

sondernummer des

**Eisenbahn
JOURNAL**

B 7539 E
ISBN 3-922404-31-6

**special
1/94**

Eisenbahnen im Allgäu

Teil 3

DM 24,80
sfr 24,80
öS 190,-

Carl Asmus
Gerhard Zimmermann



12,60 €

3 98013 712608 01

(Füllseite)

Inhalt

Seite

Vorwort	5
Die S 3/6 – die Königin der Allgäubahn	6
Auf der Allgäubahn von Immenstadt nach Lindau	14
Der Eisenbahnknoten Lindau (Bodensee)	42
Erinnerungen an den Bahnbetrieb in Lindau um 1915	64
Das Bahnbetriebswerk Lindau	68
Von Memmingen nach Hergatz	76
Die Nebenstrecken im Westallgäu	
Memmingen – Legau	88
Kempten – Isny – Leutkirch	93
Röthenbach – Weiler	103
Röthenbach – Lindenberg – Scheidegg	108
Impressum	112
Quellenangaben	112

Bild 1 (Titelbild): Zum Fahrplanwechsel am 23. Mai 1993 wurde im Allgäu der integrale Taktfahrplan ("Allgäu-Schwaben-Takt") eingeführt – ein in Deutschland bislang einmaliges Pilotprojekt mit 50% mehr Zügen und optimalen Anschlüssen auf allen Umsteigebahnhöfen, das neuen Schwung in den Bahnbetrieb brachte. Damit änderte sich auch das Erscheinungsbild der Eilzüge, die nunmehr größtenteils als Wendezüge mit modernisierten "Silberlingen" – den Redesign-Wagen – verkehren, wie hier die 218 283 des Bw Haltingen mit E 3789 Ulm – Lindau (– Basel) am 24. Juli 1993 in Oberstaufen.
Abb.: A. Schöppner

Bild 2: Eine ganz andere Eisenbahn-Welt herrschte dagegen noch am 1. Juni 1982 auf der verträumten, inzwischen längst stillgelegten und abgebauten Nebenbahn von Kempten nach Isny. Hier hat der einteilige Triebwagen 627 007 soeben den idyllischen Haltepunkt nahe des Badesees Herrenwieser Weiher verlassen und brummt nun weiter nach Isny.
Abb.: A. Ritz



Bild 3: Das bislang über Memmingen rollende und vom Schnellzug heraufgestufte EC-Zugpaar 166/167 "Albert Einstein" Prag – Bern bzw. Interlaken – Prag ist seit dem Fahrplanwechsel 1993/94 der einzige internationale Zuglauf, der noch über Kempten und Immenstadt auf der "klassischen" Route zum Bodensee geführt wird – hier am 24. Juli 1993 bei Unterthalhofen auf einem der schönsten Abschnitte zwischen Immenstadt und Lindau.
Abb.: A. Schöppner



