre

Trotz aller Fortschritte blieb der Anteil der elektrifizierten Strecken am Gesamtstreckennetz der Deutschen Reichsbahn relativ gering. Von 14.200 km Eisenbahnstrecke waren mit 1.200 km weniger als 10 % mit Fahrleitung überspannt. 1978 erbrachten elektrische Triebfahrzeuge 17,3 % der Zuförderung, wobei in diesem Prozentsatz die Leistungen der Berliner S-Bahn enthalten sind.

Im Mai 1980 beschloß der Ministerrat der DDR, im laufenden Fünfjahresplan weitere ca. 730 Streckenkilometer zu elektrifizieren. Das sind gewaltige Aufgaben, denn der Plan sieht u. a. vor, den Berliner Außenring und Berlin an das bereits bestehende Netz im Süden der DDR anzuschließen.

Bekanntlich ist die Ellok das rationellste, leistungsstärkste und umweltfreundlichste Triebfahrzeug der Eisenbahn. Ihre Energieko-



Bild 4: Leistungsstärkste Ellok der DR ist die BR 250. Auf der Leipziger Frühjahrsmesse stand die 250 143-5.

sten betragen bei den heutigen Preisen nur ein Drittel der Energiekosten für eine Diesellokomotive. Zur Zeit ist die Deutsche Reichsbahn der größte Dieselmotorkraftstoffverbraucher in der DDR. 25 % der zur Verfügung stehenden Gesamtmenge fließen in ihre Lokomotivtanks. Bei Elektrifizierung der Hauptstrecken würde der Verbrauch nur 2,5 % der in der DDR erzeugten Elektroenergie betragen.

Als Land ohne Erdöl- und Steinkohlevorkommen muß es die DDR mit der Elektrifizierung eilig haben. Elektroenergie wird zum überwiegenden Teil aus einheimischer Braunkohle gewonnen, z. Zt. ca. 88 % der insgesamt erzeugten Elektroenergie. Der Rest wird bereits aus

Atomkraftwerken geliefert. Und mit der Baureihe 250 (5400 kw), die inzwischen in über 180 Einheiten beschafft wurde, steht das auf lange Jahre ausreichend leistungsstarke Triebfahrzeug zur Verfügung, weil die Maschine universell im Reise- und Güterzugdienst eingesetzt werden kann.

Elektrisch von Reichenbach bis Rostock

1980 ist der elektrische Zugverkehr auf der Strecke Halle/Leipzig—Berlin bis Ludwigsfel-

de aufgenommen worden. 1981 erfolgt die Fahrleitungsmontage bis zum Berliner Außenring. Das geschieht übrigens mit dem »Fliegenden Kran«, den Hubschraubern der Fluggesellschaft »Interflug«, weil der Zugverkehr auf dieser stark frequentierten Strecke nicht unterbrochen werden kann. Auch auf der Strecke Nr. 300 Dresden—Berlin, die 1981 noch über Elsterwerda hinaus elektrisch befahren wird, erreicht der Bau der Fahrleitungsmasten den Berliner Außenring.

1982 kann der wichtige Güterbahnhof Seddin, die Drehscheibe für den Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr, von Elloks angefahren werden. Ein Jahr später wird die Fahrleitung auf dem

Bild 5: Eines der beiden Baumuster für die elektrischen Neubau-Schnellzuglokomotiven der DR war die 211 001-3, die inzwischen das grüne gegen das neue weinrote Kleid getauscht hat.



