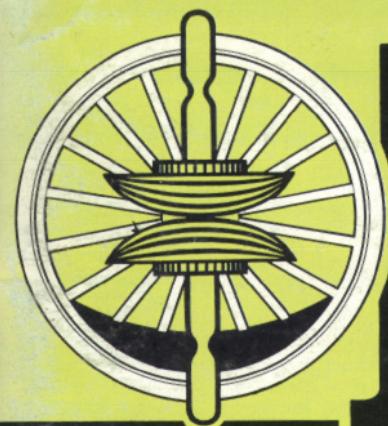




Eisenbahn ^{3/1982} JOURNAL

Juni

DM	7,80
sfr	7,80
öS	59,—
hfl	9,50
bfr	130,—
Lire	4500,—

Modellbahn—Fachzeitschrift · aktuell · informativ





3/82

ISSN 0720-051 X **8. Jahrgang**
Einzelausgabe

DM	7,80	hfl	9,50
sfr	7,80	bfr	130,—
öS	59,—	Lire	4.500,—

Verlag, Herausgeber und Vertrieb: H. Merker

Redaktion: Hermann Merker
Andreas Ritz
PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, E. Henne

Ständige Mitarbeiter:
C. Asmus, R. Barkhoff, L. Bergsteiner,
H. Kundmann, J. Nelkenbrecher,
H. Obermayer, P. Schiebel.

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

Layout und Grafik: G. Gerstberger
Korrektur: U. Bauer
Satz: fotosatz geiss, Puchheim
Druck: Printed in Italy
by Nuova Grafica Moderna S.p.A. — Verona
Eisenbahn-Journal erscheint 1982 9 x,
(einschließlich 3 Sonder-Journalen).
Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-
Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofs-
buchhandel, oder direkt beim Verlag.

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

Abonnement: DM 46,80 ohne Portokosten
(Sonder-Journale sind im Abonnement-Preis
nicht enthalten)

Einzelheft: DM 7,80 + DM 1,— Porto

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802
(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21 300

(BLZ 701 693 70)

Dresdner Bank Nr. 695 918 000

(BLZ 700 800 00)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Ver-
vielfältigung setzen das schriftliche Einver-
ständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Mona-
te zum Kalenderjahresende möglich bzw.
3 Monate vor Ablauf des Jahresabo.

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 28.000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
Was war das? Reko-Lokomotiven	4
Eisenbahnknotenpunkt Ingolstadt (3. Teil)	9
Der Lufthansa Airport-Expresß	16
Bayern-Journal	21
Bücherecke	26
Deutsche Diesellokomotiven (V 36)	28
»Distelrasen« ein neues Buch	37
Neues und Bewährtes — Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1982	40
Bahnhofsimpressionen (Eisenbahn und die Ahrtalromantik)	42
120 Jahre Schienenverkehr zwischen Bayern und Böhmen (2. Teil und Schluß)	45
Kleinlokomotive mit Kittel-Kessel	49
Die KL2 als HO Modell von M + F UK	50
Jubiläum in Meran	53
Bäume	54
Neues in großen Spurweiten	57
Neuheiten-Journal	60
75 Jahre Bahnlinie Monheim-Fünfstetten	66
Mini-Markt	69

Zu unserem Titelbild:

023 070 als Vorspannlok vor einer 050 auf der Strecke Horb-Rottweil (aufge-
nommen im Mai 1973).

Foto: J. Nelkenbrecher

Zu unserem Poster:

Eine 44er mit Güterzug, auf dem einige Borgward-Wagen zu erkennen sind,
vor der Ruine Schwarzenfels in der Rhön.

**Veröffentlichung mit freundlicher Genehmigung
der Franckh'schen Verlagshandlung Stuttgart**

Zu unserer Impression Seite 2:

Eine Stuttgarter 144 ist am 16.4.1981 mit dem N 6030 Pforzheim-Karlsruhe
bei Bilfinger unterwegs.

Foto: A. Ritz

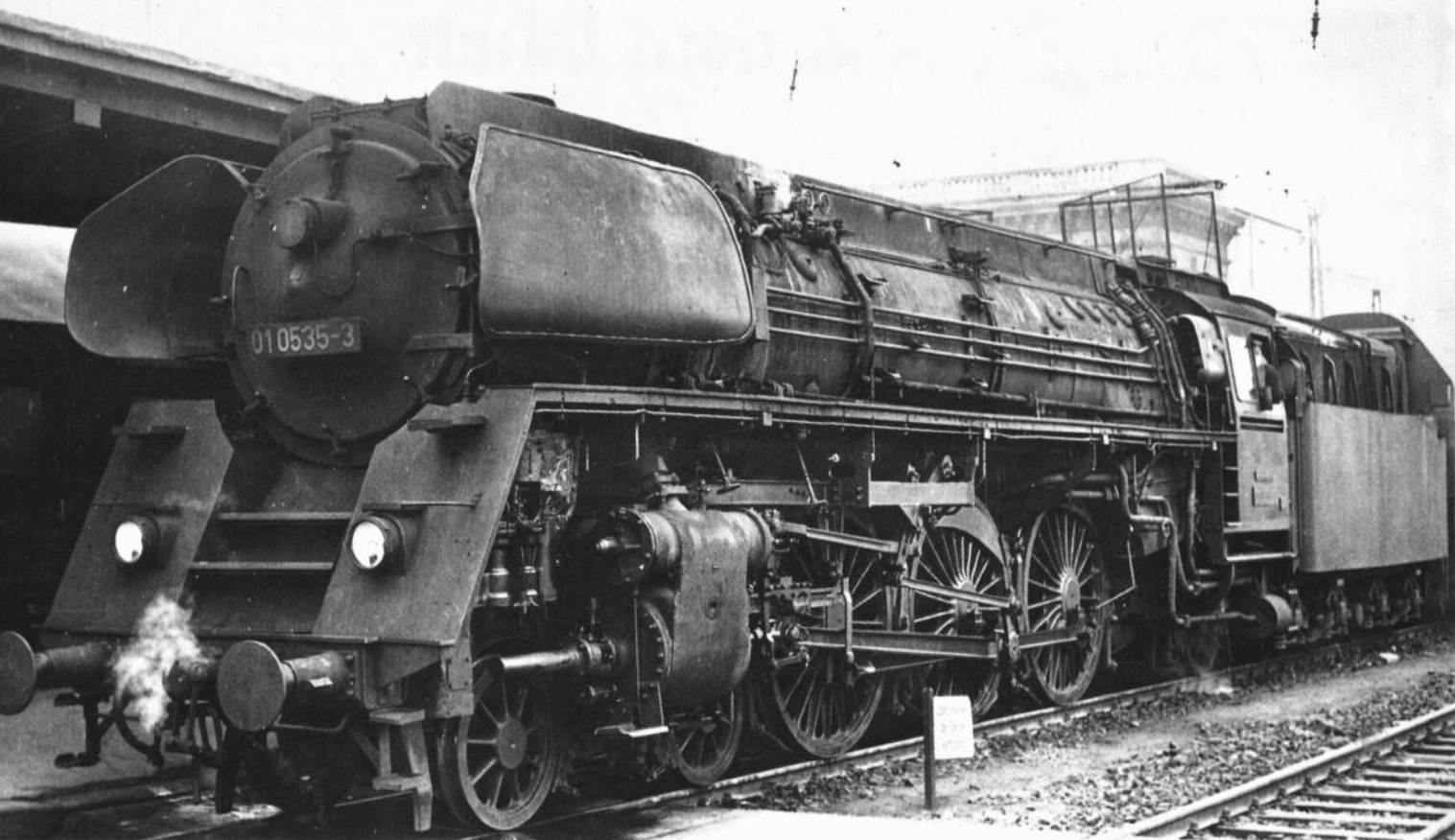


Bild 1: Den offiziellen Abschluß des Reko-Programmes bildete die Ablieferung der 01 535. Das Foto zeigt die Maschine 1971 in Magdeburg Hbf vor einem D-Zug nach Rostock.

Unter dem Stichwort »WAS WAR DAS?« wollen wir in diesem und in künftigen Journalen in zwangloser Folge einige Begriffe aus der Geschichte der Dampflokomotive erklären, die zwar zum Sprachgebrauch eines jeden

Eisenbahnfreundes gehören, deren Inhalt und Bedeutung jedoch — vor allem jüngeren Lesern — vielleicht manchmal nicht ganz klar sind.

