



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

4/1986  
Mai

DM 9,50  
sfr 8,50  
öS 75,—

Über 110 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe  
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)

Redaktion: Hermann Merker  
Horst Obermayer  
Andreas Ritz  
Anzeigen: Anne Rödel,  
Evelyn Freimann  
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:  
C. Asmus, R. Barkhoff, J. Bitter,  
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak,  
H. Kundmann, H. Lohstädt, H. Rauter,  
Dr. Scheingraber, P. Schiebel,  
J. Stockklausner.  
Modellaufnahmen:  
Ing. Horst Obermayer, Peter Schiebel,  
Willy Kosak

Schlußredaktion: S. Werner  
Satz: Illig, Textverarbeitung GmbH, Göppingen  
Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.  
Verona – Via Morgagni, 30  
1986 erscheint das Eisenbahn-Journal 10 x.  
Abonnement (1986): DM 95,– (inkl. Porto)  
(europäisches Ausland zuzüglich DM 4,– Porto-  
anteil)  
Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,– Porto  
1986 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.  
Abonnement (1986): DM 59,– (inkl. Porto)  
(europäisches Ausland zuzüglich DM 4,– (Porto-  
anteil))

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802  
(BLZ 700 100 80)  
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21 300  
(BLZ 701 633 70)  
Dresdner Bank Nr. 695 918 000  
(BLZ 700 800 00)

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate  
zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 8  
vom 1. Januar 1986.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur  
zurückgeschickt werden, wenn Rückporto bei-  
liegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann kei-  
ne Haftung übernommen werden!



