Einleitung

Nachdem im Teil 1 des Buches „Das Maschinenamt Heilbronn“ ein umfassender chronologischer Überblick der Geschichte des MA Heilbronn gegeben, seine Aufgaben beschrieben und einige Höhepunkte und Episoden aus früherer Zeit erzählt wurden, wendet sich der Teil 2 den **Dienststellen** des Betriebsmaschinendienstes zu, die dem MA Heilbronn bzw. der Nachfolgeorganisation „Regionalabteilung Heilbronn“ mindestens zeitweise unterstellt waren. Außerdem werden die **Strecken** im MA-Bezirk Heilbronn mit den Zugbildungsbahnhöfen und Heimatbahnhöfen von Kleinlokomotiven vorgestellt. Ferner werden die Fahrzeuge im Einsatz auf den Strecken des MA-Bezirks Heilbronn gezeigt, wobei das Ende der Dampflokzeit breiten Raum einnimmt.

Wie in der Anlage zum Teil 1 des Buches dargestellt, wurden die Grenzen des MA-Bezirks und damit die zugeteilten Dienststellen und betroffenen Strecken „an den Rändern“ mehrfach verändert. Naturgemäß nehmen die „am Rande betroffenen“ Dienststellen und Strecken geringeren Raum im Teil 2 ein, auch wenn es sich wie etwa im Falle von Aalen und Kornwestheim um bedeutsame Zentren des Bahnbetriebs handelte bzw. handelt.

Zu den Berichten aus den Dienststellen und über die Bahnstrecken haben zahlreiche renommierte Bildautoren beigetragen, die viele bisher unveröffentlichte Aufnahmen zugänglich machten und damit ganz wesentlich dazu beitragen, die Vergangenheit der Eisenbahn im MA-Bezirk Heilbronn lebendig werden zu lassen. Viele beteiligte Archive und Einzelpersonen sind im Teil 1 aufgeführt, so dass wir an dieser Stelle auf die Nennung der Bildautoren in der Bildunterschrift verweisen.

Ein ganz praktischer Hinweis: Bezeichnungen und Aufgaben der Dienststellen sind im Teil 1 dieses Buches erläutert. Eine umfassende Fahrzeugstatistik für die Bahnbetriebswerke des MA Heilbronn findet sich in der Veröffentlichung „Deutsche Bahnbetriebswerke“ des GeraMond Verlags. Insbesondere der Bahnbetrieb und die zugehörigen Anlagen und Fahrzeuge im weiteren Einzugsbereich des MA und der späteren Ra Heilbronn werden in Büchern von Hans-Wolfgang Scharf (Baden), Willi Glasbrenner (Crailsheim), Lothar Thalheimer (Aalen) und weiteren hervorragend beschrieben. Das Quellenverzeichnis dieses Buches enthält die maßgeblichen Referenzen.

Hervorzuheben ist die Unterstützung durch den „Arbeitskreis Eisenbahnhistorie Württemberg“, insbesondere durch die Eisenbahner Helmut Moser, Thomas Wild und Joachim Hund.

Abschließend ein ganz großer Dank an unseren Verlag und die sehr engagierte Unterstützung durch Wolfgang Schumacher, Wolfgang Löckel und Kurt Heidbreder, ohne die dieses Werk in dieser Form nicht möglich gewesen wäre.

Ein besonderer Dank gilt den Ehemaligen des MA Heilbronn und allen uns eng verbundenen Mitwirkenden:

Dieter Bantleon
Prof. Dieter Bögle
Kurt Bühler
Horst Gaßmann
Bernd Großhans
Dr.-Ing. Klaus Huber
Siegfried Krüger
Hans-Joachim Krusche
Klaus Lesemann
Ehrenfried Middendorf
Ralph Müller
Dieter Sohst
Werner Werz

Zugbegegnung im Frühjahr 1974 am Bahnübergang nächst der Güterladestelle Moos (Ufr) zwischen Kirchheim (Ufr) und Geroldshausen auf der gegenwärtig als „Frankenbahn“ bezeichneten Strecke Würzburg – Lauda (– Heilbronn). Foto: Gerhard Kramer.

051 415-8

038 547 am 4.4.1968, dahinter der Notbekohlungskran. Foto: Reinhard Gumbert.

Die alte Bekohlungsanlage und spätere „Notbekohlung“

38 2309 mit einer weiteren 38 im Bw Heilbronn.

38 3076 neben dem Notbekohlungskran des Bw Heilbronn. Fotos: Thilo Berchtold (†), Sammlung Wolfgang Löckel (2).

64 457 am Rohrblasgerüst zwischen alter und neuer Bekohlungsanlage. Im Hintergrrund erkennt man auch die Besandungsanlage und den Güterwagenkasten mit den Dosierungsmitteln für die äußere Kesselspeisewasseraufbereitung. Herbst 1968. Foto: Dieter Junker/ Eisenbahnstiftung.

Herbst 1967, 50 2865 und 38 3076 im Herbst 1967 im Bw Heilbronn. Foto: Thilo Berchtold (†), Sammlung Wolfgang Löckel.

