

Franz Rittig

B 10533 F - ISBN 978-3-89610-683-4 - Best.-Nr. 541701

Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75 - Schweiz sfr 25,00 - Belgien, Luxemburg € 14,40

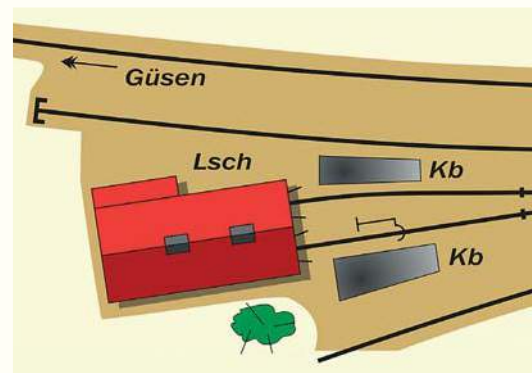
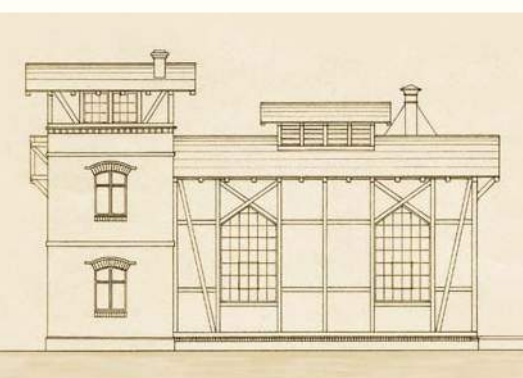
Niederlande € 15,85 - Italien, Spanien, Portugal € 16,25

www.eisenbahn-journal.de

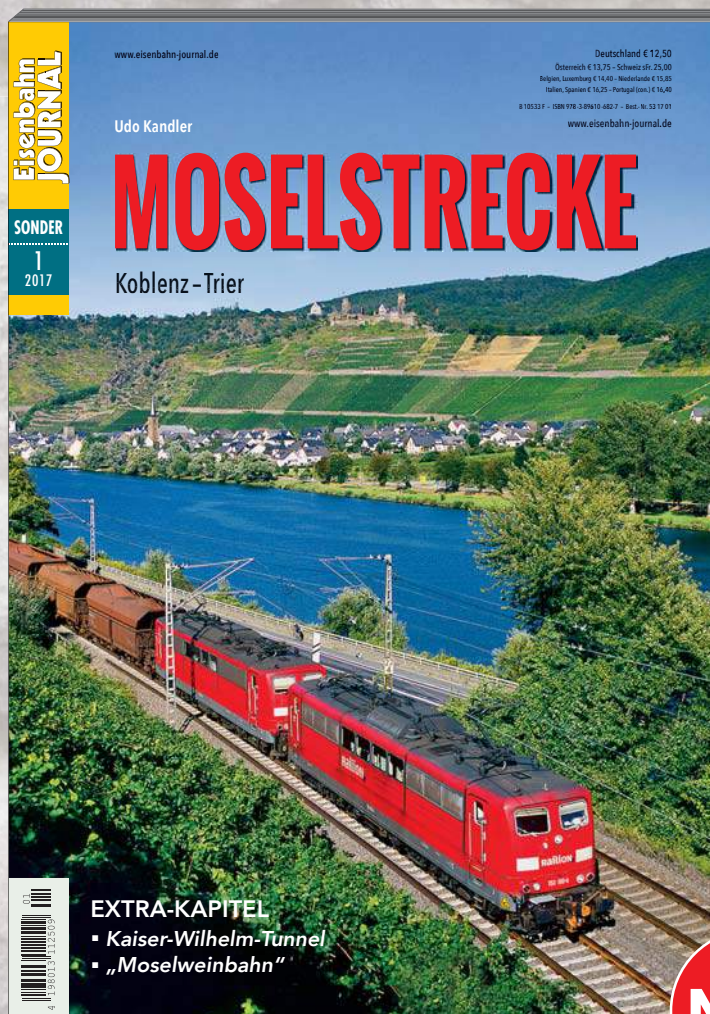
Lokstationen



- Lokschuppen, Bekohlungen, Wasserkräne, Schlackegruben
- Mit vielen Zeichnungen und Gleisplänen



Tunnel, Brücken, Viadukte: Entlang der Mosel



Die 111 km lange Hauptstrecke Koblenz – Trier, die bis Pünderich im landschaftlich überaus reizvollen Moseltal verläuft, war für den Güterverkehr von Beginn an von großer Bedeutung, insbesondere für die Montanindustrie. Die Bahnlinie weist mehrere herausragende Kunstbauten auf: Der 4,2 km lange Kaiser-Wilhelm-Tunnel zwischen Cochem und Eller war über mehr als 100 Jahre hinweg der längste doppelgleisige Regelspurtunnel in Deutschland, der Pündericher Hangviadukt ist mit seinen 92 gemauerten Gewölbeöffnungen und einer Länge von 786 m im deutschen Eisenbahnnetz auch heute noch einzigartig und die doppelstöckige Moselbrücke bei Bullay stellte bei ihrer Eröffnung im Jahr 1879 ein absolutes Novum im Brückenbau dar. Zahlreiche, teils großformatige Fotos belegen den vielfältigen und abwechslungsreichen Eisenbahnbetrieb von 1930 bis heute. Der Stichstrecke nach Traben-Trarbach ist ein eigener Beitrag gewidmet.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
ca. 140 Abbildungen

Best.-Nr. 531701 | € 12,50

NEU

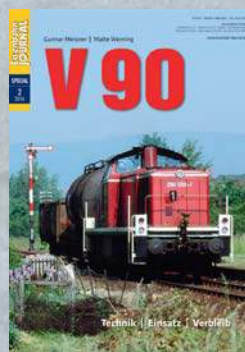
Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Preußische P8
Technik, Einsatz, Museumsloks
Best.-Nr. 541601 • € 12,50



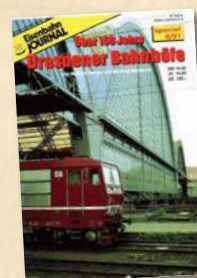
E 18 und E 19
Schnellzugloks der Stromlinienära
Best.-Nr. 531602 • € 12,50



V 90
Technik, Einsatz, Verbleib
Best.-Nr. 541602 • € 12,50



Zum Kennenlernen



Über 150 Jahre Dresdener Bahnhöfe

Specialausgabe 6/1991 vom
Eisenbahn-Journal

Best.-Nr. 549106-e
für nur € 4,99
(statt € 10,99)

Weitere Infos unter www.vgbahn.de/eBook

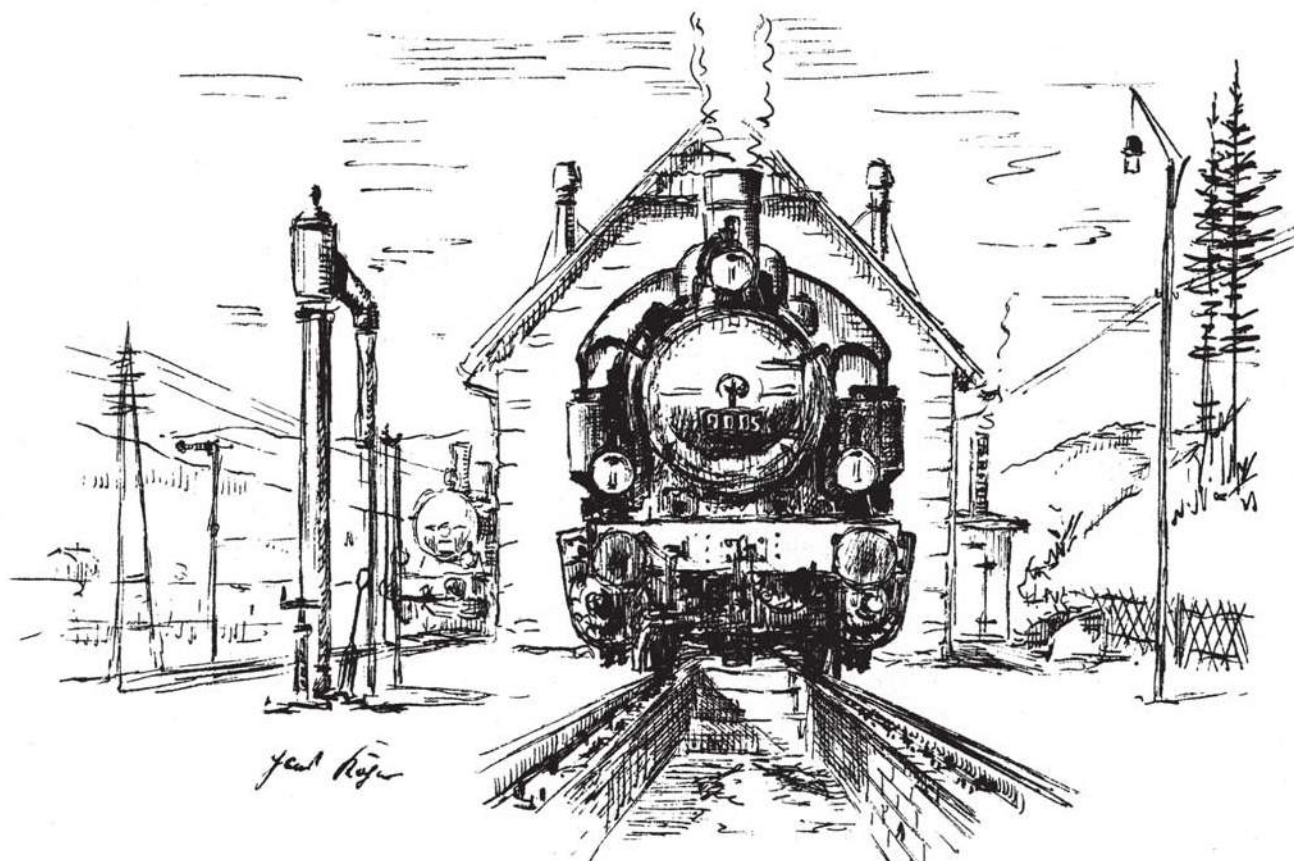


www.vgbahn.de

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

**Eisenbahn
JOURNAL**

Die Lokstation am Wald



Vor drei Jahrzehnten schenkte mir der malende Lokführer Hans Köhler aus Erfurt eine Federzeichnung. Mit einem Lächeln fügte er hinzu: „Du von der schreibenden Zunft könntest Dich ja mal um das Thema Lokstationen kümmern. Alle interessieren sich immer nur für die großen Bahnbetriebswerke mit den Schnellzugloks. Dabei bieten die kleinen Lokstationen so viel von dem, das ihr Eisenbahnromantik nennt.“ Was die Zeichnung zeige, wollte ich wissen. Hans antwortete: „Eine Lokstation im Thüringer Wald, an der eine Zahnradstrecke begann.“ Als Ilmenauer wusste ich, es konnte sich nur um Schleusingen, Suhl oder Ilmenau handeln. Nirgendwo aber fand ich das Motiv. Konnte ich auch nicht, denn die in der Tat romantische, für mich (gebe ich zu) traumhafte Zeichnung war der Phantasie Hans Köhlers entsprungen. Die Idee des gestandenen Lokführers und begnadeten Zeichners ließ mich nicht mehr los. Ihre Verwirklichung in dieser Sonderausgabe erhebt indes weder den Anspruch, das Thema vollständig zu erfassen, noch einen systematischen Überblick über sämtliche Lokbahnhöfe und Lokstationen zu vermitteln. Der Begriff „Lokbahnhöfe“ war definiert. Es gab Auflistungen, die sich oft änderten. Für alles, was kleiner war und bisweilen nur aus einem eingleisigen Lokschuppen und einer Bekohlung nebst Wasserkran