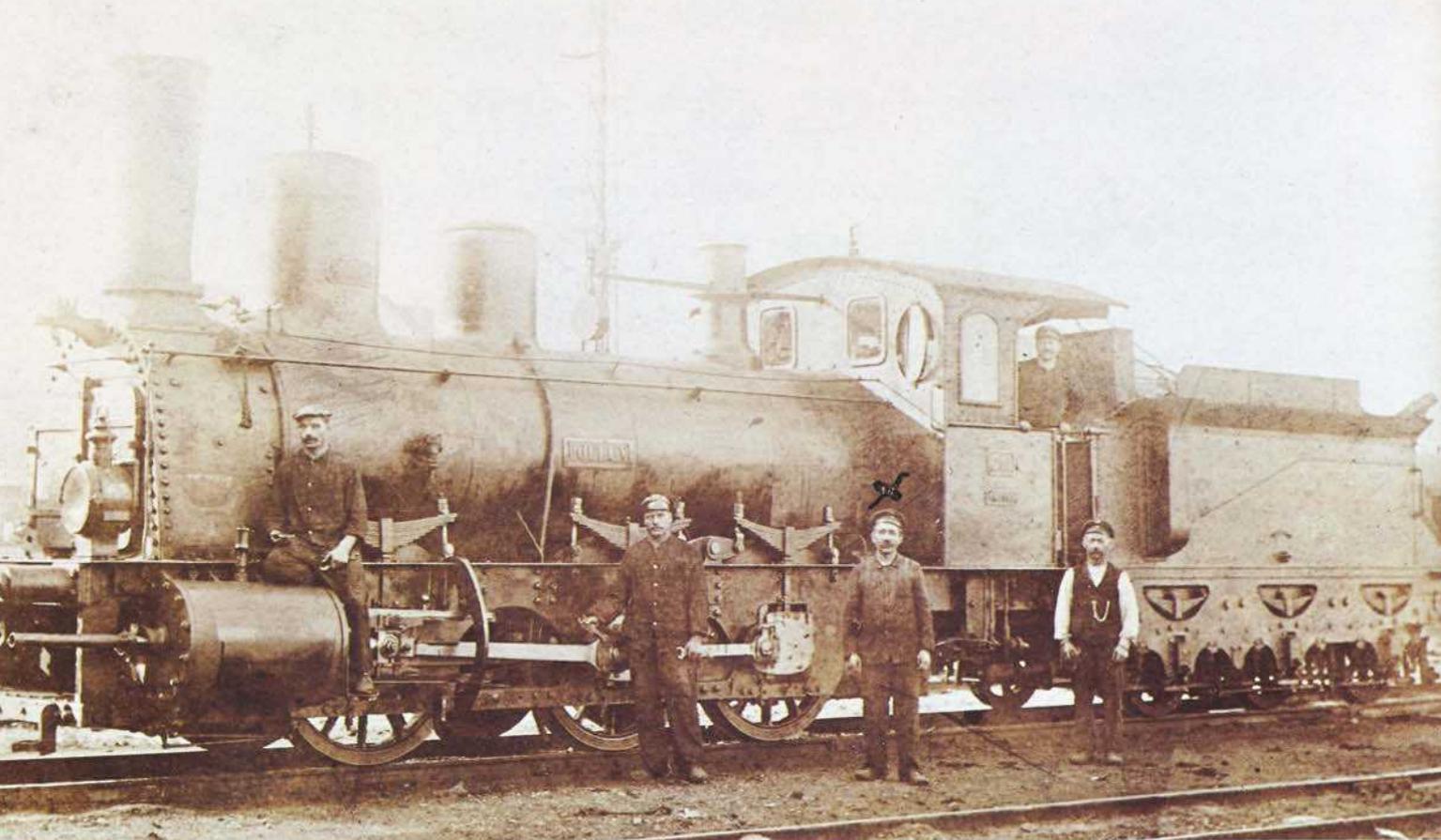
# Aus dem Inhalt . . . Seite

Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Buchloe)	4
Museums-Triebzug der Baureihe 430	13
Triebwagen der Baureihe 430 mit SB-Antrieb in Spur N	14
Preußen-Report (Der Weg zu den preußischen Personen- und Schnellzuglokomotiven)	16
Bayern-Journal (Die Gattung P 3/5 H)	24
Güterzüge der Deutschen Bundesbahn	28
<b>Bücherecke</b>	<b>41,44</b>
<b>Mini-Markt</b>	<b>46</b>
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	48
Gleisbaustelle und Nutzfahrzeuge	51
Riverside Station	56
Gut Holz! – Bauen mit Holz (Ein kleines Spritzenhaus)	60
Modelleisenbahn mit Betriebspatina	66
Sonderserie von Bierwagen der Baugröße H0	72
Schaufenster der Neuheiten	74
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	78

Die Seiten 41 – 45 mit der Sektion 24 der Eisenbahn- und Verkehrskarte  
des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern  
entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

**Zu unserem Titelbild:** Die 043 737 befindet sich am 8.2.1975 mit einem Güterzug auf  
der Fahrt von Emden nach Rheine. Sie wurde im Jahre 1944 von dem französischen  
Hersteller Batignolles an die Deutsche Reichsbahn geliefert und trug bis 1968 die  
Loknummer 44 1737. Am 1.1.1968 erfolgte die Umzeichnung in 044 737. Erst im Mai  
1974 wurde sie auf Ölhauptfeuerung umgebaut und erhielt die Loknummer 043 737.  
Sie war zuletzt beim Bw Rheine beheimatet und wurde am 27. Oktober 1977 aus-  
gemustert.

Foto: U. Geum



**Bild 1:** Die "Pollux" (bay. Gattung C III) zur Zeit des Ersten Weltkrieges in der Lokstation Buchloe. Die Lokomotive wurde 1868 von Maffei gebaut und 1924 ausgemustert. Sie trug den Namen eines der beiden Söhne des griechischen Gottes Zeus. Foto: A. Jung

# Deutsche Bahnbetriebswerke

## Das Bw Buchloe

Als Buchloe im Jahre 1874 zum Schnittpunkt der Ludwig-Süd-Nord-Bahn mit der neuen Verbindung von München nach Memmingen wurde, wuchsen die Aufgaben der Station gewaltig. Von diesem Zeitpunkt ab wurden Personen- und Güterzüge neu eingesetzt, endeten hier oder wurden aufgeteilt und, nach Richtungen geordnet, wieder zusammengestellt. Um die Lokomotiven der Züge versorgen zu können, hatte man schon 1872 beim Ausbau des Bahnhofes an dessen Südkopf eine Lokomotivremise errichtet.