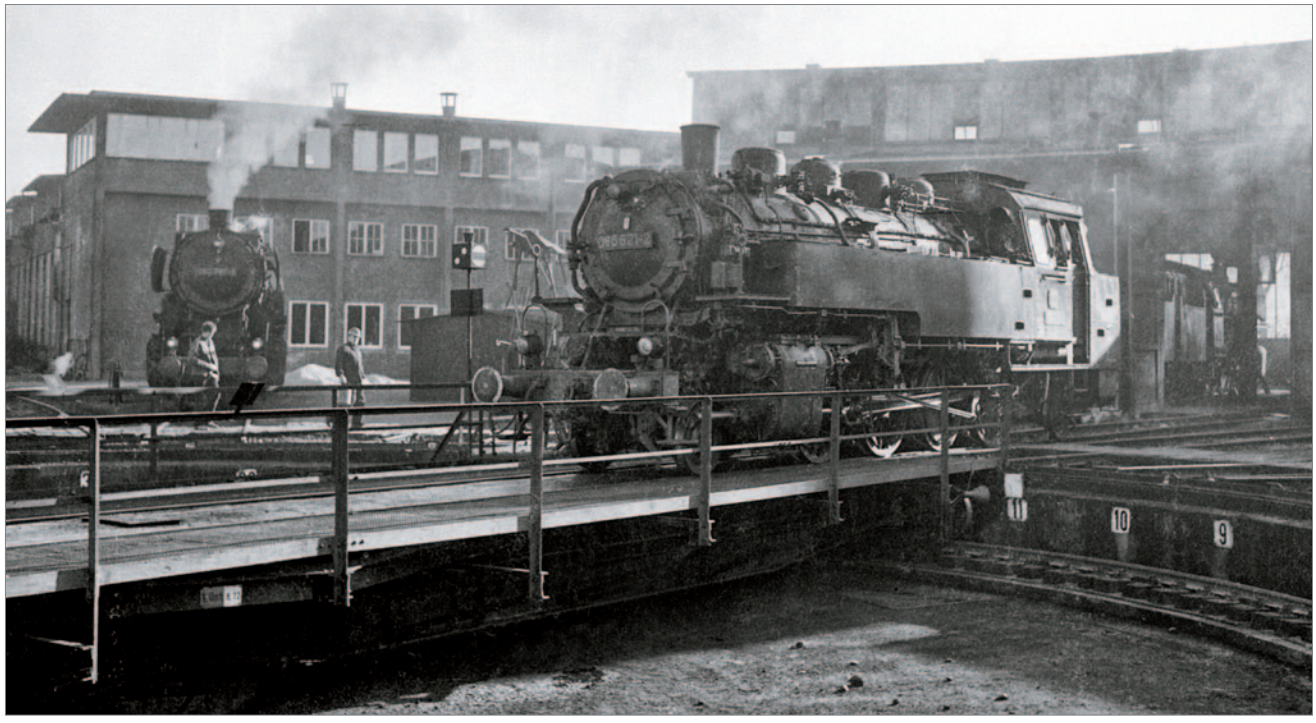
38 3711 fährt am 25.2.1966 von der Bekohlung nach dem Kopfmachen auf die Drehscheibe. Foto: Gerhard Greß

Lok 23 041 auf der Drehscheibe im Bw Heilbronn im Frühjahr 1968. Foto: Dieter Junker/Eisenbahnstiftung.

Auf der Drehscheibe

Bild rechts: 44 339 auf der Drehscheibe des Bw Heilbronn im Mai 1968. Foto: Karl Gerhard Baur.

086 182, 086 521 und 086 543 gingen dem Bw Heilbronn am 2.9.1971 leihweise vom Bw Nürnberg Rbf zu, nachdem sie zuvor bis zum 12.8.1971 beim Bw Mayen beheimatet waren. Die ersten beiden Loks wurden am 8.2.1972 und 086 543 am 2.3.1972 an das Bw Nürnberg Rbf zurückgegeben. 086 521 konnte im Oktober 1971 an der Drehscheibe beobachtet werden. Foto: Thomas Stepp.



44 339

052 175-7

Lok 038 273 im Frühjahr 1968 auf der Drehscheibe. Foto: Dieter Junker/ Eisenbahnstiftung.

Links: Das Rohrblasgerüst auf der Drehscheibe. Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler.

Blick aus der Lokleitung des Bw Heilbronn auf die dort wendende 220 060 vom Bw Würzburg.
Foto (5.8.1972): Peter Schiffer/Eisenbahnstiftung.

Vier Dampflokomotiven der Baureihe 023 im Heilbronner Lokschuppen, Ende der 60er-Jahre. Sammlung Hans-Peter Büntig.

Im Lokschuppen

Lokwerkstatt (C-Gruppe) des Bw Heilbronn. Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler.

Die nahezu fabrikneue Heilbronner 290 314 sonnt sich am 1.5.1973 vor dem Lokschuppen des Bw Heilbronn. Foto: Gerhard Greß.

038 273 und 044 654 im Bw Heilbronn im Mai 1968. Zum Ende des Winterfahrplans 1967/68 hatte das Lokpersonal des Bw Würzburg für die Rückleistung mit Sg 5526 die Lok 044 654 geschmückt. Es war die letzte Fahrt der Würzburger Personale mit diesem Zug. Foto: Karl Gerhard Baur.

Bei entsprechenden Minustemperaturen im Winter hatten Lokpersonale und Schuppenheizer besonders darauf zu achten, die Lokomotiven frostsicher zu halten. Die Gefahr des Einfrierens von Leitungen war groß. Foto: Burkhard Wollny.

Bw Pforzheim

(Rangklasse 3)

In Pforzheim gab es einen zweigleisigen württembergischen Lokschuppen mit Drehscheibe. Anfang der 20er-Jahren wurde der Rundlokschuppen mit Drehscheibe errichtet. Das Bw nahm nach 1922 den Betrieb auf.

1958 wurde die Drehscheibe im Bw Pforzheim ausgebaut, die Gleise im Rundlokschuppen wurden auf vier reduziert und die frei gewordenen Stände für die Instandhaltung der Kraftomnibusse genutzt.

Am 1.1.1964 hatte das Bw Pforzheim noch sieben Loks der BR 93.5 (davon fünf z-gestellt), die bis Ende 1964 komplett abgegeben wurden. Danach zählten nur noch ein TVT (701 032 der Flm Mühlacker) und fünf bis sechs Kleinlokomotiven zum Bestand.

