



Bild 8: 044 404 und 044 427. in Ingolstadt Hbf (9.5.1976).

Foto: Matussek/Archiv A. Ritz

Baureihe VT 95: 9142, 9145, 9316, 9326,
9642-9644

Baureihe VT 98: 9787

TVT: 6210, 6214

Köf II: 4079, 4807, 5048, 6239,
6264, 6502, 6509, 6517

Köf III: 11003, 197, 198

Dazu kam noch bis zum Frühjahr 1979 ein Klimaschneepflug, den man aus einer E 36 umgebaut hatte. Nach Auskunft der DB wurde er nicht verschrottet, sondern soll zusammen mit Teilen der ebenfalls aus E 36 hergestellten Schneepflüge von Mühldorf/Inn und Garmisch-Partenkirchen in eine E 36 zurückgebaut und somit als Denkmalslok bzw. Museumslok der DB erhalten bleiben.

Nach einer Typenbereinigung im Jahre 1978 beheimatet das Bw Ingolstadt heute nur noch die Baureihen 194, 260 und 290 sowie einige Kleinlokomotiven 321-333.

Das (R)AW Ingolstadt

Am 22. 12. 1909 wurde der Bau des (R)AW Ingolstadt genehmigt. Der Baubeginn verzögerte sich jedoch bis 1911, da die Militärs wiederholt Einwände gegen die von Süden, aus Richtung Bw her geplanten Zufahrtsgleise vorbrachten. Schließlich einigte man sich auf eine nördliche Zufahrt in Form einer Spitzkehre. Diese konnte von den Festungswerken aus besser verteidigt werden. Ende 1914 waren die Bauarbeiten größtenteils beendet, aber die Lokomotivausbesserung unterblieb — das Aw wurde Lazarett. Erst im Oktober 1917 wurde der Betrieb aufgenommen.

Bild 9: 70 083 war für das Eisenbahnmuseum Ingolstadt vorgesehen; 1968 auf dem Gelände des Bw Ingolstadt.

Foto: Bergsteiner





Bild 10: Ingolstädter Klima-Schneepflug, ex E 36.

Foto: Bergsteiner

Zu Beginn der 30-er Jahre waren dem RAW Ingolstadt zugeteilt: 57.5 (G 5/5), 71.2 (Pt 2/4 H), 72.1 (Pt 2/4 N), 73.0-1 (D XII), 73.2 (Pt. 2/5 H), 96.0 (Gt 2x4/4) sowie an „nicht-bayerischen“ Reihen die 38.10-40 (P 8 pr.), 57.10-35 (G 10 pr.), 58.2-21 (G 12) und die Reichsbahnreihen 24 und 64. An dieser Zuteilung änderte sich wenig, wenn auch durch die Ausmusterung bayerischer Baureihen noch andere Reihen wie die Baureihe 50, 78 (T 18) und die 95 (T 20) hinzukamen. Durch die Bombardierungen im April 1945 wurde das Werk zwar schwer getroffen, aber sogleich wiederhergestellt und konnte seine

Arbeit gleich nach Kriegsende wieder aufnehmen.

Nach dem Krieg war das Aw Ingolstadt an der Rekonstruktion der S 3/6 beteiligt und übernahm ab 1954 die Unterhaltung aller noch vorhandenen 18.4, 4-5 und 6 vom Aw Freimann, das damals die Dampflokuntersuchung zu Gunsten der Elloks aufgab.

Beginnende Rationalisierungsmaßnahmen der DB führten 1961 zur Einstellung der Dampflokunterhaltung. Nach der Fertigstellung der 38.2229 wurde im Juli 1961 die Dampflokverbesserung aufgegeben, und das Aw Ingolstadt wurde bis zur endgültigen

Schließung im Jahre 1965 eine Werkabteilung des Aw Freimann. Die einstmalig 1.500 Personen umfassende Belegschaft wurde vornehmlich nach Freimann, Neuaubing, Nürnberg und Weiden versetzt. Für die älteren Mitarbeiter versuchte man den Betrieb noch mit reduzierter Belegschaft aufrecht zu erhalten und besserte bis Oktober 1962 ca. 1.000 Güterwagen aus. Zum Schluß wurden nur noch Ersatzteile hergestellt.

