



Bild 15: Ein modernes Gegenstück zu der Dampfschneeschleuder stellt diese X^{rot et} 9218 dar. Die Aufnahme zeigt die Schneeschleuder am 8.1.1981 in Filisur. Da sie für Gleichstrom der Berninastrecke ausgelegt ist, erhält sie beim Einsatz auf dem Stammnetz die Antriebsenergie von den Dieselgeneratoren der Gem 4/4. **Foto: J. Seyferth**

Bild 16: Noch eine Winterimpression von der Rhätischen Bahn. Mit einer mächtigen Schneefontäne durchfährt eine Ge 6/6 I mit dem Z 4134 den Bahnhof Stugl am 7.1.1981.

Foto: J. Seyferth





Bild 17: So schön kann der Winter in Graubünden sein! Triebwagen ABDt als Z 123 auf dem Landwasser-Viadukt bei Filisur am 10.1.1981.
Foto: J. Seyferth

Bild 18: Diese Aufnahme zeigt die Ge 6/6, das Rhätische Krokodil, mit einem Personenzug in Filisur im September 1981. Ein HOm-Modell dieser Lok wurde von BEMO auf der Nürnberger Messe 1981 als Neuheit vorgestellt. Es ist zu hoffen, daß dieses Modell in den nächsten Wochen im Handel erhältlich sein wird.
Foto: C. Asmus



Die Schneeräumfahrzeuge der Rhb

Ein besonderes Gewicht hat bei einer Bahn wie der Rhätischen naturgemäß die Schneeräumung, denn über den normalen Schneefall hinaus gefährden jährlich hunderte von Schneerutschen den Betrieb. So ist es nicht verwunderlich, daß außer auf die zahlreichen Schneeverbauungen auch besonderer Wert auf die Beschaffung von Schneeräumfahrzeugen gelegt wurde. Neben einer größeren Anzahl von Schneepflügen besitzt daher die Rhätische Bahn auch noch 6 Schneeschleudern, davon 2 Dampf-, 3 elektrische und 1 Dieselschneeschleuder.

Besonders interessante Fahrzeuge sind die beiden selbstfahrenden Dampfschneeschleudern X^{rot} d 9213 und 9214, die in den Jahren 1910 und 1912 an die Berninabahn geliefert wurden. Die Schneeschleudern erhielten einen eigenen Antrieb, da im Winter zum einen stets mit einer möglichen Stromunter-

brechung gerechnet werden mußte, und zum anderen eine geschobene Schneeschleuder dieser Größe in den engen Kurven nicht hätte eingesetzt werden können. So kam es zu dieser Konzeption des Dampfantriebs, und da das hohe Fahrzeuggewicht auf sechs Achsen verteilt werden mußte, kam man wiederum durch die engen Kurvenradien (Gelenktriebwerk der Bauart Meyer). Beide Fahrzeuge sind noch vorhanden, werden jedoch seit 1968, seit Lieferung der neuen elektrischen Schneeschleudern, nur noch in Reserve gehalten.

Im Jahr 1967 erhielt die RhB für die Berninastrecke diese beiden Schneeschleudern X^{rot} d 9218 und 9219. Unter Fahrdraht können sie auf dieser Strecke in Verbindung mit jedem beliebigen Schubfahrzeug und auf dem übrigen Netz in Verbindung mit den Zweikraftlokomotiven eingesetzt werden. Dabei sind die Schublokomotiven von den Schneeschleudern aus fernsteuerbar.

Damit schließen wir die Artikelserie über die Rhätische Bahn. Unser Ziel war es, Ihnen einen ersten Überblick über diese landschaftlich so reizvolle und technisch so interessante Gebirgsbahn zu geben, die sicherlich ein eingehenderes Studium wert wäre.

P. Schiebel

Literatur:

Marti/Trüb: Die Rhätische Bahn, Zürich 1972
Jeanmaire: Die elektrischen und Diesel-Triebfahrzeuge schweizer Eisenbahnen, Dritter Teil: Die Rhätische Bahn, Villingen 1973
Informationsschriften der RhB
BBC-Hauszeitung Nr. 2/69

Bild 19: Auch dieses frühere Signal der RhB wurde bereits im Journal 6/81 in schwarzweiß abgedruckt. Es steht heute als Museumsstück im Depot Landquart. **Foto:** C. Asmus



Eisenbahnknotenpunkt Ingolstadt

Die bayerische Feldeisenbahnabteilung

Wer kennt nicht den herrlichen tragikomischen Film „Der General“ mit Buster Keaton, die kühne Fahrt mit einer Lokomotive durch Feindesland. Aber wer weiß heute noch, daß vor 91 Jahren die soeben aus der Taufe gehobene bayerische Feldeisenbahnabteilung im 70er Krieg fast ähnliche Abenteuer zu bestehen hatte.

Im amerikanischen Sezessionskrieg 1861 bis 1865 entstanden die ersten amerikanischen Feldeisenbahncorps. Unter Führung des amerikanischen Generals MacCallum erreichten diese Eisenbahncorps kriegsentscheidende Bedeutung. Verschiedene europäische Staaten befaßten sich eingehend mit diesem neuen Mittel der modernen Kriegsführung. Bereits 1866 stellte Preußen drei Feldeisenbahnabteilungen auf. Bayern

folgte bei Beginn des 70er Krieges. Feldeisenbahndirektor war der königliche Oberingenieur Gyßling (gestorben 1894 als Bau- direktor der königlich bayerischen Staats-

bahn). Die Eisenbahnabteilung unter dem Kommando des Hauptmann Ulrich hatte eine Stärke von 2 Offizieren, 2 Junkern, 23 Unteroffizieren und 188 Gemeinen und Gefreiten,

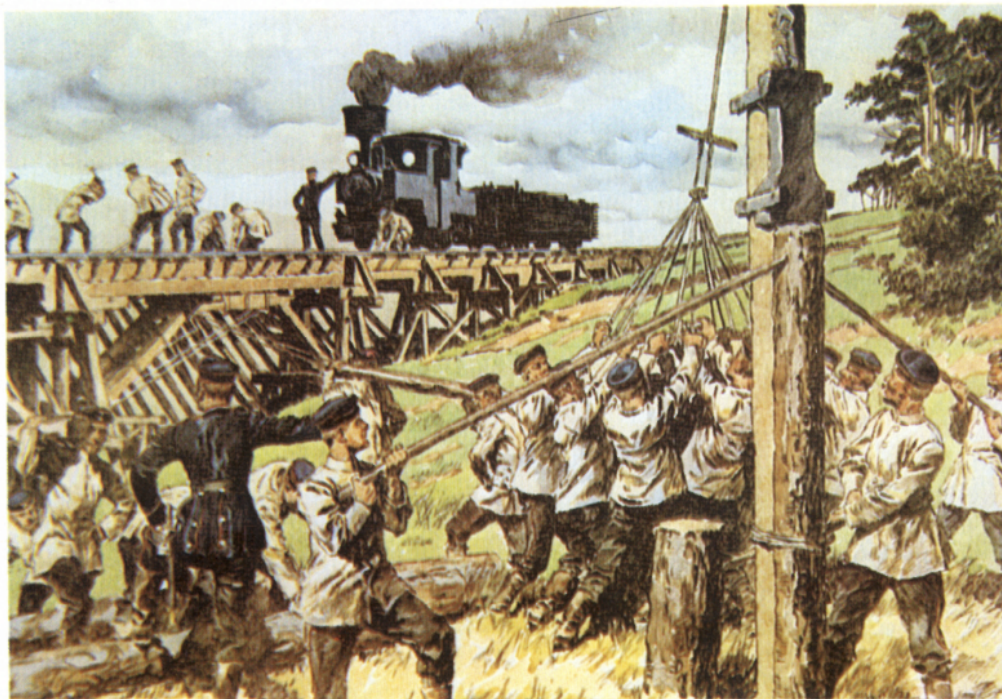


Bild 1: Eisenbahnplioniere beim Überqueren eines Tales mit einer Behelfsbrücke. Im Vordergrund das Einheitsgerät der Pioniere des 19. Jahrhunderts, der sog. Rammbohr, mit dem starke Holzbohlen in den Boden getrieben wurden.



Bild 2: Bayerische Pioniere und Train in der Zeit um 1885.



Bergung des letzten Zugmaterials aus Orléans.

Bild 3: Diese zeitgenössische Zeichnung zeigt die im Text beschriebene Bergung des letzten Zugmaterials aus Orléans im Jahre 1870.

Bild 4: Die unter Mithilfe bayerischer Eisenbahnpioniere wiederhergestellte Eisenbahnbrücke über die Marne bei Trilport nächst Meaux im Oktober 1870.



15 Reit-, 46 Zugpferden und 8 Fahrzeugen, die sogenannte Eisenbahnquipage. Die Mobilmachung erfolgte am 16. Juli 1870 beim Genieregiment Ingolstadt — so nannte man damals in Bayern die Pioniere. Ca. 100 Mann stammten aus dem Ingolstädter Genieregiment. Den Rest bildeten Mannschaften sämtlicher Truppengattungen, die früher im Bahnbetrieb beschäftigt waren.

Ausbauarbeiten, Aufräumarbeiten und Bahnlinienerkundung in der Nähe von Orléans waren die ersten Aufgaben der Kompanie. Der Bahnbetrieb wurde, wenn erforderlich, auch mit Pferden aufrecht erhalten. Am 7. November 1870 wurde im Bahnhof Orléans eine dort vorgefundene, beschädigte Lok namens „Bucephale“ notdürftig fahrbereit gemacht und nach dem bayerischen Feldherrn „Von der Tann“ benannt. Am 9. November sollte die „Von der Tann“ 40 Waggons aus der von bayerischen Truppen geräumten Stadt Orléans hinter die eigenen Linien bringen. Mit 20 Waggons dampfte die Lok ab. Ingenieur Ebermayer — der spätere Direktor der königlich bayerischen Staatsbahn — bewachte mit 25 Mann die restlichen Waggons. Nur mit Hilfe einiger versprengter preußischer Kürassiere gelang es, eine riesige Menschenmenge, die den Abtransport verhindern wollte, in Schach zu halten. Nach einer Stunde dampfte zur Erleichterung des kleinen Häufleins die „Von der Tann“ wieder zurück und brachte Entsatz. Ende November fuhr ebenfalls Ingenieur Ebermayer weit hinter die feindlichen Linien und konnte sich gerade noch durch „Contredampf“, wie es damals so schön hieß, der Gefangennahme entziehen. Oberleutnant Riedl fand im Euretal, westlich von Paris, in einer Scheune zwei versteckte Lokomotiven. Mit dreißig requirierten Pferden gelang es ihm, die Lokomotiven in 24 Stunden 12 km auf staubigen Landstraßen nach Dreux zu schaffen. Ohne Mittel und Gerät mußte sich die damalige bayerische Feld-eisenbahnabteilung im 70er Krieg behelfen. Am 13. Juni 1871, nach 10 1/2 monatiger Abwesenheit, traf die Eisenbahn-Geniekompanie festlich empfangen in der Garnison Ingolstadt ein.

