

Aalener Jahrbuch

1990

Herausgegeben vom Geschichts-
und Altertumsverein Aalen e.V.

Bearbeitet von Karlheinz Bauer

Konrad Theiss Verlag
Stuttgart und Aalen

Wie ein Denkmal entsteht

Eduard Schittenhelm und Siegfried Kieninger

Aalen hat durch den Anschluß an das sich rasch im Lande ausbreitende Eisenbahnnetz im Jahre 1861 in Richtung Stuttgart, 1863 in Richtung Nördlingen, 1864 in Richtung Heidenheim, 1866 in Richtung Crailsheim und 1901 noch in Richtung Neresheim wesentlich an Bedeutung gewonnen, zumal 1866 ein Ausbesserungswerk (AW) für die Reparatur, Überholung und den Umbau von Dampflokomotiven gebaut sowie später im anschließenden Gelände noch eine Lokomotivstation bzw. ein Betriebswerk (Bw) angefügt wurde. Letzteres ist für den Einsatz, die Unterhaltung und den Betrieb der hier beheimateten oder auch auswärts stationierten Lokomotiven, die ihre Vorräte an Kohle und Wasser zur Rückfahrt hier ergänzen mußten, zuständig. Zahlreiche Bürger aus Aalen und der näheren Umgebung haben in diesen beiden Werken Arbeit und Broterwerb gefunden und sind somit auch ein Stück an der Aufwärtsentwicklung der Stadt und des Gebietes um Aalen, der Ostalb, beteiligt gewesen.

Nachdem bereits 1955 das Ausbesserungswerk aufgelöst, die Gebäude teilweise abgetragen oder einer anderen Bestimmung zugeführt wurden und das Betriebswerk baulich immer kleiner und als ehemalige selbständige Zentralstelle (Aalener Jahrbuch 1980, S. 225) an Bedeutung verliert, ja heute nur noch das Lokomotivpersonal für den Fahrdienst stellt, war es naheliegend, ein Denkmal zur Erinnerung an das Zeitalter der Dampflokomotive an exponierter Stelle aufzustellen.

Die Dampflokomotive 23 029

Im Jahre 1977 erwarb der auch sehr für Technik interessierte Freiherr Reinhard von Koenig-Fachsenfeld die abgestellte Dampflokomotive 023 029-2 aus der letzten Neubauserie der Deutschen Bundesbahn und gab diese später in die Obhut des Ostalbkreises mit dem damaligen Landrat Gustav Wabro und dem Kreisarchivar Bernhard Hildebrand weiter. Als Aufstellungsort bot sich das Gelände am neuen Berufsschulzentrum in Aalen an.

Da für die Dampflokomotive 23 029 (Aalener Jahrbuch 1980, S. 234 ff.) bereits Ende 1975 die Ausmusterung und somit keinerlei Wartung und Pflege mehr erfolgte, hat natürlich der Zahn der Zeit kräftig an ihr zu nagen begonnen.

Nach einigen Besprechungen mit mehreren Beteiligten im Landratsamt kam man zu dem Schluß, die schon etwas lädierte Maschine im Sommer 1979 in das Freigelände der

Schwäbischen Hüttenwerke Aalen-Wasseraal zu schleppen und dort durch freiwillige Helfer aufrichten zu lassen.

Mit der Leitung und Koordinierung für die Durchführung der notwendigen Renovierungsarbeiten wurde Siegfried Kieninger vom Betriebswerk Aalen betraut. Er hat einen Kreis von Freiwilligen gebildet, zusammengesetzt aus noch aktiven Bediensteten des Betriebswerkes, Pensionären und sonstigen Lokomotivbegeisterten aus Aalen und Umgebung. Sie fanden sich, so wie jeder gerade Zeit hatte, jeweils in Arbeitsgruppen zum Einsatz bei der Lokomotivrenovierung zusammen.

Um ab Ende Juli 1979 an der im Freien stehenden über 4 m hohen Lokomotive arbeiten zu können, wurde zunächst ein Arbeitsgerüst rund um die Maschine aufgestellt; von dort aus waren alle abbaubaren und zur Aufarbeitung bestimmten Teile erreichbar und wurden Stück für Stück demontiert. Stark vom Rost angegriffene Bauteile, in erster Linie Bleche des Tenders, Dampfdomes usw. wurden durch genau nachgeformte neue Stücke von einer hiesigen Firma ausgetauscht und wieder angeschweißt oder angebracht.

Damit die Helfer und die Maschine nicht so stark den direkten Witterungseinflüssen ausgesetzt waren, hat man im Oktober über das Arbeitsgerüst noch ein zusätzliches einfaches Dach errichtet.

Während der zwangsläufigen Winterpause von Mitte Dezember 1979 bis Anfang Februar 1980 haben verschiedene an der Renovierung Beteiligte, soweit sie zu Hause Möglichkeiten dazu hatten, Ventile, Regler, Armaturen, Handräder und sonstige Kleinteile in Heimarbeit aufgearbeitet.