bestand, fand sich der Begriff „Lokstation“. Wer nachforscht, stößt auf eine unglaubliche Vielfalt. Nichts wiederholte sich. Letzteres zeigen vor allem die Gleispläne, die Uwe Volkholz in Anlehnung an das H0-Gleissystem „Mein Gleis“ von Weinert Modellbau exzellent zeichnete. Ihm sowie meinen Fachkollegen und Freunden Frank Barby, Reinhold Barkhoff, Dirk Endisch, Ingolf Schmidt, Christian Gerecht, Rainer Heinrich, Wolfgang Herdam, Leszek Lewiński, Udo Kandler, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Wolfgang List und Andreas Ritz danke ich von Herzen für Hilfe und Mitarbeit.

Franz Rittig





TITELSEITE:
ROLF WIESEMAYER
[GROSSES FOTO; ESLARN, 1973]
KLEINE ABBILDUNGEN (V.L.N.R.):
SLG. FRANK BARBY,
DR. ROLF LÖTTGERS,
UWE VOLKHOZ

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:
ULRICH MONTFORT, SLG. WOLFGANG
HERDAM, REINHOLD BARKHOFF,
RAINER HEINRICH, GÜNTER FIEBIG

3 EDITORIAL

6 LOKOMOTIVSCHUPPEN

Von Remisen, Heizhäusern und anderen Domizilen

34 KOHLE, WASSER, SCHLACKE

Von harter Arbeit mit einfacher Technik

54 BEKOHLUNG AUF SÄCHSISCHEN SCHMALSPURBAHNEN

Weidenrutenkörbe, Kohlehunte und Förderbänder

64 GANZ AM ENDE

Lokstationen in Endbahnhöfen

72 LOKALES MIT SYSTEM

Lokstationen in Bayern

78 MITTENDRIN UND EHER SELTEN

Lokstationen in ungewöhnlicher Lage

88 FACHHÄNDLER-ADRESSEN

89 QUELLENVERZEICHNIS

90 IMPRESSUM & VORSCHAU



6

LOKOMOTIVSCHUPPEN

Bereits in der Frühzeit der Eisenbahn errichtete man Bauten, die der witterungsgeschützten Unterbringung von Dampfloks dienten. Sie sollten auch die Möglichkeit bieten, alle notwendigen Pflege-, Wartungs- sowie kleinere Reparaturarbeiten auszuführen.



78

MITTENDRIN UND EHER SELTEN

Lagen die Lokstationen in Knotenpunkten, ergaben sich bisweilen ungewöhnliche Standorte für Lokschruppen und Behandlungsanlagen. Manchmal endeten Stichbahnen sogar im Lokschruppen.

72

LOKALES MIT SYSTEM

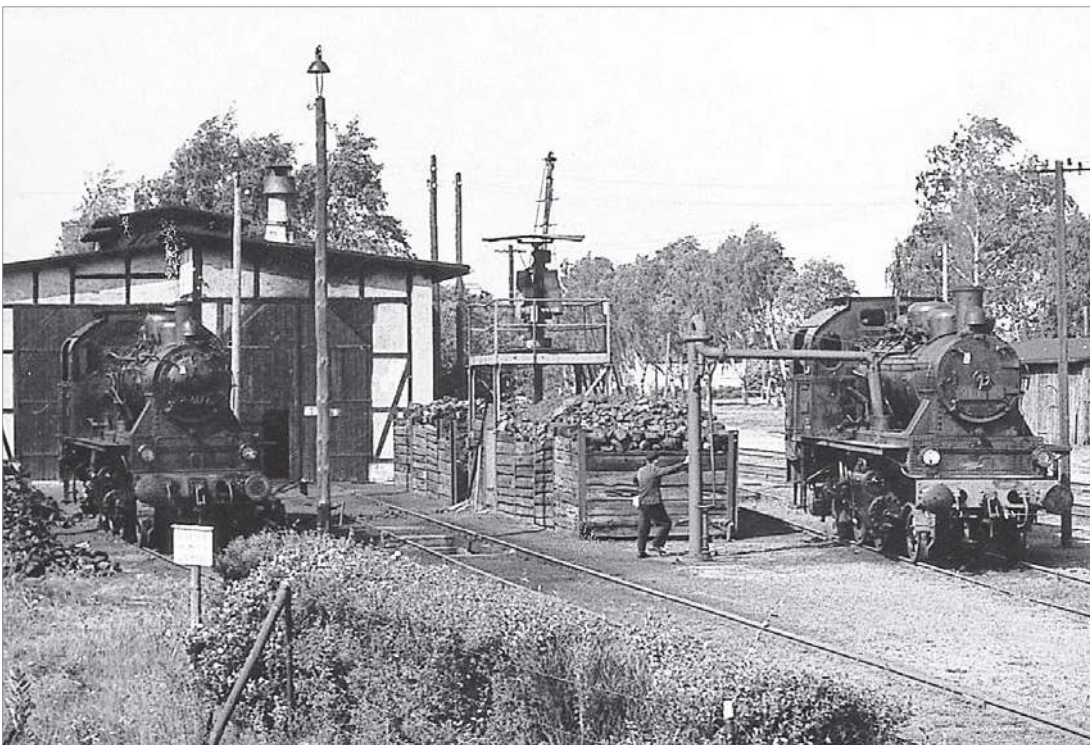
In Bayern waren die meisten Lokstationen zu finden. Sie lagen überwiegend an den Endpunkten der Lokalbahnen und folgten einer gewissen Systematik.



54

BEKOHLUNG AUF SÄCHSISCHEN SCHMALSPURBAHEN

In Sachsen wurde sehr lange sowohl im schweren Handbetrieb mit Weidenrutenkörben und Hunten bekohlt als auch mit Förderbändern und Greiferkränen.



64

GANZ AM ENDE

Ausgewählte Lokstationen, von Graal-Müritz im Norden bis Enzweihingen im Süden, werden in Wort und Bild und zusätzlich mit einem Gleisplan des jeweiligen Endbahnhofs vorgestellt.

Von Remisen, Heizhäusern und anderen Domizilen

Lokomotivschuppen

Bereits in der Frühzeit der Eisenbahn errichtete man Bauten, die der witterungsgeschützten Unterbringung von Dampfloks dienten. Zu ihnen gesellten sich später Triebfahrzeuge anderer Traktionsarten, unter ihnen auch Schienenbusse und Triebwagen. Neben dem Schutz der Fahrzeuge sollten die Baulichkeiten dem maschinentechnischen Personal die Möglichkeit bieten, unabhängig von Wind, Regen, Sonnenhitze und Schnee alle notwendigen Pflege, Wartungs- sowie kleinere Reparaturarbeiten auszuführen.

Das typische Ensemble einer fränkischen Lokstation konnte man bis zum Ende der Dampflokezeit in Markt Erlbach finden. Der eingleisige, einständige Lokschuppen, einst für bayerische Lokalbahnloks von Krauss und Maffei errichtet, bot den Einheitsloks der Baureihen 64 (im Foto rechts am 21. Mai 1969) und 86 ein allerdings eher beengtes Domizil. An seiner Rückwand war, ebenfalls typisch, ein Wohnhaus angebaut. Fotos: Slg. Wolfgang Herdam (rechts), Ulrich Montfort





Die Lokschuppen aus der Dampflokomotivzeit, solide gebaut und für Jahrzehnte gedacht, ließen sich nach dem Traktionswandel weiterhin nutzen. Das galt auch für kleine Lokbahnhöfe. Im Lokschuppen Troisvièrges in Luxemburg traf Wolfgang Herdam Anfang April 1989 die Diesellok 1603 der CFL an.

Seitdem es Unterstellmöglichkeiten für Lokomotiven gab, existierten unterschiedliche Bezeichnungen. In Nord-, West- und Mitteldeutschland war zumeist von Lokomotivschuppen oder kurz Lokschuppen die Rede. Anderswo, etwa in Ostpreußen, sprach man, offensichtlich in Erinnerung an die Unterstellmöglichkeiten für Kutschen, noch lange Zeit von Remisen. Auch in Süddeutschland und in der Schweiz war dieser Begriff

Das Innere dieses Lokschuppens mit dem „Rauchfang“ unter dem Dach macht den Begriff des „Heizhauses“ plausibel. Michael U. Kratzsch-Leichsenring fing die faszinierende Atmosphäre im Lokbahnhof Putbus (Rügen) der 750-mm-Strecke nach Göhren ein.





Ein typisch österreichisches Heizhaus verkörperte der Lokschuppen in Martinsberg-Gutenbrunn, dem südlichen Endpunkt der niederösterreichischen Lokalbahn Schwarzenau–Martinsberg-Gutenbrunn. Als Wolfgang Herdam der Lokstation im 1986 einen Besuch abstattete, bot die Remise mit dem Wasserturm der ÖBB-Diesellok 2143.50 ein Domizil.