Das Werk wurde schließlich 1966 für 7,2 Millionen DM an Privatfirmen verkauft, die die Gebäude als Lagerhallen nutzen. Nur der südliche Flügel der Anlage blieb im Besitz der DB und ist noch heute Lehrlingswerkstatt.

Als Erinnerung an die lange Tradition der Eisenbahn in Ingolstadt plante die Stadt Ingolstadt in Zusammenarbeit mit der DB 1967 sogar die Einrichtung eines Eisenbahnmuseums in diesen Hallen. Bis zum Frühjahr 1968 waren als erste Museumsexemplare bereits die 70.083, 98.507 und E 71.19 in Ingolstadt eingetroffen. Wegen finanzieller Probleme zerschlugen sich jedoch diese Pläne. 98.507 wurde vor dem Hbf Ingolstadt aufgestellt, 70.083 gelangte nach Mühldorf/Inn und E 71.19 ist für das Berliner Verkehrsmuseum vorgesehen.

Einen letzten Punkt in der Chronik des Aw Ingolstadt stellt die Sprengung des 75 hohen Ziegelkamins des Kesselhauses am 25.5.1972 dar.

Bild 11: 64 415 auf der Fahrt von Weiden ins Aw Offenburg, am 27.7.1972 im Bw Ingolstadt.

Foto: A. Ritz

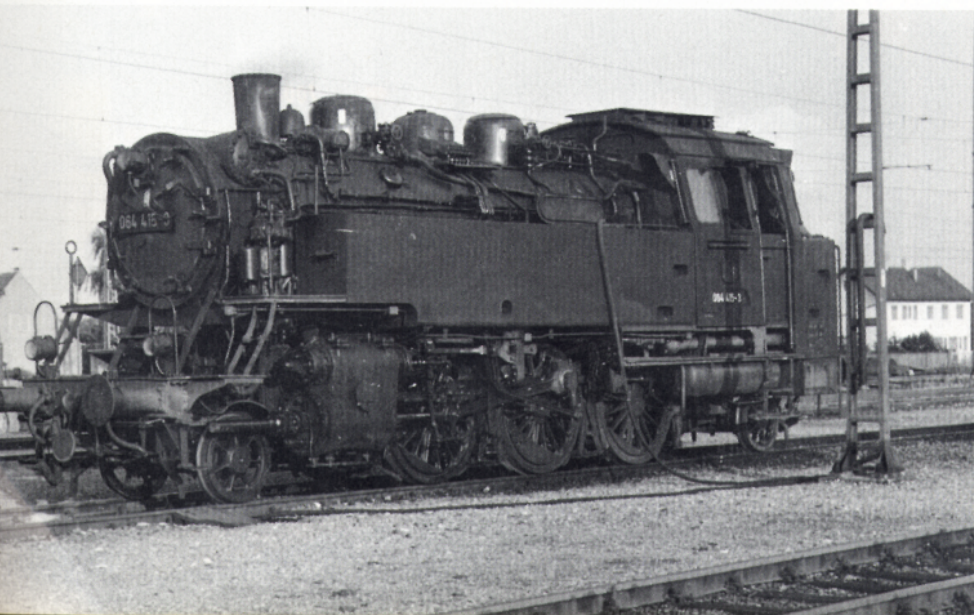




Bild 12: E 44 501 Umwerflok des Lehrzuges für das Aufgleisen umgestürzter Fahrzeuge im Bw Ingolstadt (30.8.1974).

Foto: Bergsteiner

Das Hauptsammellager Desching

In Zusammenhang mit dem AW Ingolstadt darf dessen von 1947—1959 bestandene Werkabteilung ‚Hauptsammellager De-

sching‘ nicht unerwähnt bleiben. Das Lager befand sich auf dem Gelände der Munitionsfabrik Desching im Nordosten von Ingolstadt und war über ein Industriegleis, das bei Oberhausenstadt von der Nebenbahn Ingolstadt—Riedenburg abzweigte, erreichbar. Das ehemalige Hauptlaboratorium war ebenfalls an

dieses Industriegleis angeschlossen. Beide Anschlüsse werden heute noch betrieben. Das HSL Desching hatte folgende Aufgaben zu erfüllen:

1. Zerlegung ausgemusterter Schienen- und Straßenfahrzeuge zwecks Rückgewinnung von Ersatzstücken und

Bild 13: 116 009 und 403 im Bw Ingolstadt (1974).