Nachdem man die Lokomotive bis auf das Gerippe (Langkessel mit Feuerbüchse, Fahrwerk mit Rahmen sowie Tender) auseinandergenommen hatte und bevor der graue Grundanstrich erfolgen konnte, waren noch durch eine Spezialfirma die Metallteile, also praktisch fast die ganze Maschine, mit einem Sandstrahlgebläse von Farbresten und sonstigen Rückständen zu befreien und zu reinigen. Nach den Grundanstricharbeiten, die im Spritzverfahren durchgeführt wurden, erfolgte die Montage der vielen wiederhergerichteten Teile. Für den darauf folgenden Deckanstrich verwendete man die damaligen Originalfarbtöne für Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn rot und schwarz; die rote Farbe für Rahmen und Fahrwerk und die schwarze Farbe für alle Aufbauten.

Als alle Anstricharbeiten ausgeführt waren, war Anfang Juni 1980 die Lokomotive bereit zum Umzug ins Gelände beim Berufsschulzentrum. Da aber dorthin keine Gleisanlagen zur Verfügung standen, mußte die Lokomotive und der Tender über die Straße befördert werden. Bei einem Leergewicht der Lokomotive von etwa

Die Dampflokomotive 023 029-2 (wie sie zuletzt computergerecht bezeichnet wurde) am 29. Mai 1975 auf der Drehscheibe im Bw Aalen ►



75 Tonnen und des Tenders von etwa 23 Tonnen mußte ebenfalls eine Spezialfirma mit Straßentieflader und zwei fahrbaren Kranen für schwere Lasten den Transport bewältigen.

Am 7. Juni 1980 war die Aufstellung und Koppelung von Lokomotive und Tender beendet und mit einem zünftigen Dampflokfest wurde die renovierte Lokomotive als Denkmal am 30. August 1980 an den Ostalbkreis übergeben.

Was hier in wesentlichen Zügen knapp beschrieben wurde, dauerte in Wirklichkeit insgesamt fast ein Jahr; die freiwilligen Helfer arbeiteten dabei etwa 5700 Stunden und wurden notfalls durch Mitarbeiter der Schwäbischen Hüttenwerke tatkräftig unterstützt, ganz besonders aber von Betriebsingenieur Florian Wolf. Ihnen allen Dank, Anerkennung und Respekt für ihre selbstlosen Tätigkeiten!

Jedes Frühjahr wird die Lokomotive durch die inzwischen leider kleiner werdende Aktionsgruppe 23 029 gründlich geputzt und Schadhafte in Ordnung gebracht, denn das Denkmal braucht, um immer ansehnlich und attraktiv zu wirken, laufend etwas Pflege.

Im Mai 1987 wurde das Äußere der Lokomotive erstmals überholt und mit einem neuen Deckanstrich, wieder in Originalfarben, versehen.



Die Lokomotive 23 029 mit dem Signal als Denkmal im Jahre 1989

Das Streckensignal

Zu einem geordneten Eisenbahnbetrieb gehören auch Streckensignale. Deshalb ist ein solches vorschriftsmäßig in Fahrtrichtung rechts neben dem Gleis aufgestellt. Es gehörte zu den Signalanlagen des Bahnhofs Schwabsberg (Aalener Jahrbuch 1986, S. 221), einem Ort an der Strecke Aalen – Ellwangen; an diesem Signal ist diese Lokomotive während ihres aktiven Dienstes oft vorbeigefahren. Es zeigt dem Lokomotivpersonal an, ob und wie der anschließende Gleisabschnitt befahren werden darf. Die Strecken sind in einzelne aneinander anschließende Gleisabschnitte aufgeteilt und diese sind jeweils einzeln meist von Bahnhöfen oder Stellwerken aus direkt ansteuerbar. Das ortsfeste Signal gehört zur Gruppe der Hauptsignale (Hp) und ist als sogenanntes Formsignal mit zwei beweglichen Flügeln als Tageszeichen und ebenso vielen Lichtern als Nachtzeichen ausgebildet. Im Zuge der Umstellung von Dampf- und Dieselzugförderung auf elektrische Traktion auf dieser Strecke wurde es gegen ein reines Lichtsignal mit gleichen Tages- und Nachtzeichen ausgetauscht.

Das bei der Lokomotive aufgestellte Signal zeigt heute das Signalbild Hp 2 „Langsamfahrt“, d. h. zwei Signalflügel zeigen schräg nach rechts aufwärts und schreiben dem Lokomotivpersonal eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h vor, die vom Hauptsignal ab für den anschließenden Weichenbereich gilt. Man kann sich in diesem Fall die Situation auch so vorstellen, daß die Lokomotive vor dem auf „Zughalt“ Hp 0 zeigenden Signal anhalten mußte und nun bei dem jetzt gezeigten Signalbild Hp 2 mit langsamer Fahrt wieder anfahren darf.

So bildet die Lokomotive zusammen mit dem Streckensignal ein Denkmal von ganz besonderer Art.