üblich. Die Eisenbahner im Königreich Sachsen und in der alten Doppelmonarchie Österreich-Ungarn, mithin auch in den südlichen Teilen Polens, in Tschechien und in der Slowakei, nannten ihre Lokdomizile „Heizhäuser“. Diese Wortwahl leitete sich aus der Notwendigkeit ab, die „im Hause“ abgestellten Dampflokomotiven auch in den Betriebspausen kontinuierlich

Fast könnte man an ein Motiv von einem Lokbahnhof der Deutschen Reichsbahn glauben. Doch das Foto mit der V 60 D aus DDR-Fertigung entstand 1986 vor dem zweigleisigen Heizhaus der Lokstation im oberösterreichischen Ampflwang.

Foto: Wolfgang Herdam



Bei vielen Klein- und Privatbahnen war man bemüht, die Schuppen der im Netz verteilten, kleinen Lokstationen möglichst einfach und preiswert zu errichten. Fachwerk mit Ziegelausmauerung gehörte in Nord- und Mitteldeutschland zu den bevorzugten Bauweisen. Das Foto zeigt den Lokschuppen Diesdorf in der nordwestlichen Altmark.



unter Dampf zu halten. Um ein Grundfeuer unter den Kesseln zu garantieren, musste also „im Hause“ geheizt werden.

Doch auch andere Begriffe waren üblich. Bei den russischen Eisenbahnen etwa bezog sich der Begriff „Depot“ nicht nur auf die Lokbehandlungsanlagen in ihrer Gesamtheit, sondern er galt ebenso als Synonym für die Lokschuppen schlechthin.

Eher selten begegnete man hingegen der Wortwahl „Lokomotivhalle“, die zwar hier und da üblich, im Hinblick auf Lokstationen und kleinere Lokbahnhöfe aber wenig verwendet wurde. Zum allgemeinen Verständnis und im Sinne rationeller Begrifflichkeit wird nachfolgend der Terminus technicus „Lokomotivschuppen“, kurz „Lokschuppen“, als Oberbegriff verwendet.

Eingleisig einständig

Die kleinsten Lokomotivschuppen boten auf dem einzigen Gleis, das in sie hinein führte, lediglich einer Lokomotive Platz. Man fand diese Schuppen durchaus nicht nur an den Endpunkten verkehrsschwacher Neben-, Klein- und Lokalbahnen (wie heute oft dargestellt wird), sondern auch am Rande vieler Anschluss- und Durchgangsbahnhöfe, wo Rangierlokomotiven abzustellen oder (etwa am Beginn längerer Steilrampen) Schiebelokomotiven vorzuhalten waren.

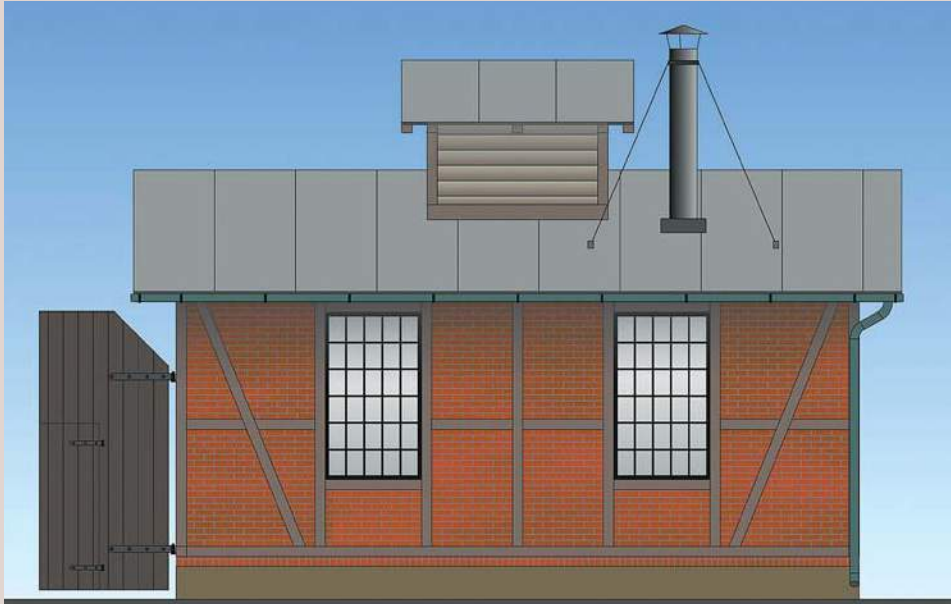
Standen die meist recht kurzen Lokschuppen an den Endpunkten von Stichbahnen untergeordneter Bedeutung, dienten sie der oft einzigen Lok, die auf der Strecke den gesamten Verkehr bewältigte. Am Lokschuppengleis befanden sich zu meist nur die allernötigsten Versorgungseinrichtungen wie eine oft primitive Kohlenlagerung und eine einfache Wasserentnahmestelle. In einer Reihe von Fällen gab

Auch die Frontansicht dieses Lokschuppens verrät die Sparsamkeit der Bauweise.

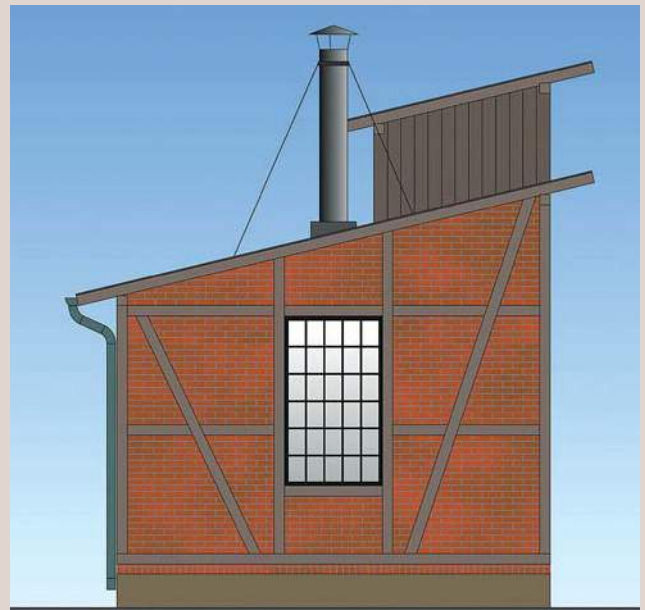
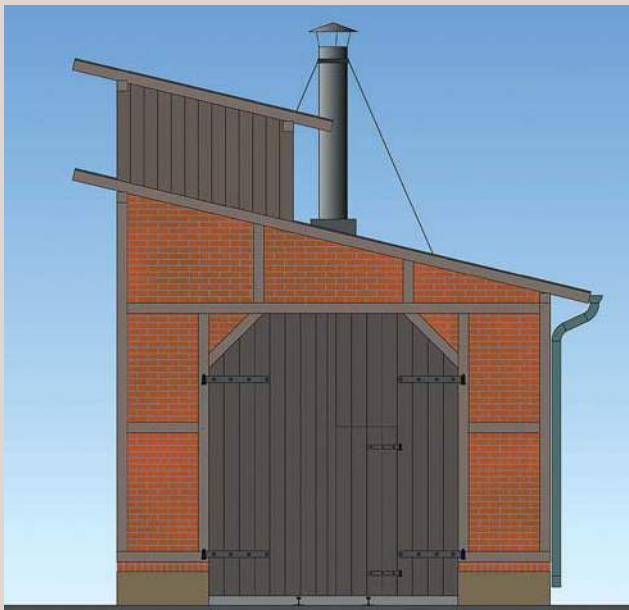
Die Wasserversorgung der hier eingestellten, kurzen Tenderloks erfolgte unmittelbar vor dem Schuppen, wie das interessante Exemplar des alten Wasserkran zeigt.



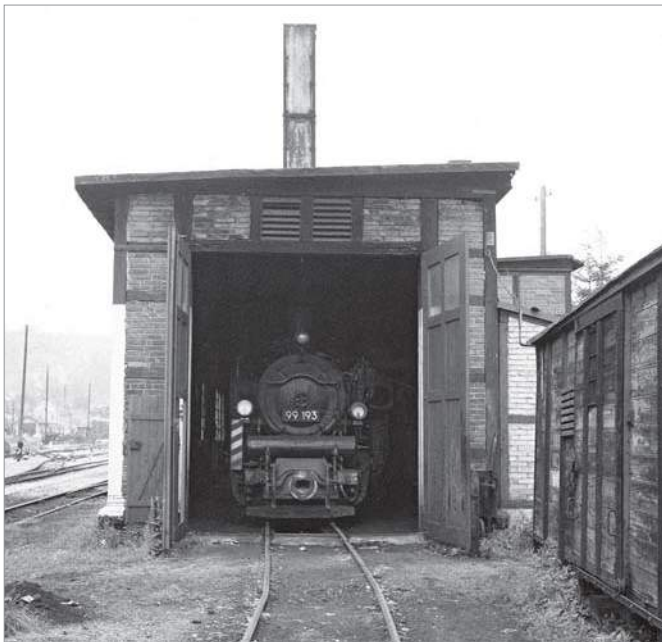
Auch der Lokschuppen im Anschlussbahnhof Hohenwulsch an der Hauptstrecke Stendal-Salzwedel zeigt die in der Altmark typischen Baumerkmale. Links das durchgehende Hauptgleis. Fotos: Wolfgang List (3)



Zu den kleinsten Lokschuppen überhaupt dürften die von der Kleinbahnbau- und Betriebsfirma Lenz aus Stettin entworfenen, eingleisigen, einständigen Lokschuppen für schmalspurige Lokomotiven von 600 bis 1000 mm Spurweite gehören. Diese Lokschuppen traten örtlich in zwar unterschiedlichen Bauweisen und Bauformen auf, doch war allen eine Grundgestalt eigen, die Uwe Volkholz in seiner zeichnerischen Rekonstruktion zusammengefasst hat. Links eine Seitenansicht, unten Front- und Rückansicht.



In Möckmühl, dem Ausgangspunkt der schmalspurigen Jagsttalbahn nach Dörzbach, dokumentierte Wolfgang Herdam diesen eingleisigen Fachwerklenschuppen. Für den Rauchabzug genügte offenbar bereits ein schlichter Blechschlot mit Funkenflugschutz.



In Südwestdeutschland galten Sparsamkeit und einfachste Bauweisen: In Lichtenstein fand Dipl.-Ing. Herbert Stemmler den winzigen Holzbau dieses Lokschuppens am Ende der alten Zahnradstrecke von Honau nach Lichtenstein (oben) und in Altensteig stand dieser eingleisige Schmalspurlokschuppen. Foto (links): Slg. Wolfgang Herdam

es weder einen Untersuchungskanal noch eine Schlackengrube. Für beides hielt man die entsprechenden Anlagen auf den Anschlussbahnhöfen für ausreichend.