Mittelpunkt der kleinen Lokstation war der zweistöckige Schuppen. Massiv aus Back-

steinen gebaut und mit einem Walmdach versehen, bot er auf zweimal 34 Metern Gleis Platz für vier bis sechs Loks. Weitere zehn bis zwölf Maschinen konnten auf Freigleisen abgestellt werden. An der Westseite des Schuppens war das Wasserhaus angebaut, dessen Wasserbehälter im ersten Stock durch eine 5-PS-Dampfpumpe gespeist wurde. In den dem Bahnhof zugewandten Anbauten konnte das Lokpersonal übernachten, wobei standesgemäß die Lokführer von den Heizern getrennt waren.

Vom Bahnhof, also von Norden kommend, gelangten die Maschinen über eine 12-m-Drehscheibe und durch große Bogen Tore in die Lokhalle. Hier waren ein Wasserkran, die Untersuchungsgruben und eini-

ge Werkbänke vorhanden. Durch die Tore der Südseite konnten sie den Rechteckschuppen wieder verlassen und fuhren, am Kohlenlagerplatz und dessen Ladepodium entlang, zur Torfremise. In dieser war auf einer Grundfläche von 78 x 11 m der Torf für die Lokomotivfeuerungen "magaziniert". Erst als nach der Jahrhundertwende auch die letzten Lokomotiven auf Kohlefeuerung umgestellt waren, konnte die Remise aufgegeben werden.

Schon 1879 mußten die Bw-Anlagen um einen dreistöckigen Schuppen erweitert werden. In der neuen Remise wurden nun auch größere Arbeiten an den Lokomotiven ausgeführt. Die dafür eingerichtete Werkstätte bot schon bald Arbeit für 24 Schlos-