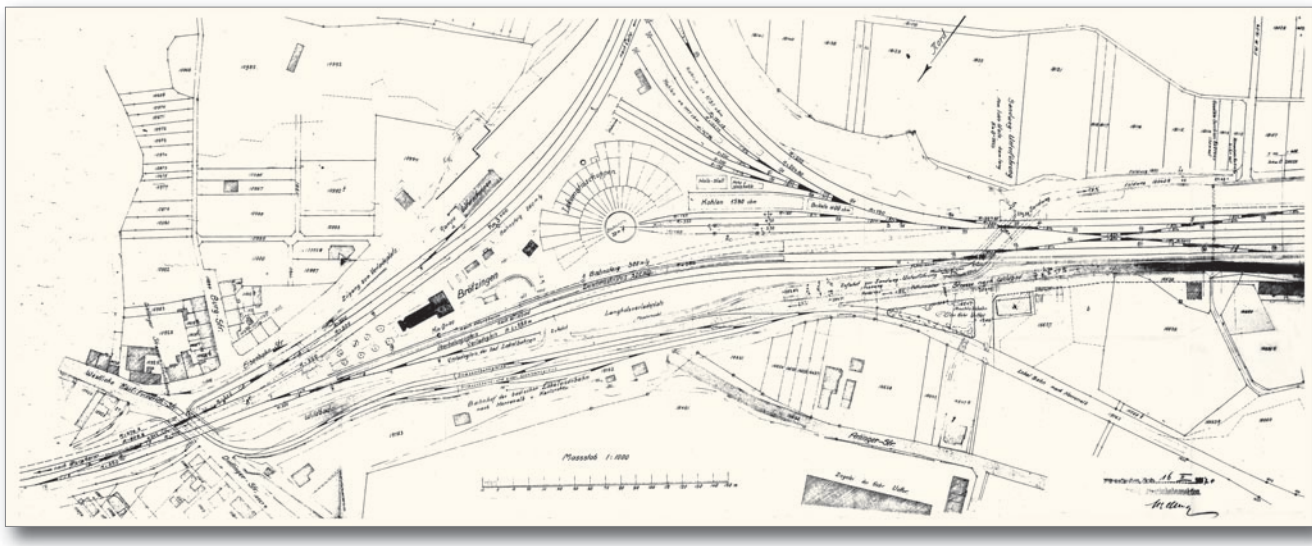
Zum 1.10.1978 wurde das Bw Pforzheim aufgelöst und zur Außenstelle des Bw Kornwestheim im MA-Bezirk Heilbronn umgewandelt.

Am 1.10.1986 wechselte Pforzheim als Außenstelle vom Bw Kornwestheim zum Bw Tübingen infolge der Gründung der neuen Regionalabteilung Tübingen und der damit verbundenen Neuaufteilung von Dienststellen auf die Regionalabteilungen.

Pforzheim-Brötzingen

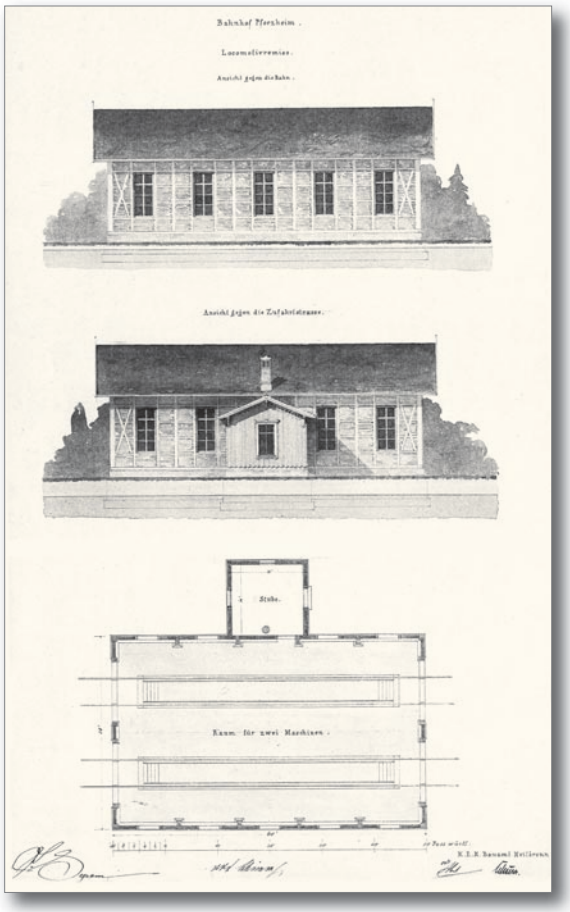
In Pforzheim-Brötzingen wurde 1916 der bereits weit fortgeschrittene Bau eines Rundlokschuppens mit 15 Untersuchungsgruben eingestellt. 1919 gab es zwar Pläne zur Wiederaufnahme des Baus eines mehrgleisigen Lokschuppens, diese wurden jedoch zugunsten des Neubaus des Bw Pforzheim Anfang der 20er-Jahre aufgegeben. Eine 20-m-Drehscheibe bestand in Brötzingen noch 1924, jedoch schon nicht mehr 1941. Eine Kleinlok wurde erst nach 1962 in Pforzheim-Brötzingen stationiert, es gab dort keinen Kleinlokschuppen.