Bitte lassen Sie uns wissen, wie Ihnen unse-

re Retrospektiv-Serie gefällt, und schreiben Sie uns dabei auch, welche Ihrer Meinung nach wichtigen Begriffe erklärt werden sollten.

Die Redaktion

Was war das? »Reko-Lokomotiven« —

Bei diesem Wort handelt es sich um eine Abkürzung für »rekonstruierte Lokomotiven«, — ein Begriff, der während zahlreicher Nacharbeitungs- und Umbauarbeiten in den Jahren 1957—1965 im Rahmen des Rekonstruktionsprogrammes der heutigen Deutschen Reichsbahn (DDR) geprägt wurde. Das Reko-Programm umfaßte die Lokomotiven der Baureihen 01, 03¹⁰, 39, 41, 50, 52 und 58¹⁰⁻²¹.

Als am 31.5.1965 die Schnellzuglokomotive 01 535 der Deutschen Reichsbahn übergeben wurde, galt das Rekonstruktionsprogramm als abgeschlossen. Die 01 535 war aus der 01 156 entstanden und trug nun die Fabrik- bzw. Umbaunummer 139 des Raw Meiningen. Begonnen hatte das Rekonstruktionsprogramm mit der Übergabe der 50 3501 an die DR am 12.11.1957, die aus der 50 380 entstanden war. Bis zur Ablieferung der 01 535 im Jahre 1965 waren 622 Lokomotiven rekonstruiert worden. Wie noch zu zeigen sein wird, war das nur ein vorläufiger Abschluß.

Hauptuntersuchung, Generalreparatur oder Rekonstruktion?

Der Raubbau, der mit den Lokomotiven in

den Kriegs- und Nachkriegsjahren getrieben wurde, die sogenannte »Entfeinerung«, die bereits bei der Fertigung bestimmter Baureihen vorgenommen wurde (das bedeutete die drastische Reduzierung des Buntmetalleinsatzes, den Wegfall verschiedener Teile oder Baugruppen und die Einsparung verschiedener Bearbeitungsgänge) sowie der Materialmangel der Nachkriegszeit hatten bewirkt, daß viele Lokomotiven einen sehr schlechten Erhaltungszustand aufwiesen, der ihre Betriebstauglichkeit bis zum Traktionswechsel nicht als gesichert voraussetzen durfte. Für die Wiederherstellung der vollen Betriebstauglichkeit einer Dampflokomotive gab es drei Möglichkeiten:

1. Die **Hauptuntersuchung** (Schadgruppe L4) mit der Wiederaufbereitung aller Teile oder Baugruppen bis zur Erreichung des Werkgrenzmaßes oder den Tausch gegen aufgearbeitete oder neue Bauteile. Im Rahmen einer Hauptuntersuchung konnten beispielsweise der Kessel (gegen einen aufgearbeiteten der gleichen Baureihe), die Pumpen, die Lichtmaschine usw. getauscht werden oder die Radsätze neue Reifen erhalten.
2. Die **Generalreparatur** mit dem großzügigen Ersatz verschlissener oder störanfälliger Bauteile unter Beibehaltung der ur-

sprünglichen Leistungsparameter von Kessel und Dampfmaschine. Zum Beispiel unterzog die Deutsche Reichsbahn 1958 einige Lokomotiven der Kriegslokbaureihe 52 einer Generalreparatur mit dem Ziel, kriegsbedingte Mängel und Vereinfachungen zu beseitigen; so erhielten die Lokomotiven unter anderem Vorwärmanlagen und Achsstellkeile.

3. Die **Rekonstruktion**, — und hier setzt der Begriff »Reko-Lok« ein, denn dafür hatte sich die heutige DR entschieden. Hauptuntersuchung und Generalreparatur stellen im wesentlichen den konstruktiv beabsichtigten Originalzustand der Lokomotive wieder her. Bauartbedingte Mängel, z. B. schlechte Abstimmung zwischen Kessel- und Maschinenleistung lassen sich dabei ebensowenig beseitigen, wie eine Leistungssteigerung möglich ist. Die Rekonstruktion ermöglicht dagegen mit der Erneuerung von Großbauteilen eine Leistungssteigerung gegenüber der Ursprungaufführung (Steigerung der Kessel- und Dampfmaschinenleistung) und Bauartänderungen zur besseren Abstimmung von Kessel- und Maschinenleistung oder des Laufverhaltens. Die Kosten für die Rekonstruktion einer Dampflokomotive lagen zwar über denen

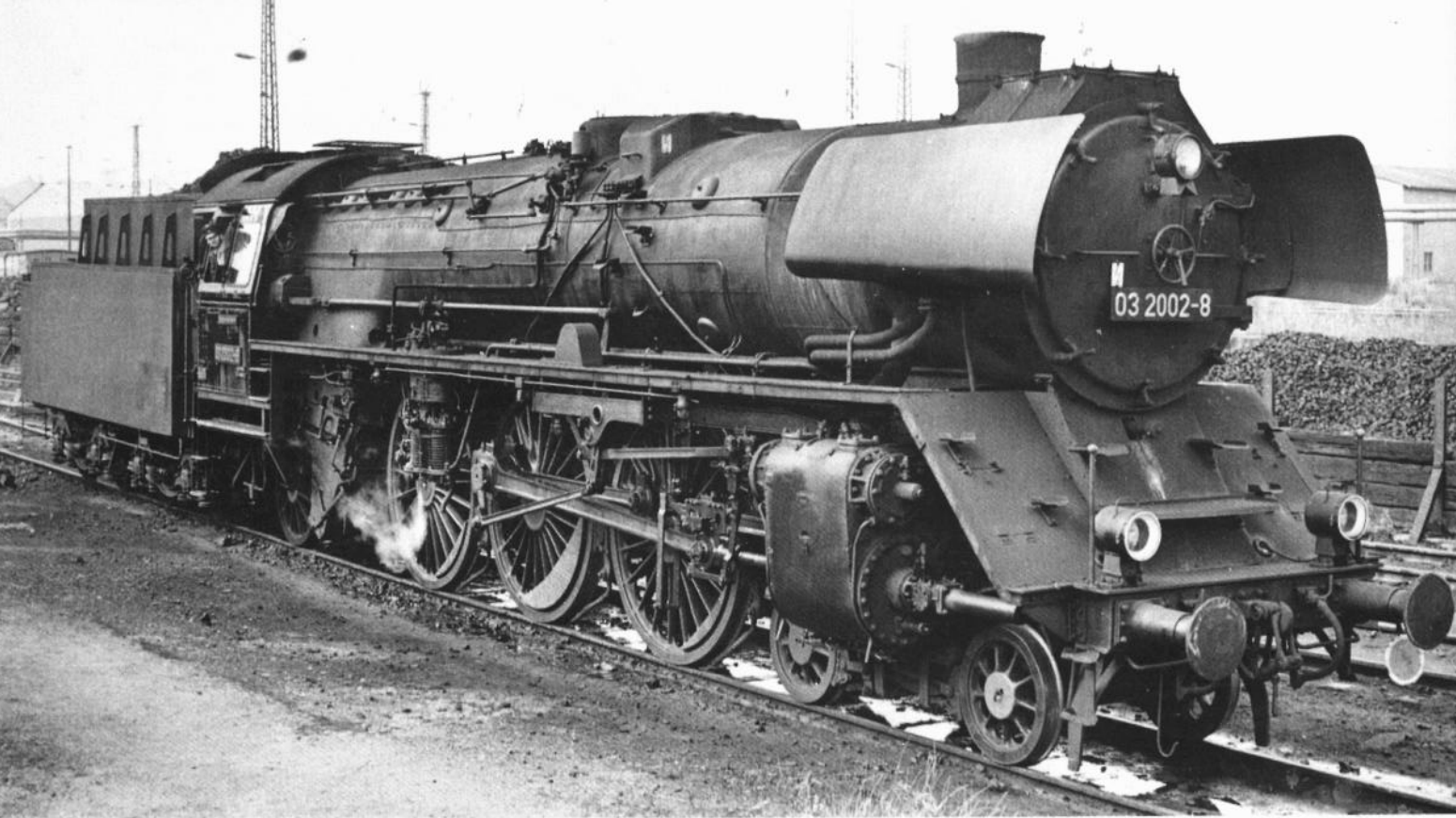


Bild 2: Der Traktionswechsel verhalf auch dem einstigen Baumuster 03 002 zur Rekonstruktion. Unser Bild zeigt sie als 03 2002 1973 im Bw Dresden A.

für eine L4 oder Generalreparatur, aber unter dem Neubeschaffungspreis. Bei der Rekonstruktion wurden wesentliche Bauteile wie Rahmen, Radsatzgruppen, z. T. Pumpen und Armaturen unverändert oder angepaßt übernommen, was die geringeren Kosten gegenüber dem Neubau erklärt.

