

ISSN 0720-051X



# Eisenbahn <sup>3/1982</sup> 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)

(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 Bilfingen unterwegs.

**Foto: A. Ritz**

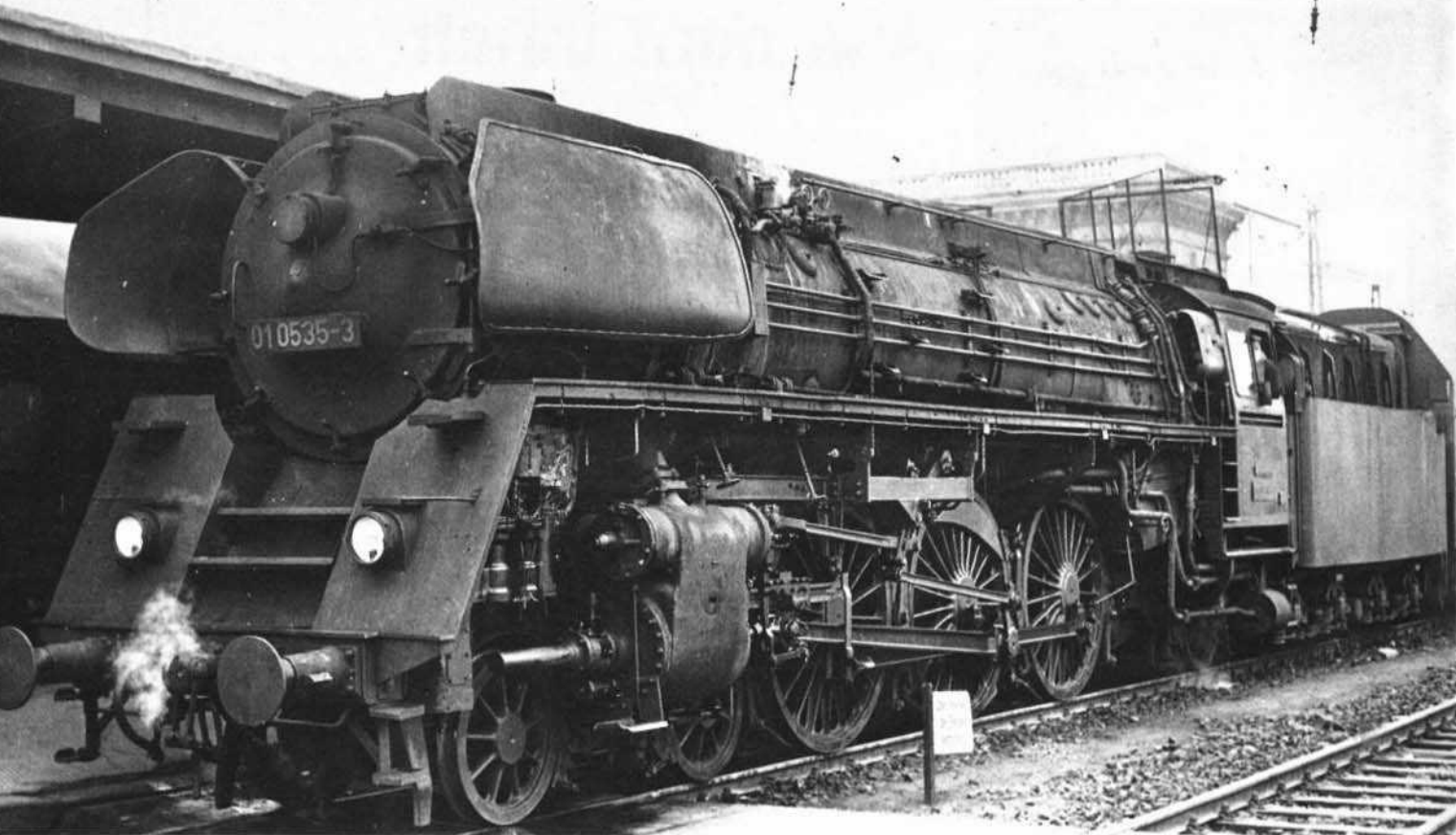


Bild 1: Den offiziellen Abschluß des Reko-Programmes bildete die Ablieferung der 01 535. Das Foto zeigt die Maschine 1971 in Magdeburg Hbf vor einem D-Zug nach Rostock.