Bekannt für ihre schlichte Ausstattung waren jene primitiv zu nennenden Lokstationen, die im Norden und Nordosten Deutschlands etwa von der Eisenbahnbau- und Betriebsfirma von Friedrich Lenz aus Stettin errichtet und unterhalten wurden, während in mitteldeutschen Ländern (u. a. in Thüringen) die Firma Bachstein mit großer Bescheidenheit glänzte.

Da die dort zunächst stationierten Loks, in aller Regel zwei- und dreiachsige Tendermaschinen, den allmorgendlichen Berufs- und Anschlussverkehr zur nächsten staatlichen Neben- oder Hauptbahn übernahmen und mit dem letzten Zug abends wieder in den Endbahnhof „heimkehrten“, dienten diese Lokomotivschuppen vor allem der „Übernachtung“ der Lokomotiven, die dann freilich mit ihrer betriebsfähigen Vorhaltung verbunden war. Aus diesem Umstand ergab sich die Notwendigkeit, in den Feuerbüchsen der Maschinen ein Ruhefeuer zu sichern, was in manchen Gegenden zur Bezeichnung „Heizhaus“ führte.

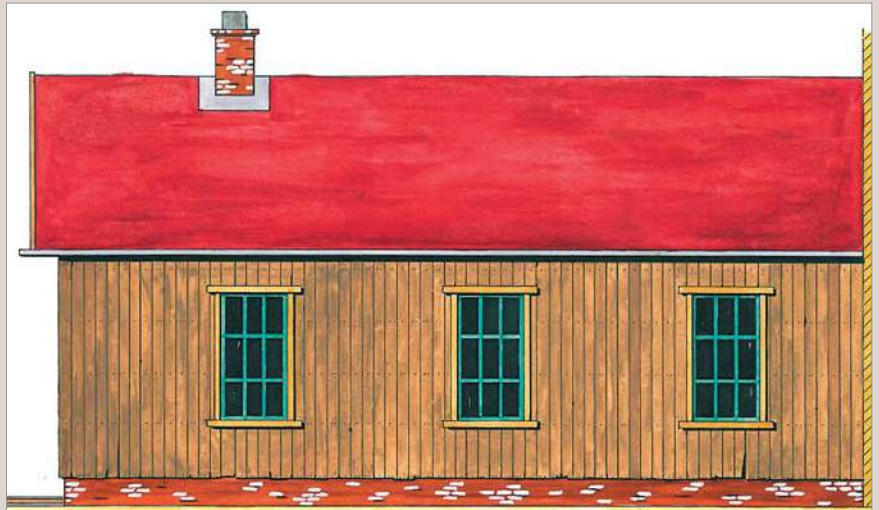
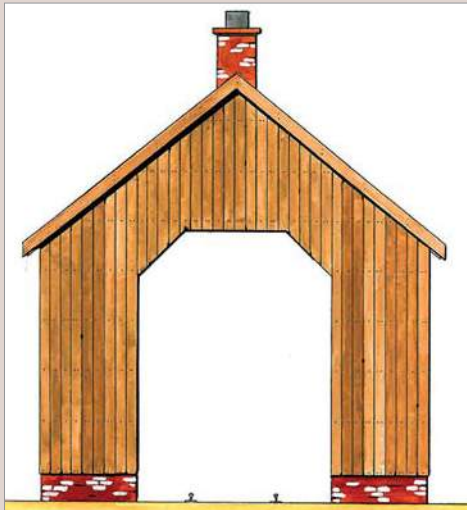
Zu diesem Zweck besaßen die Gebäude Rauchabzüge und Belüftungsaufsätze. Unter den Schloten auf dem Dach hingen im Inneren der Schuppen Rauchfänge, trichterähnliche Konstrukte, die dem ungehinderten Rauchabzug der träge vor sich hinkommenden Lokomotiven diente. Die Lokführer mussten den Schlot ihrer Maschinen exakt unter diese Rauchfänge manövrieren. Das war besonders dann notwendig, wenn es je Schuppen nur einen



Eingleisig, aber zweistöckig samt Wohnanbau präsentierte sich hingegen der Lokschuppen der Zahnradbahn an ihrem Ausgangspunkt in Honau. Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

Auch bei den sächsischen Schmalspurbahnen galt das Prinzip Sparsamkeit: In Hetzdorf an der Strecke Flöha–Reitzenhain, Ausgangspunkt der 750-mm-Bahn nach Großwaltersdorf, entdeckte Sebastian Koch dieses eingleisige, einstöckige Heizhaus.





Fast vollständig aus Holz errichtete, eingleisige Lokomotivschuppen waren nicht nur in Süddeutschland anzutreffen. Authentischen Vorbildern von der deutschen Nordseeküste folgt diese typisierte Darstellung Christian Gerechts. Auch dieser Schuppen besitzt nur einen Rauchabzug.

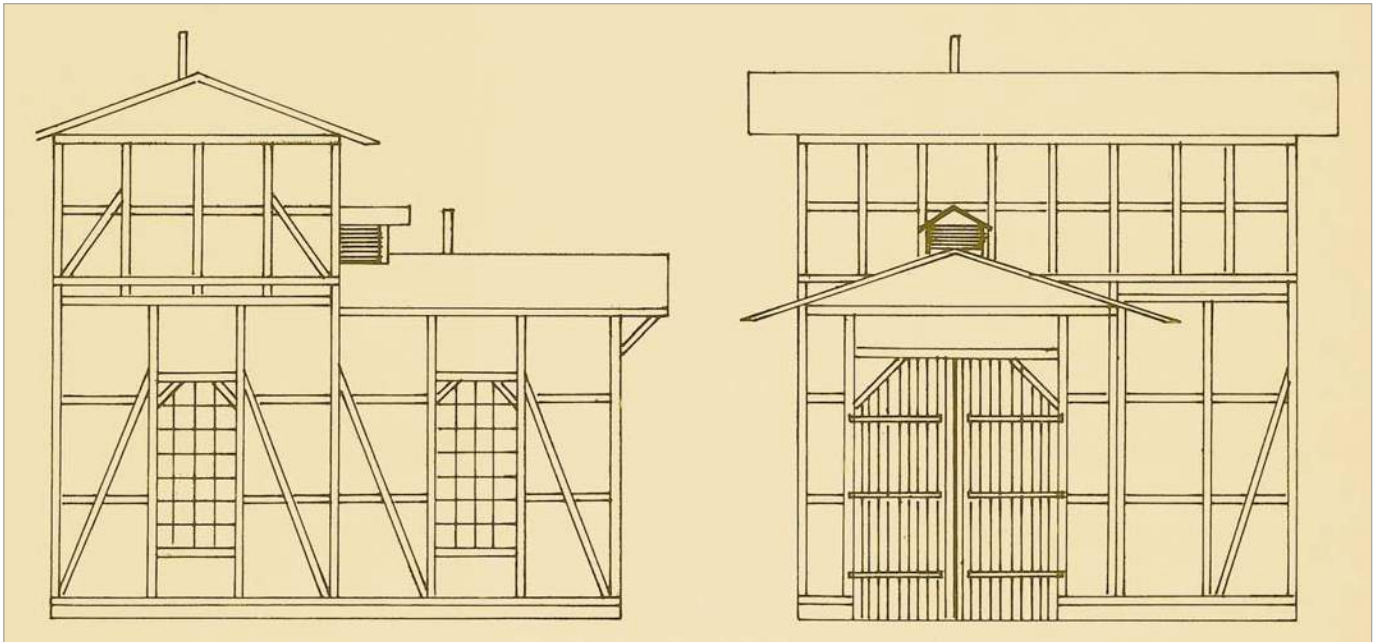
einzigsten Rauchabzug samt Schornstein gab. Je nach dem Standort der Lokschuppen in den Bahnhöfen befanden sich die Rauchabzüge entweder weit vorn oder hinten in den Lokschuppen. Mittige Rauchabzüge gab es fast nie. Die Lage der Rauchabzüge ergab sich aus der Festlegung, in welche Richtung die eingesetzten Loks mit dem Schlot voran fuhren. Befand sich eine Lokstation etwa in Höhenlage am Endpunkt einer steigungsreichen Strecke, setzte man die Dampflok bei ihrer Bergfahrt grundsätzlich mit Rauchkammer und Schornstein voran ein, um so zu sichern, dass die Kesselwand an der Feuerbüchse stets von Wasser umgeben war – eine Maßnahme, die Kesselzerknalle mit ihren katastrophalen Folgen weitgehend ausschloss. Lokschuppen an Streckenendpunkten besaßen dementsprechend immer nur dort den Rauchabzug, wo die Lok mit ihrem Schornstein auf dem Schuppengleis zum Stehen kam. Mussten Lokschuppen am Rande von Unterwegsbahnhöfen Lokomotiven aufnehmen, die sowohl in die eine wie die andere Fahrtrichtung vorwärts liefen, waren sie folgerichtig mit zwei Rauchabzügen (vorn und hinten) auszustatten. Ähnliches galt auch für die oft wuchtigen Lüftungsaufsätze.