Name des Leiters	Dauer
Albrecht	1922 – 1932
Ziegler	1932 – März 1934
Haferkamp	April 1934 – Juli 1935
Ziegler	Juli 1935 – Juli 1940
Häberle	Juli 1940 – 11.1.1950
Hütz	12.1.1950 – 31.5.1951
Friederich, Waldemar	1.6.1951 – 1958
Rappenglück, Walter	15.6.1959 – 31.5.1960
Friederich, Waldemar	1.6.1960 – 15.5.1963
Rosenberger	2.3.1964 – 31.5.1964
Maier	1.6.1964 – 31.8.1964
Wahl, Otto	1.9.1964 – 9.9.1965
Nieß, Hans	13.12.1965 – 10.6.1966
Schreckenhöfer, Hans	11.6.1966 – 13.12.1972
Karzel, Thomas	14.12.1972 – 15.4.1973
Klein	16.4.1973 – 10.8.1973
Thanner, Markus	15.10.1973 – 5.5.1976
Hörer	6.5.1976 – 31.12.1976
Thanner, Markus	1.1.1977 – 30.9.1978
Leins	1.10.1978 – 25.10.1979
Faulhaber, Werner	19.11.1979 – 31.5.1983
Geisler, Horst	1.6.1983 – 1985
Bauer	1985 – 1993

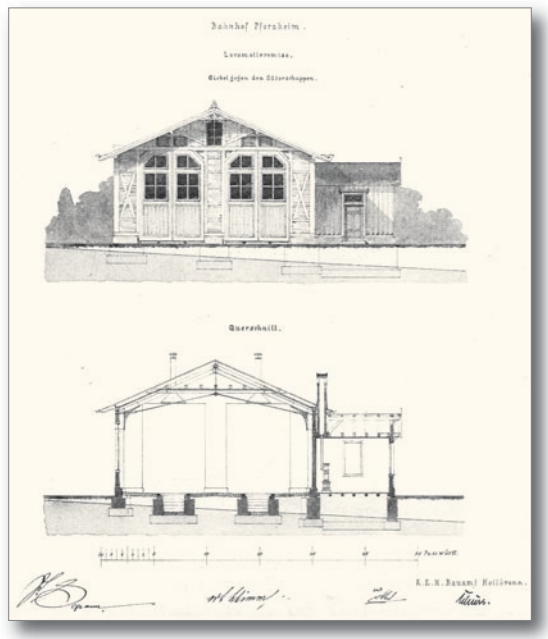


Unverwirklicht gebliebener Plan für ein großes Bw in Pforzheim-Brötzingen. Alternativ dazu wurde der Rundlokschuppen in Pforzheim Hbf gebaut. Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg PL 723 Bü 94, Sammlung Noller.

93 840, 93 1213, 93 1159 und 93 814 im Bw Pforzheim am 3.11.1962. Foto: DGEG, Sammlung Wilfried Kohlmeier.



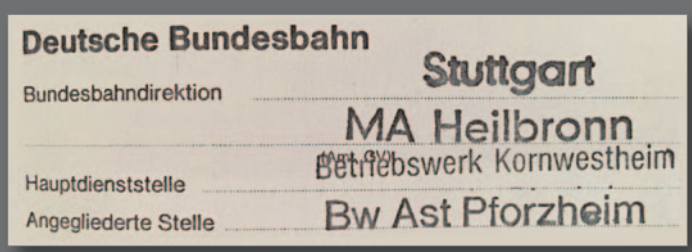
Württembergischer Lokschuppen.
Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg PL 723 Bü 94, Sammlung Noller (2).



Nebengebäude im Bw Pforzheim. Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg K 414 I Nr. 173.

Frühere Arbeitsbedingungen im Bw Pforzheim.
Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg,
Staatsarchiv Ludwigsburg K 414 I Nr. 188 und 189 (4).

Rangordnung der Dienststellen, sauber untereinander gestempelt.
Quelle: Werner Faulhaber.

