

1853 explodierte im Heilbronner Bahnhof die Dampflokomotive BESIGHEIM

Im Königreich Württemberg wurden nach dem Eisenbahngesetz vom 18. April 1843 mit großem Tempo die ersten Bahnstrecken gebaut. Auf der so genannten Nordbahn zwischen Stuttgart und Heilbronn fuhr am 9. Juli 1848 die ersten planmäßigen Züge.

Nach dem „Fahrten-Plan“ vom 1. Oktober 1849 verkehrten zwischen Stuttgart und Heilbronn täglich vier Zugpaare mit einer planmäßigen Fahrzeit von zwei Stunden. Ungewöhnlich waren der 7-Uhr-Zug von Stuttgart nach Heilbronn und in Gegenrichtung der 14-Uhr-Zug nach Stuttgart. Es waren nämlich Güterzüge, die in beschränkter Zahl auch Personen beförderten.



Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn.
Heilbronn-Stuttgart-Weislinger Linie.

Fahrten-Plan

vom 1. October 1849 an bis auf weitere Verfügung.

A. Fahrten in der Richtung von Heilbronn nach Weislingen.								B. Fahrten in der Richtung von Weislingen nach Heilbronn.							
Heilbronn	7:15	10:15	13:15	16:15	19:15	22:15	25:15	Heilbronn	7:15	10:15	13:15	16:15	19:15	22:15	25:15

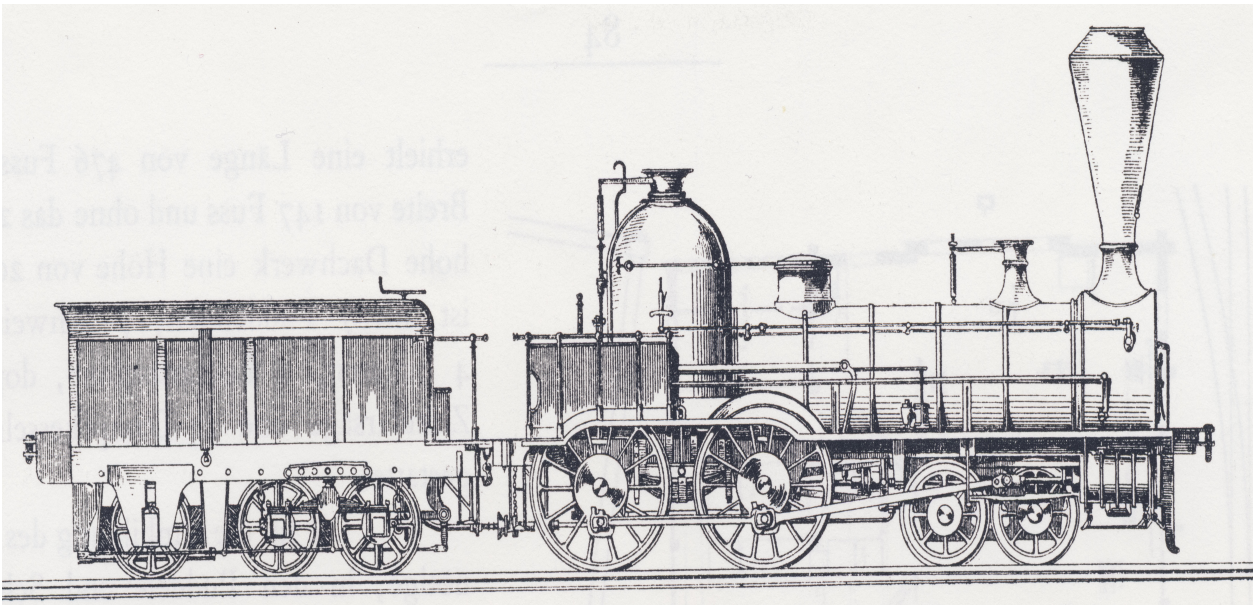
Zur Nachricht.

Da die oben angegebenen Fahrpläne nur auf den Stationsorten, von welchen der Betrieb ausgeht, genau zu treffen, auf den Zwischenstationen aber nur mit Annäherung bestanden werden können, ist nicht den Weislingen empfindlich, auf eigenen Stations mindestens 10 Minuten vor der im Fahrplan angegebenen Zeit in dem Bahnhofsgebäude empfindlich zu erscheinen und die Abfahrtszeit mit dem Stationswärter zu besprechen.

Weitere Bestimmungen.

- 1) Nicht unter zwei Jahren, die nach gesehener Weisung, sind in der Weisung, und auf dem Wege über...
- 2) Heilbronn...
- 3) Da bei...
- 4) Bei...
- 5) Heilbronn...
- 6) Da...
- 7) Die...
- 8) Die...
- 9) Die...
- 10) Die...
- 11) Die...
- 12) Die...
- 13) Die...
- 14) Die...
- 15) Die...

Von Anfang an waren die Dampflokomotiven BESIGHEIM und HEILBRONN auf der noch einglesigen Strecke im Einsatz. Nach der damals üblichen Namensgebung benannte man die Loks mit Ortsnamen am Streckenverlauf. Die am Langkessel beidseitig angebrachten, in Großbuchstaben geschriebenen Namensschilder waren die ersten kostenfreien mobilen Werbeträger und können als einer der ältesten Belege für Tourismusförderung gelten. Diese Dampflokomotiven der württembergischen Gattung III wurden 1846 von der Karlsruher Maschinenfabrik Emil Kessler gebaut. Sie waren einschließlich des Tenders 12,5 Meter lang, wogen 22 Tonnen und hatten eine Höchstgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern. Auf den zwei Treibachsen waren Treibräder mit einem Durchmesser von 1,37 Meter montiert. Die Räder der beiden vorderen Laufachsen hatten einen Durchmesser von 84 cm. Im Dampfessel herrschte ein Überdruck von 6,3 bar. Auf dem offenen Führerstand waren der Lokführer und sein Heizer Wind und Wetter ausgesetzt. Die BESIGHEIM trug die Bahnnummer 11, die baugleiche HEILBRONN die Bahnnummer 12. In den Anfangsjahren der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen wurden die Dampflokomotiven mit Holz befeuert, erst später wurde auf Kohle umgestellt. Im Tender befand sich auch der Wasserkasten mit sechs Kubikmetern Fassungsvermögen.



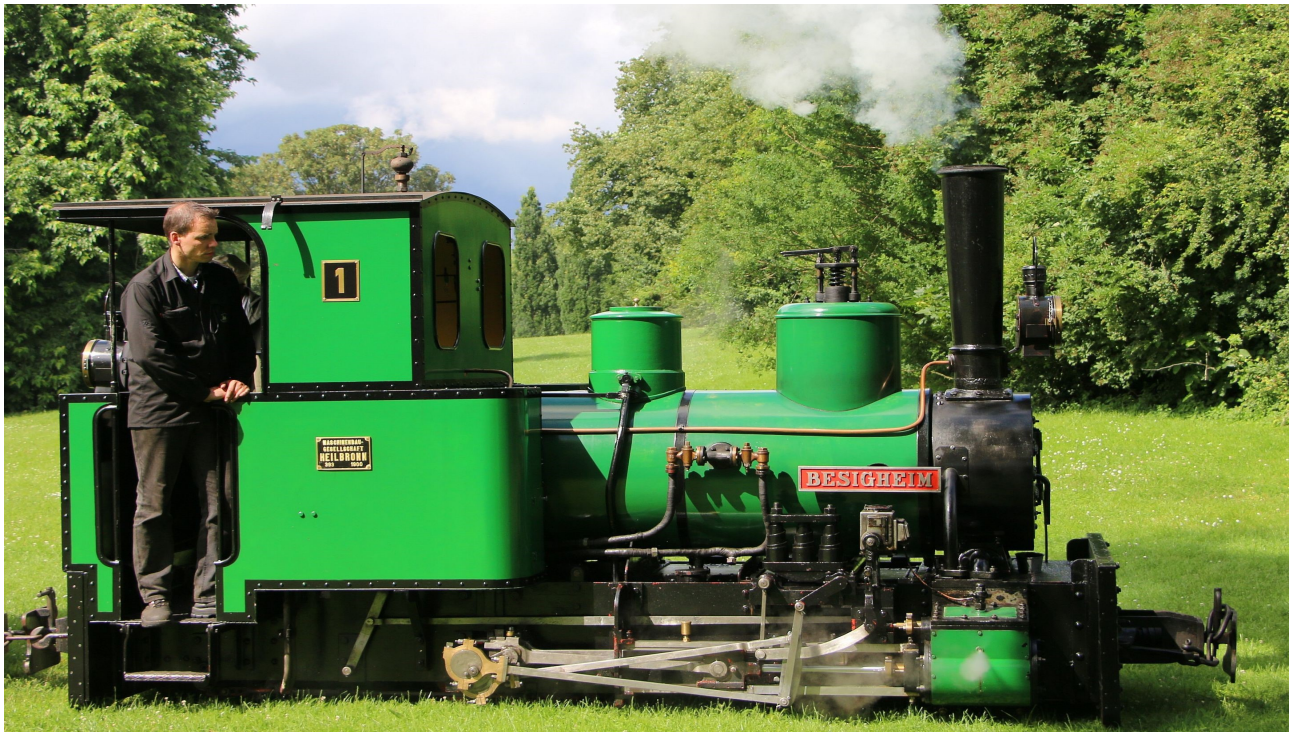
Die Lokomotive BESIGHEIM 1845

Zeichnung: Georg von Morlock

Am 6. November 1853 wurde die BESIGHEIM auf dem Bahnhof in Heilbronn schwer beschädigt. Der genaue Unglückshergang wurde in der Eisenbahn-Zeitung vom 1. Januar 1854 ausführlich geschildert. Die Lokomotive stand mit frischem Wasser und Holz auf der Reinigungsgrube vor dem Lokomotivschuppen, als mit einem lauten donnerähnlichen Schlag der Stehkessel der Lokomotive explodierte. Die Lok wurde etwa 30 Fuß vorwärts getrieben und der Tender aus dem Gleis gehoben. Holzscheite aus dem Holzkasten flogen einige hundert Schritt weit über das Bahnhofsgelände. Glück im Unglück hatte der Lokomotivführer Karl Gottlieb Wahl, der wenige Tage zuvor zum „definitiven Heizer“ ernannt worden war. Er wurde nur leicht am Kopf verletzt, während sein Heizer tödlich verunglückte. Zwei sich in der Nähe aufhaltende andere Heizer, darunter der spätere Lokomotivführer Ludwig Mollenkopf, erlitten Brandwunden. Bei der Untersuchung der beschädigten Lok kamen zwei Kesselreparaturen aus den Jahren 1850 und 1853 in den Fokus. Letztlich wurden konstruktive Schwachpunkte des Vierseitkessels als Unglücksursache ausgemacht. Der Sachschaden wurde auf 8.000 Gulden geschätzt. Ein Verschulden des Lokomotivpersonals konnte nicht festgestellt werden.

Die reparierte Lok ging 1854 wieder in den regulären Betrieb der Nordbahn zurück. 1869 wurde die BESIGHEIM in der Maschinenfabrik Esslingen grundlegend umgebaut und in die Gattung B 3 eingereiht. Der Umbau war quasi ein Neubau, aus der Fabrik kam eine völlig andere Lokomotive, die den Erfordernissen des Betriebs angepasst wurde. Sie hatte jetzt einen überdachten Führerstand, zwei Treibachsen mit größeren Treibrädern und nach dem Wegfall des vorderen zweiachsigen Drehgestells nur noch eine Laufachse. Das Gewicht hatte sich auf 29 Tonnen erhöht. Durch den höheren Kesselüberdruck war nun eine wesentlich höhere Fahrgeschwindigkeit möglich. Die umgebaute Personenzuglokomotive BESIGHEIM war noch mehr als 40 Jahre im Reisezugdienst der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen im Einsatz, ehe sie 1911 ausgemustert wurde. Die Lok HEILBRONN wurde insgesamt drei Mal umgebaut. Das Datum ihrer Ausmusterung ist nicht bekannt.

Seit 1986 fährt wieder eine Dampflokomotive mit dem Namen BESIGHEIM an den Längsseiten ihres Kessels. Die ab dem Jahr 1900 als Werksbahn bei der „Königlich Württembergischen Saline Friedrichshall“ eingesetzte Schmalspurlokomotive wurde um 1940 an das Zementwerk Lauffen veräußert. Dort verrichtete sie Rangierdienste im Kalksteinbruch Neckarwestheim. 1961 wurde sie dort ausgemustert und in Besigheim als Spielgerät auf dem Spielplatz am Amselweg aufgestellt. Mustergültig restauriert zieht die Lok seit 1986 im Frankfurter Feldbahnmuseum an bestimmten Fahrtagen Besucherzüge durch den Rebstockpark.



Die kleine BESIGHEIM als Werbeträger in der Mainmetropole

Foto: Rüdiger Fach

© Erwin Ruff, 2023