Chronik der Bayerischen Eisenbahn-Kompagnie

Am 16. Dezember 1872 verfügte König Ludwig II. von Bayern die Errichtung einer „Eisenbahnkompagnie für die bayerische Armee“ in Ingolstadt. Die Kompagnie trat unter Führung des Majors Adolf de Ahna (Schwiegervater des Komponisten Richard Strauß) am 1. Februar 1873 zusammen. Als Kaserne diente zunächst die Kaponniere Nr. 6 in der Fronte Raglovich und ab 20. Juli der südwestliche Flügel der Donaukaserne. Die Mannschaftsstärke betrug 6 Offiziere und 128 Mann. Während das Winterhalbjahr der allgemein-militärischen Ausbildung diente, wurde im Sommerhalbjahr die praktische Ausbildung in der Eisenbahntechnik betrieben. Die Übungen umfaßten sämtliche Zweige des Eisenbahnbaues: Vorarbeiten, Herstellung und Zerstörung des Oberbaues, Ausführung von provisorischen Bahnhofseinrichtungen, Telegraphenbau, Tunnelbau, Feldmineurdienst und vor allem Brückenbau. Vom Lokalbahnhof Ingolstadt führte ein Gleis zum Übungsplatz (Nordostgelände des Infanterie-Exerzierplatzes). Schon nach kurzer Zeit wurden größere Abteilungen zum Bahnbau der bayerischen Staatsbahn verwendet. Vom Oberbahnamt Augsburg kaufte man die bereits betagte „Suevia“ (Bild siehe Eisenbahn-Journal 6/81) für Ausbildungszwecke. Sie wurde 1844 als Lok Nr. 4 von Maffei in München gebaut und hatte einen Treibraddurchmesser von 1.524 mm. Die Treibräder waren spurkranzlos; das Gewicht der Lok betrug ca. 15 t, die Höchstgeschwindigkeit lag bei 40 km/h. Das Bild der Suevia im letzten Journal ist kein Original. Eine Zeichnung des weitgehend baugleichen „Münchner“ wurde vom Verfasser mit einem Wetterschirm versehen und umbeschriftet. 1873 wurde der junge Seconde-Leutnant Haag mit der Suevia beim Bau der Strecken Ingolstadt—Regensburg, Ingolstadt—Augsburg und Ingolstadt—Neuburg eingesetzt. S. Lt. Haag überbrückte mit einer 100 m langen Holzbrücke den Lohgraben bei Ingolstadt. Kleinere Abteilungen errichteten neben Gleisumbauten im Centralbahnhof Ingolstadt auch ein Holztransportgleis vom Bahnhof Cham/Opf. an den Regen. Im Herbst des gleichen Jahres erfolgt die Erstellung des Oberbaues der Strecke Ebenhausen—Münnerstadt. 1875 wurden 22 km Gleis und 8 Wei-

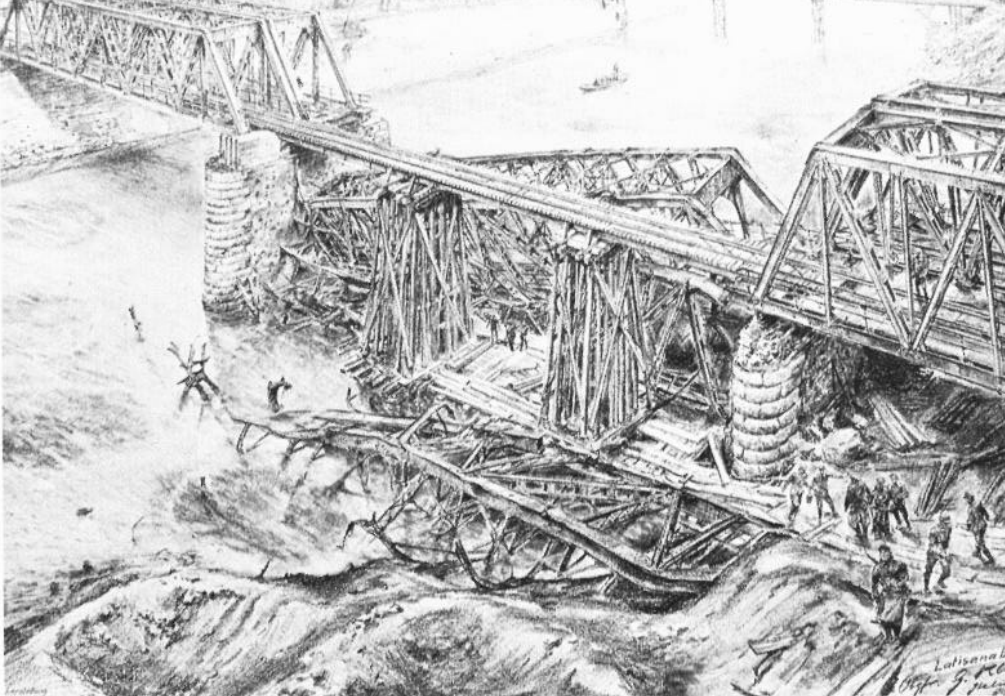


Bild 5: Diese Zeichnung der durch die Eisenbahnpionier-Kompagnie 91 im Jahre 1944 wiederhergestellten Eisenbahnbrücke über den Tagliamento zeigt, daß auch im 2. Weltkrieg noch Holz der gebräuchlichste Werkstoff für Behelfsbrücken war.

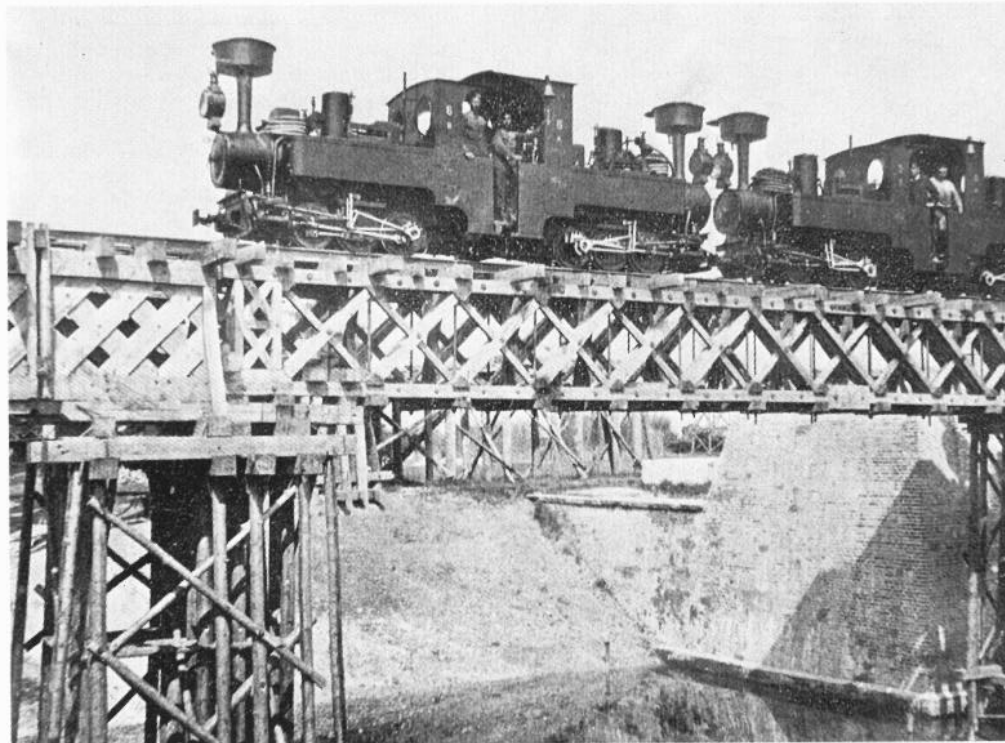
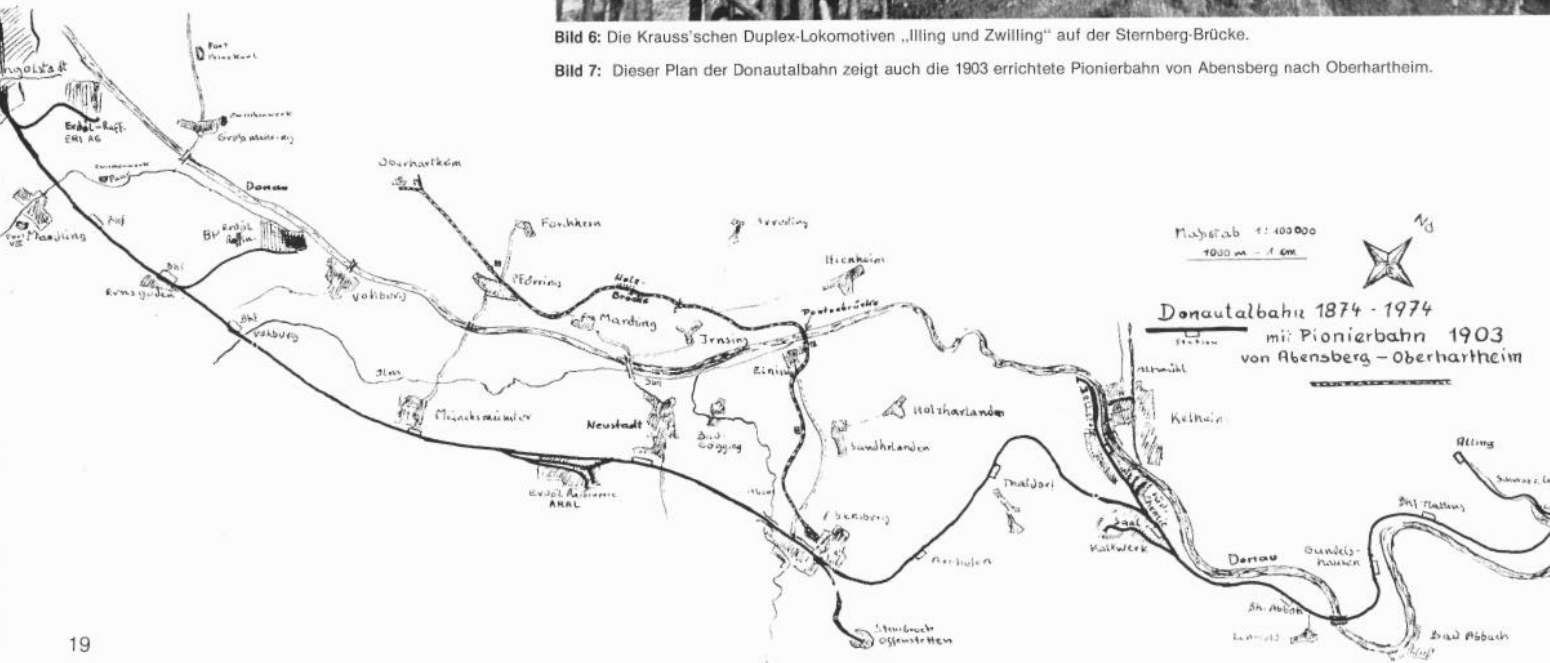


Bild 6: Die Krauss'schen Duplex-Lokomotiven „Illing und Zwilling“ auf der Sternberg-Brücke.

Bild 7: Dieser Plan der Donaubahn zeigt auch die 1903 errichtete Pionierbahn von Abensberg nach Oberhartheim.