**Bild 2:** Die 18 630 auf der Drehscheibe des Bw Buchloe (1964).

**Foto:** D. Dettelbacher





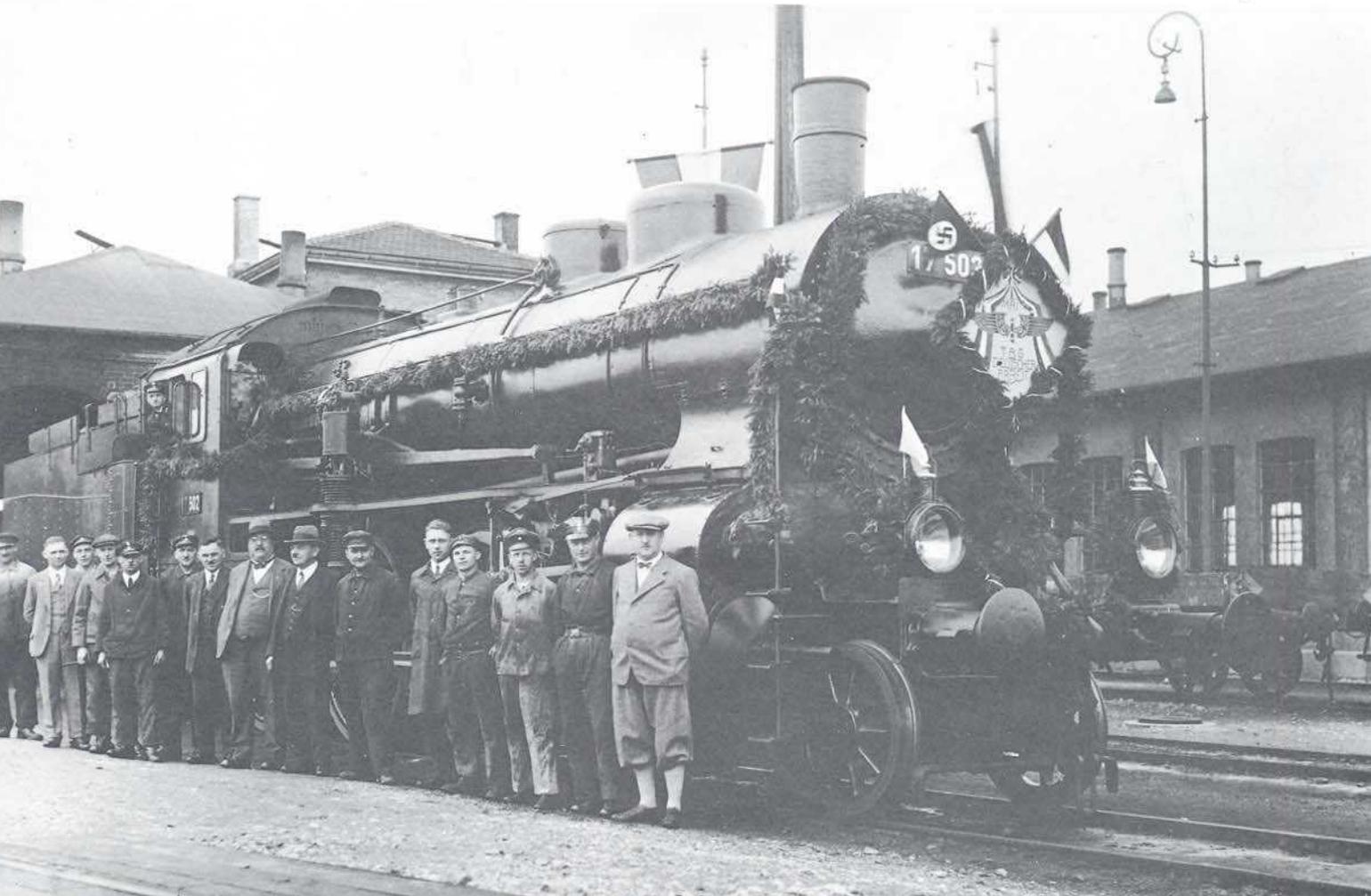
**Bild 3:** Das Bw Buchloe im Jahre 1937, von der Bekohlungsanlage aus gesehen: links das Haus 2, gebaut im Jahre 1879, daneben das Haus 1 aus dem Jahre 1874. In der Halle aus Holz vor Haus 1 und 2 war die Wagenausbesserung untergebracht. Die drei Wagen am linken Bildrand dienten als Hilfszug. **Foto:** Lichtbildstelle der Bundesbahndirektion München

ser, fünf Schmiede und vier Schreiner. Ein Stationierungsverzeichnis aus dem Jahre 1902 nennt in Buchloe Lokomotiven der bayerischen Baureihen B V und D IV. Im gleichen Jahr wurde das Bw den gestiegenen Bedürf-

nissen der Zugförderung angepaßt. Für die mehr und mehr aufkommende Kohlefeuerung wurden die Kohlenlagerplätze erweitert. Die alte Drehscheibe war inzwischen zu klein geworden, worauf zuerst eine 18-m-

später sogar eine 23-m-Drehscheibe eingebaut wurde. Mit dem Bau einer zweiten Bw-Zufahrt von Süden her entfielen aufwendige "Sägefahrten" durch den Bahnhof. Anfang der dreißiger Jahre wurde die bishe-

**Bild 4:** Mitte der dreißiger Jahre waren die 17 502 und die 17 508 die einzigen Schnellzuglokomotiven im Buchloer "Stall" und somit bei vielen Anlässen die "Paradepferde". Zum "Tag der Arbeit" am 1. Mai zeigt sich hier die 17 502 mit einem Teil des Bw-Personals. Im Bw Buchloe wurde im Januar 1948 mit der 17 521 übrigens die letzte Vertreterin der bayerischen Gattung S 3/5 H ausgemustert. **Foto:** Sammlung M. Hehl