Foto: A. Ritz





Bild 14: 117 108 auf dem Weg zur Verschrottung im Aw Trier im Juni 1981 im Bw Ingolstadt.
Foto: Bergsteiner

Bild 15 + 16: 724 001 (ex Vorserien VT 95) als Indusi-Prüfwagen in Ingolstadt Hbf (10.9.1975).
Foto: Matussek/Archiv A. Ritz

- Werkstoffen.
2. Zerlegung ausgemusterter maschineller und baulicher Anlagen, desgleichen von Fahrzeugteilen.
3. Belieferung der Ausbesserungswerke, Betriebswerke und Privatausbesserungswerke mit den im Zerlegebetrieb rückgewonnenen Ersatzstücken und Werkstoffen.
4. Durchführung von Verkäufen in eigener oder fallweise übertragener Zuständigkeit.
5. Außerhalb des Hauptsammellagers: das Zerlegen nicht mehr lauffähiger Schienenfahrzeuge durch den Einsatz des Zerlegezuges.

Von 1950 bis 1956 wurden nachweislich 1.698 Dampflokomotiven in Desching verschrottet. Unter Berücksichtigung der nicht belegbaren Jahre 1947 bis 1949 und 1959 dürfte die Endsumme wohl bei etwa 2.000–2.300 Maschinen liegen. Das Jahr 1956 war dabei wohl das „fruchtbarste“: es brachte 700 Dampflokomotiven, 186 Tendern, 81 Kesseln, 885 Güterwagen, 336 Personenwagen, 156 Drehgestellen, 1800 Radsätzen, 139 kupfernen Feuerbüchsen, 1 Lokrahmen und 4 Tenderwasserkästen das Ende. Dazu wurden 25.700 Arbeitsstunden aufgewendet (also je t Zerleggut 3,94 Std.), 374.680 cbm Sauerstoff und 18.000 kg Karbid verbraucht. Die Einnahmen aus dem Verkauf betrugen 21,8 Mio. DM, die Ausgaben bezifferten sich auf 2,5 Mio. DM. Daneben wurden im gleichen Jahr noch für das 3yg- und 4yg-Programm 592 bzw. 12 Wa-

genkästen von alten Länderbahnpersonenzugwagen abgehoben und verschrottet. Rahmen und Fahrwerke wurden in anderen Aw's weiterverwendet. Der Personalstand erreichte 1951 mit 292 Bediensteten einen Höchststand und sank bis 1957 auf 91 ab. Dazu kamen aber ab 1.10.1953 noch jährlich im Durchschnitt 150 Arbeiter der an der Verschrottung beteiligten Privatfirma „Schrottag“, München. An Pachtkosten mußten für das Gelände jährlich 20.000,— DM aufgewendet werden. 1954 wurde der Vertrag letztmals für 5 Jahre verlängert. Nach der Einstellung der Verschrottung wurde das Gelände an die ESSO AG verkauft, die darauf eine Ölraffinerie errichtete. Das Zufahrtsgleis dient heute dem Abtransport der Erdölprodukte und wurde 1965 noch 2 km östlich zur SHELL-Raffinerie verlängert.

Die für Desching bestimmten Loks und Wagen standen in langen Reihen am Südennde des Ingolstädter Hbf und am Nordbahnhof abgestellt. Auch in vielen Bahnhöfen der Umgebung wurde jedes freie Gleis dafür verwendet, so in Reichertshofen, Manching, Weichering und sogar in Eichstätt Stadt. Für die Zuführung der Fahrzeuge und den Abtransport der gewonnenen Stoffe stellte das Bw Ingolstadt eigens Maschinen der Reihe 57 (G 10) zur Verfügung. Eine Maschine rangierte täglich von 5.44–17.27 Uhr in Desching. Im einzelnen ist die Verschrottung folgender Baureihen, von denen heute z. T. keine einzige Maschine mehr existiert, nachgewiesen: 18.1 (württ. C), 18.4 und 4 - 5 (S 3/6), 38.4 (P 3/4 H), 38.10-40 (pr. P 8), 42, 44, 45, 50, 52, 54