Von 1953 bis 1960 lief das Dampflokomotiv-Neubauprogramm der Deutschen Reichsbahn, das die Baureihen (Normalspur) 23¹⁰, 25, 25¹⁰, 50⁴⁰, 65¹⁰ und 83¹⁰ hervorgebracht hatte (insgesamt 320 Lokomotiven). Die Fertigungskapazitäten der DDR-Lokomotivbauindustrie reichten jedoch nicht aus, um den Dampflokomotivbedarf bis zum Traktionswechsel zu decken, so daß schon aus diesem Grund das Reko-Programm notwen-

dig wurde, das die Rekonstruktion mehrere hundert Dampflokomotiven vorsah.

Umfang und Inhalt des Rekonstruktionsprogrammes bei der DR

In das Rekonstruktionsprogramm (kurz »Reko-Programm« genannt) sind Baureihen einbezogen worden, die zum einen größere Stückzahlen von Lokomotiven umfaßten und die zum anderen bis zum Traktionswechsel, also über drei und mehr Erhaltungsabschnitte, im Einsatz bleiben sollten. Unter Erhaltungsabschnitt versteht man die Zeit zwischen zwei Hauptuntersuchungen (L4). Hinzu kamen Lokomotiven mit Kessel aus

dem Kesselwerkstoff St 47 K, einem nicht alterungsbeständigen und schlecht schweißbaren Material, die z. B. in die Baureihen 03¹⁰, 41 und 50 (zum Teil) eingebaut waren. Etwa ab 1956 waren in den St 47 K-Kesseln Rißbildungen zu beobachten, die meist zur sofortigen Außerdienststellung der Lokomotive führten. So war am 10.10.1958 der aus diesem Material bestehende Kessel der 03 1046 vor dem Balt-Orient-Expreß im Bahnhof Wünsdorf zerknallt.

Umfang und Einzelheiten des Rekonstruktionsprogrammes wurden im Lokomotivauschuß der Deutschen Reichsbahn beraten und von der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft (HvM) bestätigt. Bauausführende waren die Reichsbahnausbesserungswerke »Helmut Scholz« Meiningen, »Wilhelm Pieck«

Bild 3: Mit Reko-Kessel und Mischvorwärmerpumpe in Fahrzeugmitte präsentiert sich die 03 0059 (03 1059) 1976 auf der Drehscheibe des Bw Stralsund.

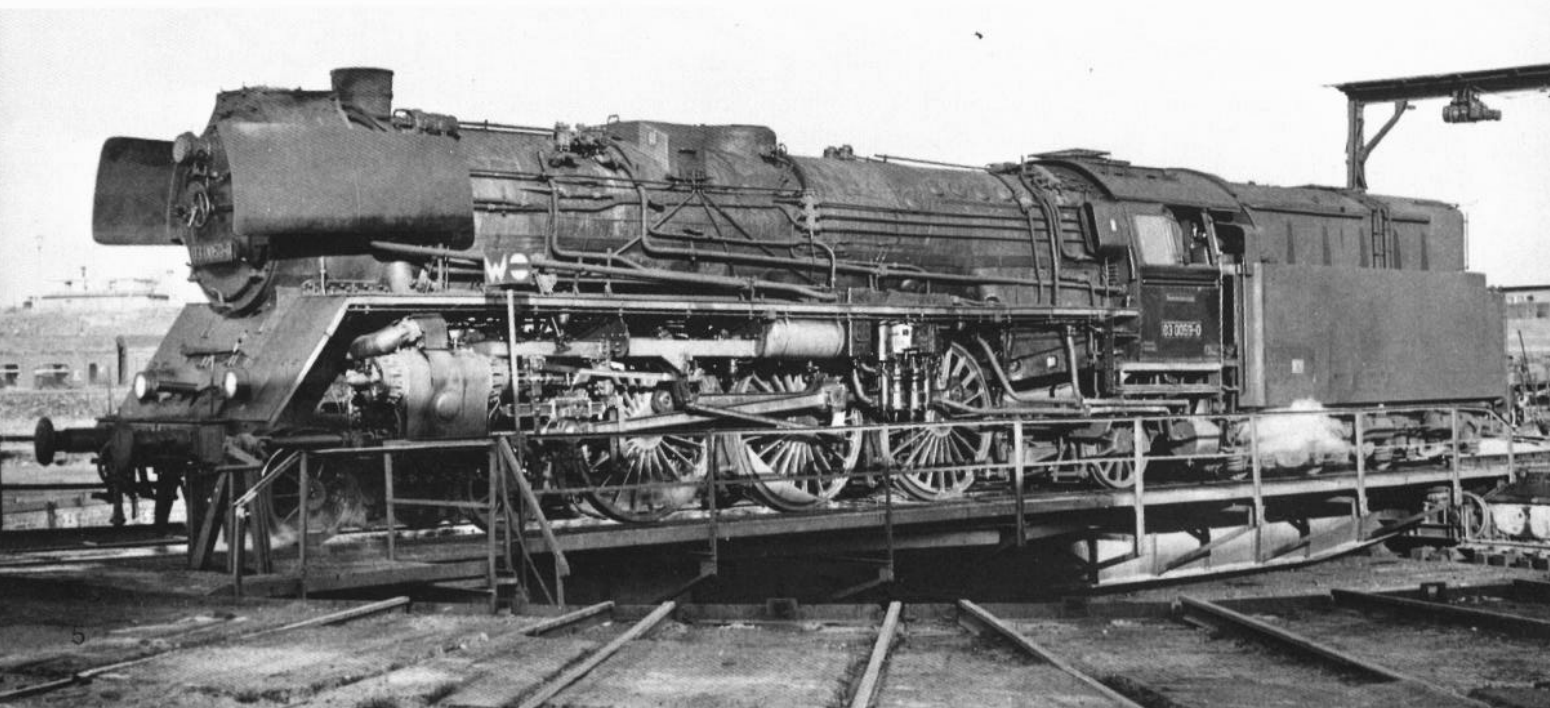




Bild 4: Eine der letzten betriebsfähigen rekonstruierten pr. P 10 war die 39 1060 vom Bw Saalfeld. Nach der Rekonstruktion bekam die BR 39 die Baureihenbezeichnung 22, nach Einführung der EDV-Betriebsnummern war es wieder die Baureihe 39 (Saalfeld 1971).

Karl-Marx-Stadt, »7. Oktober« Zwickau und Stendal. Das Raw Halberstadt und der VEB Schwermaschinenbau »Karl Liebknecht« Magdeburg arbeiteten als Kesselhersteller am Reko-Programm mit.