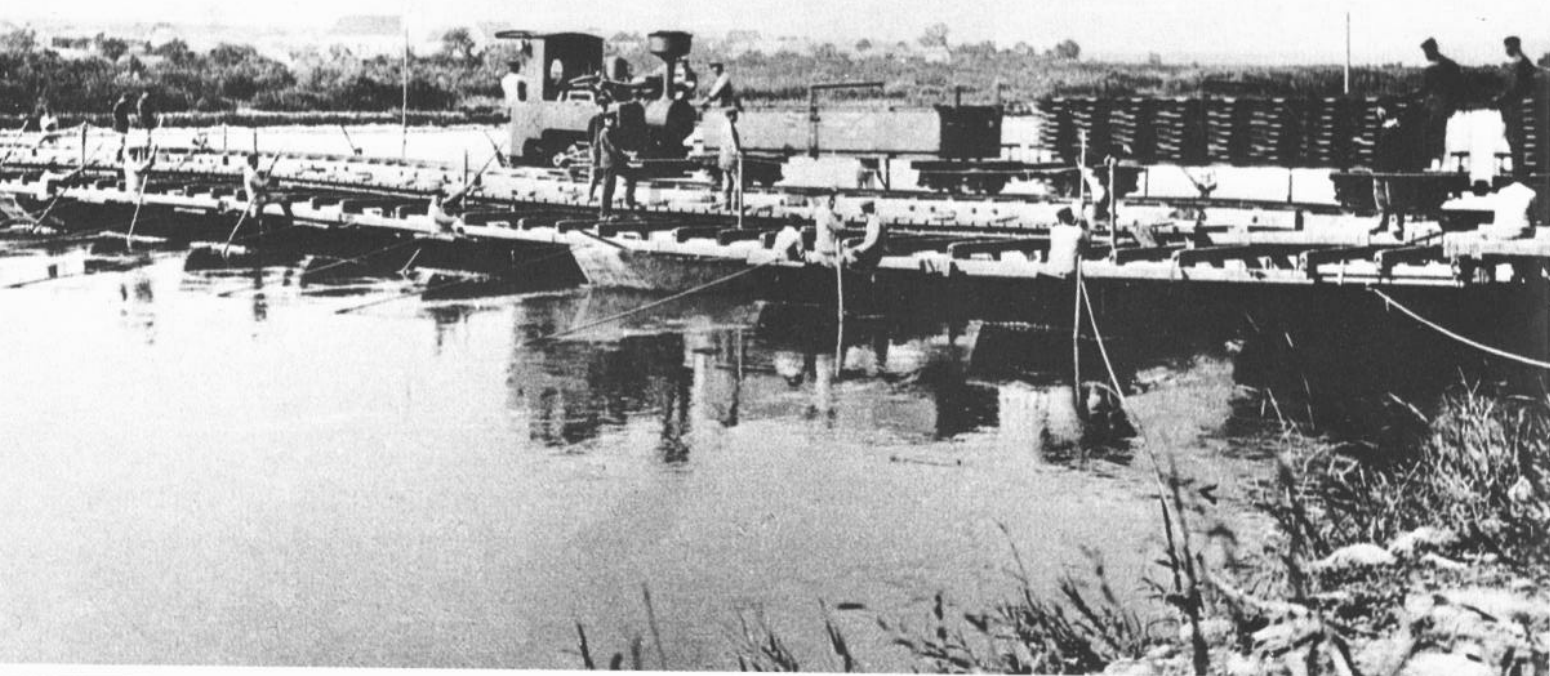


Bild 8: Donauübergang bei Eining mit einer Pontonbrücke der Pionierbahn.



chen der Strecke Nürnberg—Hersbruck gebaut, außerdem die Telegrafanlage Ingolstadt—Augsburg. 1876 erfolgte der Gleisbau der Militärgleise der Lechfeldbahn (Klosterlechfeld—Lagerlechfeld, Klosterlechfeld—Schwabstadel und Lagerlechfeld, — Militäreigentumsgrenze). Insgesamt wurden dabei 12 km Gleise und 13 Weichen verlegt. Der Rest der Kompanie baute in Ingolstadt die Schienenanlage vom Lokalbahnhof Ingolstadt zur Geschoßfabrik. Ab 1876 wurde jährlich ein Offizier für die Ausbildung im Betriebsdienst zur Generaldirektion der bayerischen Staatsbahn abkommandiert. Im November 1876 übernahm die Kompanie den Unterhalt und Betrieb der gesamten Ingolstädter Militäreisenbahn (Geschoßfabrik—Lokalbahnhof Übungsplatz). Im Fort Derooy wurde für die Kompanie ein neues Depotgebäude errichtet. Das Depot war durch ein Gleis und eine Drehscheibe mit dem Militär-

bahnhof verbunden. Der Militärbahnhof besaß drei von einer symmetrischen Doppelweiche ausgehende Stumpfgleise, die L-förmig von einer gemauerten Stirn- und Längsrampe umschlossen wurden.

Während des 70er Krieges und bis zum März 1877 wurden sämtliche Brückenbauten mit Kanthölzer und Stämmen ausgeführt (einfache Joch- oder Bockbrücken, verdübelte Tragbalken mit Häng- und Sprengwerkkonstruktionen). Im März 1877 wurde zum erstenmal eine zerlegbare eiserne Kriegsbrücke angeschafft, die sogenannte Sternbergbrücke, benannt nach ihrem Erfinder, dem großherzoglich badischen Oberrat Sternberg, Professor der Politechnischen Schule in Karlsruhe. Diese Kriegsbrücke war eine aus gleichseitigen Dreiecken von 4 m Seitenlänge zusammengesetzte Fachwerkbrücke mit oben liegender Fahrbahn und gestattete die Überbrückung in allen durch vier teilbaren Spann-

Bild 9: Major Adolf de Ahna, der erste Chef der Ingolstädter Eisenbahnpioniere.

Bild 10: Manöverzug mit den Lokomotiven „Illing und Zwilling“.



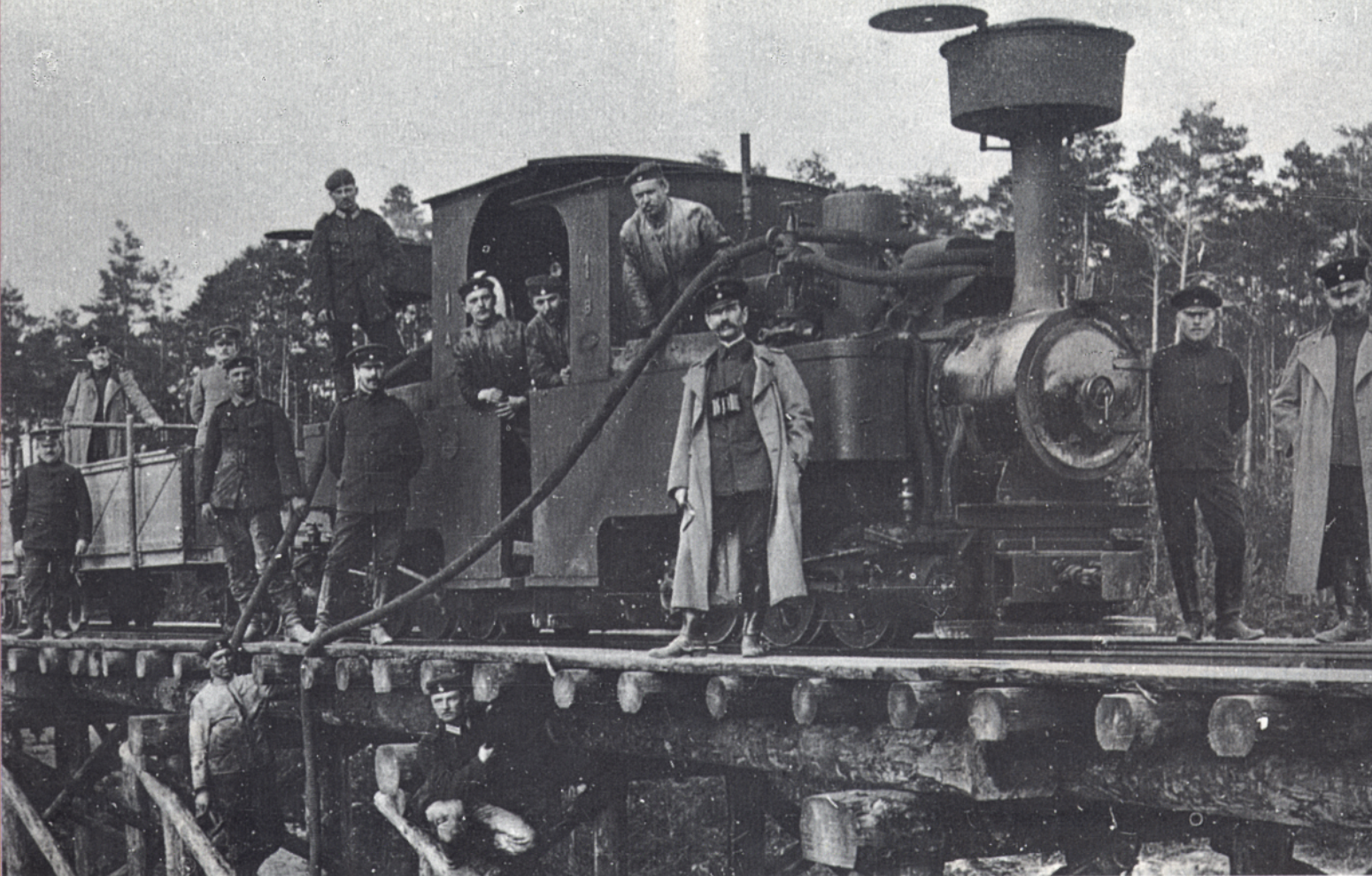


Bild 11: Die Duplex-Lokomotive beim Wasserfassen auf einer Behelfsbrücke.

weiten bis zu 40 m. Zur Erprobung wurde die Brücke bei 40 m Spannweite mit zwei Güterzugloks der Klasse C III belastet (Belastung 70 t) und erwies sich als uneingeschränkt brauchbar.

1878 wurden größere Oberbauarbeiten auf der Strecke Weilheim—Murnau ausgeführt. Verlegt wurden 22 km Gleis mit 16 Weichen. Im August wurde die alte „Suevia“ wegen „Dienstunbrauchbarkeit“ ausgemustert und verkauft. 1879 beteiligte sich die Kompanie an Belagerungsübungen gegen das Fort IX (Südfront) und führte die Materialtransporte des „Angreifers“ durch. Ende August erfolgte zum ersten Mal eine schulmäßige Übung der Offiziere im Abstecken, Trassieren und Entwerfen der neu aufgegebenen schmalspurigen Feldeisenbahn. 1883 wurde die Zweigbahn Lokalbahn Ingolstadt — Hauptlaboratorium erstellt, 1600 m Gleise mit 2 Weichen. Zum ersten Mal wurde hier ein eiserner Oberbau mit Querbohlen verwendet. In diese Zeit fällt auch der Einsatz der bayerischen Pionier-Schmalspurloks von Krauss, der Duplexlokomotiven, von den Schanzern. — Spitzname sämtlicher Ingolstädter Pioniere — respektlos „Illing und Zwilling“ genannt. Das auffallendste Merkmal dieser Lokomotiven waren die Führerstandsächer. Das Dach des Zwillings, der B-Lok, schlüpfte sozusagen unter das Dach der A-Lok. Durch den engen Kuppelabstand konnten beide Loks von einer Mannschaft geführt werden. Das Gleismaterial bestand aus fertig montierten Gleisjochen von 5 m Länge und aus Krümmungsrahmen für Kurven von 60 und 30 m Halbmesser. Das rollende Material bestand aus Plattformwagen mit je zwei 2-achsigen Drehgestellen und 5.000 kg Trag-

kraft. Die Spurweite der bayerischen Feldeisenbahnen betrug einheitlich 600 mm.