(G 3/4 H), 55 (pr. G 7 und G 8), 56 (pr. G 8.2), 57 (pr. G 10), 58 (pr. G 12), 70.0 (Pt 2/3), 70.1 (bad. Ig), 74 (pr. T 12), 75.1-3 (bad. VI b), 77.1 (Pt 3/6), 89.6-8 (R 3/3), 89.70 (Pr. T 3), 91.3-18 (pr. T 9.3), 92.20 (R 4/4), 93.0-4 (pr. T 14), 94.2-4 (pr. T 16), 95 und 98 (bayer. Lokalbahnloks verschiedener Untergruppen). Besondere Raritäten stellten die 97.503, der letzte Kittel-Dampftriebwagen DT 8 und die Schmalspurloks der ehemaligen pfälzer 1.000-mm Strecken (99.041, 045, 093, 103 und 241) dar. Aber auch Beutefahrzeuge aus dem 2. Weltkrieg rollten ihre letzten Kilometer nach Desching. So sind die Elloks E 102, E 104 und E 105 der Ostbahn nachgewiesen. Bei ihnen handelte es sich um Lokomotiven der Warschauer Vorortbahn. Von der ČSD gelangten die mit DR-Nummer VT 136.093 und 115 bezeichneten zweiachsigen Triebwagen (ähnlich VT 70.9) nach Desching.

Welche Leckerbissen sonst noch in Desching zerlegt worden sein mögen? Niemand weiß es heute mehr!

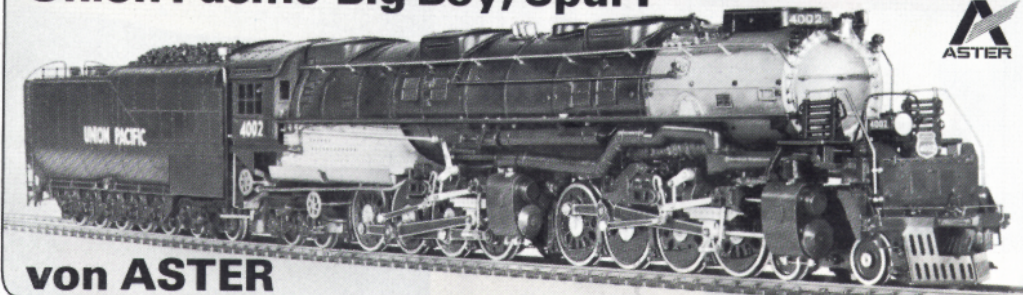
L. Bergsteiner

Literatur

Statistische Jahresberichte der Königl. Bayer. Staatsbahnen 1865—1920
Die Dampfbahn, Heft 20/1978, 21/1979, 22/1979 und 27/1980
Jahresberichte des Aw Ingolstadt 1950—1956



Union Pacific Big Boy, Spur I



von ASTER

... das gibt's nur einmal, das kommt nicht wieder!



Sie dampft wieder, die grösste und berühmteste Dampflokomotive. Nur in Spur I, aber dafür richtig. Lieferbar in limitierter, numerierter Auflage ab Februar 1982: Dampfbetrieb, Fertigmodell, Dampfbetrieb, Bausatz und als Modell mit elektr. Antrieb. Gewicht, Lok und Tender: 20 kg Gesamtlänge: 1'246,5 mm Verlangen Sie ausführliche Unterlagen im Fachhandel oder direkt bei:

FULGUREX SA

Avenue de Rumine 33,
CH-1005 Lausanne/Schweiz

75 Jahre Arnold

Wie bereits im Journal 6/81 kurz berichtet, konnte die Firma Karl Arnold GmbH & Co im Oktober 1981 auf ihr 75jähriges Bestehen zurückblicken, — ein Ereignis, das in der Spielwaren- und Modelleisenbahnbranche nicht allzu häufig ist. Dies ist für uns Gelegenheit zu einem Rückblick auf die Entwicklung und die Leistungen des Hauses Arnold in den vergangenen Jahrzehnten.