Der Neubau-Ersatzkessel — Hauptmerkmal der Reko-Lok

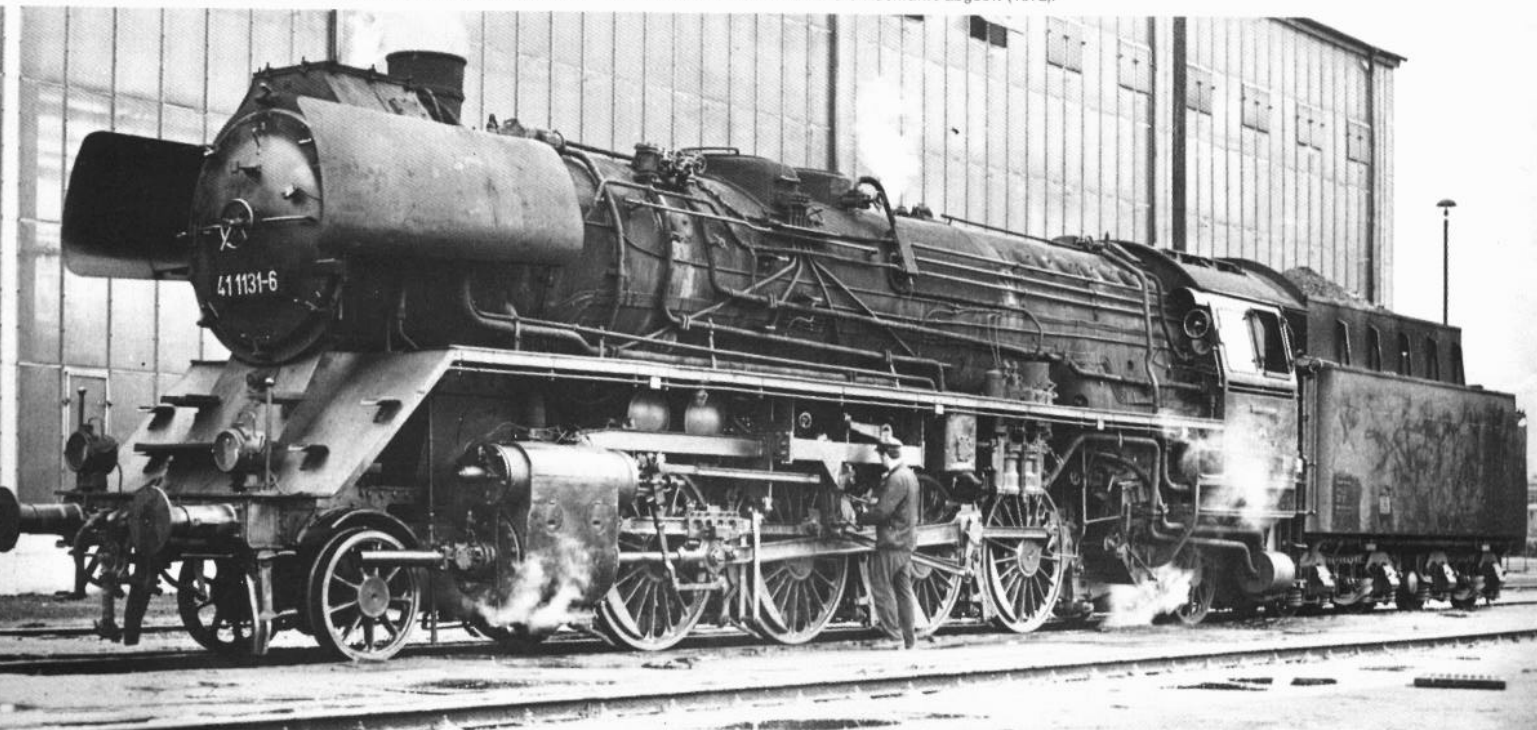
Bereits beim Neubauprogramm hatten sich moderne Baugrundsätze durchgesetzt und bewährt. Abgesehen davon, daß die Neubaukessel vollständig geschweißt waren, gab es

eine bessere Abstimmung der Heizflächenverhältnisse, den Einbau von Verbrennungskammern (außer 65¹⁰ und 83¹⁰), Mischvorwärmanlagen, U-förmig gepreßte Bodenringe und den Wegfall von Feuerlochringen durch angekümpelte Feuerbüchsen- und Stehkesselrückwände.

Nach diesen Konstruktionsprinzipien entstanden auch die Neubau-Ersatz-Kessel, die sog. Reko-Kessel, z. T. unter Verwendung von Kumpelteilen aus dem Neubauprogramm. Es wurden zwei Grundtypen von Reko-Kesseln entwickelt: ein Kesseltyp für die Baureihen 03¹⁰, 39 und 41, ein zweiter für die Baureihen 50, 52 und 58¹⁰⁻²¹. Der Reko-Kessel für die Baureihe 01 ist eine Sonderent-

wicklung, entspricht aber im prinzipiellen Aufbau ebenfalls diesen beiden Grundtypen. Die Festlegung auf 3 Kessel-Grundtypen bedingte, alle erforderlichen Anpaßarbeiten am Rahmen der Lokomotive vorzunehmen. Mit den drei Kesseltypen konnten acht verschiedene Lokomotivbaureihen ausgerüstet werden. Alle Reko-Kessel besaßen eine Verbrennungskammer und damit einen größeren Anteil hochwertiger Strahlungsoberfläche als die Ursprungskessel. Die Verbrennungskammer bot zugleich eine günstige Voraussetzung für die später z. T. erfolgte Umrüstung auf Ölhauptfeuerung. Die Hauptkennzahlen der Kessel im Vergleich können nachstehender Tabelle entnommen werden. Die mit der

Bild 5: Für die Oebisfelder 41er war Magdeburg Hbf Wende-Bw. Die 41 1131 mit Reko-Kessel wird für die Rückfahrt abgeölt (1972).



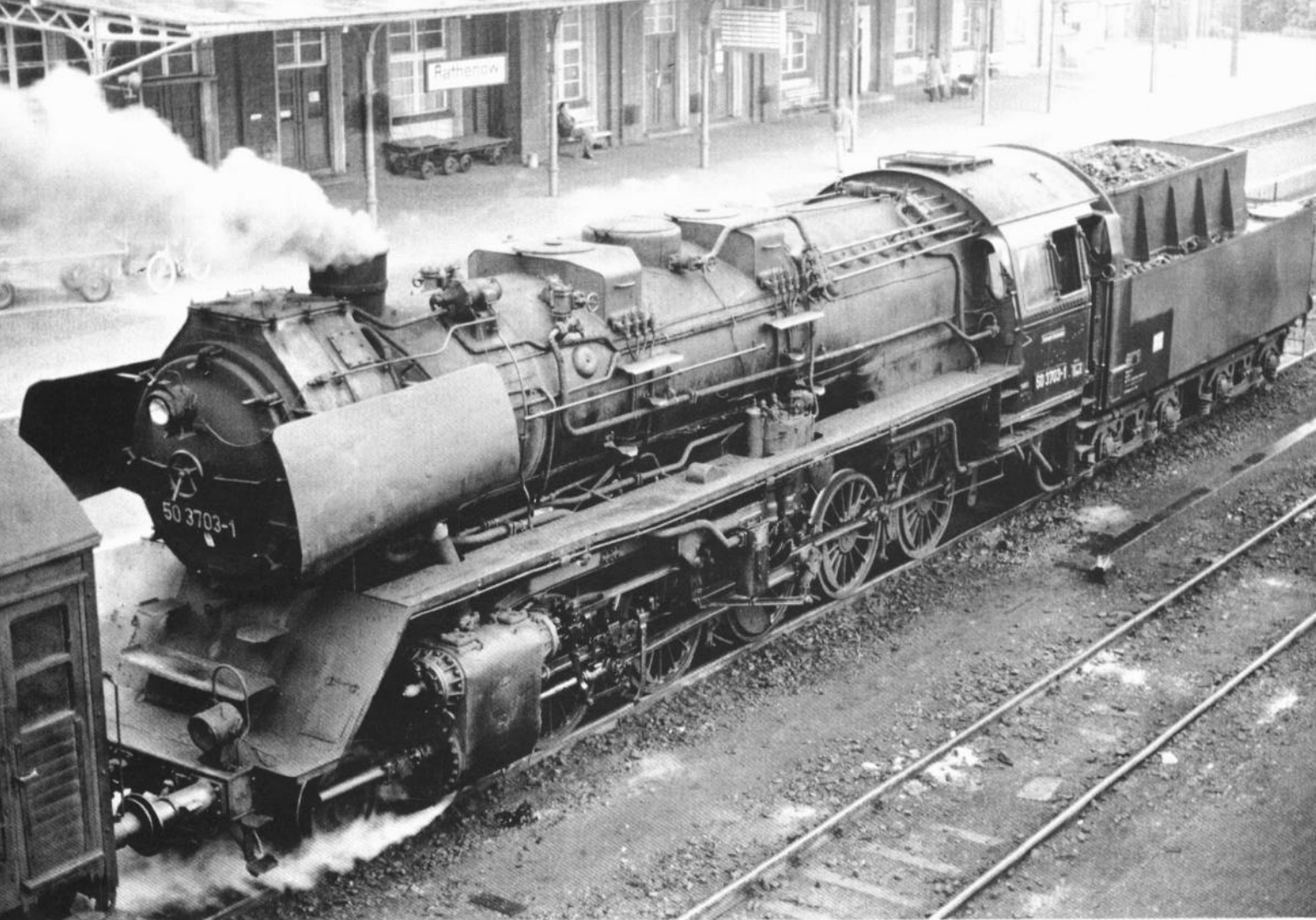


Bild 6: Bei der 50 3703 vom Bw Stendal (Est Rathenow) sind die Kesselaufbauten des Reko-Kessels Typ 50/52/58 besonders deutlich sichtbar (Rathenow 1978).