In seinen Größenverhältnissen mit dem Goldberger Lokschuppen vergleichbar, besaß dieser eingleisige, einständige Lokschuppen im sächsischen Neukirch West nur einen Lüftungsaufsatz. Der Schuppen konnte Tenderloks der Baureihen 75⁵ und 94²⁰ aufnehmen
Foto: Michael U. Kratzsch-Leichsenring

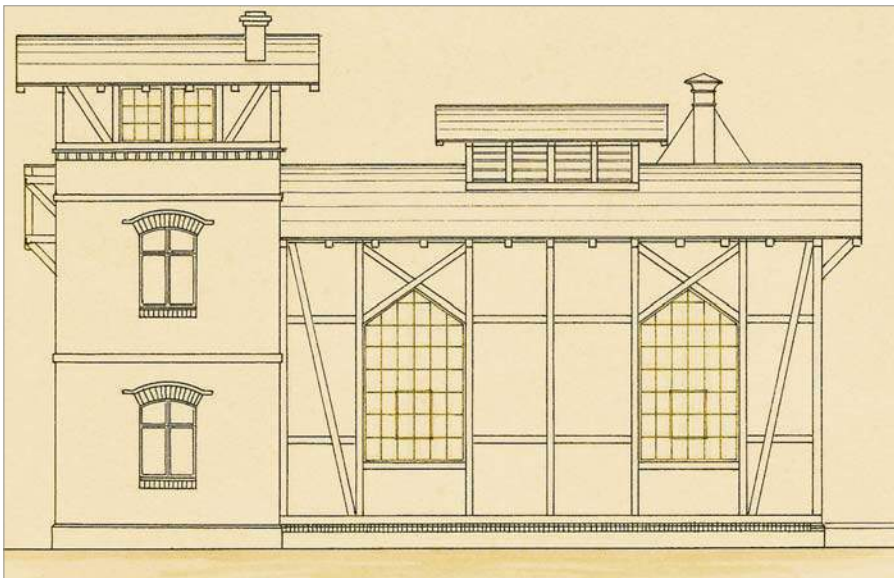


Lokschuppen in Goldberg an der Nebenbahn Wismar–Karow. Seine Bauweise erinnert an die Firma Lenz, die diese Strecke erbaut hatte. Der später einständig genutzte Lokschuppen beherbergte in der Frühzeit der Strecke u. a. zwei Loks der Gattung T 3b.
Foto: Franz Rittig

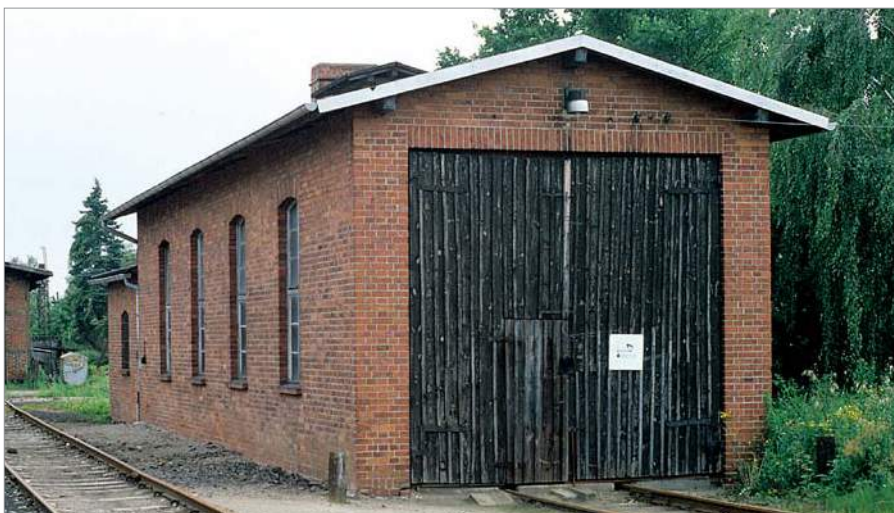




Einer der kleinsten eingleisigen, einständigen Lokschuppen für die Regelspur (mit Wasserhochbehälter im Queranbau) dürfte wahrscheinlich dieser Fachwerkschuppen sein, der einst am Ende Dessau-Wörlitzer Eisenbahn (DWE) stand. *Zeichnung: Dieter E. Schubert*

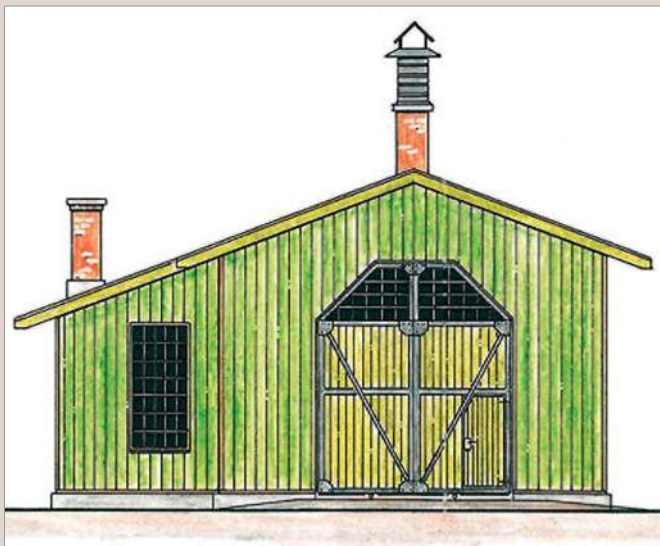


Entwurf eines eingleisigen, einständigen Lokschuppens für den Bahnhof Gardelegen-Salzwedeler Tor. Der typische Kleinbahnlokschuppen besaß einen Anbau mit Hochbehälter für Speisewasser. Die Wasseraufnahme durch die Loks erfolgte im Schuppen. *Zeichnung: Sgl. Frank Barby*



Als sich mit der Zeit die Lokomotivbauarten veränderten und deutlich größere Lokomotiven eingesetzt wurden, veränderte sich nicht nur die Bauweise der eingleisigen Lokschuppen, die nun deutlich verlängert oder von Anfang an länger konzipiert werden mussten. Besonders kurze Schuppen (wie jener in Wörlitz) verschwanden dann oft von der Bildfläche. Es gab allerdings auch entgegengesetzte Entwicklungen: So war der im Foto dargestellte Lenz-Lokschuppen im mecklenburgischen Goldberg ursprünglich als eingleisiges, aber zweistöckiges Heizhaus erbaut worden, um zwei Loks der mecklenburgischen Gattung T 3b aufzunehmen. Als diese Maschinen verschwanden und zu DRG-Zeiten durch größere Tenderloks (darunter durch die Baureihe 74⁴ bzw. 75¹⁰⁻¹¹) und schließlich Schlepptenderlokomotiven ersetzt wurden, konnte dieser Schuppen nur noch als einständiges Heizhaus genutzt und musste dazu leicht verlängert werden.

Vollständig aus Hartbrandziegeln errichtet, hinterließ dieser eingleisige, einständige Lokschuppen in Kyritz, der einst den Prignitzer Kreiskleinbahnen (750 mm) gedient hatte, noch in den 1990er-Jahren einen sehr soliden Eindruck. Als hinterer Anbau genügte ein kurzer, niedriger Flachbau. *Foto: Franz Rittig*



Einem regional vorherrschenden Baustil, in diesem Falle der Bauweise im niedersächsischen Harz, passte sich der fast vollständig mit Holz verkleidete Lokschuppen der St. Andreasberger Kleinbahn im Endbahnhof, dem Stadtbahnhof St. Andreasberg, an. Gestalt und Farbgebung folgten dem Empfangsgebäude des Endbahnhofs. Der Lokschuppen beheimatete als zwar nur eingleisiges, aber zweistöndiges Domizil die beiden kleinen Zahnradampfloks der Steilstrecke. Der bescheidene seitliche Anbau beherbergte lediglich eine kleine Reparaturwerkstatt für notwendige Eingriffe in die nicht ganz unkomplizierten Zahnradtriebwerke der beiden C-Kuppler. Die regelspurige Zahnradbahn mit ihrer beachtlichen Steigung von 1:8 wurde bereits 1958 stillgelegt.

Zeichnung: Christian Gerecht

Im Hinblick auf die Bauweise der kleinen Lokschuppen herrschte eine heute kaum noch vorstellbare Vielfalt. Sie reichte von einfachsten Holzbauten, die dem landläufigen Schuppenbegriff wohl noch am deutlichsten entsprachen, bis hin zu äußerst solide errichteten Klinkerbauten. Sehr verbreitet war die Verwendung von tragendem Fachwerk mit Ständern, Streben und Riegeln in Verbindung mit einer Ziegelausmauerung der Gefache. Zumeist beließ man es bei Ziegelrohbauten, nur selten wurde verputzt. Einige Lokschuppen spiegelten regional typische Bauformen

Eingleisiger, aber mehrstöndiger Lokschuppen mit vorgelagerter, manuell betriebener Drehscheibe in Calw. Anstelle von Anbauten wurde der Fachwerkschuppen (in regional nicht untypischer Manier) mit einem quer zur Längsachse liegenden Gebäudeteil errichtet.

Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



Dieser einständig genutzte, eingleisige Lokschuppen der regelspurigen Privatbahn Wiesloch–Waldangelloch (seit 1963 SWEG) in Waldangelloch/Kraichgau war nur teilweise verputzt und besaß einen weitgehend separaten seitlichem Anbau. An den einstigen Dampflokeinsatz erinnerte zum Aufnahmezeitpunkt im Juni 1979 nur noch der zierliche Wasserkran. Foto: Wolfgang Herdam

wider, andere dagegen folgten reiner Zweckmäßigkeit und wirkten spartanisch.

In Sachsen, dem Land mit dem dichtesten Eisenbahnnetz in Deutschland, bildete der regelspurige, eingleisige, einständige Lokschuppen eher die Ausnahme. Auch auf den sächsischen Schmalspurstrecken fand man diesen kleinsten Vertreter der Heizhäuser eher selten, so etwa in Hetzdorf (Flöhatal) am Ausgangspunkt der 750-mm-Bahn von Hetzdorf über Eppendorf nach Großwaltersdorf.

Eingleisig mit Anbauten

Während die kleinste Bauform tatsächlich nur dem Unterstellen der Lokomotive diente und ohne jegliche Anbauten auskam, war der Typ mit kleineren Anbauten wesentlich stärker verbreitet. Zumeist handelte es sich bei diesen Anbauten, die seitlich oder in Verlängerung des Schuppens zu finden waren, um kleine Werkstatt-räume für notwendige Instandsetzungen



Dieser eingleisige, einständige Schmalspur-Lokschuppen (760 mm) im niederösterreichischen Litschau zeigt sich mit verputztem Mauerwerk, Sichtfachwerk im Bereich der Fenster, einem Anbau an der Rückseite und einem Lüftungsaufsatz aus der Dampflokezeit. Foto: Wolfgang Herdam





Für einen in Mecklenburg häufiger anzutreffenden Lokschuppentyp mit Anbau eines seitlichen, im Grundriss quadratischen „Wassertürmchens“ steht beispielhaft dieser ursprüngliche Fachwerkschuppen, den Lutz Kuhl nach einem Vorbild in Gnoien am Endpunkt der einstigen Nebenbahn Teterow–Gnoien zeichnete. Die Darstellung zeigt, dass der Schuppen durch einen Anbau verlängert wurde. Wie Armin und Ingolf Schmidt anhand historischer Quellen herausfanden, erfolgte der Anbau aufgrund einer amtlichen Weisung aus dem Jahre 1937. Zu jener Zeit plante die zuständige Reichsbahndirektion Schwerin den Einsatz einer Einheits-Tenderlokomotive der Baureihe 86, die neben einer Lok der Baureihe 64 (für den Reiseverkehr) den Güterzugdienst nach Teterow übernehmen sollte. Bei den Bauarbeiten wurde der Lokschuppen unter Verzicht auf seinen heimatverbundenen Fachwerkstil durch massiv gemauerte Außenwände verlängert und die Lokschuppentore vergrößert. In dieser Gestalt blieb das Gebäude lange Zeit unverändert erhalten und bot bis zur Stilllegung der Strecke 1996 noch einer Diesellok der Baureihe V 100 (Baureihe 110/112) der Deutschen Reichsbahn ein sicheres Domizil.



oder um Räume, in denen sich das Lokpersonal aufhalten, bisweilen (mehr schlecht als recht) auch übernachten konnte.