Am 4. Oktober 1906 gründete Karl Arnold mit ein paar Mitarbeitern in der Gartenstraße 17 in Nürnberg eine kleine Fabrik für Metallspielwaren. Dieser Schritt war in der damaligen Hochburg der Blechspielwarenherstellung sicher gewagt, besonders für einen „Fremden“, denn Karl Arnold stammte aus Dinkelsbühl und hatte erst zwei Tage zuvor die Bürgerrechte der Stadt Nürnberg erhalten. Dennoch, trotz mancher Rückschläge, konnte er schon bald einen schnell wachsenden Kundenkreis für seine originellen, nach eigenen Vorstellungen fabrizierten Blechspielwaren gewinnen. Seinen Ideenreichtum bezeugen zahlreiche Patente, die ihn auf dem auch damals schon recht anspruchsvollen Spielwarenmarkt Anerkennung verschafften. Seine besondere Vorliebe galt den Funken-spielzeugen, die durch eingebaute Feuersteine Funken sprühen konnten.

Bereits 1913 reichten die Betriebsräume nicht mehr aus, und die Firma zog in die Blumenthalstraße in Nürnberg um. Bald darauf erfolgte der Umzug in die Deutschherrnstraße, wo auch heute noch der Stammsitz des Hauses Arnold ist.

Der 1. Weltkrieg brachte eine Unterbrechung des Aufstiegs, ab 1918 ging Karl Arnold jedoch erneut optimistisch daran, die Firma weiter auszubauen. Die Zahl der Patente und Produkte wurde immer umfangreicher, man baute Dampfschiffe, bewegliche Handwerkermodelle, Rennautos, feuerspeiende Loko-

motiven, Feuerwehrautos und vieles mehr. Der 2. Weltkrieg zerstörte dann alles bis dahin Erreichte. Von den Betrieben in der Gartenstraße, Blumenthalstraße und Deutschherrnstraße blieben nur Trümmer übrig, jegliche Dokumente aus der Zeit von 1906 bis zur Bombardierung gingen verloren. Dennoch: 1943 errichtete man in Mühlhausen/Oberpfalz einen kleinen provisorischen Betrieb, der 1945 den Ausgangspunkt für den Neubeginn bildete. Hier begann im November 1945 die Fertigung von Blumenvasen aus Granathülsen, Baubeschlägen und, in bescheidenem Umfang, wieder Metallspielzeug.

Im Oktober 1946 starb Karl Arnold, der Begründer der Firma; den Wiederaufbau der Betriebe in Nürnberg konnte er nicht mehr erleben. Sein Schwiegersohn Max Ernst übernahm die Geschäftsführung und baute das Unternehmen weiter aus. Die Firma Arnold hatte insofern Glück, als sich unter den vielen nach Mühlhausen gekommenen Flüchtlingen einige besonders begabte und erfinderrische Mustermacher — heute würde man Konstrukteure sagen — befanden. So konzentrierte man sich bald wieder auf die Herstellung von Metallspielwaren. Gebaut wurden vor allem zeitgemäße Automodelle. Bereits 1956 erschien das erste Spielzeug mit Funkfernsteuerung — damals noch mit Röhren — auf dem Markt. Ein besonderer Schlager wurde ein Hubschrauber, der durch ein Kurbelwerk angetrieben wurde.

Ende der 50er Jahre traten allerdings ernste Probleme auf: die Blechspielwaren wurden in Japan kopiert und in Deutschland billig angeboten. Darüberhinaus ging der Trend der Käufer vom Blechspielzeug weg zum Spielzeug aus Plastik. In dieser schwierigen Phase traf die Firma Arnold 1960 eine mutige Entscheidung. Zur Messe 1961 stellte sie als Weltneuheit „Rapido 200“ vor, eine elek-



Karl Arnold

trisch betriebene Modelleisenbahn mit 9 mm Spurweite im Maßstab 1:160.

Anfangs sah es garnicht nach einem Erfolg aus, denn die Fahrzeuge wirkten noch wenig vorbildgerecht und maßstäblich. Man erntete eher Spott als Anerkennung, und der Umsatz betrug im ersten Jahr ganze 50.000,— DM. Dennoch, mit der dem Hause Arnold eigenen Kreativität ging man weiter an die Entwicklung, lernte schnell aus Fehlern und zeigte ein offenes Ohr für die Anregungen und Wünsche aus dem Kundenkreis.