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, 03<sup>10</sup>, 39, 41, 50, 52 und 58<sup>10-21</sup>.

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 aufbereitete 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 Ursprungausführung (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) 23<sup>10</sup>, 25, 25<sup>10</sup>, 50<sup>40</sup>, 65<sup>10</sup> und 83<sup>10</sup> 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.

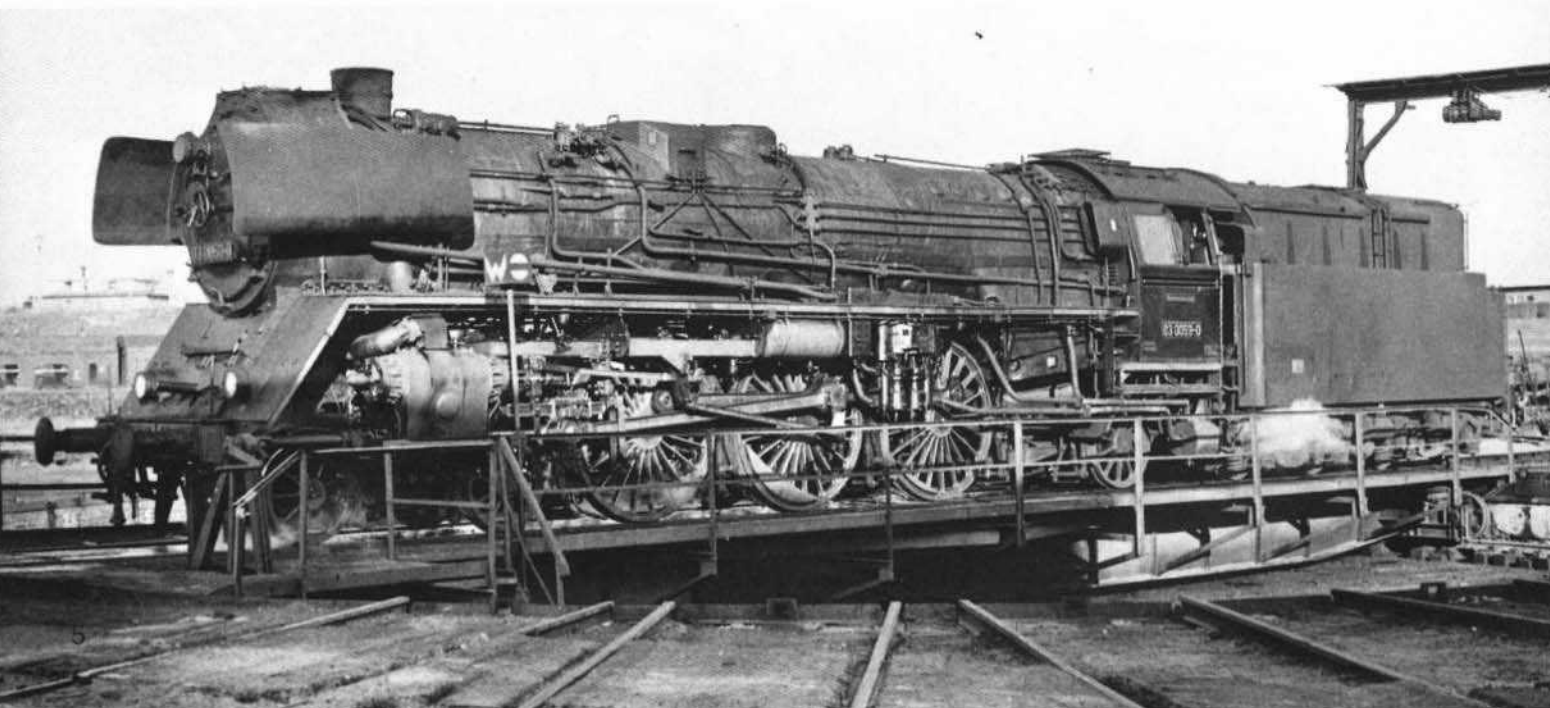
### Umfang und Inhalt des Rekonstruktionsprogrammes bei der DR