Im Sommer 1884 wurde Seconde-Leutnant Freiherr von Goding nach Berlin zu einer Übung mit der neuen Schulz-Feldeisenbahnbrücke abkommandiert. Hauptmann Schulz vom preußischen Eisenbahnregiment Berlin hatte eine neue Feldeisenbahnbrücke konstruiert, bei der die auf Druck belasteten Teile aus Holz, die auf Zug belasteten aus Eisen hergestellt waren. Die Schulz'sche Brücke war ein parabolischer Träger, dessen Untergurt aus einer eisernen Gliederkette, dessen Obergurt aus einzelnen, stumpf zusammengestoßenen Holzbalken bestand. Die den Obergurt tragenden Böden waren aus Holz,

die Träger diagonal aus eisernen Stäben in Kettenform zusammengesetzt. Die größte Spannweite betrug 108 m, also das 2 1/2-fache der Sternbergbrücke, bei nur halb so hohen Kosten und Gewicht. Die Spannweite konnte in Stufen von 50 cm verkürzt oder erweitert werden.

Im Juli 1886 wurde die Ingolstädter Donaubrücke der Doppelbahn Ingolstadt—Nürnberg als halbfertige Brücke provisorisch mit Howeträgern und Gitterträgern überspannt. Im Herbst desselben Jahres wurde wieder eine größere Festungsübung mit Hauptbahn- und Schmalspurbahntrassierungen durchgeführt, 282 m Gleisbau und Errichtung einer Laderampe für die Verteidiger des Fort Wre-

Bild 12: Nachbildung des Bahnhofs Abensberg in der Baugröße HO. Das Modell zeigt seinen Zustand im Jahre 1903 mit dem am Ostteil gelegenen Pionierbahnhof.





Bild 13: Das Modell der Duplex-Lokomotiven auf einem Waldweg in Sandharlanden. Auch beim Vorbild wurden als Feldbahntrasse mit Vorliebe Feld- und Waldwege benutzt.

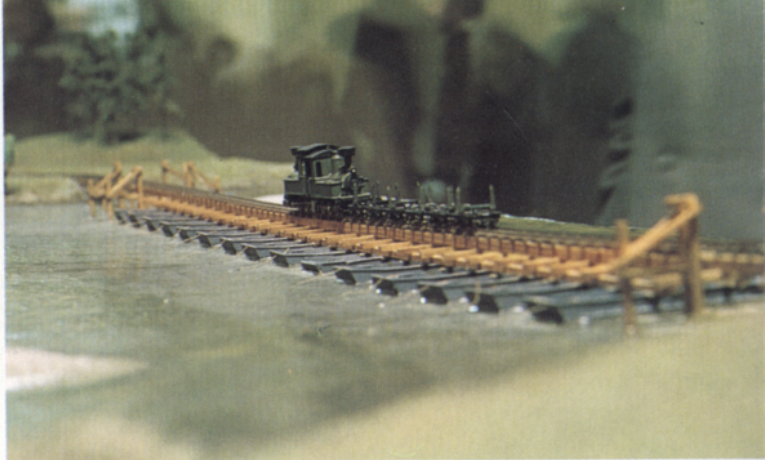


Bild 14: Modellnachbildung der Pontonbrücke über die Donau bei Eining.

de.
Mit der am 11. März 1887 verfügten Erhöhung der Friedenspräsenzstärke der Eisenbahntrouppen schließt die Chronik der königlich bayerischen Eisenbahnkompanie in Ingolstadt.

Das bayerische Eisenbahn-Bataillon

Noch in Ingolstadt erfolgte die Aufstellung eines Bataillonstabes und einer zweiten Kompanie. Das Bataillon blieb zunächst weiterhin in der Donaukaserne, verlegte jedoch bereits vom 14.—30. April 1888 nach München. Erste provisorische Unterkunft war das neue Exerzierhaus der Marsfeldkaserne. Im April 1890 zog das Bataillon in sein endgültiges Domizil, die neu errichtete Kaserne auf

dem Oberwiesenfeld (jetziges Olympia-Gelände).

Der Angriff auf die Festung Ingolstadt

Noch einmal, im Juli 1903, kamen die Ingolstädter im Rahmen eines großangelegten Manövers in Tuchfühlung mit ihren ehemaligen Eisenbahnpionieren. Das kleine Städtchen Abensberg, 40 km östlich von Ingolstadt an der unteren Donautalbahn gelegen, erhielt Einquartierung: vom Eisenbahnbataillon München 324 Mann und 18 Offiziere und vom zweiten Fußartillerie-Regiment 50 Offiziere und 1011 Mann. Das Manöver — ein Angriff auf die Festung Ingolstadt — diente dazu, zum erstenmal schwere Artillerie durch eine Feldeisenbahn in Festungsnähe zu brin-

gen. Am 25. August begann die Baukompanie des Bataillons mit dem Bau der 23 km langen Feldbahn vom Bahnhof Abensberg über Eining, Marching, Föhring bis Oberhartheim bei Ingolstadt (ehemalige Reichweite der schweren Artillerie). In ununterbrochener Tag- und Nacharbeit stellte man die Strecke nach wenigen Tagen fertig. 13 Lokomotiven waren ständig im Einsatz. Mit einer Pontonbrücke wurde die Donau bei Eining überquert. Bei Marching spannte sich eine Schulz-Brücke über ein Trockental. Der Bau stellte eine gewaltige Leistung dar, insbesondere wenn man bedenkt, daß die ganze Arbeit von Hand, ohne Einsatz schwerer Maschinen, ausgeführt wurde.

Die Abensberger Eisenbahnpioniere von 1974

Im Jahre 1974 veranstalteten ein paar unentwegte Eisenbahn- und Modellbahnfreunde aus der Kelheimer und Abensberger Gegend eine 100-Jahr-Feier der unteren Donautalbahn. Ein Club wurde gegründet, die Abensberger Eisenbahnfreunde e.V. Da sich der Verein vor allem mit der Eisenbahngeschichte der näheren Heimat befaßte, entstand eine U-förmige HOe Anlage der Manöverbahn Abensberg—Ingolstadt von 1903. Aus Roco-HOe Lokomotiven bauten Vereinsmitglieder die charakteristischen „Illinge und Zwillinge“ nach. Aus Roco-N-Gleisen und Weichen wurde jede zweite Schwelle entfernt, da es damals noch kein Feldbahngleis gab. Diese Anlage, deren Betriebsablauf nach Tonband gesteuert war, wurde mit großem Erfolg in Abensberg, Regensburg, Ingolstadt und beim BDEF-Verbandstag in Minden gezeigt.

Nachdem die Ingolstädter Eisenbahnkompanie den Hauptanteil am Bau der Strecke Ingolstadt bis Abensberg trug, entstand im Verein die Idee, die Uniformen der Eisenbahnkompanie Ingolstadt bis ins kleinste Detail nachzuschneiden. In Bayern wird gern gefeiert und Tradition ist hier vielerorts noch etwas Selbstverständliches. Das gilt auch für die Abensberger Eisenbahnfreunde e. V. In Festumzügen, vereinseigenen Bahnfahrten und auf Ausstellungen können Sie daher heute noch häufig königlich bayerische Eisenbahnpioniere sehen. Ein Beispiel zeigt Eisenbahn-Journal 4/81 auf Seite 29, Bild 20, wo einige der Hobby-Pioniere das Walhalla-„Bockerl“ in Regensburg zu ihrem neuen Standort als Denkmalslokomotive geleiten.

Stark



Bild 15: Ein Abensberger Eisenbahnpionier auf Wache im Bahnhof Abensberg im Dezember 1981.

Fotos 1—14:

Sammlung Stark
15: P. Schiebel

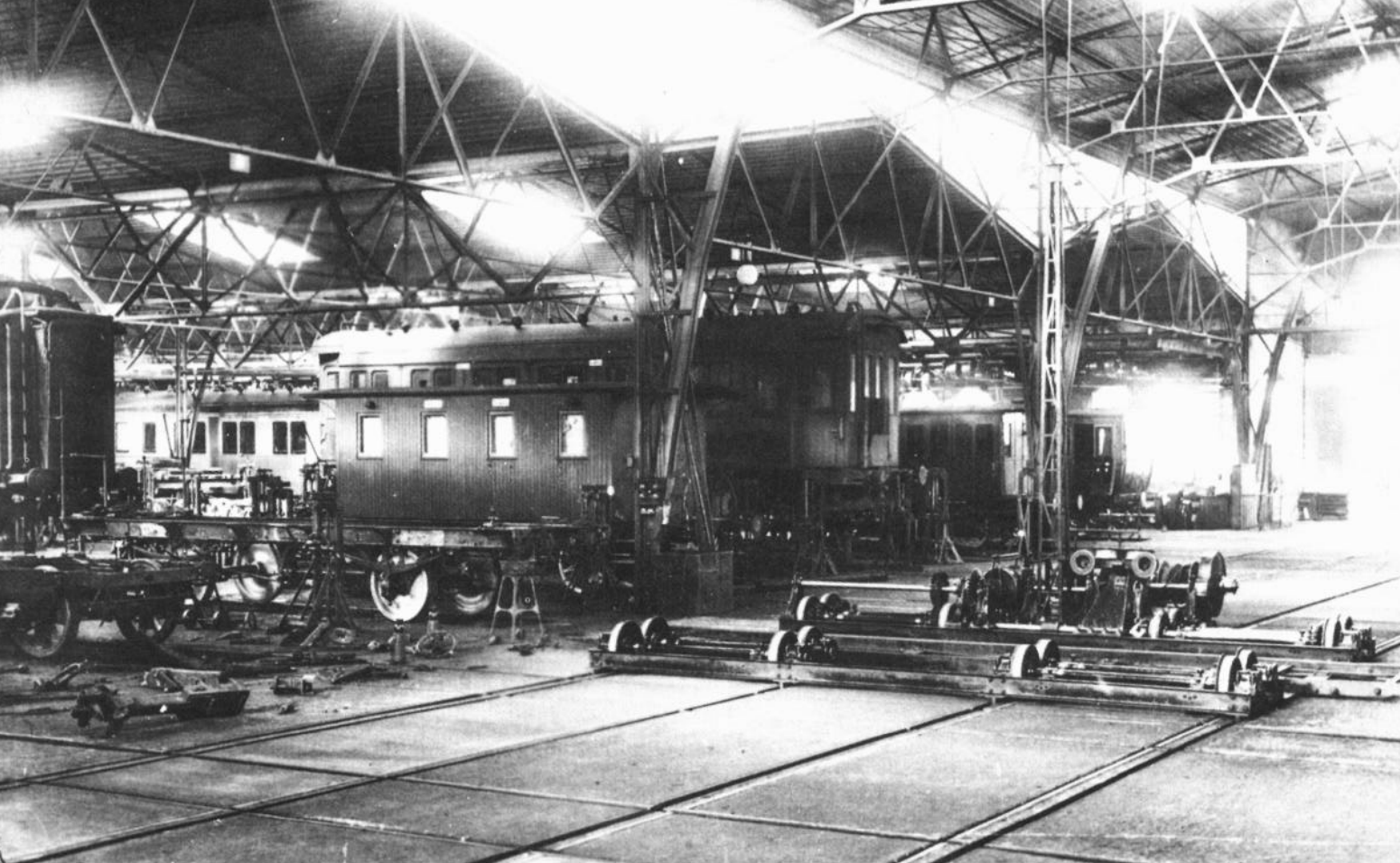


Bild 1: Wagenwerkstätte in der Centralwerkstätte in München. Bei dem vordersten Waggon handelt es sich um einen bayerischen Lokalbahnwagen der Klasse LCI, Baujahr 1880–1886, wie er jetzt von Rai-Mo als HO-Bausatzmodell erhältlich ist. Dahinter aufgebockt ein 3-achsiger bayerischer Schnellzugwagen C30 sowie vermutlich ein 2-achsiger bayerischer Abteilwagen BC (2./3. Klasse) und ein 2-achsiger Abteilwagen AB (1./2. Klasse).