So entstand eine Modelleisenbahn, die sich heute weltweit als N-Spur durchgesetzt hat, zweifellos begünstigt durch den beengten Wohnraum vieler Kunden, aber nicht denkbar ohne ein hohes Maß an Qualität und Vorbildtreue. Arnold entwickelte eine Vielzahl technischer Feinheiten, die es bisher nicht gegeben hatte. Die N-Kupplung wurde in Lizenz von allen Herstellern, die später ebenfalls Modellbahnen dieser Spur bauten, übernommen.

Bild 1: Diese Abbildung zeigt einen Ausschnitt aus dem reichhaltigen Vorkriegs-Fertigungsprogramm der Firma Arnold.

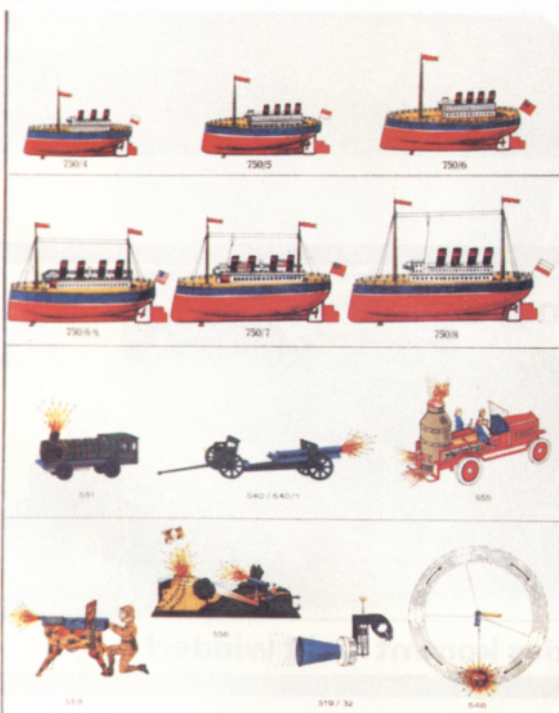
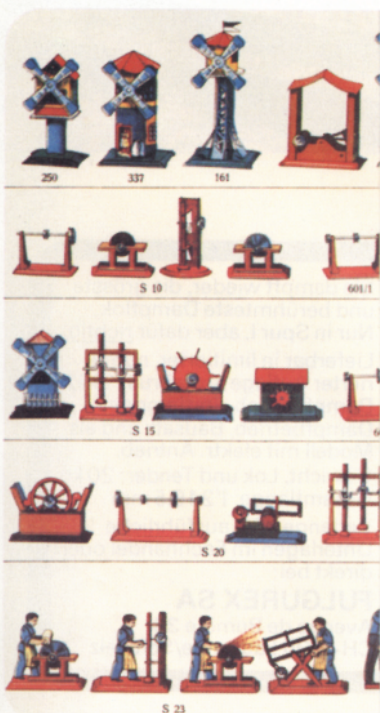


Bild 2: Dieses Dampfschiffmodell entstammt der Fertigung der 50er Jahre.



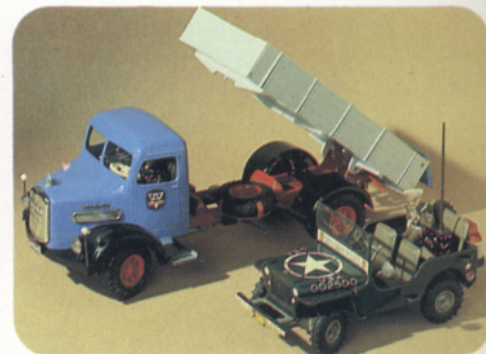
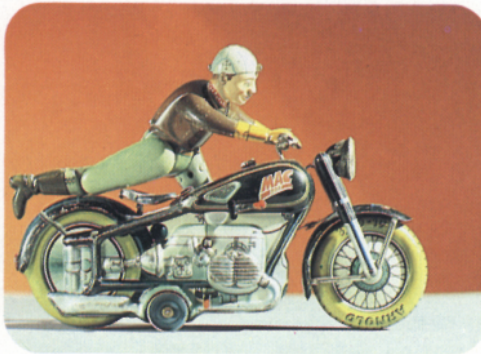
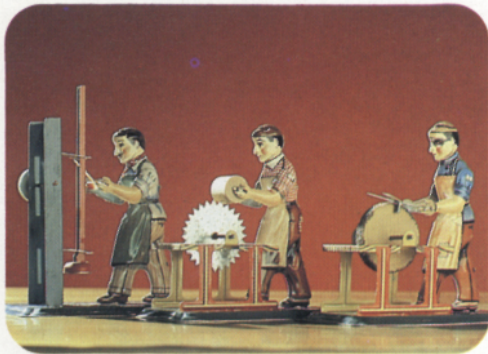