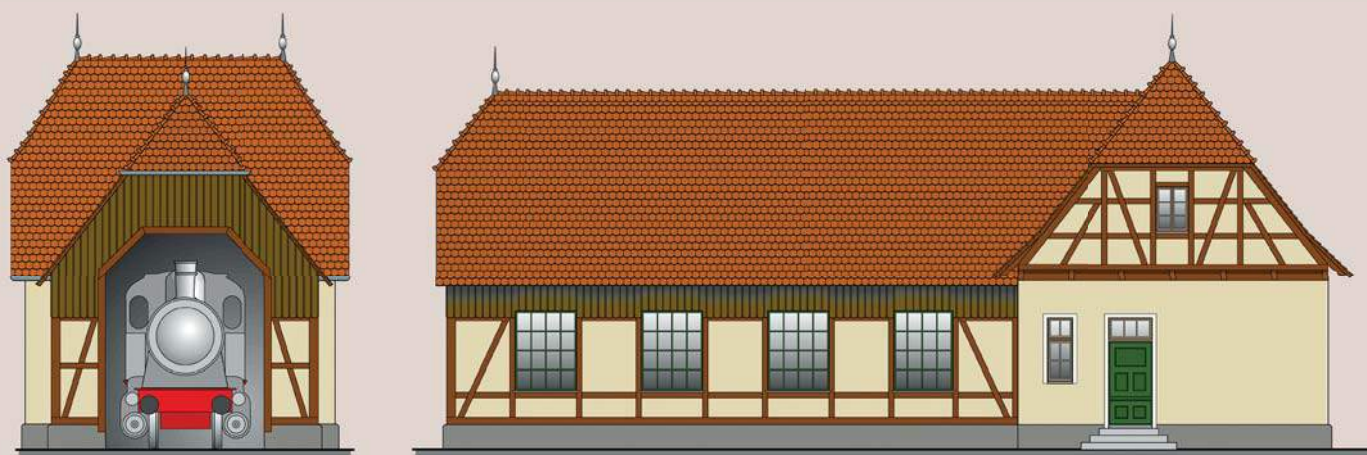
Bautechnisch interessant wurden diese Schuppen dann, wenn über den genannten Anbauten Wasserhochbehälter platziert oder Wassertürme angebaut wurden. Diese Anbauten konnten quadratische, rechteckige, sechs- oder sogar achteckige Grundrisse aufweisen. Wo der Unterschied zwischen einem in das Gebäudeensemble integrierten Hochbehälter und einem Wasserturm lag, war oft exakt kaum zu bestimm-

Eher selten war eine Bauweise, die durch Walmdächer und Rundumverputzung auffiel. Beim Lokschuppen im fränkischen Maroldsweisach lehnte man sich mit dem Baustil an regionale Gepflogenheiten an. Zum Aufnahmezeitpunkt (Mai 1988) übernachtete in diesem Schuppen allerdings keine Lok der Baureihe 86 mehr.

Foto: Slg. Christian Gerecht



Eingleisiger Lokschuppen in Heiligenstadt am Endpunkt der Lokalbahn Forchheim–Ebermannstadt–Heiligenstadt: Das quer zur Symmetrieachse des Lokschuppens errichtete Gebäude diente Wohnzwecken – eine in ganz Bayern auch bei eingleisigen Lokschuppen sehr verbreitete Baugestaltung. Der Baustil des 1915 errichteten Ensembles folgte mit seinem Sichtfachwerk, den sauber verputzten Gefachen, der Farbgebung und den hohen, steilen Krüppelwalmdächern etwas romantisierend der ländlichen Bauweise Oberfrankens. Zeichnung: Lutz Kuhl



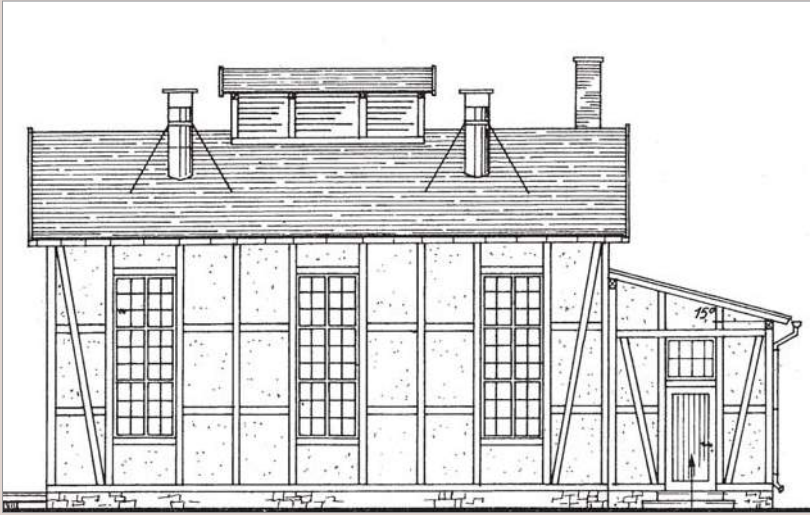
men. So zeigt die Lokschuppenzeichnung für den Bahnhof Wörlitz nur einen rechteckigen Querbau, in dem sich ein kleiner Wasserhochbehälter befand, während man beim Lokschuppen in Gnoien schon von einem „Wassertürmchen“ sprechen konnte. Dieser Lokschuppen wies außerdem einen kleinen Werkstattanbau auf.

Mit dem Anwachsen des Eisenbahnverkehrs auch auf zahlreichen Neben- und Kleinbahnen wurden größere Schuppen erforderlich. Die Erweiterung zu zweigleisigen Lokschuppen blieb aus Kostengrün-

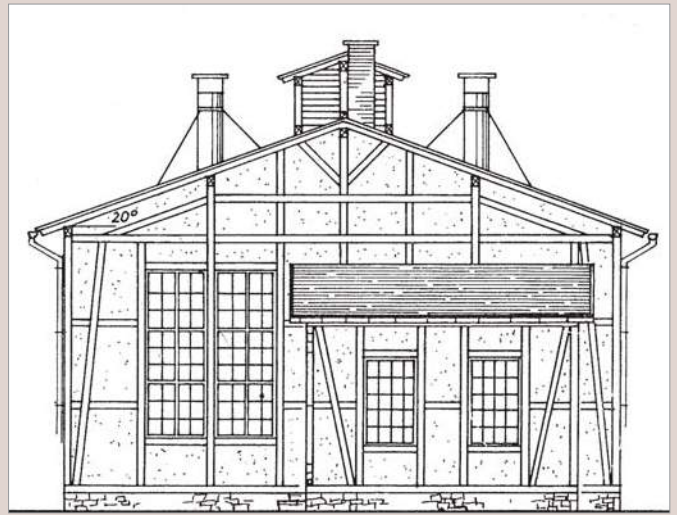
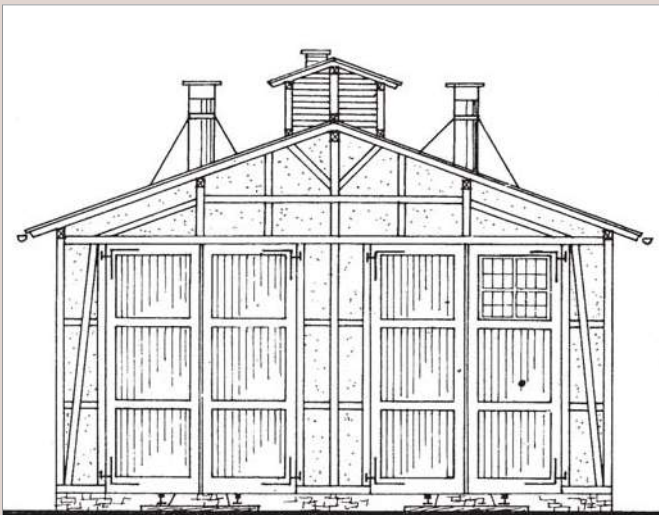
Zwar deutlich einfacher gestaltet, als Fachwerkschuppen aber ebenfalls mit Wohnanbau versehen, verkörperte der zweigleisige Lokschuppen im mittelfränkischen Allersberg zuletzt eine sichere Bleibe für Tenderloks der Baureihe 86. Am 3. August 1972 rollt 86 721 auf dem ehemaligen Bekohlungsgleis in den Schuppen.

Foto: Rolf Wiesemeyer





Zu den kleinsten zweistöndigen, zweigleisigen Lokschuppen überhaupt dürfte dieser Fachwerkschuppen gehören, den der Erfurter Eisenbahnbau-Ingenieur Günter Fromm in einer seiner Zeichnungen nach Originalbauten bzw. Musterzeichnungen von Thüringer Kleinbahnen festhielt. Im Oktober 1975 in einer Fachzeitschrift veröffentlicht, verortete Günter Fromm diesen Lokschuppen auf den Kleinbahnhof „Ingersleben“, einer fiktiven Endstation im Thüringischen. Selbst wenn die bei Kleinbahnfreunden recht bekannte Zeichnung kein tatsächliches Vorbild gehabt haben sollte, verfügt der hier dargestellte Lokschuppen doch über alle Merkmale, die ein betriebsfähiges „Heizhaus“ kennzeichnen, das zwei Kleinbahnloks nach dem Vorbild der berühmten preußischen T 3 ein Domizil bot. *Zeichnung: Slg. VGB*



Diesem zweigleisigen, zweistöndigen Kleinbahnlokschuppen in Kyritz in der brandenburgischen Prignitz ist eine gewisse Artverwandtschaft mit dem rätselhaften Lokschuppen in der Zeichnung von Günter Fromm sicher nicht abzuspüren, auch wenn er für die 750-mm-Spur errichtet wurde. Das regelspurige Gleis hat man erst nach dem Abbau der Schmalspurbahn verlegt. *Foto: Franz Rittig*



Nur wenig größer ist der wegen seiner exzellenten Wiederherstellung sehr populäre, schmalspurige Lokschuppen im sächsischen Jöhstadt (Erzgebirge).
Foto: Dirk Endisch



den jedoch eher die Ausnahme. Man zog Verlängerungen durch Anbauten vorn oder an der Rückseite vor. So entstanden Lokschuppen, die nur eingleisig ausgelegt, aber zweiständig nutzbar waren. Sie konnten eine erhebliche Längenentwicklung aufweisen, wie das Beispiel des Lokschuppens im mecklenburgischen Gnoien zeigt.