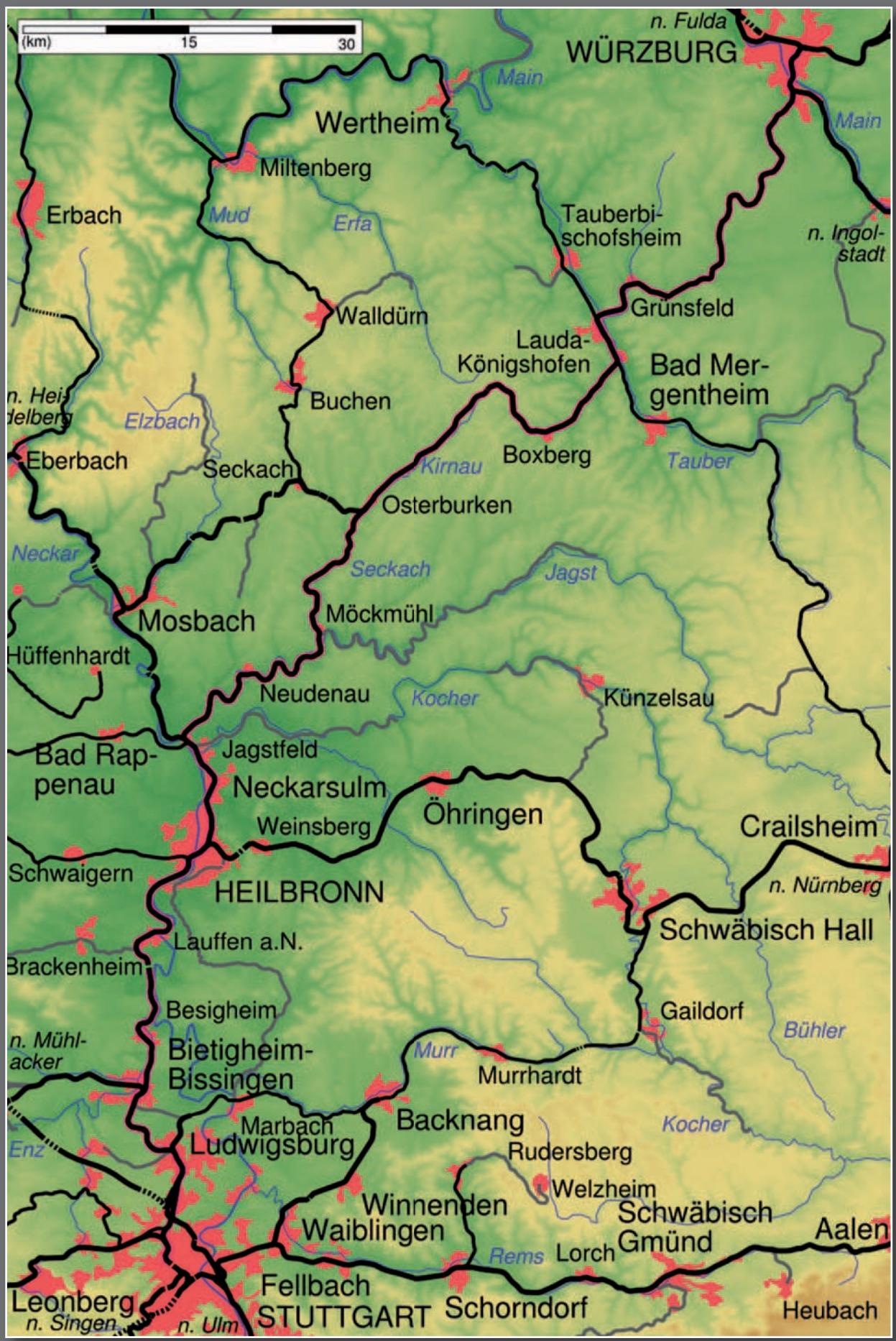


Alle Fahrzeuge außer Kleinlokomotiven und Steuerwagen, auf denen die Lokführer und Busfahrer der Bw-Außenstelle Pforzheim um 1980 eingesetzt wurden.

Die Wagengruppe der Bw-Ast Pforzheim 1981, v. l. n. r.: Hauptwerkmeister Frey und Scholle, Betriebsarbeiter Kollinger, Handwerker Fladerer, Betriebsarbeiter Widak, Walther, Ressler, Braun, Schäfer, NN, Kopf, Iwedi.

Mit der Überführung des Maschinenamts Heilbronn in die Regionalabteilung Heilbronn zum 1.10.1986 kam die Ast Pforzheim vom Bw Kornwestheim zum Bw Tübingen. V. l. n. r.: ÖPR, Sowade (Leiter Bw Kornwestheim), Rangnow (ÖPR), Bauer (Leiter Ast Pforzheim), Fladerer (Handwerker Ast Pforzheim), Schulze (Leiter Bw Tübingen).

E-Lok der BR 144 vor der Werkstatt der Bw-Ast Pforzheim im Mai 1983, ganz rechts der Umrisswagen 746 Bm 608099-29 914-1. Quelle: Werner Faulhaber (4).



Frankenbahn Stuttgart – Heilbronn – Würzburg. **Hinweis**: Diese und alle folgenden Streckenkarten stammen von Wikipedia, aus den Seiten mit den Beschreibungen der Eisenbahnstrecken.

Strecken

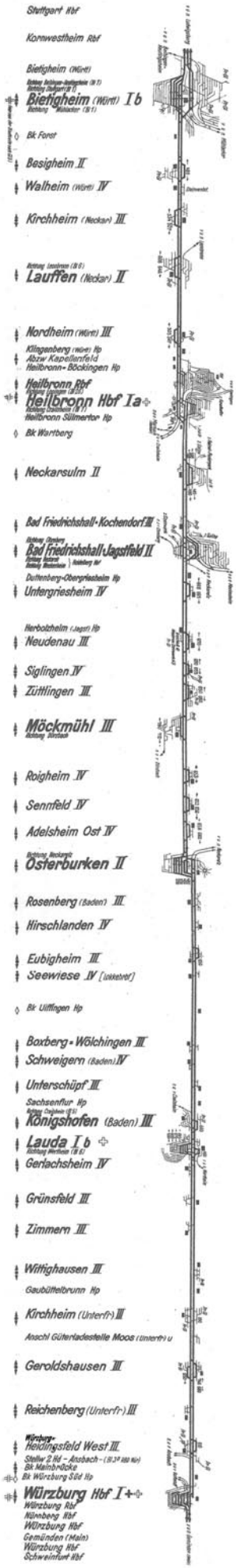
In diesem Kapitel werden die Bahnstrecken im MA-Bezirk Heilbronn beschrieben. Dabei werden die Zugbildungsbahnhöfe vorgestellt, die über keine Außenstelle eines Bahnbetriebswerks verfügten. Diese Zugbildungsbahnhöfe waren entweder ehemalige Lokstationen, die ihre Aufgaben oft noch vor der Gründung der Deutschen Reichsbahn verloren hatten, da der Aktionsradius und die Leistungsfähigkeit der Dampflokomotiven erheblich gesteigert werden konnten. Zumeist wurden die Untersuchungsgruben und die Wasserversorgung bis zum Ende des Dampflokbetriebs noch weiter genutzt. Oder es waren Betriebsschwerpunkte, die die spätere Stationierung von Kleinlokomotiven mit entsprechenden Anlagen rechtfertigten. Oft wurden dort Kleinlokschuppen, fallweise mit Untersuchungsgruben, gebaut, in wenigen Fällen eine Tankstelle errichtet oder Einrichtungen aus der Vergangenheit der Lokstation für die Kleinlokomotiven bedarfsgerecht angepasst, wie etwa in Schwäbisch Gmünd, Bad Mergentheim und Weikersheim.

Für jede Bahnstrecke im MA-Bezirk Heilbronn vermitteln ausgewählte Bilder namhafter Autoren einen Eindruck von den örtlichen Verhältnissen in den Bahnhöfen und auf der Strecke. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der Beschreibung der Behandlungsanlagen für Dampf- oder Kleinlokomotiven in den Zugbildungsbahnhöfen, soweit noch ermittelbar.