Foto: Sammlung C. Asmus

Die Zentralwerkstätten der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen

Wagenwerkstätte

In den großen westlichen Werkstätten wurden die Wagen gründlich untersucht, die Räder, Lager, Tragfedern, Bremsen usw. ausgebaut und durch gleichartige, bereits ausgebesserte Teile ersetzt. Die leichteren zwei- oder dreiachsigen Wagen wurden mit handbedienten Hebeböcken und Querträgern angehoben. Bei den schweren vierachsigen Wagen geschah dies durch Hebeböcke, die untereinander gekuppelt werden konnten und elektrisch angetrieben waren. Zum Heben der Drehgestelle verwendete man leichtere Windwerke. Die Wagenwerkstätten waren mit allen zweckdienlichen Arbeits- und Hilfsmaschinen, Räderdrehbänken usw. ausgestattet. Elektrische- und Handschiebebühnen ermöglichten das Umstellen der Wagen.

Für die Wageninstandsetzung waren noch folgende Werkstätten tätig: Die Wagenschreinerei und Holzbearbeitungswerkstätte, die Lackiererei mit Farbmagazin und Zubereitung, die Sattlerei mit Wäscherei und Entkeimungskammer, eine Schmiede, eine Spenglerei, Metallpolier- und Galvanisierereinrichtungen. Die Instandsetzung der Personen-, Post- und Personenzuggepäckwagen wurde in den Jahren 1928/1929 dem Ausbesserungswerk Neu-Aubing übertragen. Die etwa 10.000 Güterwa-

gen und Güterzuggepäckwagen für das bayerische Gebiet hatte das Ausbesserungswerk München zu warten.

Den Werken wurden die zu unterhaltenden Fahrzeuge anhand jährlich aufgestellter Arbeitspläne zugewiesen. So hatte im Jahre 1913 die Werkstätteninspektion München 2 557 Lokomotiven und die Werkstätteninspektion München 3 3.198 Personen-, Post- und Gepäckwagen sowie 3.404 Güterwagen zu übernehmen. Im gleichen Jahr verließen 266 Lokomotiven und 2.679 Wagen das Werk. In den Hauptwerkstätten arbeiteten insgesamt 1.261 Mann.

Besondere Ereignisse

Am 31. August 1872, morgens 4.00 Uhr, brach in der mit Wagen voll belegten Lackiererei ein verheerender Brand aus, der das ca. 2.400 qm große Gebäude und die 30 Wagen vernichtete. Der entstandene Sachschaden wurde auf 100.000 Gulden beziffert. Ein noch größeres Feuer zerstörte am 23. August 1893 die zusammenhängend gebaute Räderdreherei, Kesselschmiede und Kesselwerkstätte mit insgesamt 3.300 qm Fläche. Der Brand brach mittags nach 1.00 Uhr im Speicher über dem Maschinenraum der Kesselschmiede aus. In dem

Holzgebälk und den Holzverkleideten Lichtschächten griff das Feuer so rasch um sich, daß es gerade noch möglich war, die auf Reparaturwagen liegenden Lokomotivenkessel ins Freie zu bringen und die noch erreichbaren Leder- und Treibriemen zu retten. Die auf Hebeböcken stehenden Tender, die vielen Kraft- und Arbeitsmaschinen mit den Transmissionen und die Vorgelege wurden unter Schutt und Asche begraben. Obgleich sofort die gesamte Arbeiterschaft, die eigene Werksfeuerwehr und später die städtische Feuerwehr mit der Dampfspritze eingriffen, war nichts mehr zu retten. Der nächste erreichbare Hydrant stand 600 m entfernt bei der Krauss'schen Lokomotivfabrik. Die eigenen Wasserreserven waren rasch erschöpft, und so wurden zur Feuerbekämpfung mit Wasser gefüllte Tender aus der Betriebswerkstätte angefahren. Die Kesselschmiede und die Tenderwerkstätte wurden vorübergehend in die Wagenwerkstätte verlegt, die zu drehenden Lok- und Wagenräder mußten in den übrigen bayerischen Hauptwerkstätten gefertigt werden, um eine zu spürbare Störung im Werkbetrieb zu vermeiden. Nach diesem verheerenden Brand wurden in den Jahren 1899 und 1900 beide Werkstätten wieder aufgebaut und mit den modernsten Einrichtungen versehen.



Bild 2: Seitlich vom Hauptbahnhof die Gleise des Holzkirchner Bahnhofs mit typischen bayerischen Länderbahn-Waggons. Bei dem Waggon rechts im Bild handelt es sich um einen alten bayerischen Abteilwagen wie er in ähnlicher Art mittlerweile von Trix als HO-Modell geliefert wird.



Bild 3: Bayerische 4-Achser abgestellt im Vorfeld des Hauptbahnhofes Nähe der Centralwerkstätten.

Bild 4: Blick vom Münchner Hauptbahnhof in Richtung Hackerbrücke mit abgestellten Personenzügen.

Fotos 2—4: Sammlung Merker



Besuch des Prinzregenten am 23.4.1894

Am 23. April 1894 erwartete man in den Bayerischen Staatsbahn-Zentralwerkstätten in München erlauchten Besuch, Seine Königliche Hoheit den Prinzregenten Luitpold von Bayern. Der hohe Gast wurde um 10.00 Uhr von Herrn Direktor Höhn und den Abteilungsvorständen empfangen und durch die in vollem Betrieb befindlichen Werkstätten geleitet, wobei ihm die allerjüngste Anwendung der elektrischen Kraftübertragung zum Ausbohren von Kesselstehbolzen durch fahrbare Apparate vorgeführt wurde. Am Ende des ca. 1-stündigen Rundganges war in der großen neuen westlichen Wagenwerkstätte die gesamte Belegschaft von etwa 1.400 Mann zur Begrüßung des hohen Besuches versammelt. Als Zeichen des Dankes für die Ehrung seiner Person ließ der Prinzregent Luitpold am Nachmittag einen mit 25 Hektoliterfässern beladenen Bierwagen der Löwenbrauerei zur südlichen Wagenschreinerei rollen, wo ab 4.00 Uhr der Spender und dessen zum Festtag gewordene Besuch mit einer zünftigen Brotzeit gefeiert wurde.

Der erste Weltkrieg

Der Ausbruch des ersten Weltkrieges brachte im August 1914 der Hauptwerkstätte neben den laufenden Arbeiten als erste für Kriegszwecke erforderliche weitere Arbeit: die Bereitstellung von Personenwagen für die Verwundeten- und Krankentransporte. Die hierzu am besten geeigneten hohen, luftigen 3-achsigen Ci-Wagen wurden ausgeräumt, mit Bettgestellen und sonstigen Einrichtungen versehen und die Dächer weiß mit großen roten Kreuzen gestrichen. Insgesamt wurden 4 Lazarettzüge eingerichtet. Jeder von ihnen bestand aus 29 Wagen, von denen 16 Wagen 200 Verwundete aufnehmen konnten, während die übrigen Wagen für das Begleitpersonal, Ärzte und Schwestern, für Operationen, Desinfektionen, Heizung und Beleuchtung sowie als Küchen- und Gerätwagen ausgestattet wurden. Für den 4. Zug stiftete das Deutsche Museum die vollständige Einrichtung im damaligen Wert von 138.000,— RM. Nach Rückkehr von den Kriegsschauplätzen wurden diese Züge im Werk desinfiziert und zur neuerlichen Verwendung wieder instandgesetzt.

Der Krieg erschwerte immer mehr die Einfuhr der Rohstoffe aus den neutralen Ländern. Als sich gegen Ende des Jahres 1915 der Mangel insbesondere an Zinn und Kupfer verschärfte, wurden Sparmaßnahmen angeordnet, die sich bei der Instandhaltung des Fuhrparks unangenehm auswirkten. Statt der bisher nur aus bestem Zinn (über 80 %) sowie Kupfer und Antimon hergestellten Lagermetalle wurde dafür eine Legierung eingeführt, deren Hauptbestandteil Blei war. Dieses Lagermetall sollte ausschließlich nur zum Ausgießen von Lager-schalen der Güter- und der älteren Personenwagen sowie der Güterzug- und Nebenbahnlokomotiven nebst Tendern verwendet werden. Die aus Rotguß hergestellten Lagerschalen der Güterwagen wurden durch solche aus Gußeisen, Temper- oder Flußeisenguß ersetzt. Die Treib- und Kuppelstangenlager der älteren Güterzug- und Tenderloks wurden ebenfalls ausgebaut und hierfür Lager aus Schmiedeeisen mit Lagermetallausguß angefertigt. Teile wie Ventilespindeln, Hahnkegel, Dichtungs-

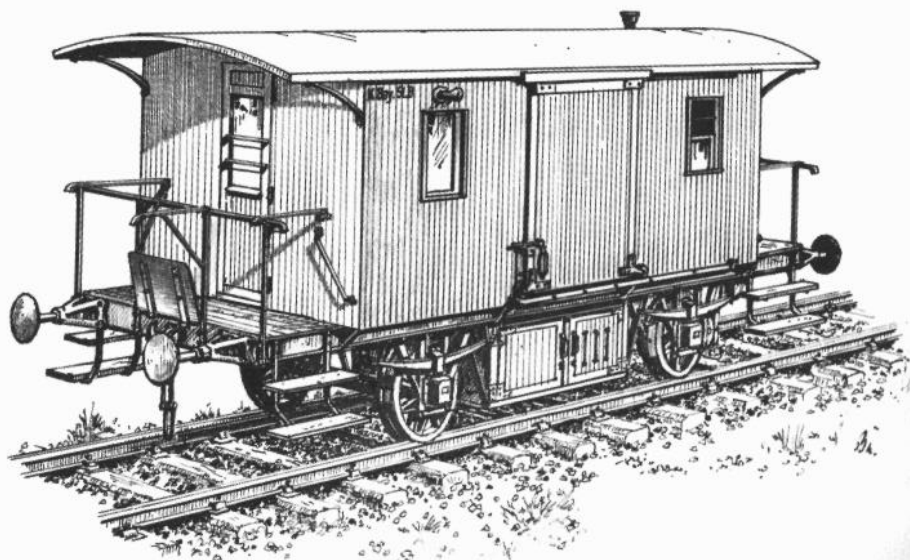


Bild 5: Dies dürfte das schönste Wagenmodell aus der Trix-Güterwagen-Serie sein, der bayerische Güterzugpackwagen mit Schlußbeleuchtung.
Werkfoto: Trix



Bild 6: Lokalbahnpackwagen PBL (kombinierter Postpackwagen mit 2. Klasse Abteil). Dies ist das hübsche neue Rai-Mo Bau-satzmodell, das mit 2 Personenwagen in einem Kit geliefert wird.
Werkfoto: Rai-Mo

Bild 7: Unser Zeichner Herr Barkhoff ließ es sich nicht nehmen, auch einen Beitrag zum Thema bayerische Länderbahnwagen zu liefern. Hier ein holzverkleideter Lokalbahn-Gepäckwagen PL Baujahr 1880—1882.