Zweigleisige Lokschuppen

Niemand hat wohl eine Statistik geführt, doch dürften die zweiständigen Lokschuppen

Auch dieser für zwei regelspurige Gleise gebaute Lokschuppen in Neuhausen im Erzgebirge trug typisch sächsische Züge. 1994 war er bereits sehr verfallen. Foto: Udo Kandler

LOKSCHUPPEN

pen zu den möglicherweise gebräuchlichsten Schuppenbauten in Lokstationen und auf Lokbahnhöfen gezählt haben. Zu den kleinsten zweiständigen Schuppen, wie sie (wenn überhaupt) wohl nur bei Klein- und Privatbahnen gebaut und benutzt worden sind, gehört ein von Günter Fromm 1974 zeichnerisch dargestellter Schuppen, der

Ebenfalls einen fast vollständigen Holzbau verkörperte dieser alte, zweiständige Lokschuppen in Neustadt im Schwarzwald. Als Udo Kandler den bereits seltenen Bau am 15. April 1987 im Foto festhielt, wurde er von der Bundesbahn noch für die Unterstellung von Schienenbussen genutzt.



Diesen ansehnlich gebauten und später noch erweiterten, zweigleisigen sächsischen Lokschuppen fotografierte Michael U. Kratzsch-Leichsenring 1993 in Bischofswerda an der Hauptstrecke Dresden–Görlitz. Standort und Länge lassen darauf schließen, dass der Lokschuppen auch Schlepptenderlokomotiven ein Domizil geboten haben dürfte.



Kenner könnten hier einen bayerischen Lokschuppen vermuten, zeigt sich der aus Naturstein errichtete Bau doch mit Wasserturm und Wohntrakt. Tatsächlich steht der Schuppen aber in Frose (Sachsen-Anhalt), wo von der Hauptstrecke nach Aschersleben früher eine Nebenstrecke nach Quedlinburg abzweigte. Foto: Wolfgang Herdam





im Hinblick auf seine geringe „Größe“ wohl nicht mehr zu unterbieten ist. Wie der namhafte Thüringer Eisenbahnhistoriker Michael Kurth (†) vor Jahren herausfand, dürfte es sich wahrscheinlich um einen Entwurf gehandelt haben, der dem in Thüringen seinerzeit sehr aktiven Privat- und Kleinbahnbau- und Betriebsunter-

Dieser wuchtig wirkende, zweigleisige Lokschuppen in Ziegelbauweise, den Rolf Wiesemeyer im Mai 1969 im Lokbahnhof Herzberg (Harz) fotografierte, erhielt statt eines flachen Spitzdachs in späterer Zeit ein neues, stark erhöhtes Dach. Warum diese Erweiterung erfolgte, ist leider nicht bekannt.



Dieser in „altbewährtem“, aufwendigen Baustil solide errichtete, zweigleisige badische Lokschuppen in Mengen nahe der alten Grenze zwischen Baden und Württemberg konnte mehrstündig genutzt werden. Wie die Schornsteine verraten, fanden hier einst vier unter Dampf stehende Lokomotiven ihren Unterstand. Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

Ein wenig Baustil jenseits purer Zweckmäßigkeit zeigte auch dieser kurze „Zweiständer“ in Clausthal-Zellerfeld. Der Schuppen wurde 1973 allerdings nur noch von der Bahnmeisterei genutzt. 051 603 stand am 18. Juli jenes Jahres vor einem Güterzug nach Goslar. Foto: Rolf Wiesemeyer



LOKSCHUPPEN

nehmen Herrmann Bachstein zuzuordnen ist. Wahrscheinlich stieß Günter Fromm bei seinen Archivrecherchen auf diesen Minimalentwurf und rekonstruierte ihn zeichnerisch.

Allgemein gilt, dass im Hinblick auf Baustil, Bauweise und verwendete Baumaterialien auch bei den zweigleisigen Lokschuppen eine enorme Bandbreite zu verzeichnen ist. Die schon erwähnten Fachwerkbauten waren nahezu in ganz Deutschland anzutreffen, wobei die Gefache in Ziegelrohbaumanner ausgemauert oder auch sorgsam verputzt sein konnten. Im Bereich der ehemaligen Königlich Preussischen Bahnverwaltung dominierten Ziegelrohbauten, die je nach Entstehungszeit eine mehr oder minder ausgeprägte Anlehnung an die Industriebauarchitektur der Gründerjahre nach 1871 erkennen ließen.

Vielfalt auch in Bayern

Kenner der bayerischen Lokalbahnära wissen, dass es auch bei den oft nur kurzen Stichbahnen in Ober- und Niederbayern, in Franken, der Oberpfalz und Schwaben nachweisbare Bestrebungen gab, sie nach möglichst einheitlichen, kostengünstigen Gesichtspunkten zu bauen und zu betreiben. So sind viele Gebäude auf bestimmte

Zwei bayerische Lokalbahnlokschuppen, die sich durch ihre weitgehend einheitliche Bauweise auszeichneten: Die zweigleisigen, zweiständigen Lokschuppen fielen kurz aus und gestatteten lediglich, kleine Tenderloks unterzubringen. Für Lokalbahnloks wie D XI, Ptl 2/2 und GtL 4/4 dürften sie gereicht haben. Beide Lokschuppen wurden aus Natursteinmauerwerk erstaunlich massiv erbaut und verfügten über nahezu gleichgroße Wohnanbauten. Das obere Foto zeigt den Lokschuppen in Grafenau/Bayerischer Wald (erbaut 1890) am 22. Oktober 1985, während das untere Foto den Lokschuppen in Beilngries (erbaut 1888) abbildet. Das Gleis ist zum Aufnahmezeitpunkt (August 1982) sicher kaum noch genutzt worden. *Fotos: Udo Kandler*





In die ältere Reihe der aus Natursteinmauerwerk errichteten, zweigleisigen Lokschuppen bayerischer Lokalbahnen gehörten auch die Schuppen in Warmensteinach im Fichtelgebirge (erbaut 1896, Foto oben) und im niederbayerischen Freyung (erbaut 1891). Im Hinblick auf ihre Bauweise den Schuppen in Grafenau, Beilngries und Freyung gleichend, unterschied sich der Schuppen in Warmensteinach nur durch den hinteren Anbau, der das Lokschuppendach nicht überragte. Fast baugleich war der Lokschuppen in Nordhalben. Das Foto mit 211 253 gelang Wolfgang Herdam 1985, das Foto vom Schuppen in Freyung Udo Kandler im Jahre 2001.



„Grundmodelle“ zurückzuführen, wobei oft lediglich die verwendeten Baumaterialien Unterschiede ausmachten.

Diese ältere Bauform bayerischer Lokschuppen datiert aus der Zeit zwischen etwa 1880 und 1900. Nahezu allen waren kleine Wohnanbauten für Lokführer sowie Heizer und ihre Familien eigen. Meist folgte die Bauweise der Lokschuppen unmittelbar dem Baustil und der Erscheinung der Empfangsgebäude. Die verwendeten Materialien, fast immer Natursteinmauerwerk, stammten oft aus Steinbrüchen der Region. Waren diese nicht vorhanden, wurde mit Ziegeln gebaut, ohne den „Grundstil“ zu verändern.

Dennoch wäre es historisch nicht exakt, wollte man der alten bayerischen Lokbahnherrlichkeit uniforme Baustile bescheinigen, denn im beginnenden 20. Jahrhundert, vor allem um 1910, folgte ein Lokschuppentyp, der sich mit seinen hohen, oft abgesetzten Dächern, den querstehend angesetzten Wohnbauten und (vereinzelt) sogar Wassertürmen überraschend klar vom bisherigen Lokschuppenmuster unterschied.

Der namhafte Eisenbahnzeichner Norbert Josef Pitrof (†) fertigte seine Zeichnungen fast ausschließlich nach realen

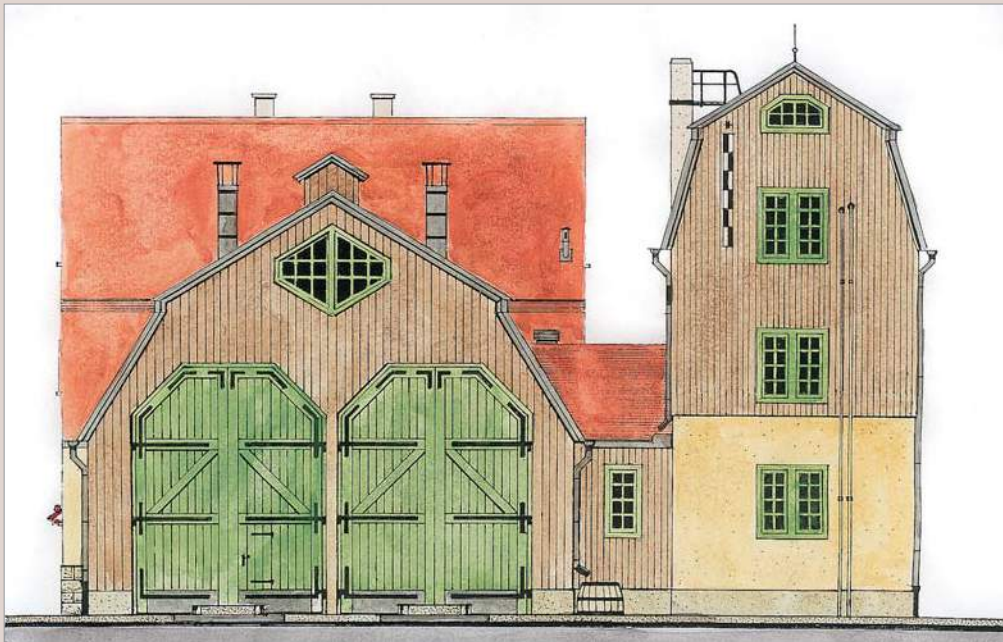
LOKSCHUPPEN

Vorbildern an, ließ aber gelegentlich auch seine Phantasie einfließen und kombinierte Bauelemente, die seiner Meinung nach stilistisch zusammengehörten. Mit der hier in drei Abbildungen wiedergegebenen Zeichnung eines zweistöckigen bayerischen Lokomotivschuppens aus der Zeit um 1910 vereinte der Künstler Vorbildelemente aus mindestens drei unterschiedlichen Orten, in denen es Lokstationen gab: Mit dem verbretterten Schuppengebäude, der Frontgestaltung mit den Schuppentoren und dem querstehenden Wohnanbau folgte Norbert J. Pitrof weitgehend einem 1909 erbauten Vorbild aus Thurnau bei Kulmbach. Die Idee mit dem seitlich angeetzten Wasserturm stammt hingegen aus Wunsiedel im Fichtelgebirge. Ein enger „Anverwandter“ befand sich im Endbahnhof Dietersdorf im nördlichen Franken. Dieser (aus dem Jahre 1913 stammende) Lokschuppen war äußerlich verbrettert, besaß ein steiles, allerdings nicht abgesetztes Spitzdach und einen relativ großen Wohnanbau. Auch der Lokschuppen im oberpfälzischen Schönsee, auf dem Foto