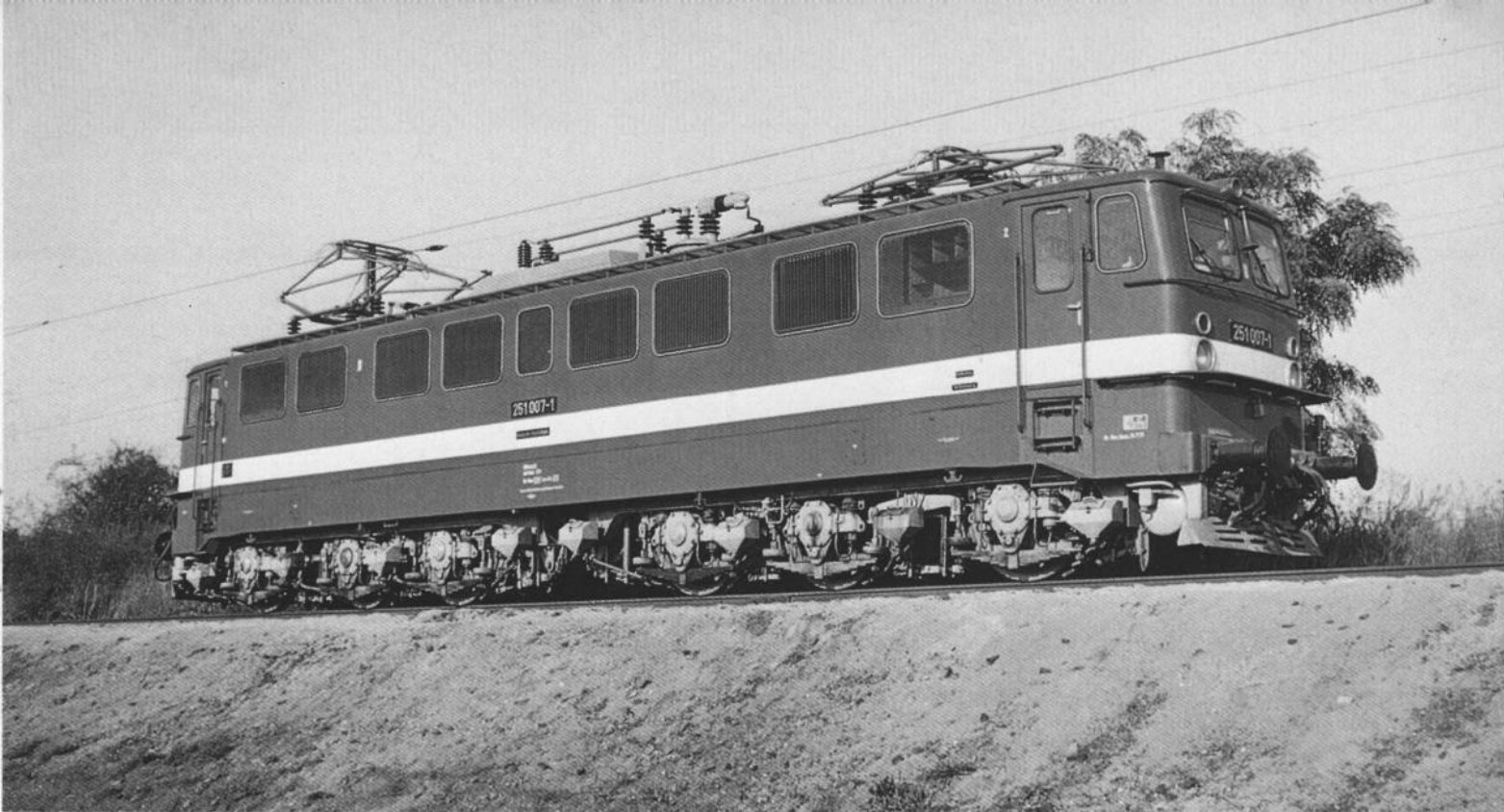


Bild 6: Auch die BR 251 der Rübelandbahn (251 001-3) präsentiert sich vereinzelt schon in neuer Farbgebung.

westlichen Außenring Wustermark und auf dem östlichen Teilstück Schönefeld erreichen. 1984 wird dann die Elektrifizierung des nord-östlichen Außenringes bis Oranienburg und weiter in Richtung Rostock erfolgen. Parallel dazu werden das Berliner Streckennetz und der Bahnhof Berlin-Lichtenberg als neuer Personenfernbahnhof überspannt. Der Umbau des Lichtenberger Bahnhofs (hier enden und beginnen alle Städte-Expreszüge), der bei voller Aufrechterhaltung des Betriebes vor sich ging und mehrere Jahre dauerte, wird Ende 1981 im wesentlichen abgeschlossen sein. 1985 schließlich soll Rostock von Berlin aus über Neustrelitz unter dem Fahrdrat erreich-

bar sein. Damit ist dann die wichtigste Abfuhrstrecke zum Überseehafen Rostock elektrisch befahrbar, was vor allem für den Güterverkehr eine spürbare Verbesserung und Beschleunigung bringen wird. Damit können auch die Reisezüge von Reichenbach im Süden der DDR bis Rostock an der Ostseeküste elektrisch bespannt werden.

Perspektiven

Damit die große Nord-Süd-Schlagader aber wirklich voll funktionsfähig wird und dem Transitverkehr von den skandinavischen Län-

dern (über die Eisenbahnfähre Gedser-Warнемünde) bis nach Süd- und Südosteuropa dienen kann, müßte auch das letzte »Loch« geschlossen werden. Leider fehlt auf dem Gebiet der CSSR noch das kleine Stück Fahrleitung von Děčín bis zum DDR-Grenzübergang Šňoř, so daß z. Zt. noch kein durchgehender elektrischer Zugverkehr CSD-DR möglich ist und sowohl in Bad Schandau wie in Děčín auf Diesellok umgespannt werden muß. Natürlich ist auch dieses Reststück für die Elektrifizierung vorgesehen. Der Grenzwchsel soll dann von Zweisystem-Lokomotiven vorgenommen werden, die das Streckennetz der DR (15 kV, 16 2/3 Hz) und der CSD (3 kV Gleichstrom) befahren

Bild 7: 244 148-3 (E 44 148) mit einem Heizölkesselwagenzug bei der Ausfahrt aus Leipzig-Plagwitz. Links der Lokschuppen des ehemaligen Bw Plagwitz. Mit der Baureihe E 44 begann nach dem Kriege wieder der elektrische Betrieb bei der DR.