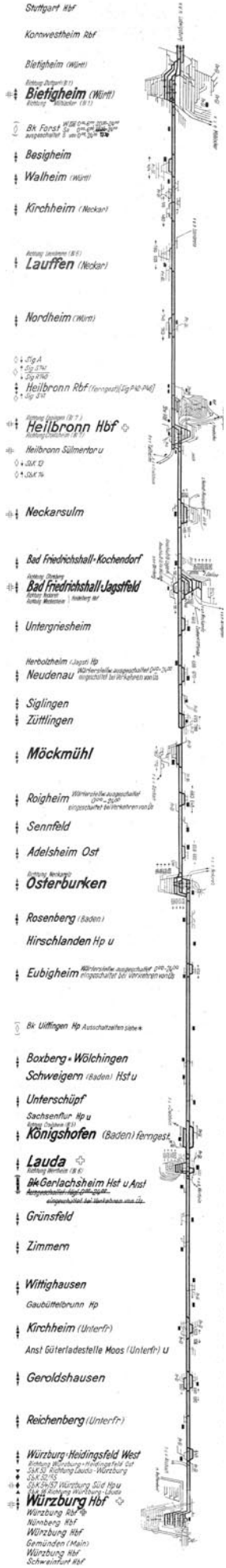
Dabei wird jeweils die maximale geographische Ausdehnung des MA-Bezirks zugrunde gelegt, die sich im zeitlichen Verlauf mehrfach veränderte. Die Zuordnung von Dienststellen zum MA Heilbronn wird über den Zeitverlauf in der Anlage des Teils 1 dieses Buches dargestellt.

STUTTGART – STUTTGART NORD – KORNWESTHEIM – LUDWIGSBURG – BIETIGHEIM-BISSINGEN – HEILBRONN – BAD FRIEDRICHSHALL-JAGSTFELD – OSTERBURKEN – LAUDA – WÜRZBURG

Die Grenze des MA-Bezirks Heilbronn war Stuttgart-Münster (ausschließlich), Bad Friedrichshall-Jagstfeld (einschließlich), Osterburken (einschließlich) und Würzburg-Heidingsfeld West (ausschließlich).



Gleisplan Stuttgart – Würzburg vom 3.10.1948.
Sammlung Dipl.-Ing. Herbert Stemmler.



Gleisplan Bietigheim – Würzburg vom Sommerfahrplan 1975. Quelle: Joachim Hund.

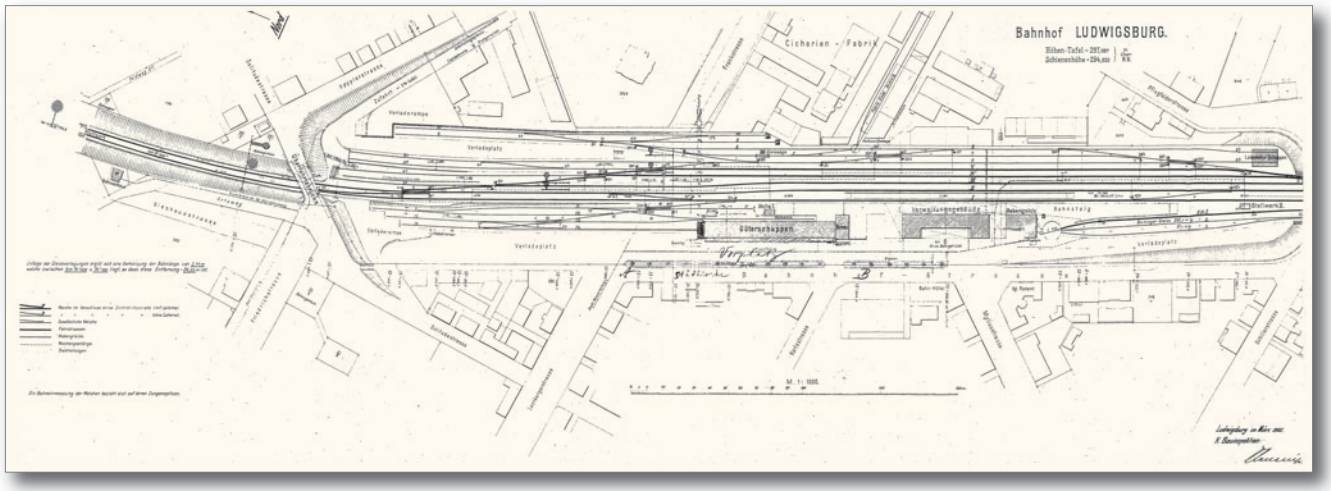
Ludwigsburg (Lokstation)

1888 existierten eine 11,85-m-Drehscheibe neben dem Empfangsgebäude aus Richtung Bietigheim und ein eingleisiger Lokschuppen rechts neben dem Ausfahrgleis Richtung Stuttgart am Ende des Ladeplatzes. Die Wasserstation hatte einen großen Vorrat von 500 m³.

Bereits im März 1905 gab es diesen Lokschuppen nicht mehr, dafür war 1899 ein zweigleisiger Lokschuppen am anderen Bahnhofsende Richtung Bietigheim vor dem Durchlass Schillerstraße errichtet worden. Die Fundamente und der Sockel waren aus Beton, die Außenwände aus gemauertem Fachwerk, das nach außen vertäfelt war. Das Dach trug gewöhnliche Dachplatten.

1918 bestanden dieser Lokschuppen und auch die Drehscheibe noch.

1953 waren beide Anlagen verschwunden, ggf. der Lokschuppen kriegsbedingt, die Drehscheibe möglicherweise bereits in den 20er-Jahren.



Lokschuppen und Drehscheibe im März 1905. Der eingleisige Lokschuppen an der Ecke Keplerstraße/Solitudestraße ist auf diesem Gleisplan schon wieder verschwunden. Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg, PL 723 Bü 126, Sammlung Noller.

Asperg (Kleinlok)

Es gab bereits 1957 einen eingleisigen Kleinlokschuppen (Gleis 6), der auch 1974 noch vorhanden war, jedoch 1986 bereits nicht mehr existierte. Hier war im Ortsgüterteil und auf den städtischen Industriegleisen eine Kleinlokomotive des Bahnhofs im Einsatz. Die am 1.5.1960 im Bf Asperg stationierte Köf 4415 (spätere 322 649) wurde am 11.11.1978 beim Bw Kornwestheim ausgemustert.

Die ehemalige Heilbronner 360 304 überführt am 5.8.1988 bei Asperg mit dem Gerätewagen die zuvor aufgegleiste 335 131 zur Vermessung und weiteren Untersuchung im Bw Kornwestheim. Foto: Werner Brutzer.

Bietigheim, später Bietigheim-Bissingen (Lokstation)

Bereits vor 1887 war ein Rechteckschuppen erstellt worden. Ein dreiständiger Ringlokschuppen mit Drehscheibe wurde nach 1887 unmittelbar daneben gebaut.

Eine zweite Drehscheibe ohne Lokschuppen befand sich zwischen den beiden Streckengleisen nach Heilbronn und Mühlacker. Die Wasserstation fasste 400 m^3 Wasser. Nach 1945 war der Ringlokschuppen nicht mehr vorhanden. Mit dem Um- und Neubau des Bahnhofs ab 1960 dürfte sich auch im Lokschuppenbereich einiges verändert haben. Im Gleisplan von 1974 ist weder die Drehscheibe noch der Rechteckschuppen zu finden. An deren Stelle befindet sich heute das P+R-Parkhaus.

Eine Kleinlok war in Bietigheim nicht stationiert. Die umfangreichen Rangieraufgaben wurden durch Rangierlokomotiven wahrgenommen.

Luftbild 50er- Jahre vom rechteckigen Lokschuppen und der Drehscheibe sowie dem Fundament des Rundlokschuppens. Aufnahme: Aero-Express München, Stadtarchiv Bietigheim-Bissingen.

Kirchheim/Neckar (Kleinlok)

Am Ende des Ausziehgleises Richtung Walheim befand sich vermutlich schon ab 1934 ein Kleinlokschuppen mit Heizung, da ab August 1934 mit der Kleinlok Kö II 4711 (später 323 912) erstmals eine Kleinlokomotive in Kirchheim/Neckar und damit sogar erstmals im gesamten MA-Bezirk Heilbronn beheimatet wurde. 1938 war die Kleinlok Kö I 0180 (Baujahr 1935) in Kirchheim/Neckar im Einsatz. Anfang 1938 wurde dem Bf Kirchheim/Neckar auch die Kö II 4049 zugeteilt.

Bis mindestens Jahresende 1970 weist der Gleisplan diesen Kleinlokschuppen aus. Am Ladeplatz befand sich zudem eine Überladestelle für Culemeyer-Straßenroller. Bereits in den 80er-Jahren gab es keine Kleinlok mehr in Kirchheim/Neckar. Kurzzeitig kehrte 2002 eine Kleinlok nach Kirchheim/Neckar zurück.

335 120 im Mai 2002 im Bf Kirchheim (Neckar). Zuvor war viele Jahre keine Kleinlok der DB im Bf Kirchheim/Neckar stationiert. Das Recyclingunternehmen hatte eine eigene Lokomotive im Einsatz. Foto: Ralf Pfeiffer.

425 406 im Bf Lauffen/Neckar am 5.5.1981. Bei der Einfahrt aus Stuttgart des E 3724 steht der Fotograf in etwa im Bereich des ehemaligen Kleinlokschuppens. Foto: Axel Hirschfeld.

333 093 rangiert im Frühjahr 1984 in Lauffen. Zu diesem Zeitpunkt war längst keine Kleinlok mehr in Lauffen stationiert und auch der Kleinlokschuppen existierte nicht mehr. Foto: Ralph Müller.

Lauffen/Neckar (Kleinlok)

Anfang 1938 wurde dem Bf Lauffen/Neckar die Kleinlok Kö II 4712 zugeteilt. Es bestand ein Kleinlokschuppen mit Heizung und Untersuchungsgrube. Die Kleinlok wurde noch vor September 1974 abgegeben.

Die Behandlungsanlagen für die Schmalspurbahn werden bei der Strecke Lauffen – Leonbronn beschrieben.

Die Zugförderung mit Dampflokomotiven war seit der Elektrifizierung (ab 1.6.1959) zwischen Bietigheim und Heilbronn eher die Ausnahme. Diese Aufnahme mit der 050 456 von 1970 südlich von Würzburg soll daher stellvertretend für jene Zeitepoche auf der mittleren Neckartalbahn stehen. Foto: Gerhard Kramer.

023 029 und 023 019 verlassen am 7.4.1973 Heilbronn mit ihrem Reisezug in Richtung Crailsheim, daneben steht 220 001. Foto: Reinhard Gumbert.

Bilder von **Heilbronn** nach **Crailsheim**

75 004 im August 1957 mit einem Reisezug in Heilbronn Hbf, fotografiert vom Fußgängersteg, der bis zur Elektrifizierung 1959 die Bahnhofstraße mit der Güterabfertigung und dem Winterhafen verband. Foto: Jürgen Hagemann.

In Heilbronn Hbf steht 038 273 neben der 220 050. Die Gebäude im Bahnhofsumfeld waren zumeist Nachkriegs-Zweckbauten, die wohl damals schon als hässlich empfunden wurden. Foto (1968): Jörg Schulze.

215 004 steht mit ihrem Nahverkehrszug in Richtung Öhringen am 2.4.1985 abfahrbereit am Bahnsteig in Heilbronn Hbf. Foto: Ralph Müller.

023 020 fährt mit ihrem Reisezug zwischen Heilbronn-Karlstor und Heilbronn Hbf. Foto (1969): Thilo Berchtold/Slg. W. Löckel.

023 040 hat mit ihrem Reisezug im Oktober 1973 gerade den Weinsberger Tunnel verlassen.
Foto: Karl Gerhard Baur.