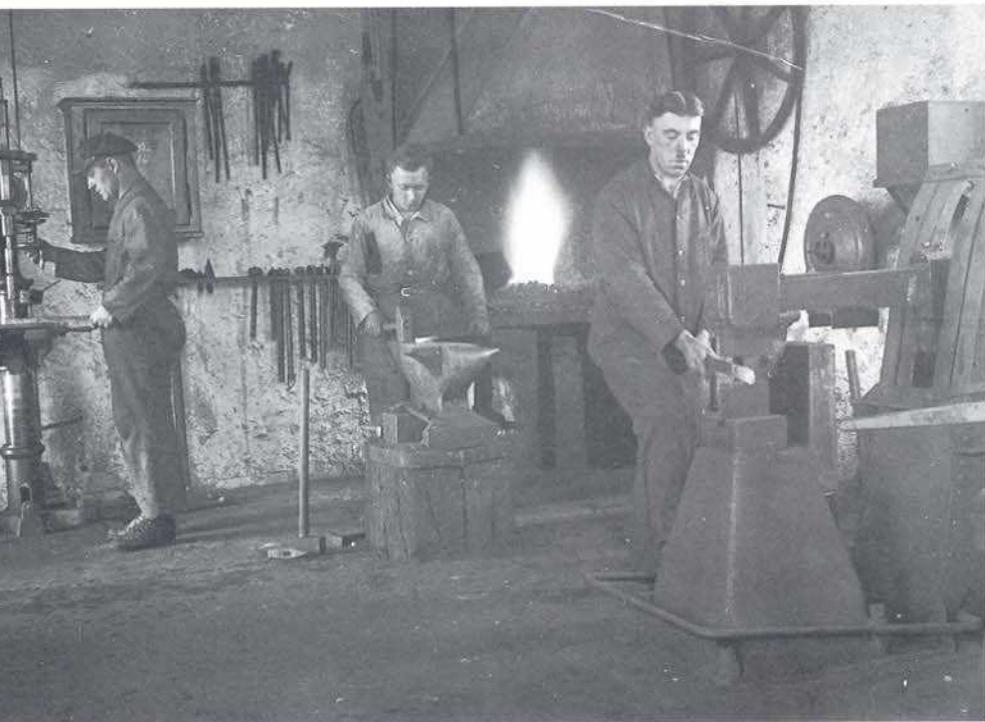




**Bild 5:** Die 18 625 verläßt am 30.4.1960 mit dem E 690 den Bahnhof Buchloe. Am linken Bildrand sind das Stellwerk Buchloe Süd und mehrere Gebäude des Bahnbetriebswerkes zu erkennen. **Foto: R. Birzer**

**Bild 6:** Ein Blick in die Werkstätte des Bw Buchloe Mitte der dreißiger Jahre.

**Foto: Sammlung M. Hehl**



rige Lokstation des Bw Kempten zum selbständigen Bahnbetriebswerk der Reichsbahn erhoben. Kirchheim und Markt Wald wurden dem Bw Buchloe später als Lokbahnhöfe zugeschlagen.

Als nach dem Zweiten Weltkrieg immer mehr Kemptener Leistungen nach Buchloe abgezogen wurden, erreichte das Betriebswerk seinen höchsten Mitarbeiterstand. Im Jahre 1949 waren 206 Mann im Maschinen-

**Bild 9:** Die 38 1866 im Jahre 1966 auf der Drehscheibe des Bw Buchloe, das damals bereits keine eigenen Lokomotiven mehr besaß, sondern nur noch Einsatz-Bw für Triebfahrzeuge fremder Bahnbetriebswerke war. **Foto: G. Jorde**

**Bild 7** (links unten); Im Haus 2 befand sich eine Achsenke, mit deren Hilfe 1936 auch dieser Kuppelradsatz einer Lokomotive der bayerischen Gattung S 3/5 ausgebaut wurde. **Foto: Sammlung M. Hehl**

**Bild 8:** Am 14. Februar 1942 blieben in den Schneeverwehungen zwischen Buchloe und Pforzen zwei Züge stecken. Erst mit Hilfe des Schneepfluges 700 644 konnte die Strecke wieder geräumt werden. **Foto: J. Hehl**







**Bild 10:** Am 17. Oktober 1965 stießen im Bereich des Bw Buchloe die 50 663 und die V 200 137 zusammen, Aufgrund eines mißverstandenen Befehls eines Feuermanns setzten sich beide Loks gleichzeitig in Bewegung, fuhren auf der Weiche ineinander und hebelten sich gegenseitig in die Höhe.