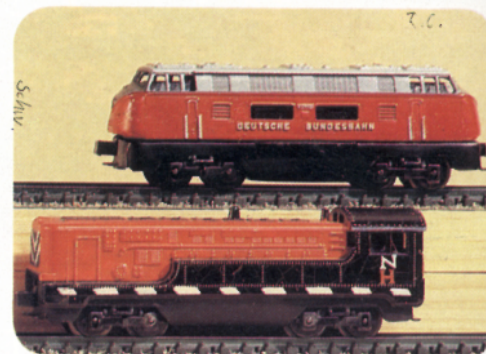
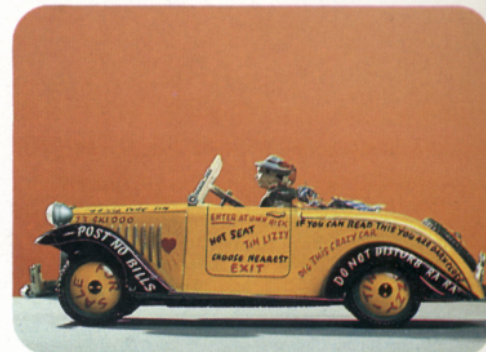
Bild 3—7: Auch diese Bilder zeigen einige der sehr hübschen Blechspielzeuge, die Arnold in den 50er Jahren herstellte.

Zum ersten Mal gab es daher für eine Spurweite ein einheitliche Universalkupplung — in anderen Spurweiten noch heute ein Wunschtraum.

Ein erster Höhepunkt auf dem Gebiet der Modell-Lokomotiven war 1972 die Baureihe 41, die erste N-Lok mit eingebautem Raucherzeuger. Weitere Glanzlichter waren 1978 das Schweizer Krokodil, die Ce 6/8 der SBB, 1980 die Baureihen 78 und 55 und, als bisheriger

Höhepunkt der Lokentwicklung, in diesem Jahr das Modell der Baureihe 96, der bayerischen Gt 2x4/4, die wir im Journal 6/81 vorstellten.

Hier zeigte die Firma Arnold, übrigens ein reiner Familienbetrieb, was sie in technischer Hinsicht zu leisten vermag, und der Modelleisenbahn-Liebhaber kann gespannt sein, was die Firma ihm in der Zukunft noch an Überraschungen bringt.



*Die Redaktion des Eisenbahn-Journals möchte
im Zusammenhang mit diesem Artikel die Gelegenheit
nochmals wahrnehmen,*

dem Hause Arnold zum 75-jährigen Bestehen zu gratulieren.

*Auch im Interesse der Modelleisenbahn-Freunde
wünschen wir der Firma Arnold für die Zukunft weiterhin
erfolgreiche Arbeit.*

*Wir hoffen, daß den Mitarbeitern der Firma auch weiterhin
die Ideen nicht ausgehen, und daß sie noch eine Vielzahl interessanter
Modelle auf den Markt bringen.*

Bild 8 + 9: Diese beiden Aufnahmen dokumentieren die Entwicklung der Modell-Lokomotiven des Hauses Arnold in Spur N. Es ist schon ein gewaltiger Unterschied zwischen den ersten Erzeugnissen und dem derzeitigen Spitzenmodell, der BR 96 festzustellen.

Fotos 1—8: Werkfotos
Foto 9: P. Schiebel