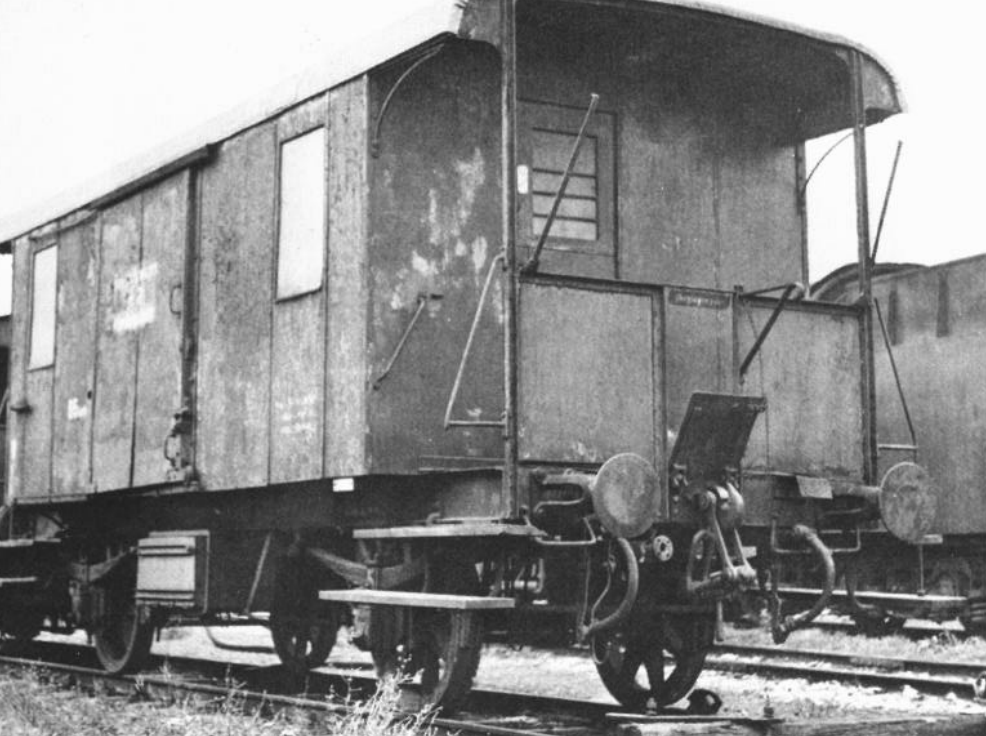


Bild 8: Ein alter bayerischer Packwagen, den unser Mitarbeiter Herr Obermayer Anfang der 70er Jahre noch in Augsburg entdeckte. Vielleicht können uns Leser mit genaueren Angaben über dieses Fahrzeug dienen.

linsen usw. wurden gegen solche aus Schmiedeeisen ersetzt. Auch die Regulierhähne für die Dampfheizung der Personenwagen wurden durch solche aus Gußeisen getauscht. Die einschneidendsten Sparmaßnahmen erstreckten sich jedoch auf die kupfernen Feuerbüchsen und Stehbolzen sowie die Kupferstützen der Heizrohre in den Lokkesseln. Die Rohrwände mußten durch 13 mm starke, die Rückwände und Mäntel durch 11 mm starke Siemens-Martin-Flußeisenbleche ersetzt werden. Die erforderlichen Kremp- und Beschwerplatten waren zu konstruieren und 42 verschiedene Modelle anzufertigen, um die Feuerbuchsvorder- und Rückwände in den gegebenen Formen herstellen zu können. Es wurden über 250 eiserne Feuerbüchsen für Lokomotivkessel bayerischer Bauarten angefertigt und in dieser Zahl auch für die anderen bayerischen Hauptwerkstätten einschließlich der pfälzischen Werkstätten geliefert. Für die Lokomotiven der Gattung S 3/6 wurden allein 15 eiserne Feuerbüchsen hergestellt, wobei sich das Krempen der großen Vorder- bzw. Rückwände zu einer der schwersten Aufgaben gestaltete, da diese Arbeiten per Hand ausge-

führt werden mußten. Die hellrot glühenden, bis zu 48 qm großen und ca. 470 kg schweren Blechplatten waren mit langen Eisenhaken aus den mit Torf und oberbayerischer Kohle geheizten Glühöfen herauszuziehen und möglichst schnell auf die gußeiserne Krempplatte zu legen. Die im Scharnier hochgestellte Beschwerplatte mußte nun schleunigst heruntergeklappt und die glühenden vorstehenden Blechränder von 8—10 Mann mit schweren langstielligen Holzhämmern über die Seitenwandungen der unteren Platte geschlagen werden, bis die gewünschte Form erreicht war.

Die Herstellung der Durchwölbungen für die Feuerlochringe an den Rückwänden war nicht minder schwierig. An einer eigens angefertigten Spindelpresse hatten ein Dutzend Männer zu drehen und das glühende Blech in die Form zu drücken. Sämtliche Decken- und Seitenstehbolzen mußten ebenfalls durch solche aus Flußeisen ersetzt werden. Allein die Verankerung einer S 3/6 Feuerbüchse erforderte die Neuanfertigung von 274 Deckenbolzen und 1.452 seitlichen Stehbolzen, die im eigenen Werk herzustellen waren. Durch den Weg-

fall der Kupferstützen verlängerte man die Heizungsrohre notgedrungen. Insgesamt mußten große Mengen von Ersatzteilen für die in der Heimat und den Kriegsgebieten befindlichen Lokomotiven und Wagen beschafft, bearbeitet und geliefert werden. Im weiteren Kriegsverlauf wurden auch weibliche Hilfskräfte im Bahnbetrieb als Schaffnerinnen, Wagenwäscherinnen und sogar als Heizerinnen für leichte Züge eingesetzt. In den Werkstätten wurden 25—30 Frauen als Tagelöhnerinnen, als angelernte Maschinenarbeiterinnen oder an Drehbänken und Schraubstöcken beschäftigt. Nach Ende des ersten Weltkrieges wurde an die Behebung der durch den langen Krieg verursachten Überbeanspruchung des Fuhrparks herangegangen, wozu insbesondere für die Instandsetzung der Lokkessel auch Privatfirmen betraut wurden. Dies waren die Firmen: Göggel in München, Esterer in Alttötting, Brandt & Sohn in Dortmund und Neumayer AG in München-Freimann.

Verlegung des Werkes

Im Februar 1925 hatte die inzwischen gegründete Deutsche Reichsbahn von der Aktiengesellschaft Neumayer die ausgedehnten, sehr erweiterungsfähigen Werkanlagen in München-Freimann zu einem Preis von 12.000.000,— Reichsmark erworben. Die dort in den Jahren 1917/1918 erstellten Hallen wurden für die neuen Zwecke entsprechend ausgebaut und eingerichtet, so daß das gesamte Reichsbahnausbesserungswerk nach und nach in die neuen Räume verlegt werden konnte.

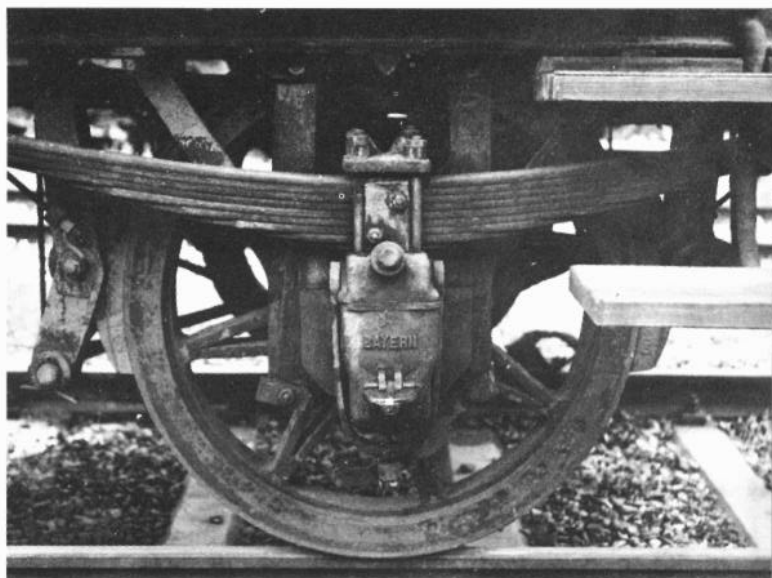
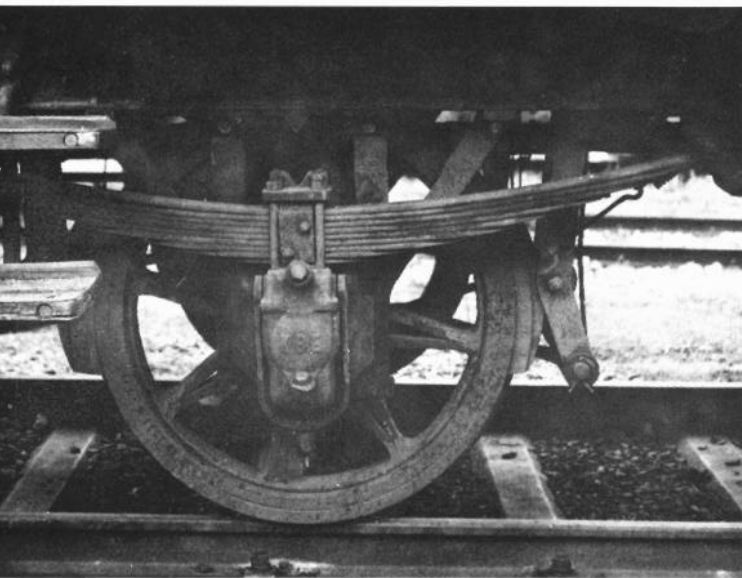
Den Anfang machte im August bis Dezember 1927 die Lokabteilung. Es folgten die mechanischen Werkstätten sowie die Stoffabteilung und schließlich im Jahre 1930/1931 die Wagenabteilung. Nur die chemische und mechanische Untersuchungsabteilung verblieben in ihrem alten Werk. Die übrigen freigewordenen Räume fanden für die Instandhaltung der Signal- und Telegrafengeräte sowie für die Abstellung und betriebliche Instandsetzung der Personenwagen Verwendung. Die restlichen Anlagen wurden an Privatfirmen vermietet.

Im nächsten Journal setzen wir die Serie über bayerische Lokalbahnwaggons fort und werden uns auch mit Einrichtungen und mit der Personenwagen-Geschichte befassen.

C. Asmus

Bild 9 + 10: Der unter 8 abgebildete Waggon wies zum Schluß zwei verschiedene Achslager auf. Das eine mit dem Aufdruck KBE (vgl. bay. St. B.). Vermutlich der ursprüngliche Lagerdeckel, während der zweite die Aufschrift Bayern aufweist, was auf die Reichsbahnzeit zwischen 1920 und 1926 (Gruppenverwaltung Bayern) hinweist.

Fotos 8—10: H. Obermayer



Neu: Ausgabe 1982

**JETZT AUF CA. 500 SEITEN
ERWEITERTER UMFANG UND
RUND 700 FOTOS**

Die 4. Auflage von Koll's Preiskatalog zeigt Ihnen jetzt, was in Ihrer alten Märklin-Eisenbahn steckt. Bei vielen Eisenbahnfreunden stehen die alten Modelle inzwischen hoch im Kurs. Und auch manche Stücke aus neuerer Zeit sind bereits Raritäten.