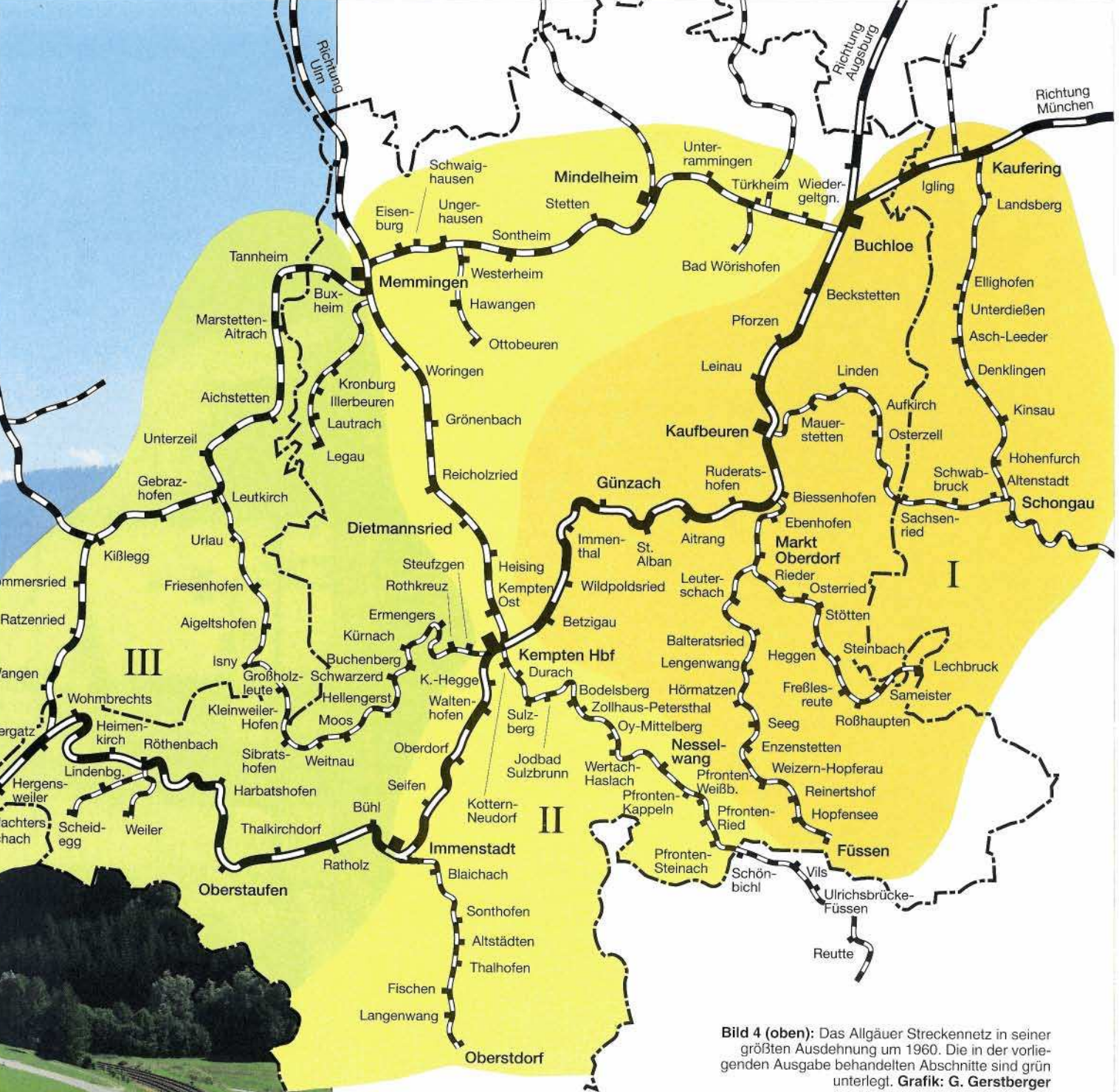


Bild 4 (oben): Das Allgäuer Streckennetz in seiner größten Ausdehnung um 1960. Die in der vorliegenden Ausgabe behandelten Abschnitte sind grün unterlegt. **Grafik: G. Gerstberger**

Vorwort

In der Einleitung des zweiten Bandes hatten wir den dritten Teil unserer Trilogie "Eisenbahnen im Allgäu" noch für das Jahr 1993 angekündigt – nun hat es doch etwas länger gedauert, bis wir Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, diese Ausgabe präsentieren konnten. Unter dem Motto "Gut Ding will Weile haben" betrachtet, glauben wir aber, alles getan zu haben, damit Ihnen nach langem Warten jetzt der vielleicht schönste und vielseitigste Band der Trilogie vorliegt.

Ungewöhnlich zahlreiche Anfragen nach dem Erscheinungstermin von Allgäu/Teil 3 – auch auf den Messen, auf denen wir mit einem Stand vertreten waren – haben uns bestätigt, daß es letztendlich eine richtige

Entscheidung war, dem Bahnbetrieb von einst und heute in einer der landschaftlich schönsten Regionen Deutschlands drei Ausgaben zu widmen. Und im Ganzen betrachtet setzen schließlich auch alle drei Teile unterschiedliche Akzente: Hat in Teil 1 bildlich wie textlich das Historische dominiert und den zweiten Teil deutlich das Motto "Eisenbahn in der Landschaft" geprägt, so bietet der dritte Teil nun, auch dank der speziellen Kapitel über die S 3/6 und über Lindau als Endpunkt der Allgäu-Magistrale, sowohl historisch als auch landschaftlich und technisch Interessantes in Wort und Bild. In diesem Sinne eine angenehme Lektüre wünscht Ihnen

Ihr Hermann Merker Verlag

Die S 3/6 – die Königin der Allgäubahn

In einer Trilogie über die Eisenbahnen im Allgäu darf sie natürlich nicht fehlen – die bayerische S 3/6, die ja nicht unerheblich zur Berühmtheit der sogenannten Allgäubahn beigetragen hat.

Über ein halbes Jahrhundert war diese beliebte Lokomotivgattung im Allgäu zu Hause. Ob (abgesehen von den 18⁶) dieser so lange Einsatz der bloß minimal veränderten Bauart S 3/6 ganz zu rechtfertigen ist, könnte – besonders angesichts der in den dreißiger Jahren in Frankreich erzielten Fortschritte im Dampflokbau – in Zweifel gezogen werden. Außerdem ist es kein Geheimnis, daß das allmähliche Verschwinden der "Bayerischen", wie sie patriotisch häufig genannt worden ist, oft ein bißchen Trübsinn, Tränen und Trauer ausgelöst hat!

Wir können feststellen, daß unsere "Königin" durchaus ihren Mann (bzw. ihre Lok) gestanden hat. Dazu trug besonders die gute Dampflieferung bei, trotz der nach heutiger Ansicht ungünstigen Heizflächenaufteilung. Die S 3/6 hatte eine große Rostfläche, gute Luftzuführung, und infolge der stark geneigten Feuerbüchswände lösten sich die Dampfblasen rasch ab.

Vorteilhaft war auch das für Steigungsfahrten recht günstige Zylinderraumverhältnis der Verbundmaschine, das bei allen kleinrädriigen S 3/6 den Leistungsscheitel bei ca. 75 bis 85 km/h erklärt – also ein idealer "Bergsteiger"! Bei einer Geschwindigkeit um 80 km/h hat die 18⁴⁻⁶ niedrigsten spezifischen Dampfverbrauch (ca. 5,8 kg/PSi) gegenüber etwa 6,4 kg/PSi bei der 01 und 03, deren niedrigste Werte (6,2 bis 6,0 kg/PSi) erst nach 100 km/h auftreten – ein für die Allgäubahntrasse also etwas ungünstigeres Verhalten. Die Heizflächengrößen beider Bauarten stimmen mit 201 m² ja überein; die Leistung ist aber bei dem oben zuerst genannten Geschwindigkeitsbereich und angemessener Heizflächenbelastung im Falle der 18⁴⁻⁶ zunächst deutlich größer.

Allerdings wird diese Differenz zur Baureihe 03 mit zunehmender Geschwindigkeit immer kleiner.

Wenn wir nun diese Leistungscharakteristik mit dem Gewichtsverhältnis beider Bauarten in Beziehung setzen (bei dem Unterschied beider Lokgewichte – Lok und Tender – handelt es sich schon um das Gewicht eines zweiachsigen Personenwagens), erkennt man, daß sich diese Tatsache besonders auf größeren Steigungen hinsichtlich der noch möglichen Geschwindigkeit und der dabei beförderten Anhängelast bei der S 3/6 günstig auswirken mußte.

Nun seien noch einige ergänzende Anmerkungen zu den vorhandenen Publikationen gestattet: Die ansonsten gute Betriebstüchtigkeit der Lokomotive 18⁴⁻⁶ ist bekanntlich durch den unglücklichen Einbau von Stahlfeuerbüchsen in den beiden Weltkriegen getrübt worden. Indem sie Gelenkstehbolzen einbaute, hat die DB aber wieder normale Verhältnisse – trotz des im unteren Teil sehr engen Wasserraums – herstellen können (so z.B. 18 519, 18 528). Weniger bekannt geworden ist das Malheur mit der Kreuzkopfbolzen-Befestigung der Bauartgruppe Bayern (erst ab 18 479 verwendet), mit der man es besser wissen wollte als Hammel, die Preußen und auch die Reichsbahn bei ihren Einheitsloks.

Die zweckmäßige einfache Kronenmutter-Bolzensicherung sollte durch die vor allem bei den bayerischen Lokalbahnloks praktizierte und dort auch bewährte Sicherung ersetzt werden, die sich vierer in den Kreuzkopf eingelassener Stiftschrauben bediente. Diese haben die größeren Beanspruchungen bei den Schnellzugloks nicht immer ausgehalten und sind des öfteren gebrochen. Besonders bei den etwas leistungsfähigeren 18⁶ mußte das Lokpersonal beim Vorbereitungs- und Abschlußdienst sein Augenmerk auf diese Stelle richten. Deswegen wurde die Bolzensicherung

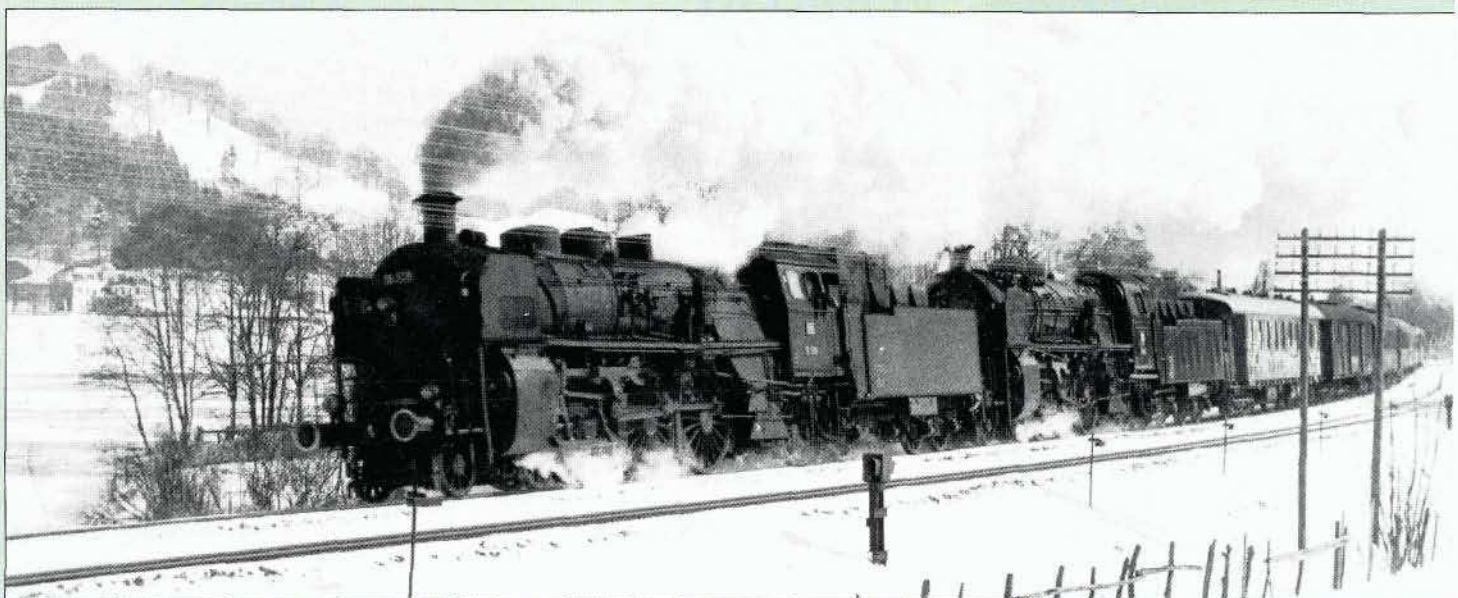
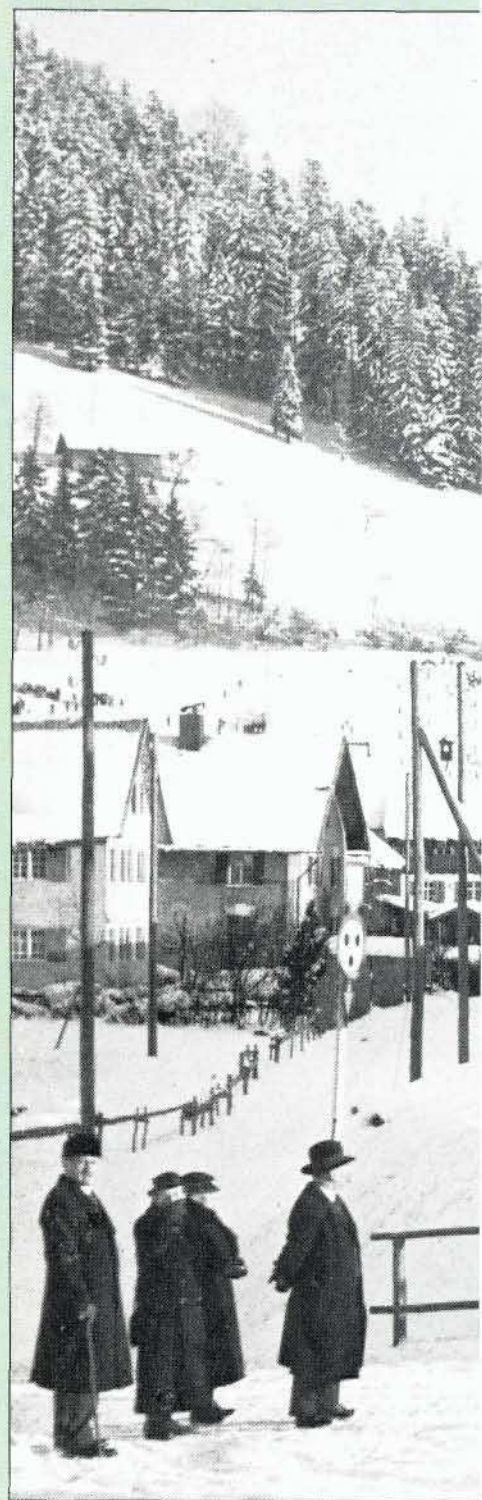
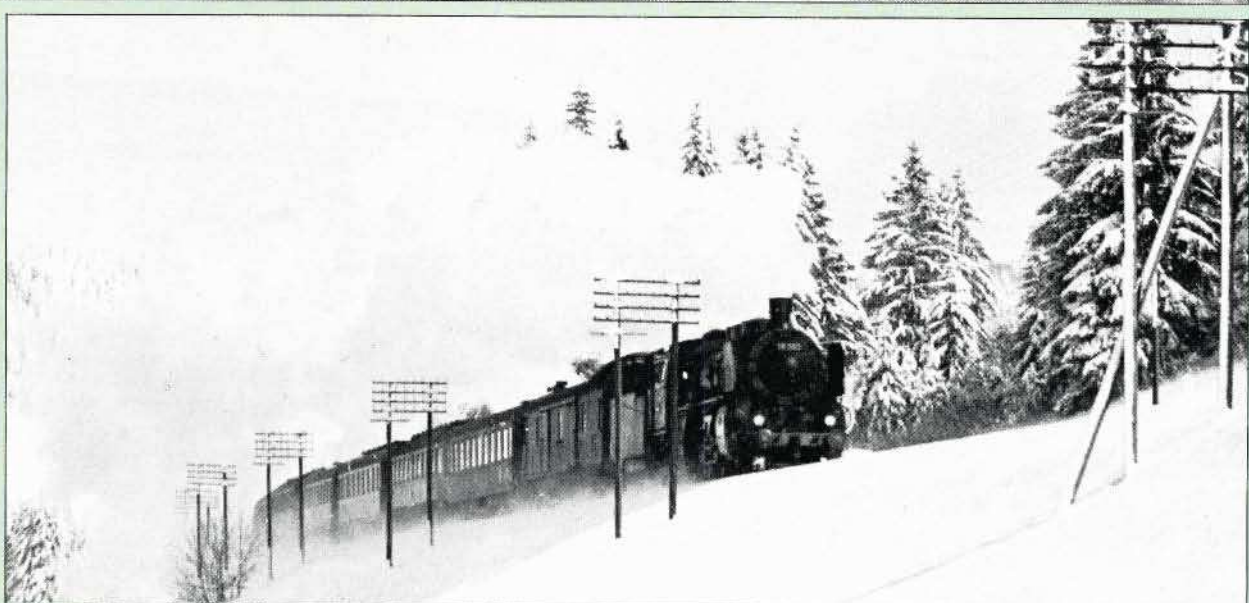




Bild 5: Am 9. Februar 1936 fährt die 18 423 mit einem Schnellzug nach Lindau aus Oberstaufen aus. **Abb.:** Rbd Augsburg

Bild 6 (links): Zwei S 3/6, die 18 528 und eine mit Neubaukessel versehene 18^o, rollen im Dezember 1958 entlang dem Kleinen Alpsee Richtung Lindau. **Abb.:** G. Turnwald

Bild 7 (rechts): Winterlandschaft bei km 107 nahe Harbatshofen um 1930. **Abb.:** Stg. Baum





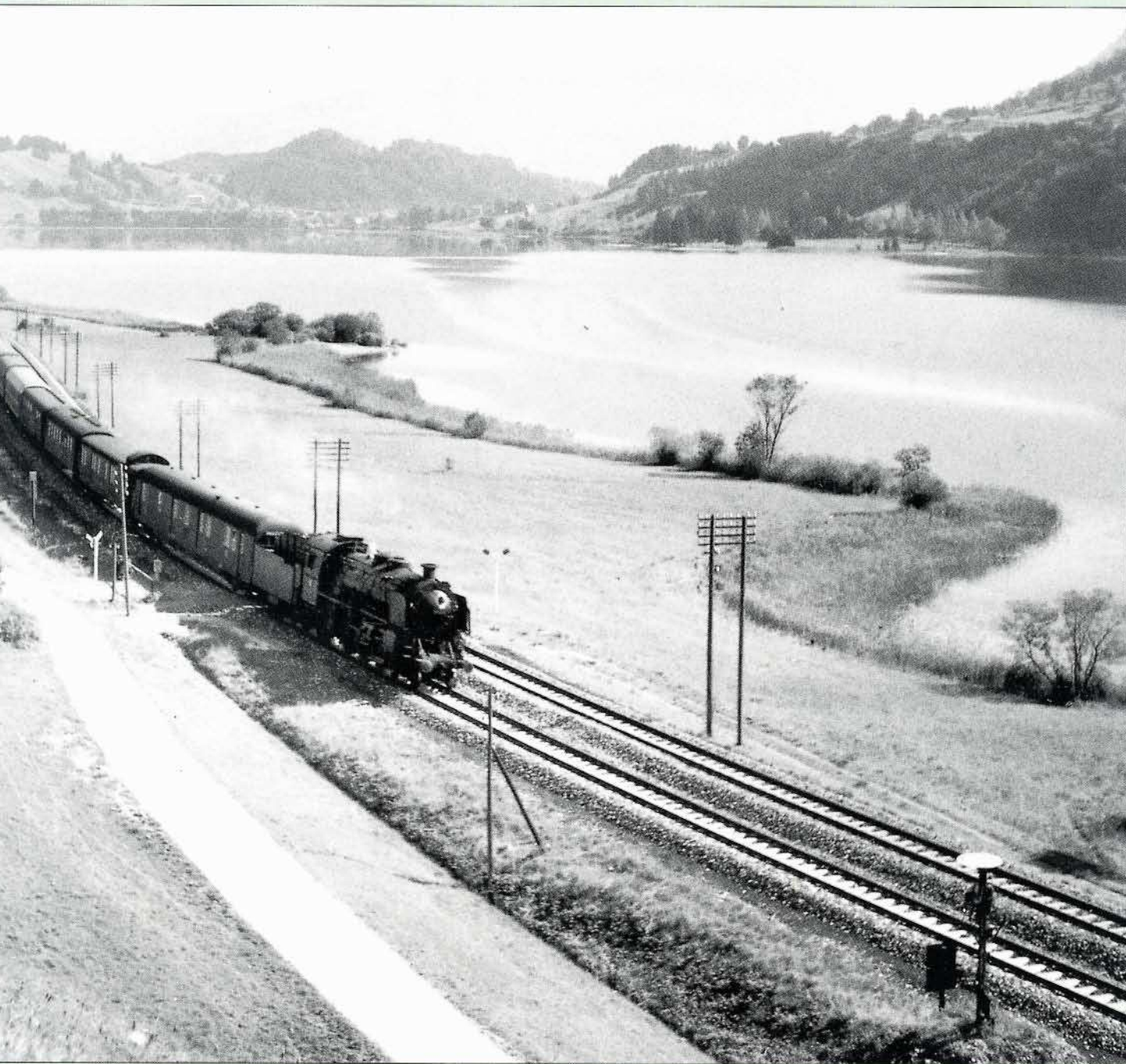


Bild 9: Eine 18^e eilt mit dem "Mailänder Schnellzug" am Alpsee entlang (September 1959). **Abb.: G. Turnwald**

Bild 8 (linke Seite oben): Blick vom Portal des Oberstaufener Tunnels Richtung Immenstadt im Jahre 1936. Eben nähert sich ein schwerer Schnellzug der Station Oberstaufen. Die Zuglok ist eine bayerische S 3/6, die Vorspannlokomotive eine bayerische S 3/5. **Abb.: Rbd Augsburg (Archiv Lichtbildstelle BD München)**

Bild 10 (linke Seite unten): Der Schnellzug Genf – München, geführt von einer S 3/6, auf der Brücke bei Maria Thann im September 1959. **Abb.: G. Turnwald**

"Bauart AW Freimann" entwickelt (gleiches Prinzip wie bei den ersten S 3/6-Serien- und den Einheitsloks), die sich als völlig betriebssicher erwiesen hat. Leider ist diese Sicherung nur noch bei einigen 18^e zum Einbau gekommen (so bei den Lindauern 18 608, 18 612, 18 630 u.a.).

Eine andere "Seuche", die die S 3/6 erfaßt hatte, war das serienweise Anreißen der Achsschenkel der Tenderradsätze bei einer ganzen Reihe von Loks (1954/55), besonders im Lindauer Raum. Das dürfte wahrscheinlich auf das Unterschreiten der Ausrundungsradien der Schenkelkehlen beim Abdrehen zurückzuführen gewesen sein (Rißbildung). Wie durch ein Wunder gab es damals keine Entgleisungen und Unfälle; aber der gleichzeitige Ausfall mehrerer Lokomotiven löste fast eine Katastrophe aus! Deshalb wurden kurzerhand beim BZA Minden neue Zeichnungen gefertigt, nach de-

nen nun in kürzester Zeit Radsätze ausgemusterter Kriegslok-Wannentender mitsamt ihren Rollenlagern in die Laufgestelle bayerischer Bauart eingebaut wurden. Dies brachte neben der Schmierstoffersparnis auch einen leichteren Lauf des Tenders. Neben allen 18^e (Tender 27,4 und 31,7 m³) wurden auch später nicht neubekesselte Lokomotiven umgebaut (z.B. die damals in Regensburg, ab Mai 1957 aber in Lindau beheimatete 18 519).

Weil wir gerade bei den Tendern sind: Interessant erscheint die Tatsache, daß es u.a. im Allgäu 18^e und 18^e gab, die mit Tendern ausgemusterter "Großrädiger" (18 441 bis 458, S 3/6 d,e) fuhren (2'2 T 32,5). Diese Tender zählen wegen ihres geringen Eigengewichts und ihres sehr großen Fassungsvermögens zu den am allerbesten gelungenen Konstruktionen, die es jemals gab; sie übertreffen hierin, trotz des Baujahrs 1912/

1913, sogar die Tenderbauart der DB-23er. Einige Worte zu den Laufleistungen und Verbrauchswerten der S 3/6 auf den Allgäustrecken. Leider war die RBD/BD Augsburg für Dampfschnellzugloks ein ziemlich ungünstiges Revier, weil den Bespannungsabschnitten immer bald eine Grenze gesetzt war. Deshalb ist es bestimmt nicht ganz richtig, in dieser Hinsicht unsere 18er mit den Einheits Schnellzugloks zu vergleichen, die vor allem auf den norddeutschen Rennstrecken Gelegenheit zu meist längeren Läufen bei dadurch geringeren Wendezeiten hatten; dies hat natürlich die AW- und Bw-Kosten, auf 1000 km Fahrleistung bezogen, bei den S 3/6 – gerade im Allgäu – nicht günstig beeinflusst, eine Tatsache, die bei allen Länderbahn-Schnellzugloks zu beobachten ist. Denn die Einheitsloks wurden diesen, vor allem aus Renommiergründen, bei Langläufen fast immer vorgezo-