211 300 wird mit ihrem Nahgüterzug den Weinsberger Tunnel gleich erreichen in der Abendsonne des 1.8.1984.

218 224 und 218 404 begegnen sich mit ihren Reisezügen zwischen dem Weinsberger Tunnel und Weinsberg am 30.3.1985.
Foto: Ralph Müller (2).

Eine 44 zieht ihren Güterzug an der Burgruine Weibertreu vorbei in Richtung Heilbronn. Foto (1969): Thilo Berchtold/Sammlung Wolfgang Löckel.

Was an diesem 20.6.1984 fast schon Neid erweckt, kann bei Regen oder gar Schnee und Kälte sehr unangenehm sein: Die Mitfahrt mit einem Skl 51, denn im Führerraum hat nur der Nebenfahrzeugführer Platz. Skl 51-9250 fährt auf „Hp 2“ (Langsamfahrt bis Ende anschließender Weichenbereich) aus dem Bahnhof Weinsberg aus.

Am Morgen des 12.7.1985 fährt 215 001 mit einem langen Zug vierachsiger Umbauwagen in den Bahnhof Weinsberg ein. Foto: Ralph Müller (2).

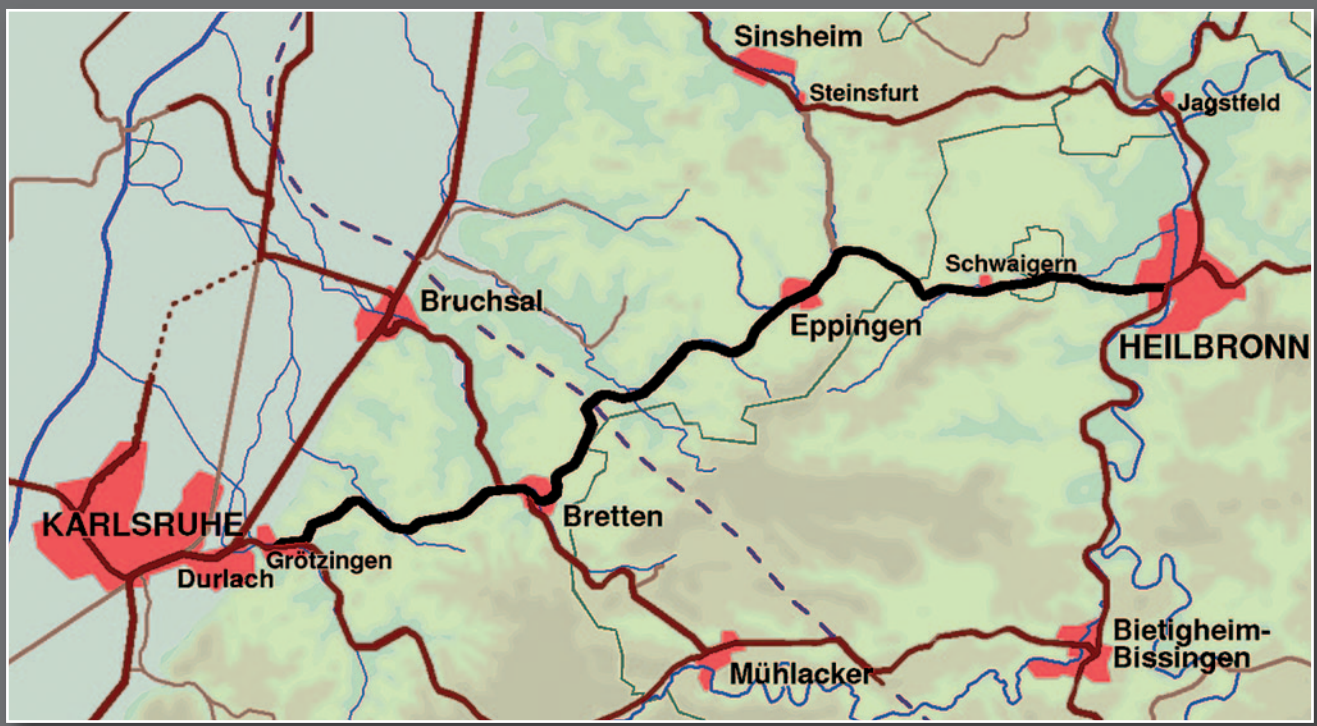
HEILBRONN – EPPINGEN

Schwaigern
Anfang 1938 war dem Bf Schwaigern die Kleinlok Kö II 4709 zugeteilt.

Eppingen
(badisch-württembergischer Wechselbahnhof)
In Eppingen bestand ein württembergischer Lokschuppen mit Drehscheibe.

Gleisanlagen Heilbronn – Eppingen von 1949.
Sammlung Dipl.-Ing. Herbert Stemmler.

Die Grenze des MA-Bezirks Heilbronn war Eppingen (ausschließlich).



212 209 und 212 172 vor einem Nahverkehrszug nach Eppingen passieren 150 157 und 212 138 am Bw Heilbronn am 29.10.1984. Das Streckengleis Heilbronn – Eppingen liegt zwischen dem Gleisbauhof und dem Bahnbetriebswerk Heilbronn. Foto: Ralph Müller.

Bilder von **Heilbronn** nach **Eppingen**

038 335 erreicht zwischen Bw (rechts) und Gleisbauhof (links) mit ihrem Reisezug gleich den Bahnübergang am Bw Heilbronn. Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler.

Am 1.10.1985 hängt diese dreiteilige Schienenbusgarnitur an einem Nahverkehrszug in Richtung Eppingen, der gerade den Bahnübergang nahe dem Bw Heilbronn hinter sich lässt. Foto: Ralph Müller.

38 1741 fährt mit P 2629 am Bw (links) und Gleisbauhof (rechts) vorbei zum Hbf Heilbronn. Foto: Bellingrodt, Sammlung Otfried Ischebeck.