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 03<sup>10</sup>, 41 und 50 (zum Teil) eingebaut waren. Etwa ab 1956 waren in den St 47 K-Kesseln Ribbildungen 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 Lokomotiv Ausschuß 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 Mischvorwärmpumpe 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

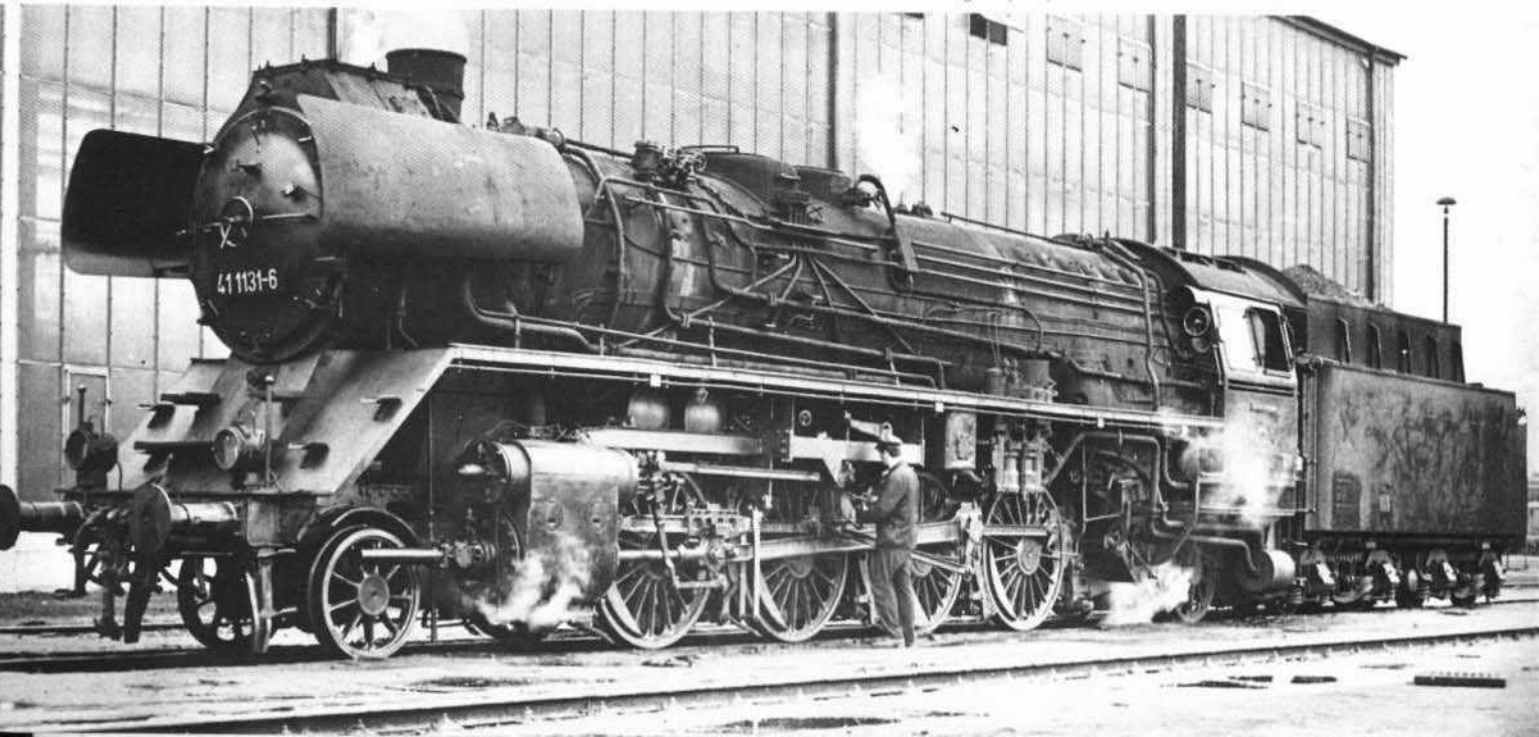
Bereits beim Neubauprogramm hatten sich moderne Baugrundsätze durchgesetzt und bewährt. Abgesehen davon, daß die Neubaukessel vollständig geschweißt waren, gab es