Rekonstruktion beabsichtigte Leistungssteigerung wurde u.a. durch die mögliche höhere spezifische Heizflächenbelastbarkeit und damit durch die höhere Dampfleistung des Kessels erreicht. Hatten die Einheitslok-Kessel eine spezifische Heizflächenbelastbarkeit von $57 \text{ kg/m}^2\text{h}$, so war die sogenannte Kesselgrenze bei den Reko-Kesseln auf 70 bis $75 \text{ kg/m}^2\text{h}$ festgesetzt. Die stündliche Dampfleistung eines Lokomotivkessels errechnet man durch Multiplikation der Verdampfungs-

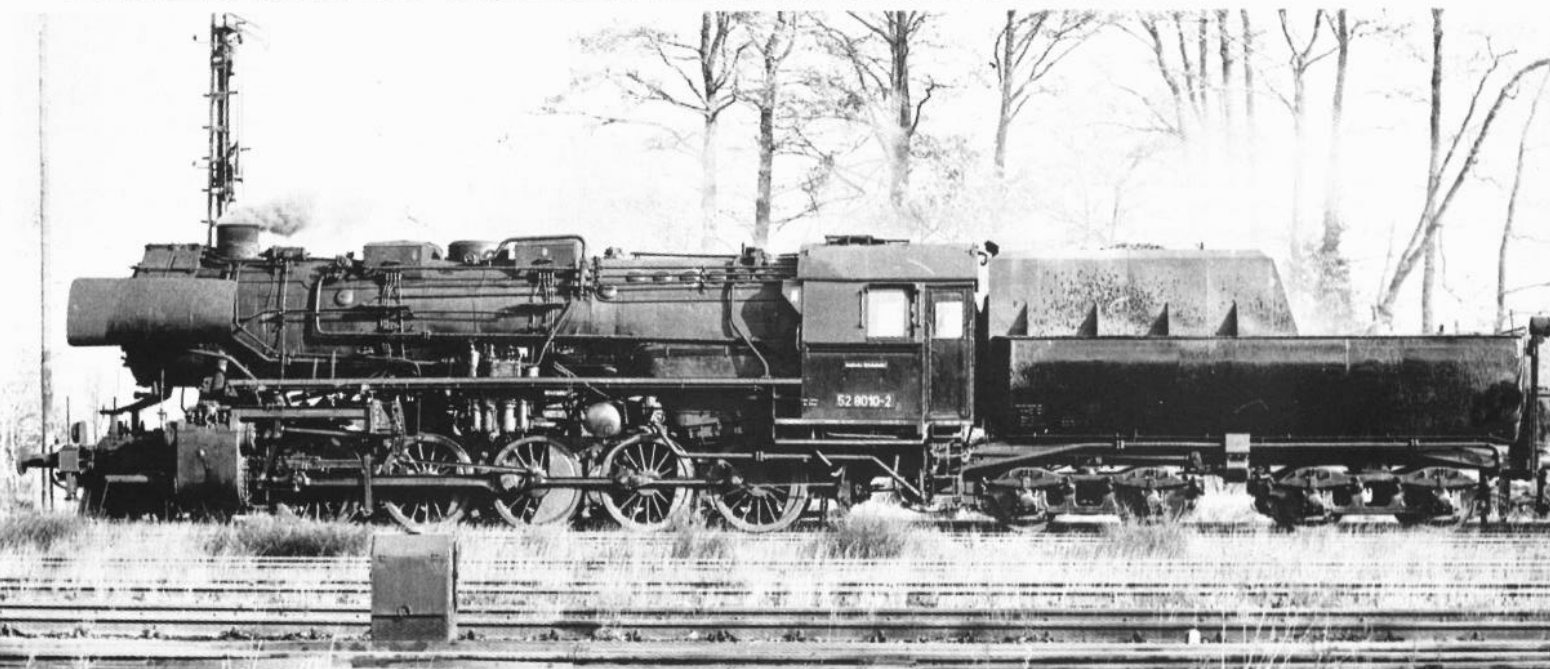
heizfläche mit der spezifischen Heizflächenbelastbarkeit. Besonders deutlich wird die Steigerung der Kesselleistung am Beispiel der Baureihe 58^{10-21} (pr. G 12) im Vergleich mit der Reko-Lok der Baureihe 58^{30} :

	Baureihe 58^{10-21}	Baureihe 58^{30}
Verdampfungsheiz- fläche	$191,46 \text{ m}^2$	$172,30 \text{ m}^2$

spez. Heizflächen- belastbarkeit	$57 \text{ kg/m}^2\text{h}$	$70 \text{ kg/m}^2\text{h}$
stündliche Dampf- erzeugung	$10,91 \text{ t}$	$12,06 \text{ t}$

Das ist eine Steigerung der Dampferzeugung auf 110,5 %. Unberücksichtigt läßt diese Rechnung den Kesseldruck. Der G 12-Kessel wurde nur mit 14 bar betrieben, der Reko-Kessel lieferte jedoch hochwertigeren Dampf von 16 bar.

Bild 7: Der gleiche Kesseltyp wie bei der BR 50^{35} war auf der rekonstruierten BR 52^{80} eingebaut. Die Aufnahme der 52 8010 vom Bw Zittau entstand im November 1981 in Bad Liebenwerda.



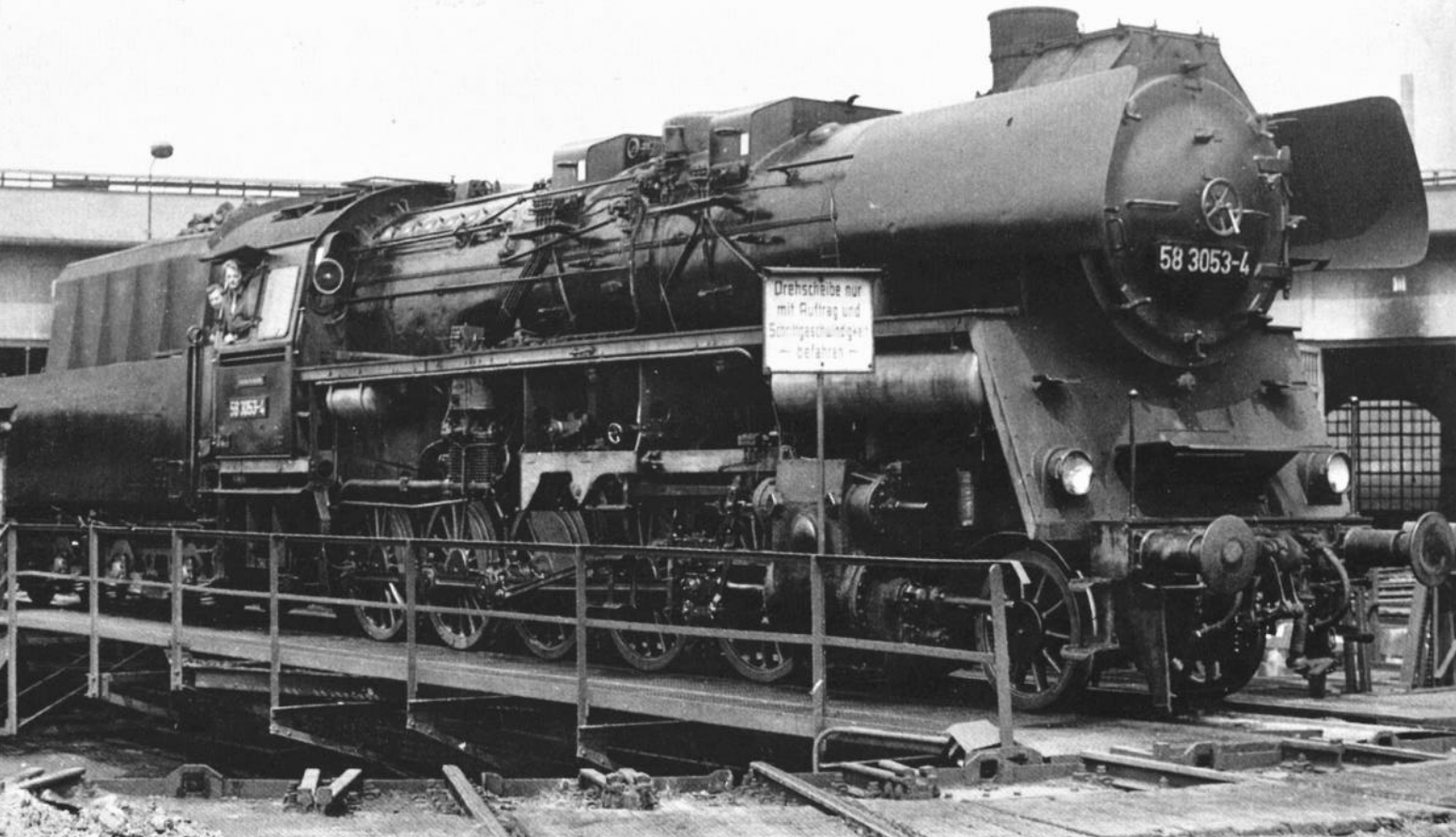


Bild 8: Das Bw Glauchau war Auslauf-Bw für die Baureihe 58³⁰. Unser Foto zeigt die 58 3053 im Jahre 1973.