Koll's Preiskatalog verzeichnet alle Lokomotiven und Wagen sowie das Zubehör von 1935 bis heute. Detailliert werden die Modellunterschiede aufgeführt. Bei jeder Variante finden Sie die Bauzeitangabe und den aktuellen Liebhaberpreis. Auch Randgebiete wie Hamo, Primex, Antex, Minex, Märklin-Kataloge usw. werden beschrieben. Sie erfahren, wer Tauschbörsen veranstaltet, und was Sie bei einer Auktion beachten sollten.

Rund 700 Fotos in s/w und Farbe vermitteln Ihnen die Faszination alter und neuer Eisenbahnmodelle. Alle Abbildungen selbstverständlich in Kunstdruckqualität. Besonders die vielen Farbfotos zeigen Sammlerraritäten, die Sie vielleicht noch nie gesehen haben.

Diese Informationsfülle in solcher Qualität bietet Ihnen für 29,50 DM nur Koll's Preiskatalog. Sie bekommen die neue Ausgabe im Spielwaren- und Buchhandel. Oder direkt beim Verlag Joachim Koll, D-6000 Frankfurt 90, Oberhöchstädter Weg 48, gegen Voreinzahlung von 29,50 DM + 3,50 DM Versandkosten auf Postscheckkonto Frankfurt 10029-600.

KOLL'S PREISKATALOG
First Class Ticket
für Eisenbahnsammler

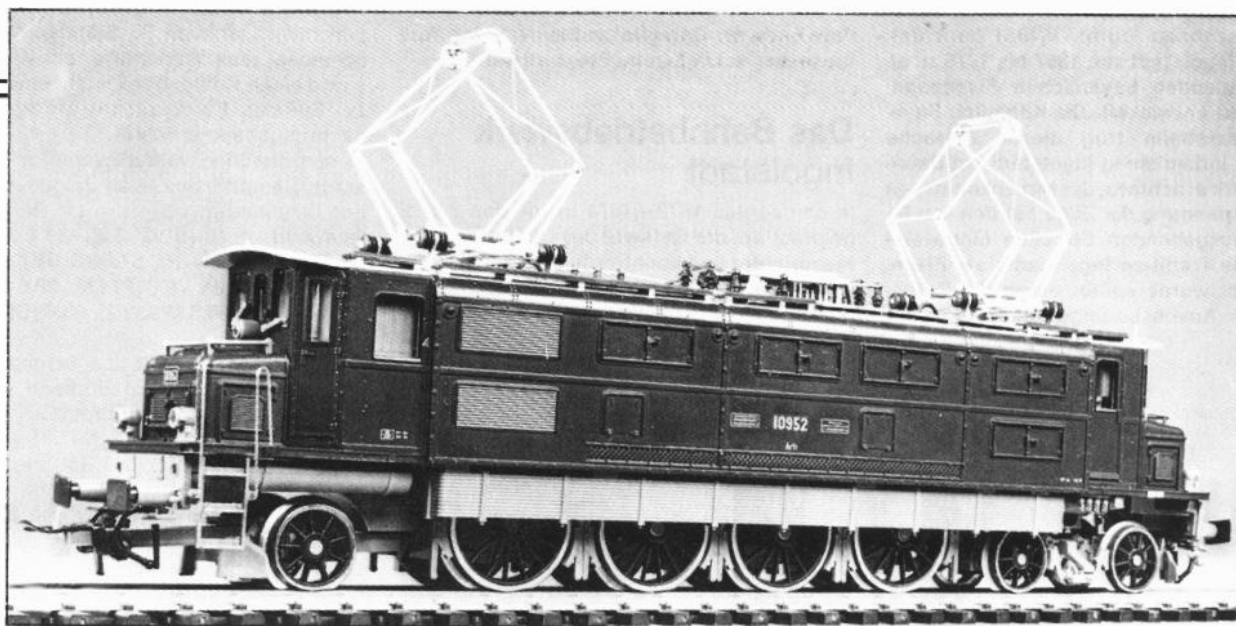
KOLL'S PREIS- KATALOG



Eisenbahnsammeln leicht gemacht

**Liebhaber-Preise
für Loks, Wagen, Zubehör
MÄRKLIN 00/H0**

**JETZT NEU:
AUSGABE 1982**



Ae 4/7
Liliput

MODELLBAHNFABRIK
WALTER BÜCHERL
Gesellschaft mbH · A 1172 Wien

Das einstige Paraded Pferd der schweizerischen Bundesbahnen. Eine elektrische Universallokomotive — berühmt und bekannt — und heute noch der Inbegriff einer Schnellzuglokomotive. Die Ae 4/7 fuhr über den Gotthard und den Simplon und ist heute noch bei vielen Sonderfahrten mit dem historischen Rheingoldzug mit dabei. Modellpräzision, Buchli-Antrieb, einwandfreie Farbgebung u. Beschriftung. Wieder ein Super-Modell unter Katalog Nr.4750 (Gleichstrom) und Nr.4755 mit Elektronikrelais (für das Wechselstrom-3-Schienen-System) beim Fachhandel. Interessante Neuheiten auf der Nürnberger Spielwarenmesse — verlangen Sie unseren Neuheitenprospekt bei Ihrem Fachhändler!

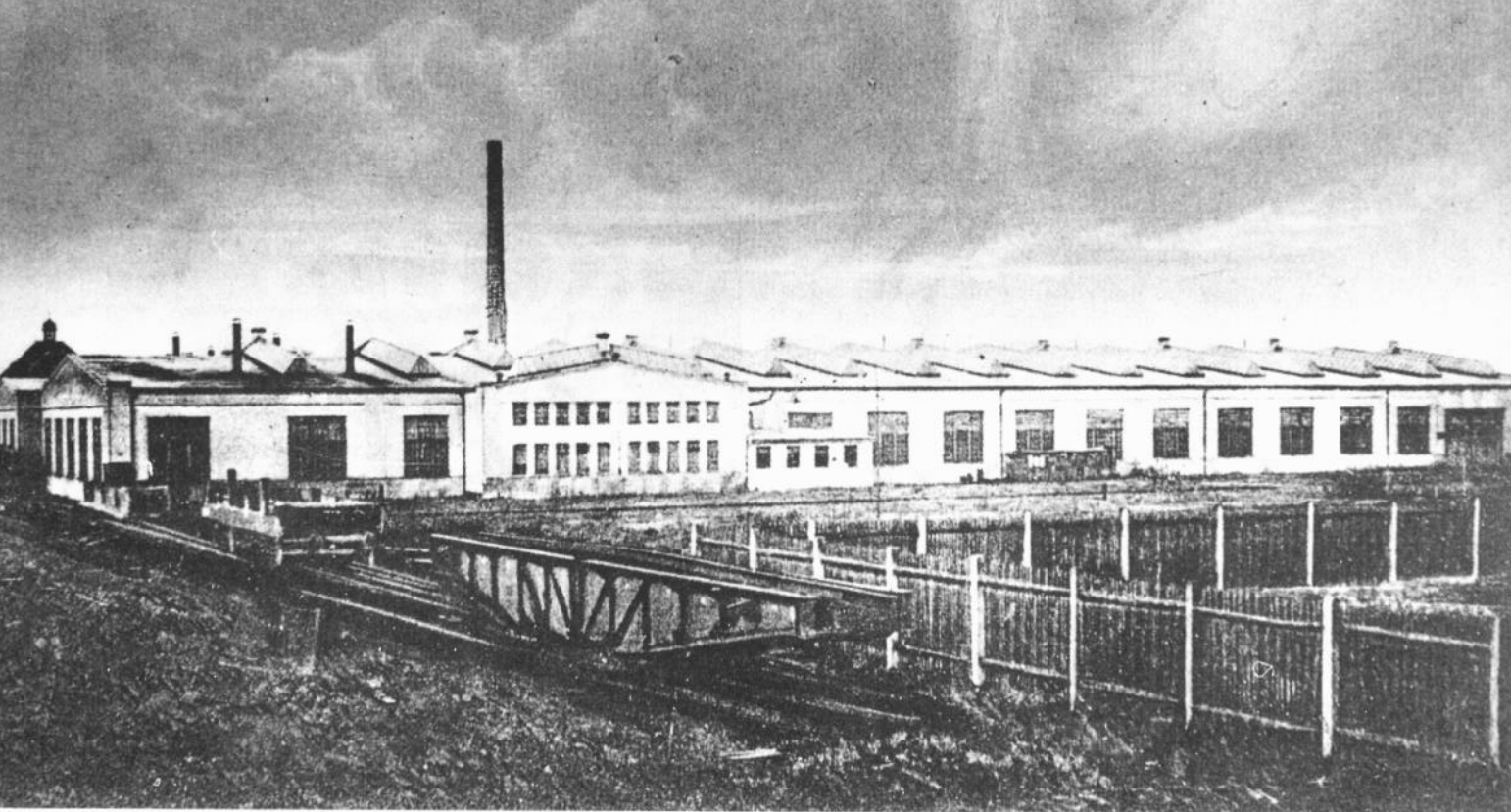


Bild 1: Eisenbahn-Ausbesserungswerk Ingolstadt, um 1919.

Fotos: Stadtarchiv Ingolstadt

Eisenbahnknotenpunkt Ingolstadt

Teil 2

Wie im Eisenbahn-Journal 6/1981 berichtet, hatte sich Ingolstadt von 1867 bis 1875 zu einem bedeutenden bayerischen Eisenbahnknotenpunkt entwickelt. Die Königlich Bayerische Staatsbahn trug dieser Tatsache Rechnung, indem sie in Ingolstadt ein Bahnbetriebswerk errichtete, dessen Lokomotiven für die Bespannung der Züge auf den von Ingolstadt ausgehenden Strecken eingesetzt wurden. Die Tradition Ingolstadts als Eisenbahnerstadt wurde später durch die Errichtung eines Ausbesserungswerkes, das mit

dem Ende der Dampflochzeit leider seine Tore für immer schließen mußte, fortgesetzt.

Das Bahnbetriebswerk Ingolstadt

In den Jahren 1872–1874 wurde das Bw Ingolstadt auf der Ostseite des Centralbahnhofes errichtet und konnte von diesem aus über einen Steg erreicht werden. An Baulichkeiten umfaßte es zwei halbkreisförmige Lokschup-

pen mit zusammen 38 Ständen, zwei Drehscheiben, eine Werkstätte, ein Wasserhaus sowie einen Kohlenbunker und eine Torfremise. Für das Fahrpersonal wurde ein Übernachtungsheim errichtet.