Foto: F. Nißel

dienst, in der Werkstätte und in der Verwaltung beschäftigt. Die Werkstätte führte neben den täglich anfallenden Reparaturen auch Ausbesserungen der Schadgruppen L 0 und seltener auch L 2 aus. Für weitergehende Untersuchungen an den Maschinen waren die AW Weiden (Opf.) und München-Freimann zuständig. Die Buchloer Werkstatt unterhielt lange Zeit rund um die Uhr Dienstbereitschaft. Kam am späten Abend eine Lokomotive mit einem kleinen Schaden ins Bw, wurde dieser noch in der gleichen Nacht behoben. Neben der Lokausbesserung beschäftigten sich die Arbeiter mit der Reparatur von Personen- und Güterwagen. Die Wagenwerkstätte mit Hebeanlage befand

sich am Süden des Betriebswerkes. Im Laufe der Jahre gelangte der Buchloer Lokbestand zu einer wohl seltenen Vielfalt. Rangierten in den dreißiger Jahren noch die alten bayerischen R 3/3 (BR 89<sup>a</sup>), so wurden diese später von preußischen T 9<sup>3</sup> (BR91<sup>3-13</sup>) abgelöst, deren Nachfolge ehemalige bayerische Lokalbahnmaschinen antraten. Unter die in Buchloe stationierten Lokomotiven mischten sich im Bw immer eine Anzahl fremder Maschinen. Preußische 78er des Bw München Hbf waren ebenso ständige Gäste, wie die beiden mit einem zweiachsigen kurzgekuppelten Tender versehenen P 8 der Baureihe 78<sup>10</sup> des Bw Augsburg. Aus dem Buchloer Kohlebansen — mit einer täg-

lichen Ausgabe von beispielsweise 36 Tonnen im Jahre 1947 — wanderte Kohle in die Feuerbüchsen Kemptener 57er, 39er und Lindauer S 3/6. Buchloer Quellwasser floß in die Tender preußischer P 8, bayerischer P 3/5 (BR 38<sup>a</sup>) und G 3/4 (BR 54<sup>13-17</sup>), ebenso wie in die Lokomotiven der Reihen 50 und 86. Im Schlackensumpf landeten die unverbrannten Rückstände aus bayerischen Schnellzugloks, wie der S 3/5 (BR 17) und den flinken Nebenbahnmaschinen Pt 2/3 (BR 70). Sogar einige fabrikneue 23er kamen 1951, wenn auch nur zur Erprobung, gelegentlich vom Bw Kempten nach Buchloe. Zu dieser Zeit gehörten auch zwei "Glaskästen", die 98 312 und 319 zum Einsatzbe-