Alle Fotos: M. Weisbrod

Mit den Mischvorwärmanlagen war nicht nur eine schonendere Kesselbehandlung, sondern auch eine Brennstoffeinsparung verbunden. Die federlosen Druckausgleichkolbenschieber Bauart Trofimoff, mit der die Reko-Loks ausgerüstet wurden, sorgten für besseres Leerlaufverhalten.

Nach Abschluß des Rekonstruktionsprogrammes im Jahre 1965 sind noch 52 Lokomotiven der BR 03 rekonstruiert worden. Weil die Baureihe 22 (ex BR 39) früher als geplant durch die Elektrifizierung des sächsischen Raumes aus dem Betriebsdienst ausscheiden konnte (Ausmusterung etwa 1968 bis 1972), standen 85 relativ neue Kessel zur Verfügung. Einige Maschinen der BR 22 sind zu Dampfspendern umgebaut worden, bei allen anderen bewahrte man die Kessel auf und rüstete von 1969 bis 1975 noch 52 Maschinen der Baureihe 03 damit aus. Die Rekonstruktion erfolgte im Raw Meiningen.

Neue Baureihenbezeichnung bei Reko-Lokomotiven

Auf Wunsch des Ausbesserungswesens erhielten die Rekolokomotiven z. T. neue Baureihenbezeichnungen bzw. Unterbaureihen. Das Ausbesserungswerk wollte bereits aus der Triebfahrzeug-Vormeldung anhand der Betriebsnummer erkennen können, ob es sich um eine Reko-Lok oder eine Einheits- bzw. Länderbahnlok handelte, um den technologischen Ablauf der Aufarbeitung festzulegen. Weil die Rekonstruktion einer Baureihe sich über mehrere Jahre erstreckte, fielen gleichzeitig rekonstruierte und nicht rekonstruierte Maschinen zu den Schadgruppen an. Aus nachstehender Tabelle ist die jeweils neue Baureihenbezeichnung ersichtlich. Mit absoluter Konsequenz ist dieses System jedoch nicht verfolgt worden. Bei Baureihen,

von denen alle Maschinen rekonstruiert worden waren, verzichtete man auf eine neue Baureihen- oder Unterbaureihenbezeichnung (03¹⁰, 41). Die Ausnahme war die BR 39, die zur BR 22 wurde. Auch die 52 rekonstruierten 03-Lokomotiven erhielten keine neue Baureihenbezeichnung mehr, sicher deshalb, weil man bei fast vollzogener Traktionsumstellung diesen Aufwand für überflüssig hielt.

Insgesamt wurden folgende Baureihen und Stückzahlen rekonstruiert:

Zeitraum	Baureihe	Stückzahl	neue BR-Nr.
1962/1965	01	35	01 ⁵
1969/1975	03	52	—
1959	03 ¹⁰	18	—
1958/1962	39	85	22
1957/1960	41	101	—
1957/1961	50	208	50 ³⁵
1960/1967	52	200	52 ⁸⁰
1958/1962	58 ¹⁰⁻²¹	56	58 ³⁰
1961/1965	5 Bremslokomotiven der VES-M		

Die 5 Bremslokomotiven der Versuchs- und Entwicklungsstelle für die Maschinenwirtschaft (VES-M) in Halle waren die 18 201,

18 314, 19 015, 19 022 und 23 001. Hier wurde der Kesselgrundtyp 03¹⁰/39/41 den speziellen Anforderungen angepaßt.

Mit 760 Rekolokomotiven, die Neubauten gleichwertig waren, und 320 Neubaulokomotiven verfügte die Deutsche Reichsbahn über einen leistungsfähigen Triebfahrzeugpark der Dampftraktion, der noch durch modernisierte Einheits- und Länderbahnbaureihen ergänzt wurde (z. B. BR 44 und 95).

Neubau- und Reko-Programm haben die wichtigsten Kennziffern des Dampflokbetriebes sehr günstig beeinflusst. Im Zeitraum von 1959 bis 1965 sank der Ausbesserungsstand um 6,5 %, der Kohleverbrauch (t/MioBrtkm) um 12 %, wogegen sich die störungsfreie Laufleistung auf 206 000 km erhöhte.

M. Weisbrod

Literaturangaben:

Kirchhoff, Heinz, Dampflok-Rekonstruktionsprogramm der Deutschen Reichsbahn beendet. In: Schienenfahrzeuge 1/1966. Neumann, Die Rekonstruktion von Dampflok der Deutschen Reichsbahn. In: Die Werkstatt 2/1958.

		Altbaukessel								Rekokessel		
										03 ¹⁰	52 ⁸⁰	
										22	50 ³⁵	
		01	03 ¹⁰	39	41	50	52	58 ¹⁰⁻²¹	01 ⁵	41	58 ³⁰	
Dampfdruck	(bar)	16	16	14	16	16	16	14	16	16	16	
Rostfläche	(qm)	4,5	3,9	4,08	4,09	3,9	3,9	3,9	4,87	4,23	3,71	
Strahlungsheizfläche	(qm)	17,0	15,9	17,51	16,15	15,9	15,9	14,19	23,5	21,3	17,9	
Rohrheizfläche	(qm)	230,0	187,06	199,5	187,50	161,7	161,7	177,27	201,0	185,0	154,5	
Gesamtheizfläche	(qm)	247,0	202,96	217,01	203,65	177,6	177,6	191,46	224,5	206,3	172,3	
Verhältnis Rohrheizfläche/Strahlungsheizfläche	(qm)	1:13,5	1:11,7	1:11,4	1:11,6	1:10,1	1:10,1	1:12,5	1:8,55	1:8,7	1:8,7	
Überhitzerheizfläche	(qm)	85,0	72,2	82,0	72,2	64,1	68,9	68,4	97,5	83,8	65,4	



Bild 1: Bei Reichertshofen wurde dieser Güterzug nach Ingolstadt, gezogen von einer Lok der bayr. Gattung C IV, am 9.12.1917 aufgenommen. Foto: Dr. Mager, Sammlung Bergsteiner

Eisenbahnknotenpunkt Ingolstadt

Teil 3 · Hauptstrecke München—Ingolstadt

Vorgeschichte

Wer anno 1855 von München mit der Eisenbahn in den Norden Bayerns, z. B. nach Nürnberg reisen wollte, hatte eine lange und umwegreiche Fahrt vor sich: zunächst brachte der Zug den Reisenden erst einmal nach Augsburg. Dann führte die Fahrt weiter durch das breite Lechtal nordwärts nach Donauwörth. Der alte Donauwörther Bahnhof lag zu jener Zeit noch östlich der Altstadt, die in einem noch heute vorhandenen Tunnel unterfahren wurde. Bis Nördlingen durcheilte der Zug nun in nordwestlicher Richtung das Wörnitztal; erst hier bog die Bahn nach Nordosten ab und führte über Gunzenhausen und Pleinfeld nach Nürnberg. Für diese Reise von München nach Nürnberg waren damals 233 km zurückzulegen, heute sind es über Augsburg-Donauwörth-Treuchtlingen oder über Ingolstadt-Treuchtlingen nur noch 199 km. Was war die Ursache für diesen umwegreichen Bahnbau im vergangenen Jahrhundert?

Der Nationalökonom Friedrich List (1789—1846) hatte schon frühzeitig die Bedeutung der Eisenbahn für die Wirtschaft erkannt und 1833 den Plan eines ganz Deutschland umfassenden Eisenbahnnetzes entworfen, das in großen Zügen alle in späteren Jahren verwirklichten Hauptstrecken der deutschen Eisenbahnen enthielt. Zu diesen Strecken zählte auch eine Bahnlinie, die von München aus geradlinig nach Nürnberg führte und von dort über Bamberg die Stadt Gotha erreichte. Zweifellos war hier schon die ungefähre Linienführung der späteren Hauptbahn München-Ingolstadt-Treuchtlin-

gen-Nürnberg angedeutet, aber die Zeit war noch nicht reif für die Realisierung dieser Pläne.