In den dreißiger Jahren waren im Bw Ingolstadt Dampflokomotiven folgender Baureihen beheimatet:

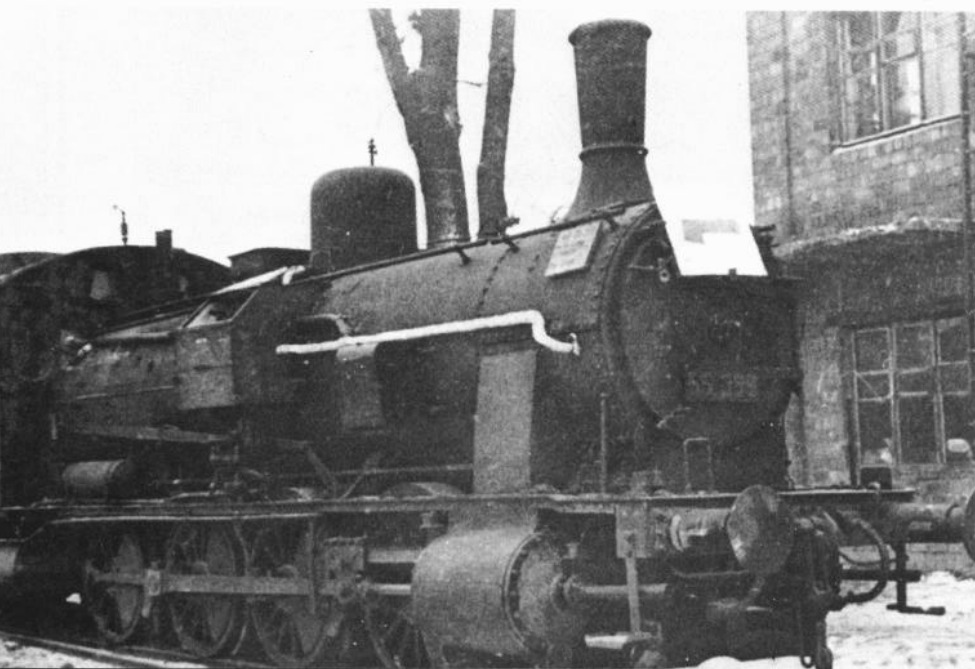
18.4 und 18.4.—5 (S 3/6), 38.4 (P 3/4 H), 54.15—17 (G 3/4 H), 57.5 (G 5/5), 57.10—35 (G 10 pr.), 44, 64, 70.0 (Pt 2/3), 89.6—8 (R 3/3), 92.20 (R 4/4), 98.3 (PtL 2/2), 98.8 (GtL 4/4) und 98.10 (GtL 4/5).

Hinzu kamen ab 1885 die Schmalspurlokomotiven der Schmalspurbahn Eichstätt Bahnhof—Eichstätt Stadt — Kinding (1.000 mm): Gattung LE (99.071—075), Gattung GtS 4/4 (99.151) und Gattung GtS 2x3/3 (99.201). Die zuletzt genannte Maschine stammte aus Beständen der Heeresfeldbahn und kam 1919 nach Eichstätt. Alle Schmalspurlokomotiven waren bis zur Einstellung der Schmalspurbahn 1934 im Einsatz. Über ihr weiteres Schicksal und die Beheimatung anderer Regelspurbaureihen beim Bw Ingolstadt ist weiter nichts bekannt, da das Bw im Krieg durch zwei Bombenangriffe beträchtlich zerstört wurde. Das Verwaltungsgebäude ging in Flammen auf, und alle vorhandenen Unterlagen wurden vernichtet. Von den Lokschuppen wurde der nördlich zum Aw hin gelegene ebenfalls ein Opfer der Bomben, während der südliche erhalten blieb. Der zerstörte Lokschuppen wurde nicht mehr aufgebaut.

Nach dem Krieg wurden das Verwaltungsgebäude und die Werkstatt neu errichtet, sie war schon für Diesel- und Elloks vorgesehen.

Bild 2: 55 399, Rückführlok aus Rußland, war nach dem Krieg auf dem Gelände des Aw Ingolstadt abgestellt.

Foto: Sammlung Bergsteiner





Der südliche Lokschuppen blieb bis 1963, dem Jahr der Einstellung des Dampfbetriebs beim Bw Ingolstadt, erhalten, die Drehscheibe ist noch heute vorhanden.

Aus dem Jahr 1956 liegt mit Stichtag vom 4.12.1956 eine Liste der damals in Ingolstadt beheimateten Fahrzeuge vor. Der Dieselbetrieb hatte in Form von Triebwagen schon Einzug gehalten und auf den Nebenstrecken Ingolstadt—Riedenburg und Wolnzach—Mainburg großteils die bayerischen Lokbahndampflok verdrängt, machte sich aber auch schon von Eichstätt nach Kinding und von Dollnstein nach Rennertshofen breit. In der Liste nicht mehr enthalten sind zwei von 1952 bis Sommer 1956 in Ingolstadt beheimatete ehemalige LAG-Loks: die 98.1801 und 98.1802. Beide Maschinen entsprachen im wesentlichen der noch heute im Einsatz befindlichen TAG Nr. 7 (1'D1'). Sie taten von Wolnzach nach Mainburg und von Eichstätt nach Kinding und Beilngries Dienst, wurden dann nach Kempten umbeheimatet und dort 1960 ausgemustert. Im einzelnen waren beheimatet:

- | | |
|--------------|--|
| Baureihe 38: | 1092, 2832, 2960, 3029,
3182, 3326, 3356, 3398,
3683, 3700, 3831, 3863, 4035 |
| Baureihe 50: | 497, 508, 526, 549, 564, 660,
680, 990, 1313, 1875, 2515,
2872, 2999, 3077 |
| Baureihe 54: | 1538, 1570, 1574 |

Bild 3: 17 516 verläßt um 1938 nach einer Hauptuntersuchung das Aw Ingolstadt. Vor der Maschine Werksdirektor Dr. Kinkeldei.

Fotos: Sammlung Bergsteiner

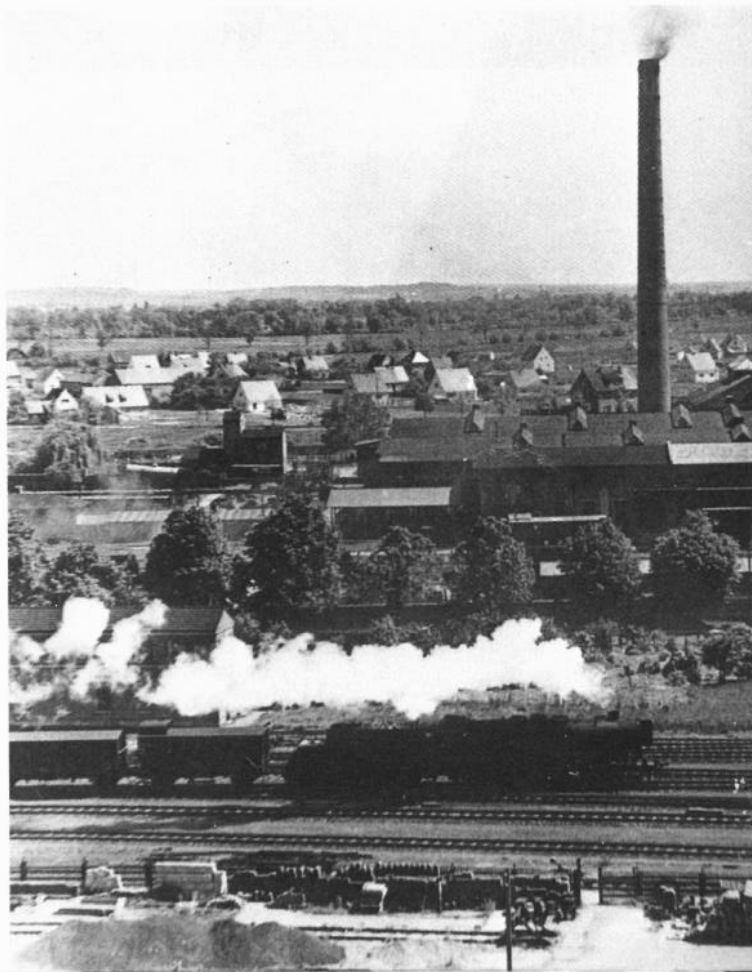


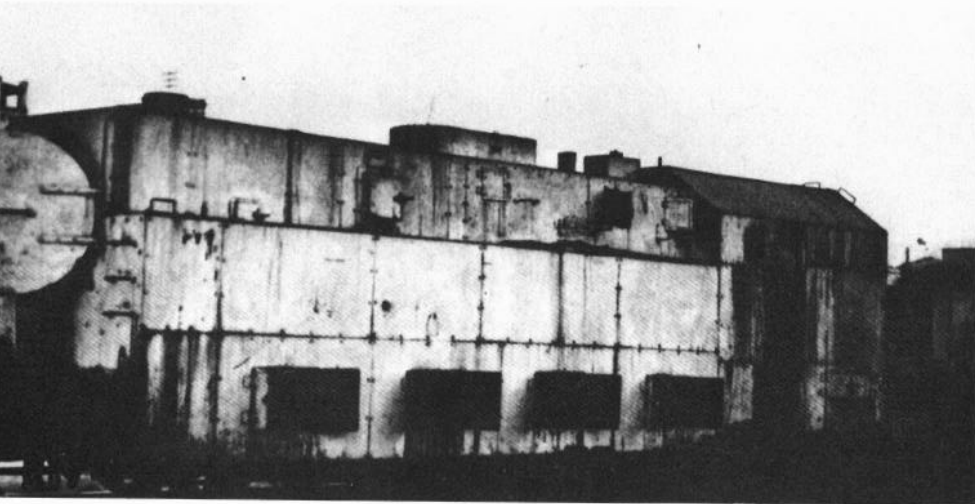
Bild 4: Aw Ingolstadt von Westen, um 1950. Eine 52 fährt mit einem Güterzug aus Treuchtlingen in den Hbf Ingolstadt ein.

Foto: Stadtarchiv Ingolstadt



Bild 5: 175.004—1 bei Fristarbeiten im Bw Ingolstadt (1971).

Foto: A. Ritz



- Baureihe E 75: 004, 005, 009, 011, 054, 055, 059, 061, 063
 Baureihe E 94: 035, 036, 053, 054, 055, 071, 072, 084, 092, 093, 109, 113, 116, 119, 120, 121, 151
 Baureihe V 60: 842, 843, 869, 870, 872
 Baureihe V 90: 011, 012, 013, 059, 060
 Baureihe V 100: 1021-1026, 1035-1039, 1244, 1287-1293

Bild 6: Panzerlokomotive, abgestellt auf dem Gelände des Aw Ingolstadt, um 1945.

Foto: Sammlung Bergsteiner

Bild 7: 175 004—1 und 194—7 vor dem Bw Ingolstadt (1971).

Foto: A. Ritz



- Baureihe 57: 1090, 1199, 1208, 1251, 1297, 1741, 2090, 2122, 2167, 2273, 2914, 3221
 Baureihe 64: 021, 107, 110, 145, 149, 340, 342, 343
 Baureihe 89: 705, 814, 827, 872, 876
 Baureihe 92: 2043
 Baureihe VT 70: 918, 923, 948, 981
 Baureihe VT 95: 9242, 9244, 9325, 9326, 9642, 9643, 9644

Bei der Aufgabe des Dampfbetriebs 1963 waren zuletzt noch Lokomotiven der Reihen 38, 50, 64, 80 und 86 in Ingolstadt beheimatet. Aber noch bis 1971 bzw. 1974 kamen vor Güterzügen aus Richtung Augsburg und Regensburg die Maschinen der Baureihe 50 nach Ingolstadt.

Die Nachfolge der Dampfloks traten Dieselloks der Baureihen 211/212, 260 und 290 an. An Elloks kamen die Baureihen 175 und 194 nach Ingolstadt. Für die 175 war das Bw Ingolstadt Auslauf-Bw. Nach ihrer Ausmusterung trafen als Ersatz die 160.001 und 008 ein. Beide waren aber nicht in Ingolstadt, sondern in Treuchtlingen zum Rangierdienst eingesetzt. Auf den Nebenbahnen lösten die 795 den VT 70.9 ab und wurden ihrerseits von den 798 verdrängt.

Am 10.2.1967 waren in Ingolstadt beheimatet: