



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

3/1986
April

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 100 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)



Aus dem Inhalt . . .

Seite

Der Bahnknoten (Von der »Wasser- und Eilgutkursstation« zum Intercity-Bahnhof)	4
Die bayerische S 3/6 — das nächste »Sonderjournal« Bayern-Journal (Die Gattung P 3/5 N)	15
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Neumünster)	20
Die Württemberger Tn, der Druckfehlerteufel und der Kleinrohrüberhitzer	30
Kreisverkehr im Steinbruch	31
Die Baureihe 39	34
Erste Eisenbahn auf dem europäischen Festland	36
In eigener Sache	43
Bücherecke	43,46
Flußgestaltung	48
Die Baureihe 38 ⁰ der DRG im Modell	51
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	57
Zu Haus beim Schneider Schorsch	60
Gut Holz! — Bauen mit Holz (Haltepunktgebäude Weißenöhe)	64
Mini-Markt	69
Preußen im Modell	71
Messenachlese	76
Elektrolokomotiven der Reihe 1045 der ÖBB und Ee 3/3 der SBB (Vorbild und Modell)	80
Neue Straßenfahrzeuge	84

Die nächste Sonderausgabe (über die bay. S 3/6) des Eisenbahn-Journals ist Ende April im Handel erhältlich.
Das Eisenbahn-Journal 4/1986 erscheint Mitte Mai.

Die Seiten 43–46 mit der Sektion 9 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Der Bahnhof Dornstetten liegt im Schwarzwald an der Strecke von Freudenstadt nach Hochdorf (bei Horb). Seit Oktober vergangenen Jahres verkehren hier Dieseltriebwagen der Baureihe 627.0, die vom Bw Kempten zum Bw Tübingen umbeheimatet wurden, um den Personen-Nahverkehr auf der Strecke Hausach – Freudenstadt – Horb attraktiver zu gestalten. Anfang der siebziger Jahre konnten zwischen Hausach und Horb die letzten Maschinen der preußischen Gattung P 8 der Deutschen Bundesbahn im Einsatz beobachtet werden, zu denen auch die abgebildete 038 772 zählte.

Foto: U. Geum



Bild 1: Die 50 1405 (Bw Buchloe) dampft im Jahr 1959 am Ablaufberg vorbei.

Foto: R. Hehl

Der Bahnknoten Buchloe

Von der »Wasser- und Eilgutkursstation« zum Intercity-Bahnhof

Als im Jahre 1842 mit dem Bau der „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“ von Lindau nach Hof begonnen wurde, standen für die Trassierung der südlichen Teilstrecke Augsburg – Lindau zwei Varianten zur Diskussion. Der königliche Bezirksingenieur von Gumpenberg schlug vor, die Bahn, von Augsburg aus, am linken Wertachufer entlang über Türkheim und Wörishofen nach Kaufbeuren und weiter über Kempten nach Lindau zu führen. Dem gegenüber stand die wesentlich kürzere Variante des Kreisbaurates Beyschlag. Er wollte die Strecke Augsburg – Lindau direkt über das flache Lechfeld nach Kaufbeuren führen. Eine Untersuchung des Terrains ergab, daß eine Streckenführung durch die hochwassergefährdeten Wertachauen zu kostspielig gewesen wäre, und gab dem „Projekt Beyschlag“ den Vorzug. Somit wurde die Bahn, in fast schnurgerader Linie, entlang der Orte Bobingen, Schwabmünchen und Buchloe nach Kaufbeuren gelegt.

Der damalige Markt Buchloe zählte etwa 850 Einwohner und war hauptsächlich auf die Landwirtschaft angewiesen. Neben einem berühmtesten Zuchthaus, war Buchloe auch Sitz eines königlich bayerischen Landgerichtes und eines Rentamtes.

Die Bahnstation wurde, bedingt durch die Linienführung der Strecke, etwa einen Kilometer westlich des Ortes angelegt. Den Bau der hier erforderlichen Anlagen und Baulichkeiten übernahmen zwei im Dorf ansässige Maurer- und Zimmermeister, nach Zahlung einer Kau-

tion von 3200 Gulden an die Eisenbahn-Hauptkasse in Nürnberg. Somit war sichergestellt, daß sämtliche Arbeiten auch bestens ausgeführt wurden.

Das Expeditionslocal, wie die damals übliche Bezeichnung der Empfangsgebäude lautete, wurde ganz aus Backsteinen erbaut und schlug mit 15 197 Gulden zu Buche. Auf dem Dach erhielt es ein Uhrentürmchen samt Glocke und einen Blitzableiter, dessen Aufhängestangen aus vergoldeten Spitzen mit Platinnadeln bestanden. Von der Ortsseite her betrat man das Gebäude durch einen Säulengang und gelangte durch die Wartesäle I. oder II./III. Classe auf den durch ein Weißblechdach geschützten Perron. Auf beiden Seiten des Gebäudes prangten über den Türen zu den Betriebsräumen die Wappen des Königreiches Bayern. Im Erdgeschoß befanden sich des weiteren zwei Holzlegien, eine Waschküche sowie zwei Aborte. Im ersten Stock lagen die Wohnungen für den Expediter, den Stationsdiener und den Bahnmeister. Neben dem Fahrkartenverkauf und der Stationsverwaltung, war in den Betriebsräumen der Eisenbahn auch der Telegraphendienst untergebracht. Mit Beginn des Eisenbahnbetriebes wurde auch die Poststation, welche sich bis dahin mit ihren umfangreichen Pferdestallungen innerhalb des Ortes befand, in den Bahnhof verlegt. Von nun an wurde die Post nicht mehr mit der Pferdekutsche, sondern mit der weitaus schnelleren Bahn befördert. Somit waren die Eisenbahner auch für

den Post- und Telegraphendienst zuständig. Nördlich des Empfangsgebäudes entstand der Ladehof mit seinen sämtlichen Zusatzeinrichtungen. Die gänzlich aus Holz erstellte Güterhalle war für das Verladegeschäft von 7 bis 12 Uhr vormittags und von 13 bis 19 Uhr nachmittags geöffnet. An die Güterhalle anschließend, entstanden ein Holzlagerplatz, eine Verladerampe und eine Ladeschablone. Gegenüber den Güteranlagen wurde eine Personen- und Transportwagenremise errichtet. Die etwa 35 Meter lange Halle diente kleineren Reparaturen am Wagenmaterial. Südlich schloß sich ein zweistöckiges Wasserhaus an, unter dem sich einer der beiden Brunnenschächte des Bahnhofs befand. Wenige Meter südlich des Empfangsgebäudes führte die Staatsstraße München – Memmingen niveaugleich über die noch recht bescheidenen Gleisanlagen. Parallel zu dieser Straße wurde ein Wohnhaus für die Buchloer Eisenbahner errichtet. Nachdem später die Bau- und Betriebsinspektion darin untergebracht wurde, dient es inzwischen – seines Gesichtes durch eine Eternitverschalung beraubt – wieder als Wohngebäude. Heute ist es in Buchloe das einzige noch vorhandene Eisenbahngebäude aus jener Zeit.

Während bereits am 1. September 1847 der Bahnbetrieb zwischen Augsburg und Kaufbeuren eröffnet wurde, konnte die Buchloer Bahnstation erst am 15. Oktober 1848 fertiggestellt werden. Die Gesamtkosten beliefen sich bis zu diesem Zeitpunkt auf stolze 42 242



Bild 2: Im Sommer 1970 fotografierte Willy Bier den TEE "Bavaria" (München — Zürich) bei der Durchfahrt in Buchloe. Am 9. Februar 1971 entgleiste der Zug in der Nähe von Aitrang, wobei mehrere Menschen ums Leben kamen und der Dieseltriebzug zerstört wurde. Foto: W. Bier

Bild 3: Eine preußische P 8 verläßt mit ihrem Personenzug nach München den Bahnhof Buchloe (1964).

Foto: W. Bier



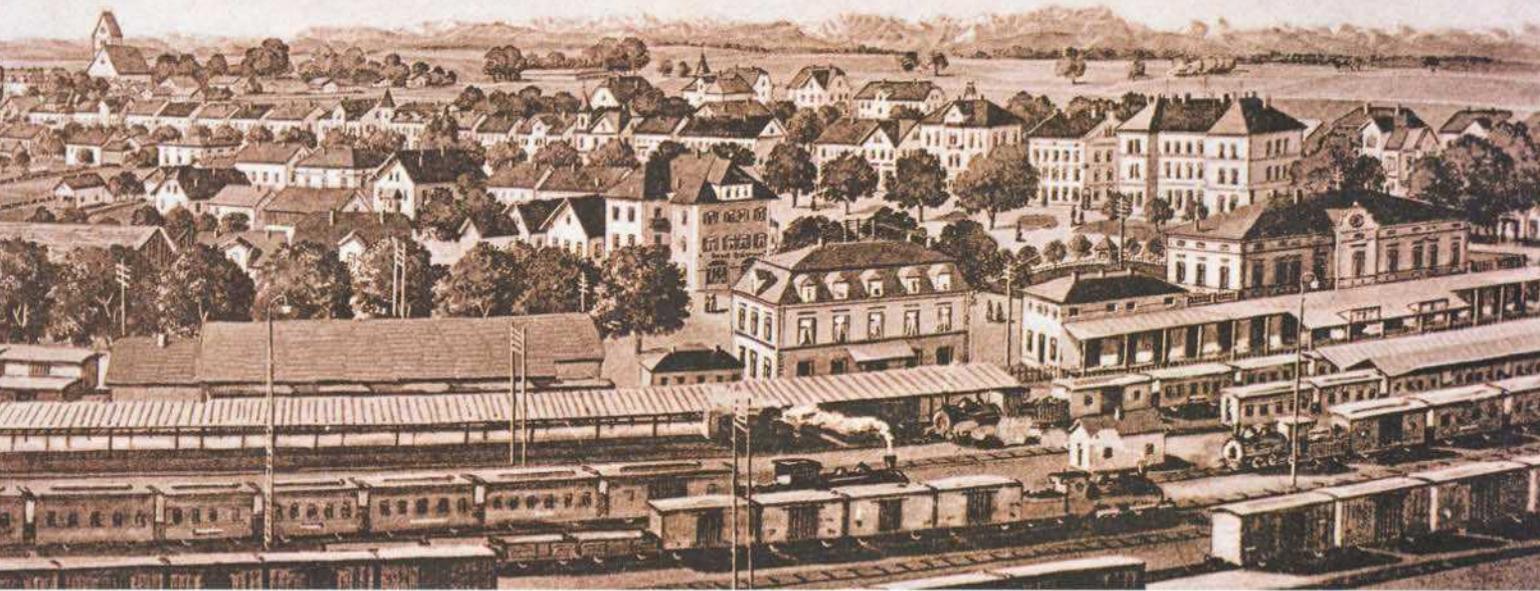


Bild 4: Diese Ansichtskarte aus dem Jahr 1920 zeigt den damaligen Markt Buchloe. Rechts das Empfangsgebäude, in der Mitte die Post und daneben die Güterhalle. Im Hintergrund links ist die katholische Stadtpfarrkirche „St. Mariä Himmelfahrt“ zu erkennen, die 1730 gebaut wurde.
Foto: Sammlung M. Hehl

Gulden. Mit der Möglichkeit, in Buchloe Wasser zu fassen und Eilgut aufzugeben, wurde der Bahnhof zu einer der elf „Wasser- und Eilgutcurstationen“ auf der Teilstrecke Augsburg – Lindau der Süd-Nord-Bahn.

Der erste durchgehende Zug von Augsburg nach Kempten fuhr am 1. April 1852, während Lindau erst am 1. März 1854 auf der Schiene erreicht werden konnte.

Der Bahnbau war zweifellos der entscheidende Anstoß zur Entwicklung des Marktes. Im Laufe des 19. Jahrhunderts vervierfachte sich die Bevölkerung, und entlang der Verbindungsstraße zwischen Ort und Bahnhof wurde eine Vielzahl neuer Häuser gebaut. Hier war nun „Neu-Buchloe“ im Entstehen. Mit den Bauern und Händlern aus der Umgebung, die ihre Produkte und Waren zum Bahnversand brachten, gelangte neues Leben in den Markt.

Den größten Teil des Güteraufkommens bildeten die Holztransporte des Fürsten von der Leyen aus dessen Wäldern um den bekannten Passionsspielort Waal. Trotz der schnellen Entwicklung des Ortes, blieb es zunächst bei der regionalen Bedeutung der Bahnstation. Dies sollte sich jedoch mit dem Jahr 1874 ändern!

Buchloe wird Knotenpunkt

Bereits sehr früh verfolgte die alte Reichsstadt Memmingen die verschiedensten Pläne für deren Bahnanschluß. Nachdem 1863 die Verbindung Neu-Ulm – Memmingen – Kempten fertiggestellt war, konzentrierte sich der dortige Eisenbahnverein nun auf die „Mittelschwabenachse“ München – Buchloe – Memmin-

gen. Auch die Münchner waren an diesem Projekt interessiert, zumal man in Buchloe einen zweiten Anschluß an die „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“ bekam. Die Reisenden von München nach Lindau ersparten sich somit den Umweg über Augsburg. Buchloe sollte somit zum Knotenpunkt zweier wichtiger Fernbahnen werden.

Schon im Jahre 1872 hatte man begonnen, den Bahnhof auf seine neue Funktion vorzubereiten. Das gerade 25 Jahre alte Empfangsgebäude mußte abgetragen und durch ein größeres ersetzt werden. In dem stattlichen neuen Gebäude waren neben den umfangreichen Betriebsräumen auch mehrere Wohnungen, eine Restauration, die Wartesaale und nach wie vor die Post untergebracht. Beim Bau der neuen Güterhalle konnte man teilweise den Dachstuhl des alten Bahnhofes wiederverwenden. Die alte Güterhalle, das Wasserhaus sowie die Personen- und Transportwagenremise wurden abgebrochen. Neu entstanden eine Lokomotivremise samt Torrmagazin, ein Übernachtungsgebäude, das Bürohaus der Bahnmeisterei, mehrere Dienstwohngebäude sowie eine Anzahl kleinerer Bauten und Hütten. Die ausgeführten Arbeiten an den Hochbauten kamen auf etwa 160 000 Gulden. Die Verladeanlagen wurden um ein Vielfaches vergrößert und die Gleisanlagen nach Süden und Westen hin erweitert. Am Süd- und Nordkopf des Bahnhofes wurde je ein sogenanntes „Wechselwärterhaus“ für die Weichensteller erbaut. Diese mußten, aufgrund der noch fehlenden Fernbedienung der Weichen, die einzelnen Zugfahrten nach wie vor begleiten.

Vor Eröffnung der Linie München – Memmingen wurde das Personal stark vermehrt und eine Rangierlokomotive eingesetzt. Von nun an war der Bahnhof ein bedeutender Faktor

Bild 5: So präsentiert sich das heutige „Empfangsgebäude“ in Buchloe.

Foto: M. Hehl





Bild 6: Die Stellwerke "Buchloe Süd" und "Buchloe Nord" zählten zu den größten mechanischen Stellwerken in Bayern (aufgenommen am 13. Mai 1938).

Bild 7: Das zweite Buchloer Empfangsgebäude wurde in den Jahren 1872 bis 1874 gebaut und 1969 abgebrochen, obwohl die Pläne zur Renovierung bereits vorlagen. Diese Aufnahme entstand im Jahr 1937.
Fotos: Lichtbildstelle der Bundesbahndirektion München





◀ **Bild 8:** In Buchloe trafen sich bis Mitte der sechziger Jahre viele Lokomotiven der Baureihe 18.6, die auf der Allgäubahn fast alle Schnell- und Eilzüge bespannten. Soeben fährt die 18 615 mit ihrem Zug aus Kempten in Buchloe ein. Die Lok gehörte zum Bw Lindau, wurde dort am 28. März 1964 z-gestellt und 1965 in Feldkirchen verschrottet.

Foto: Sammlung Asmus

Bild 9: Die Motordraisine der Bahnmeisterei Buchloe im Jahr 1931. Mit der Draisine war der damalige Bahnamtsvorstand nicht nur dienstlich unterwegs, sondern fuhr damit auch zum Kegeln ins benachbarte Igling.

Foto: Sammlung M. Hehl



im südbayerischen Eisenbahnnetz. Die betrieblichen Aufgaben wurden ständig umfangreicher, weshalb auch am 16. Juli 1875 der Post- vom Eisenbahndienst getrennt wurde. Dennoch blieb beides bis 1898 unter einem Dach. Ab dem 1. Januar 1876 erscheint in allen Schreiben des Bahnhofes nicht mehr der Gulden sondern die Mark als Verrechnungsgrundlage. So werden auch die Kosten für die zweite Lokomotivremise im Jahre 1879 mit 20 000 Mark angegeben. Zum 1. März 1897 konnten die beiden „Weichenthürme“ in Betrieb genommen und die Weichen zentral bedient werden. Die zwei Stellwerke trugen später die etwas protzige Bezeichnung „Buchloe Süd“ bzw. „Buchloe Nord“. Um die Jahrhundertwende wurde ein Maschinenhaus für die elektrische Beleuchtung, die heutige Starkstrommeisterei, erbaut. Größere Arbeiten standen dann wieder im Jahre 1902 an, als beim zweigleisigen Ausbau der Süd-Nord-Bahn gleichzeitig die Buchloer Gleisanlagen erweitert wurden.

Daß es in der berühmten „guten alten Zeit“ auch schon Neider und Mißgönner gab, beweist wohl ein anonymes Schreiben vom 5. November 1900 an die Generaldirektion der Staatsbahn in München. Darin behauptet der Verfasser, daß der Buchloer Stationskassier „keine Arbeit hat, sehr viel umhersteht, mit der Draisine zum Auszahlen fährt und dabei in Wirtschaften sitzt bis spät in die Nacht. (. . .) Die Arbeiter müssen ihm immer Bier holen und Brotzeiten, und er hält diese auch noch auf mit seinen Späßen. Während der Dienstzeiten geht er baden, oder nach Hause, oder er macht gleich ganz frei!“ Die Stichhaltigkeit dieser Anschuldigungen konnte jedoch nicht nachgewiesen werden. Im Gegenteil: der Kassier konnte seine „redliche Tüchtigkeit in dieser, so aufreibenden Stelle bei der Eisenbahn“ glaubhaft machen. (Zitate aus dem Band Nr. 25571 des Verkehrsmuseums Nürnberg).

Inzwischen hatte sich der Ort bis zum Bahnhof hin ausgedehnt. Um den Bahnhofsvorplatz wurden Hotels, Kaufhäuser, Geschäfte und Eisenbahnersiedlungen gebaut. Die Bedeutung der Bahn für den Ort wuchs so stark, daß in den Jahren um 1950 etwa ein Drittel (ca. 1500) der Gesamtbevölkerung bei der Bahn beschäftigt oder von ihr abhängig war. Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges kamen auf den Knotenpunkt nochmals wichtige Aufgaben zu. Als z. B. am 24. und 25. Februar 1945 die verheerenden Luftangriffe auf Augsburg geflogen wurden, mußten innerhalb von 48 Stunden fast 20 000 Obdachlose über Buchloe in Richtung Kempten und Memmingen evakuiert werden. Zu dieser Zeit verging kaum noch ein Tag, ohne daß der Bahnhof oder fahrende Züge von Tieffliegern angegriffen wurden. Einer dieser Angriffe traf einen Gefangenenzug mit jüdischen KZ-Häftlingen



◀ **Bild 10:** Im Jahr 1943 wurden aus Buchloe und Umgebung fast alle Kirchenglocken abtransportiert und zum Einschmelzen nach Hamburg geschafft. Daß dabei auf die „Krieger-Gedenglocke“ des Ersten Weltkrieges keine Rücksicht genommen wurde, versteht sich fast von selbst. Nach dem Krieg bekam die Buchloer Kirche in kluger Voraussicht nur noch „wertlose“ Eisenglocken.

Foto: Sammlung M. Hehl



Bild 11: Die 39 024 fährt auf Gleis 1 mit einem Touropa-Sonderzug nach Oberstdorf durch. Die Aufnahme entstand Anfang der sechziger Jahre.

Foto: R. Hehl

Bild 12: Diese Aufnahme konnte Willy Bier 1957 vom Stellwerk "Nord" aus machen. Soeben fährt der Ng 9466 aus München-Laim ein, der mit einer Lokomotive der Baureihe 50 bespannt ist.

Foto: W. Bier





Bild 13: Die ersten V 200.0 kamen im Jahr 1961 zum Bw Kempten. Diese waren jedoch den hohen Anforderungen auf den Allgäuer Bergstrecken nicht gewachsen und wurden bald wieder abgezogen. Erst die wesentlich stärkere Baureihe V 200.1 konnte die Lokomotiven der Baureihe 18.6 im Schnellzugdienst ersetzen. 1971 trafen sich in Buchloe die 221 106 und die 221 143.
Foto: R. Bier

Bild 15: Eine Lokomotive der Baureihe 18.6 wartet Anfang der sechziger Jahre auf die Abfahrt in Richtung Kempten.

Foto: R. Hehl

Bild 14: Die acht Diesellokomotiven der Baureihe 210 waren vom Januar 1971 bis zum September 1983 beim Bw Kempten beheimatet. Die Maschinen besaßen außer einem 2500 PS starken Dieselmotor noch eine Zweiwellen-Gasturbine, die eine zusätzliche Leistung von 1200 PS erbrachte. Dennoch mußten die Schnellzüge auf der Allgäubahn in Doppeltraktion gefahren werden. Im Januar 1978 führen die 210 006 und eine Schwesterlokomotive bei Buchloe den D 366 "Ticino" (München — Zürich — Mailand).
Foto: W. Bier