eine bessere Abstimmung der Heizflächenverhältnisse, den Einbau von Verbrennungskammern (außer 65<sup>10</sup> und 83<sup>10</sup>), 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 Kümpelteilen aus dem Neubauprogramm. Es wurden zwei Grundtypen von Reko-Kesseln entwickelt: ein Kesseltyp für die Baureihen 03<sup>10</sup>, 39 und 41, ein zweiter für die Baureihen 50, 52 und 58<sup>10-21</sup>. 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 Strahlungsheizfläche als die Ursprungskessel. Die Verbrennungskammer bot zugleich eine günstige Voraussetzung für die später z. T. erfolgte Umrüstung auf Ölhauptfeuerung. Die Hauptkenndaten 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).



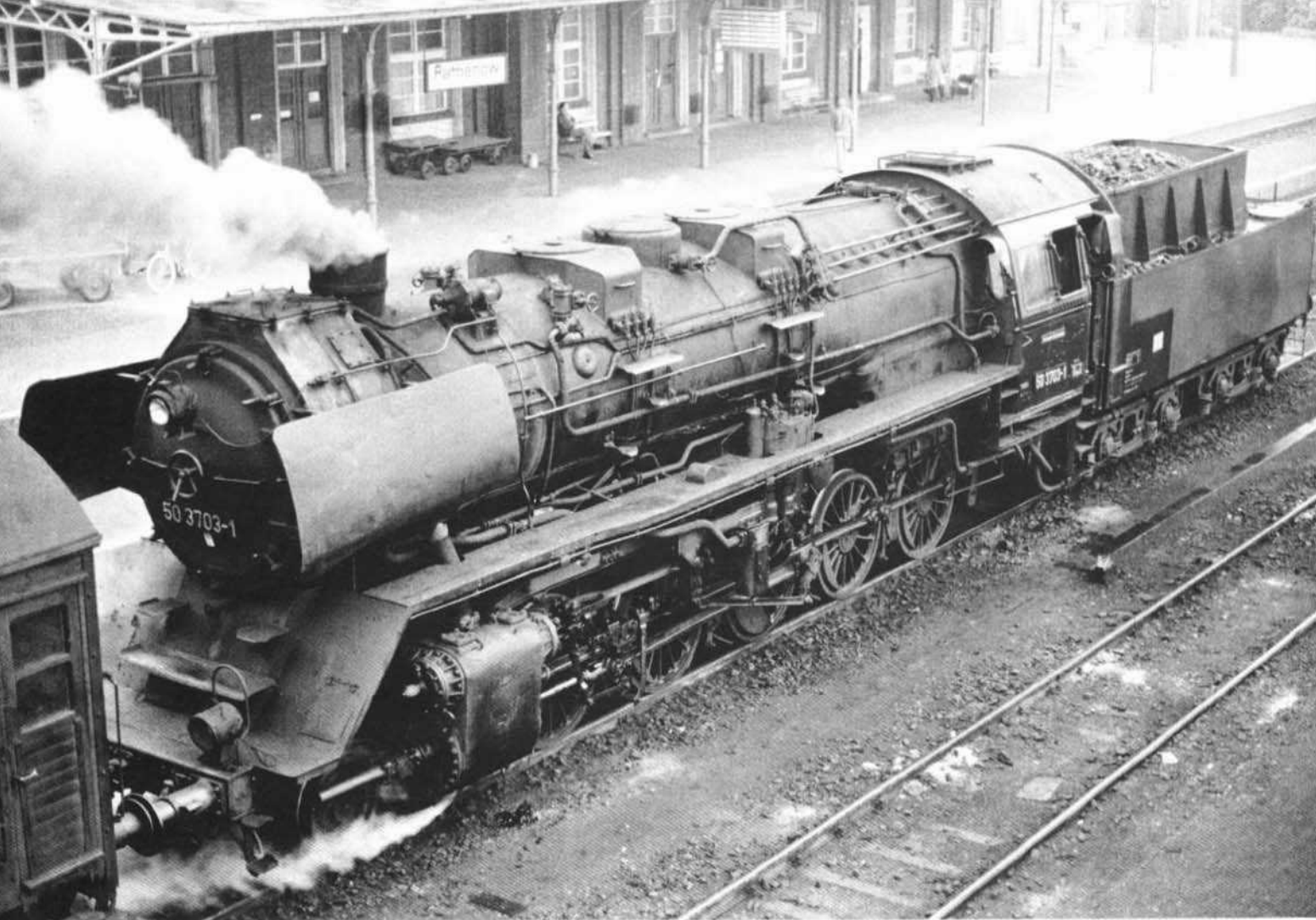


Bild 6: Bei der 50 3703 vom Bw Stendal (Est Rathenow) sind die Kesselaufbauten des Reko-Kessels Typ 50/52/58 besonders deutlich sichtbar (Rathenow 1978).

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  $70 \text{ bis } 75 \text{ kg/m}^2\text{h}$  festgesetzt. Die stündliche Dampfleistung eines Lokomotivkessels errechnet man durch Multiplikation der Verdampfungs-

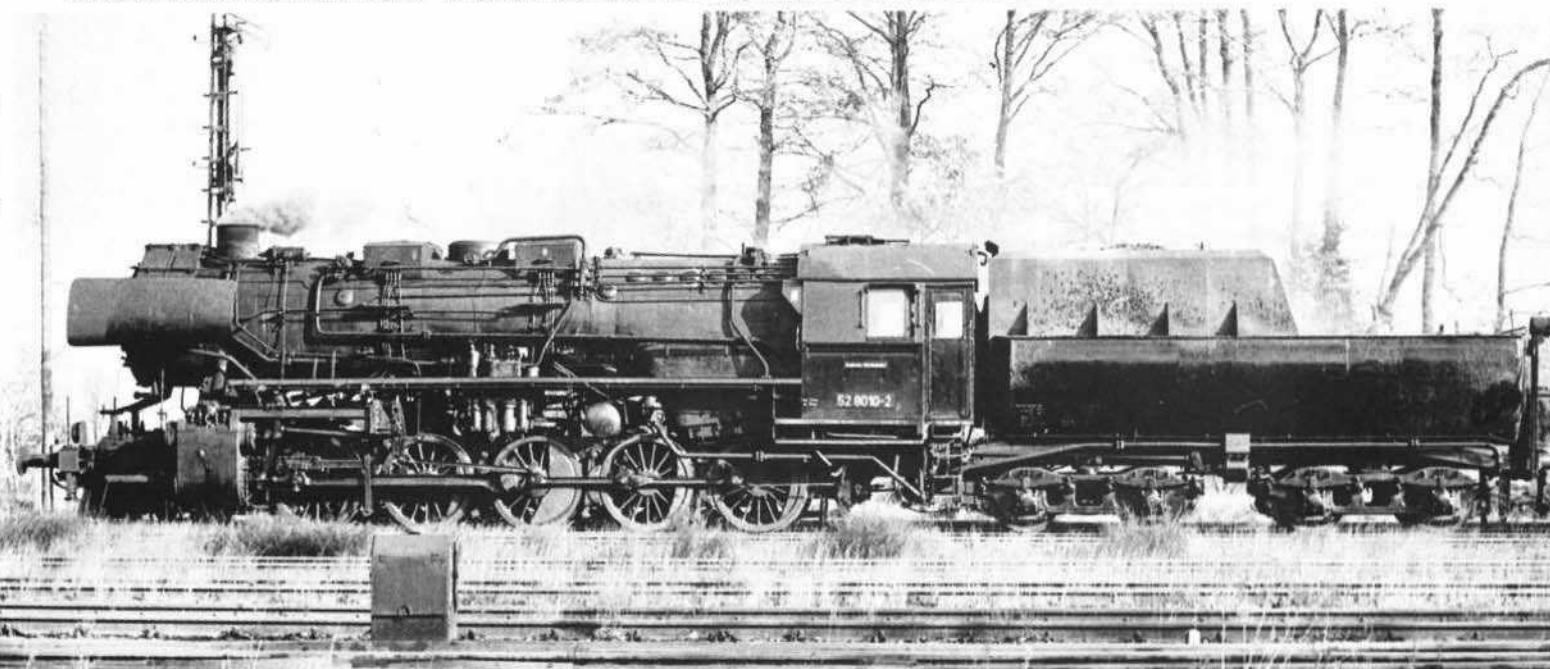
heizfläche mit der spezifischen Heizflächenbelastbarkeit. Besonders deutlich wird die Steigerung der Kesselleistung am Beispiel der Baureihe  $58^{10-21}$  (pr. G 12) im Vergleich mit der Reko-Lok der Baureihe  $58^{30}$ :

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

spez. Heizflächenbelastbarkeit	$57 \text{ kg/m}^2\text{h}$	$70 \text{ kg/m}^2\text{h}$
stündliche Dampferzeugung	$10,91 \text{ t}$	$12,06 \text{ t}$

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

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



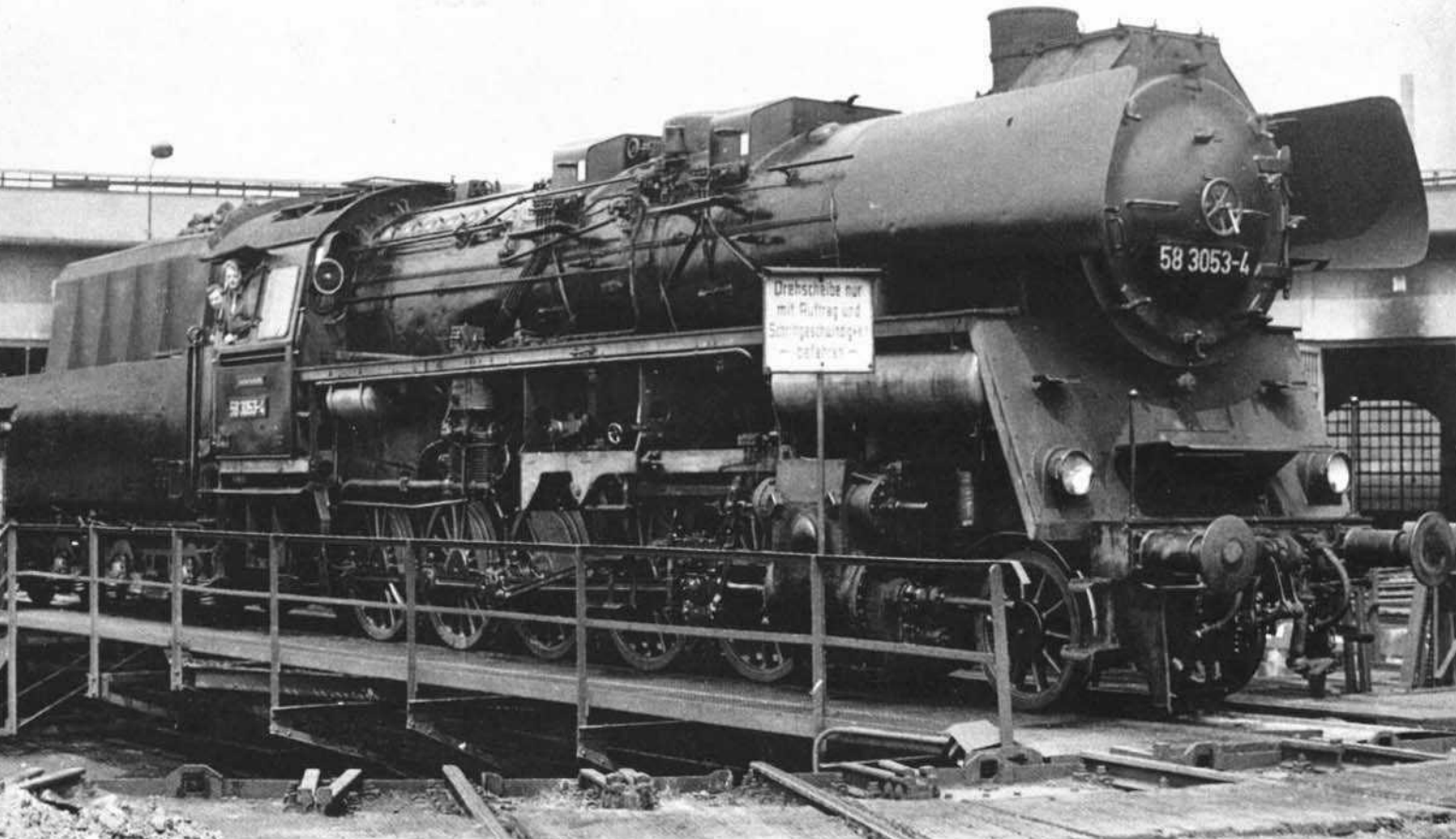


Bild 8: Das Bw Glauchau war Auslauf-Bw für die Baureihe 58<sup>30</sup>. Unser Foto zeigt die 58 3053 im Jahre 1973.

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 (03<sup>10</sup>, 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 <sup>5</sup>
1969/1975	03	52	—
1959	03 <sup>10</sup>	18	—
1958/1962	39	85	22
1957/1960	41	101	—
1957/1961	50	208	50 <sup>35</sup>
1960/1967	52	200	52 <sup>80</sup>
1958/1962	58 <sup>10-21</sup>	56	58 <sup>30</sup>
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 03<sup>10</sup>/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		
		01	03 <sup>10</sup>	39	41	50	52	58 <sup>10-21</sup>	01 <sup>5</sup>	52 <sup>80</sup>	58 <sup>30</sup>
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 durchheilte 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.

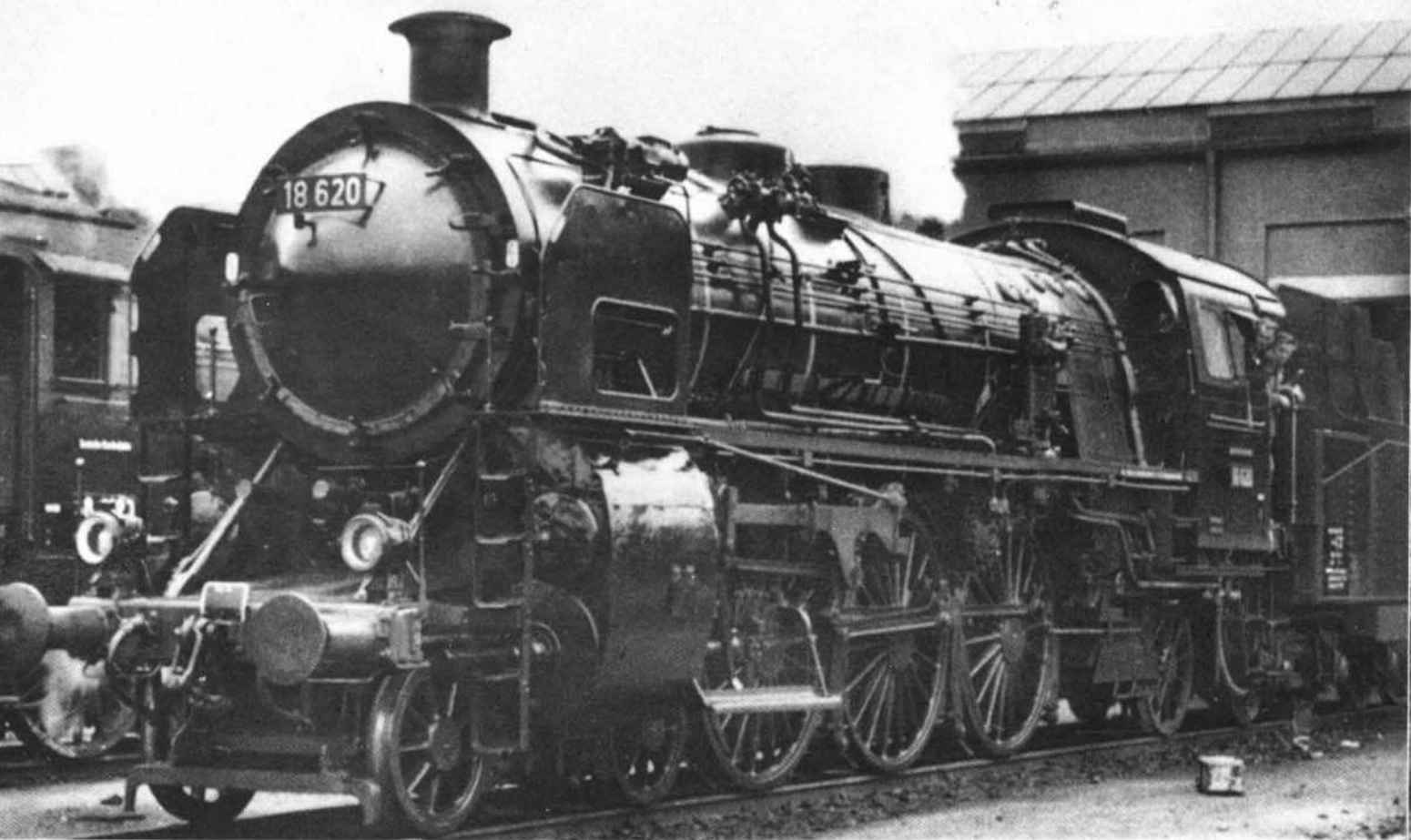
Knapp fünf Jahre nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth konnte am 4. Oktober 1840 bereits die zweite Eisenbahnstrecke Bayerns feierlich eingeweiht werden: die Strecke München-Augsburg. Wie schon die Nürnberg-Fürther Eisenbahn war auch die München-Augsburger Eisenbahn 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

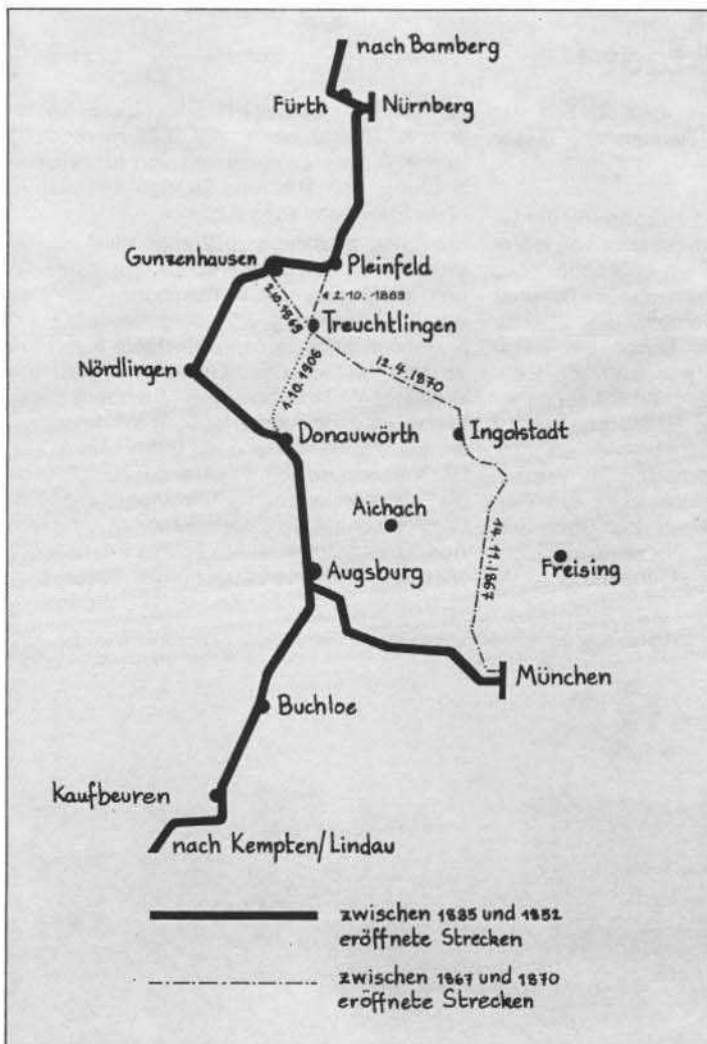
Bild 2: Über die Sandrach-Brücke bei Unsernherrn, einem Vorort von Ingolstadt, donnert dieser Güterzug am 9.10.1916 mit der bayr. Gattung C IV als Zuglok. Foto: Dr. Mager, Sammlung Bergsteiner





▲ 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 Günzenhausen 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.