**Bild 11:** Spurplan des Bahnhofs Buchloe (Zustand November 1961).

Zeichnung: Obermayer

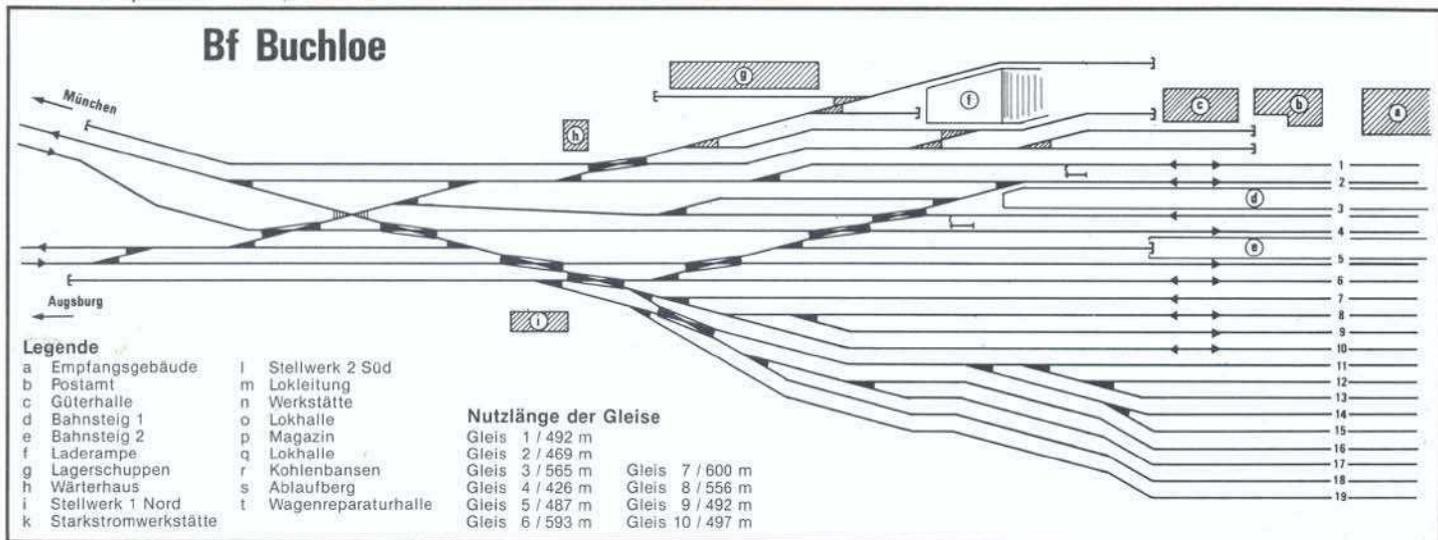




Bild 12: Winter im Bw Buchloe: Die 50 1201 hat die Nacht im Freien verbracht und rollt nun zur Drehscheibe (1965).

Foto: F. Nißel

stand. Die ehemaligen PTL 2/2 wurden von der Bw-Außenstelle Kirchheim auf der Strecke nach Mindelheim eingesetzt, wobei eines der beiden Maschinchen ständig als Reservelok bzw. zur Reparatur oder Kesselreinigung im Buchloer Schuppen anzutreffen war. Eine Rarität im Bw-Bestand stellten mit Sicherheit die 98 1801 und 1802 dar. Die beiden 1'D 1'-Lokomotiven waren ehemals für die Localbahn AG, München, gebaut worden, kamen dann zur Deutschen Reichs- bzw. Bundesbahn und versahen von 1957 bis 1959 den Rangier- und Streckendienst in Buchloe. Das Gattungsdurcheinander machten schließlich die vielen Meßzüge in den sechziger und siebziger

Jahren komplett. Ihnen boten die schwierigen Streckenverhältnisse im Allgäu ein ideales Erprobungsgebiet für neue Eisenbahnfahrzeuge. Die dabei verwendeten Bremsloks, meist 44er, 45er und selbst badische IV h, wurden an den Buchloer Bw-Anlagen behandelt.

Übrigens muß erwähnt werden, daß Buchloer Maschinen nie hochwertige Leistungen fuhren. Außer einigen wenigen Vorspannfahrten vor Schnellzügen wurden ausschließlich Personen- und Güterzüge bespannt.