Knapp fünf Jahre nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth konnte am 4. Oktober 1840 bereits die zweite Eisenbahnstrecke Bayerns feierlich eingeweiht werden: die Strecke München-Augsburg. Wie schon die Nürnberg-Fürther Eisenbahn war auch die München-Augsburger Eisenbahn eine Privatbahn. In der Folgezeit war die Bahnprojektierung vornehmlich der Initiative vielerorts gegründeter Privatbahngesellschaften zu verdanken. Sie verfolgten in erster Linie das Ziel, mit fertigen Projektierungen dem Staat den Bahnbau schmackhaft zu machen und gleichzeitig eine mögliche Streckenführung zu ih-

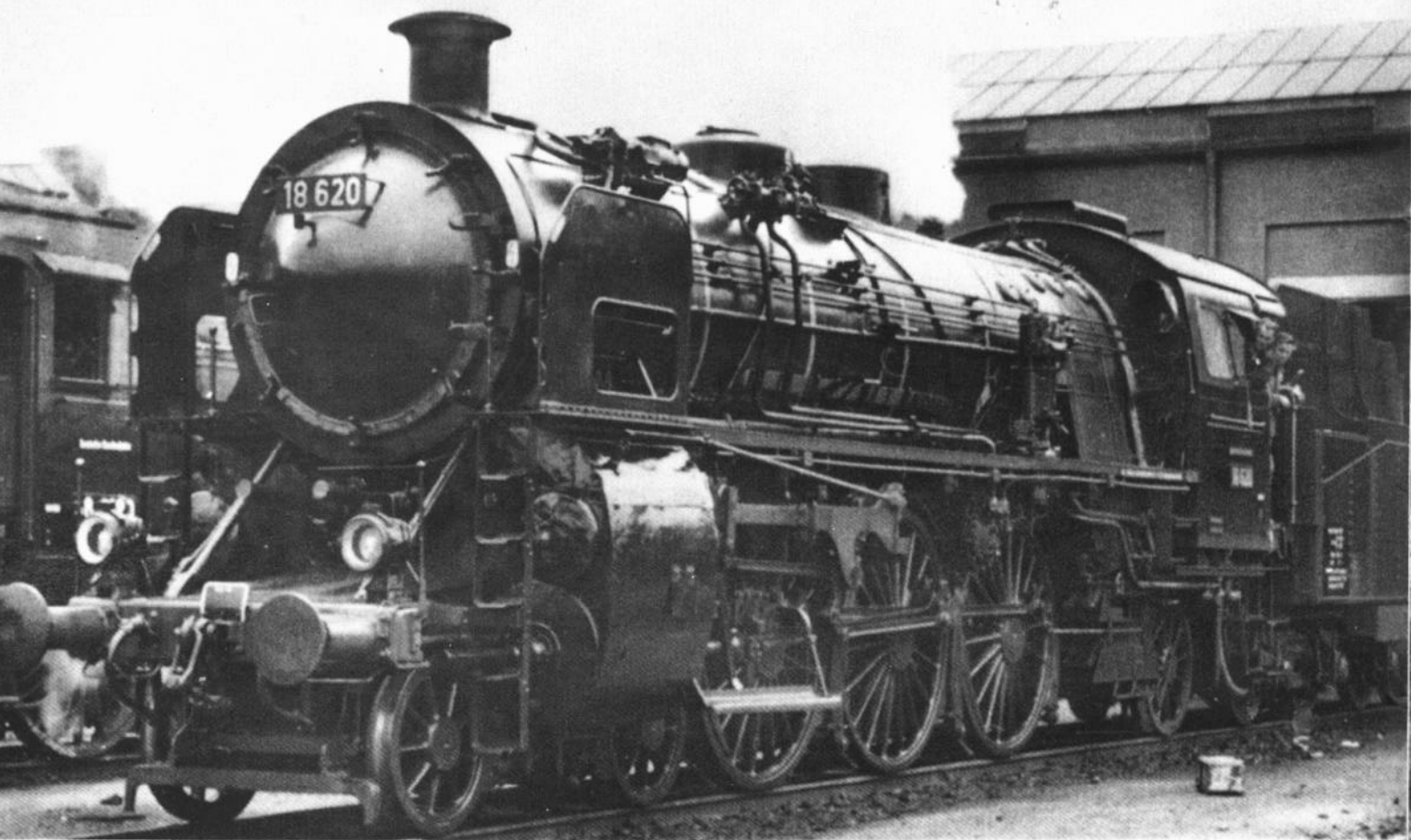
ren Gunsten zu beeinflussen. Diese Bemühungen führten am 1. Juli 1841 zur Bildung der »Kgl. Eisenbahnkommission für die Verbreitung, den Bau und Betrieb der staatlichen Eisenbahnen in Bayern«.

Man ging großzügig zu Werke. Zwei Hauptstrecken sollten zunächst Bayern durchziehen: die »Ludwigs-Süd-Nordbahn« von Lindau über Augsburg, Nürnberg, Bamberg und Kulmbach nach Hof mit dortigem Anschluß an die sächsische Eisenbahn und die »Ludwigs-West-Bahn« von Bamberg über Würzburg nach Aschaffenburg mit Anschluß an die Frankfurt-Hanauer Bahn. Als West-Ost-Verbindung sollte später zusätzlich noch die »Maximiliansbahn« Ulm-Augsburg-München-Rosenheim-Kufstein/Salzburg dienen. Aus diesem Grund wurde auch am 1. Oktober 1844 die München-Augsburger Eisenbahn

Bild 2: Über die Sandrach-Brücke bei Unsernherrn, einem Vorort von Ingolstadt, donnert dieser Güterzug am 9.10.1916 mit der bayr. Gattung C IV als Zuglok.

Foto: Dr. Mager, Sammlung Bergsteiner





▲ Bild 3: Anfang der fünfziger Jahre wurden 30 Maschinen der Baureihe 18.5 mit neuen Kesseln ausgerüstet. Neben dem AW Freimann war auch das AW Ingolstadt an diesem Umbau beteiligt. Mit der neuen Nummer 18 620 verläßt eine dieser Maschinen das AW Ingolstadt zur Überführungsfahrt nach München. Zum Zeitpunkt der Aufnahme, 1956, war die S 3/6 unter anderem auch auf der Strecke München—Ingolstadt im hochwertigen Reisezugdienst anzutreffen.

Foto: Sammlung Bergsteiner

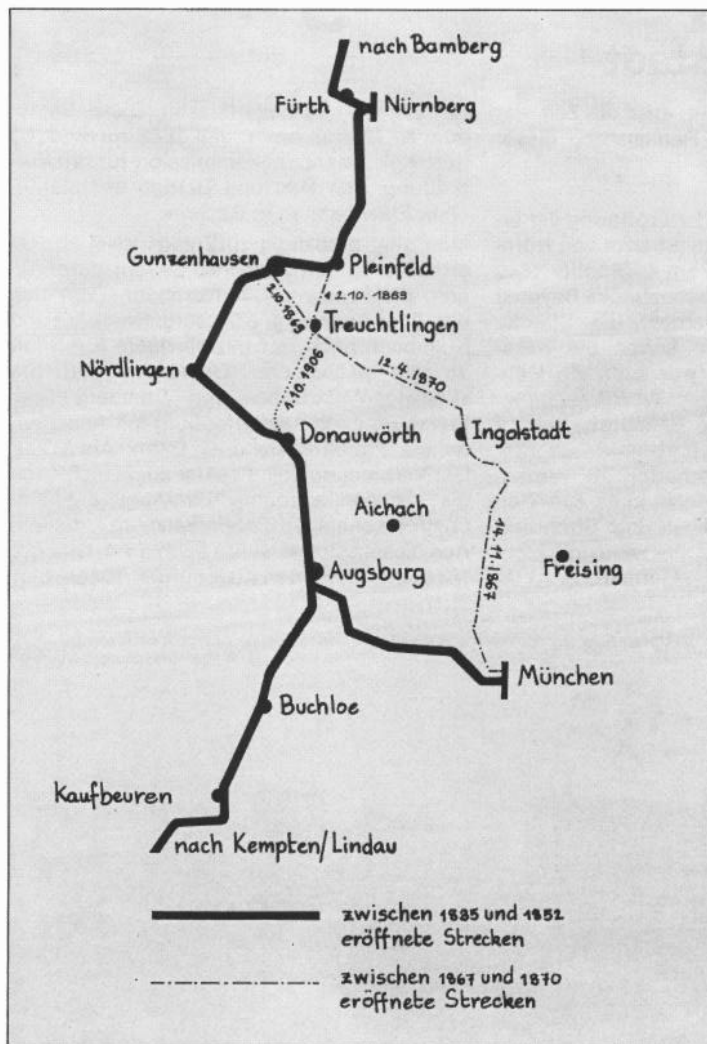


Bild 4: Die Entwicklung der Eisenbahnverbindung München—Nürnberg im letzten Jahrhundert.

verstaatlicht.

Als nun die Süd-Nordbahn projektiert wurde, glaubte man auf eine möglichst geradlinige Verbindung Münchens mit dem Norden Bayerns verzichten zu können. Aus Kostengründen wollte man sich die direkte Heranführung der von Lindau kommenden Strecke an München ersparen, und so fuhren die ersten Züge von Lindau über Augsburg nach München. München wurde über die schon bestehende Strecke München-Augsburg an die Süd-Nordbahn angeschlossen. Von Augsburg ging der Bahnbau durch das Lechtal nordwärts nach Donauwörth. Hier aber trat ein für die Bahntechniker jener Zeit unlösbares Problem auf: die Überquerung des Fränkischen Jura in Richtung Treuchtlingen-Pleinfeld. Notgedrungen entschloß man sich, die Bahn durch das Wörnitztal nach Nördlingen und weiter über Gunzenhausen und Pleinfeld nach Nürnberg zu führen, wobei man sich in Nördlingen einen Anschluß an das württembergische Eisenbahnnetz versprach.

Mit dem in den Jahren 1835 bis 1854 entstandenen bayerischen Eisenbahnnetz waren die staatlichen Mittel für den Bau weiterer Strecken erschöpft. Auch wandte sich die öffentliche Meinung immer deutlicher gegen den Bau weiterer Staatsbahnstrecken. Nur in den Gemeinde- und Stadtverwaltungen ruhte man nicht und bemühte sich weiter um einen Bahnanschluß. In einer gemeinsamen Petition an den König baten unter anderem auch die Bürgermeister von Freising, Pfaffenhofen/Ilm, Ingolstadt, Eichstätt, Pappenheim, Ellingen und Weißenburg im März 1858 um den Bau einer Bahnlinie München-Ingolstadt-Pleinfeld auf Staatskosten. Aber umsonst — das Gesuch war verfrüht. Der Staat hatte dafür kein Geld.



Bild 5: 118 005 führt einen Eilzug von Nürnberg nach München. Aufgenommen im Mai 1973 bei Hög.

Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz

Bild 6: Die Baureihe 110 wird in Südbayern immer mehr von der Reihe 111 verdrängt. Hier zieht die 110 101 einen der letzten ihr zwischen Ingolstadt und München noch verbliebenen D-Züge, den D 883 (am 24.11.1980 zwischen Hög und Wolnzach).

Foto: A. Ritz





Bild 7: Bis Mitte der siebziger Jahre waren fast ausschließlich E 41 mit der Führung der Nahverkehrszüge auf der Strecke München—Ingolstadt betraut. Die noch blau lackierte 141 034 mit einem Wendezug nach Ingolstadt auf der Sandrachbrücke bei Oberstimm, November 1973.

Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz

Projektierung und Bau

Zu Beginn der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts setzte dann in der öffentlichen Meinung langsam wieder ein Umschwung zugunsten des Bahnbaus durch den Staat ein, und im April 1861 übergab die Regierung dem Landtag einen Gesetzentwurf über die Ver-

vollständigung und Ausdehnung der bayerischen Staatseisenbahnen. In diesem Entwurf wurde der Bau folgender Strecken auf Staatskosten beantragt:

1. Nördlingen — württembergische Grenze
2. Ansbach — Würzburg
3. München — Ingolstadt

Der Landtag genehmigte die ersten beiden Linien und fügte auf Antrag des Abgeordne-

ten Schlör die Linie Nürnberg—Würzburg hinzu. Nach heftigen Diskussionen über einen Eisenbahnanschluß von Ingolstadt, wobei es lediglich um die Richtung des Eisenbahnanschlusses ging (Süd-Nord-Richtung oder Ost-West-Richtung), strich man das Projekt München-Ingolstadt wieder.

Weitere Untersuchungen folgten und führten zu dem Ergebnis, daß die Landesfestung ih-

Bild 8: Bei der Brautlachbrücke in der Nähe des ehemaligen Haltepunktes Oberstimm fahren zwei Lokomotiven der Baureihe 103 mit einem Meßwagen Richtung München. Die vordere Lok trägt die Nummer 103 242 und entstammte der 5. (und letzten) Bauserie, die mit einem größeren Führerstand versehen wurde. Aufgrund ihres makellosen Lackes ist anzunehmen, daß sie erst kurz vor der Aufnahme, die im Frühjahr 1974 entstand, von der Industrie abgeliefert worden ist.

Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz





Bild 9: Eine Augsburger V 100 (211 157) hat die Nebenbahn Wolnzach—Mainburg im Güterverkehr bedient und kehrt nun mit den dort eingesammelten Güterwagen nach Ingolstadt zurück. Aufgenommen auf der Hauptstrecke nach Ingolstadt bei Wolnzach am 24.11.1980. Foto: A. Ritz

rer Bedeutung entsprechend in beiden Richtungen an das vorhandene Eisenbahnnetz angeschlossen werden müsse, wobei die Süd-Nord-Richtung als die dringlichere angesehen wurde. So genehmigte das Gesetz vom 5. Oktober 1863 »zum Bau einer Eisenbahn von München über Ingolstadt zum Anschlusse an die Süd-Nordbahn bei Gunzenhausen mit einer Abzweigung nach Pleinfeld den Be-

trag von 19.000.000 Gulden«. Mit der Detailprojektierung der neuen Strecke wurde noch im November des gleichen Jahres begonnen. Dabei verzichtete man auf die geforderte Trassierung über Freising, das stattdessen seinen Eisenbahnan-schluß mit dem Bahnbau von München nach Landshut erhalten sollte und führte die Bahn über Dachau, das ebenfalls einen Anschluß

gewünscht hatte. Die Gemeinde Aichach, die eine Streckenführung über Aichach und Schrobenhausen gefordert hatte, wurde dagegen auf eine noch zu bauende Bahn durch das Paar-Tal von Augsburg nach Ingolstadt vertröstet.

Im Juli 1864 konnte schließlich von München her mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die Bauoberleitung lag in den Händen der

Bild 10: 194 131 zieht einen Güterzug von München-Laim nach Ingolstadt (aufgenommen bei Hög im Mai 1980).

Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz





Bild 11: 1968 verkehrte der 501 (damals noch als VT 11.5 bezeichnet) auch im F-Zug-Netz der DB. Fernschnellzug »Hans Sachs« München—Hagen zwischen Oberstimm und Ingolstadt.
Foto: L. Bergsteiner

Generaldirektion der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten in München; der Bau selbst wurde von den Kgl. Bausektionen durchgeführt, die in München, Dachau, Pfaffenhofen/Ilm, Reichertshofen und Ingolstadt bestanden. Da vom Gelände her keine allzu großen Schwierigkeiten auftraten, kam man rasch voran. Lediglich die Anlage des Bahnhofs in Ingol-

stadt bereitete Sorgen, da sich Militärs und Eisenbahnbehörden lange Zeit nicht über seinen Standort einigen konnten (siehe auch EJ 12/81). So legte man schließlich, um den Verkehr baldmöglichst aufnehmen zu können, in Ingolstadt südlich der Donau auf freiem Feld einen vorläufigen Bahnhof an, der den Bahnhofsnahmen »Ingolstadt-Provisorium« er-

hielt.

Am 14. November 1867 war es endlich soweit: Der erste planmäßige Zug aus München traf in Ingolstadt ein und wurde feierlich begrüßt.

L. Bergsteiner

(Fortsetzung im nächsten Eisenbahn-Journal)

Bild 12: Lokomotiven der Baureihe 111 führen einen Teil der IC-Züge zwischen Würzburg und München. Bei Hög begegnet uns im August 1979 eine 111 mit einem Intercity nach München.
Foto: L. Bergsteiner