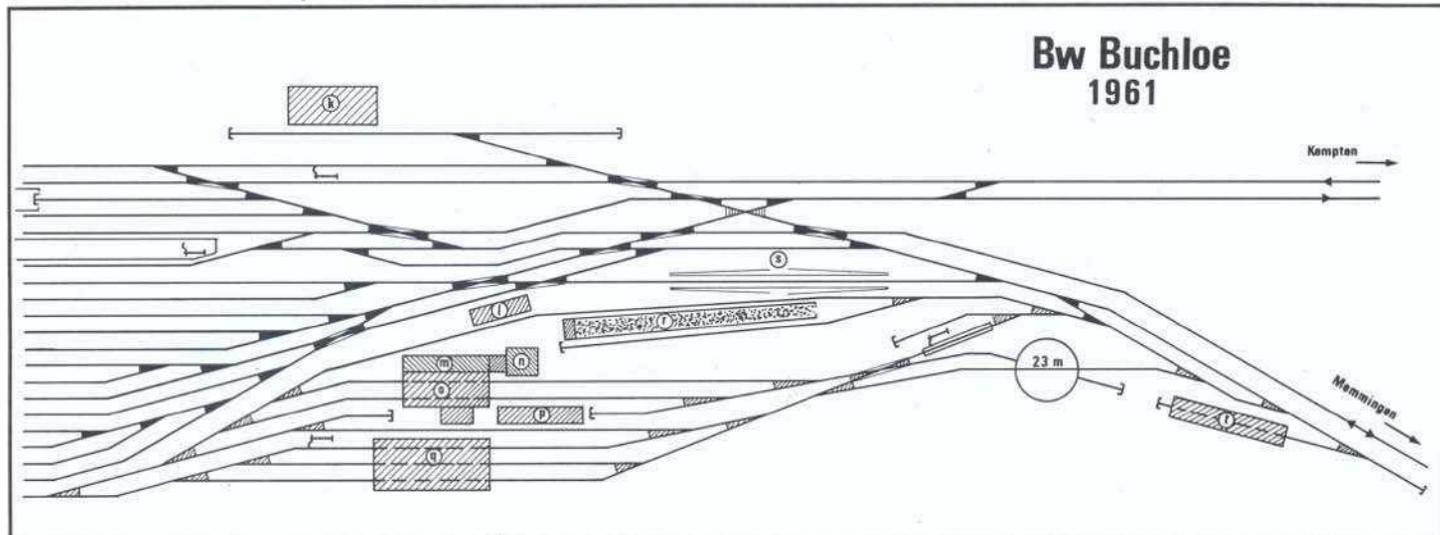
Als 1965 mit der Lindauer 18 622 die letzte S 3/6 aus dem Dienst schied, zogen noch kurze Zeit Augsburg 01 die Schnellzüge

über die Allgäuer Bergstrecken.\*) Dieses letzte Aufbäumen der Dampftraktion konnte nicht verhindern, daß die hochwertigen Leistungen von V 200<sup>1</sup> des Bw Kempten übernommen wurden. Ab 1961 brummt die V 100, V 200 und einige Schienenbusse durch das Allgäu und sorgten für eine erhebliche Rationalisierung des Betriebes. Der Traktionswechsel und die Zentralisierung bei der Bundesbahn waren die Gründe, weshalb das Bw Buchloe Anfang der sechzi-

\*) Vor wenigen Wochen erschien eine Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals, die die bayerische Gattung S 3/6 behandelt. Der Titel lautet "Die Baureihe 18<sup>2-44</sup>" und ist für DM 17,80 bei den üblichen Verkaufsstellen erhältlich.

Bild 13: Spurplan des Bahnbetriebswerkes Buchloe (Zustand November 1961).

Zeichnung: Obermayer





ger Jahre seine Bedeutung verlor. Personal wurde abgebaut, Lokomotiven und Fahrleistungen an andere Bahnbetriebswerke verteilt und die Wagenausbesserung einge-

stellt. Als 1965 die Lokwerkstätte aufgegeben wurde, endete auch die Geschichte des Bahnbetriebswerkes Buchloe. Kurze Zeit später wurde der dreistöckige Lokschuppen

aus dem Jahre 1879 abgebrochen und die Werkstätte dem Erdboden gleichgemacht. Als "Einsatz-Bw" wurde Buchloe dennoch von einer Vielzahl Dampf- und Dieselloks