Während sich der Lokschuppen im oberpfälzischen Vohenstrauß (oben) in die Reihe der vorangegangenen, älteren bayerischen Lokalbahnlokschuppen einordnet, folgt mit dem Lokschuppen in Schönsee/Oberpfalz (erbaut 1913) auf dem Foto unten und in den farbigen Zeichnungen der folgenden Seite ein Schuppentyp, wie er nach moderneren Gesichtspunkten etwa um 1910 gebaut wurde. Auffällig ist vor allem die großzügige Dachform. Fotos: Udo Kandler





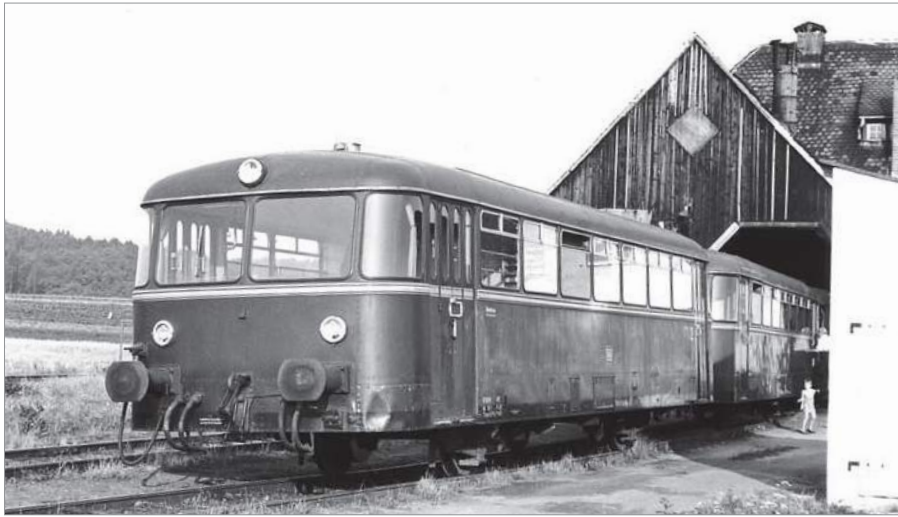
Mit diesen drei Zeichnungen fasste Norbert J. Pitrof charakteristische architektonische Elemente bayerischer Lokschuppen der Baujahre um 1910 zu einem geschlossenen Bauwerk zusammen. In der Zeichnung links die Vorderfront mit den Schuppentoren. Der Vergleich mit dem Wasserturm an der rechten Seite verdeutlicht die Größe des separaten Wohnanbaus.



Seitenansicht des zwei-ständigen Lokschuppens. Auffällig ist der lange Lüftungsaufsatz auf dem Dachfirst. Ob sich hinter der Verbretterung eine Mauer befand, wurde nicht vermerkt.



Da man mit dem Baustil gern regionalen Vorbildern folgte, dürfte dieser Lokschuppen auf Franken als möglichen Standort hinweisen. Tatsächlich vermerkte der Zeichner seinerzeit nur, es handle sich um einen „Lokbahnhof im Nordosten Bayerns“. Zeichnung: Norbert Josef Pitrof, nachkoloriert von Lutz Kuhl



Der zweistöckige Lokschuppen am Ende der 1913 eröffneten Lokalbahn Breitengüßbach–Dietersdorf in Oberfranken: Auch hier wurde der Lokschuppen verbrettert und trägt ein hohes, steiles, allerdings nicht abgesetztes Dach. Wie in Thurnau (und in der Zeichnung von Norbert J. Pitrof) schließt sich an der Rückseite ein stilistisch passendes Dienstwohngebäude an. Die Strecke wurde 1981 stillgelegt. Foto: Slg. Christian Gerecht



Am Lokschuppen in Fichtelberg: 64 497, die am 2.8.1971 den P 4456 gebracht hat, wird hier übernachten, um am nächsten Tag den Frühzug nach Neusorg zu übernehmen. Foto: Rolf Wiesemeyer

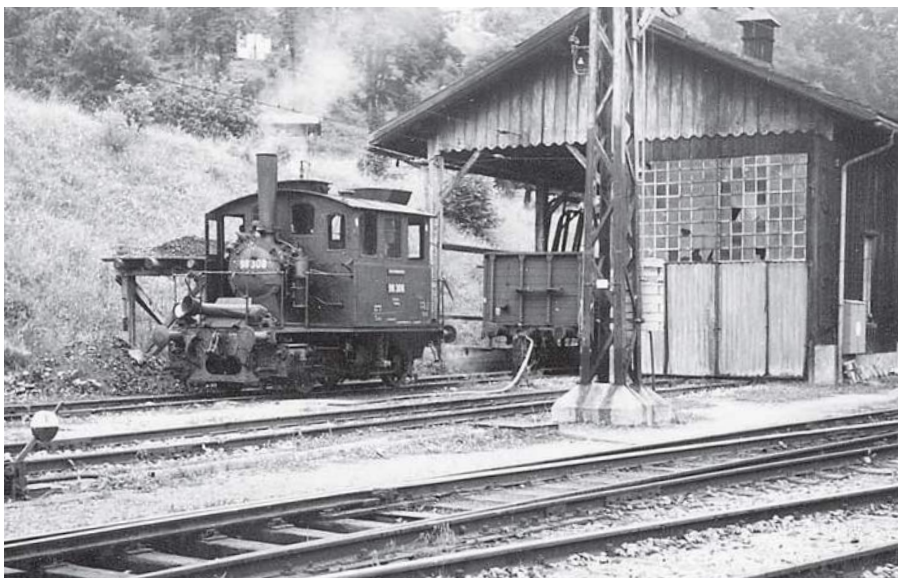
von Udo Kandler bereits als Autobusdepot genutzt, folgte dieser von Norbert J. Pitrof kunstvoll wiedergegebenen, wohl weniger bekannten Stilrichtung bayerischer Lokschuppen. Wer genau hinschaut, erkennt auch an diesem Lokschuppen einen Wohnanbau, der allerdings nicht quer steht, sondern sein Dach mit dem Lokschuppen teilt.

Zwischen diesen beiden sehr prägnanten Lokschuppentypen gab es eine dritte Bauform, die nur wenige Jahre Bestand hatte. Zu ihnen zählten etwa die Lokschuppen in Allersberg (erbaut 1902) und Hollfeld (erbaut 1904). Beide verfügten zwar über relativ große Wohnanbauten, stellten selbst aber eher einfache Fachwerkbauten dar.

Noch einfacher zeigte sich in seinen letzten Jahren der zweigleisige Lokschuppen im Endbahnhof Fichtelberg im hohen Fichtelgebirge. Dieser Lokschuppen, der zuletzt der Baureihe 64 diente, kam mit einem flachen Teerpappendach und Bretterwänden aus. Geradezu spartanisch wirkte ein zweigleisiger „Unterstand“ in Berchtesgaden, der als offensichtlicher „Einzelgänger“ unter den Lokschuppen auch nach der Elektrifizierung der Lokalbahn Reichenhall–Berchtesgaden bayerischen Lokalbahnloks PtL 2/2 Unterschlupf bot.

Ein wenig Moderne

Interessant ist, dass sich der Grundaufbau vieler bayerischer Lokschuppen mit querliegenden Wohnanbauten auch in überraschend modern wirkenden Lokschuppen wiederfand: Als ab 1932 die Schmalspurstrecke Eichstätt Stadt–Eichstätt Bahnhof demontiert und durch eine Normalspurstrecke ersetzt wurde, machte sich



Noch spartanischer als in Fichtelberg zeigte sich dieser Unterstand in Berchtesgaden. An der schlichten „Bekohlungsanlage“ wurden auch nach der Elektrifizierung der Lokalbahn Reichenhall–Berchtesgaden im Jahr 1914 Dampfloks versorgt. Foto: Slg. Franz Rittig



Obwohl moderner Neubau, folgte der Lokschuppen in Eichstätt Stadt einzelnen bayerischen Gestaltungskriterien. Foto: Slg. Christian Gerecht

in Eichstätt Stadt der völlige Neubau eines regelspurigen, zweigleisigen Lokschuppens erforderlich. Nach Leonhard Bergsteiner begann der Bau des Schuppens im April 1932 und kostete satte 108 000 Reichsmark – man hat also nicht gerade gespart! Das gemauerte, sorgfältig verputzte, hell getünchte Bauwerk ließ zwar kaum noch Rückschlüsse auf die (allmählich verlassende) bayerische Lokalbahnzeit zu, besaß aber mit dem Queranbau eines „Dienstwohnhauses“ ein

doch sehr charakteristisches Merkmal bayerischer Lokstationen.

Der Schuppen, mit seinen großzügig aufgesetzten Dachoberlichtern einer modernen Werkhalle nicht unähnlich, bot vier Maschinen der bevorzugt eingesetzten Baureihe 70 (Pt 2/3) ein geschütztes Zuhause. In späteren Jahren „wohnten“ hier die beiden Einzelgänger 98 1801 und 98 1802, ferner Loks der Baureihen 64 und 86 sowie (zur Übernachtung) Triebwagen der Baureihe CvT 135 (später VT 70). Berichtet

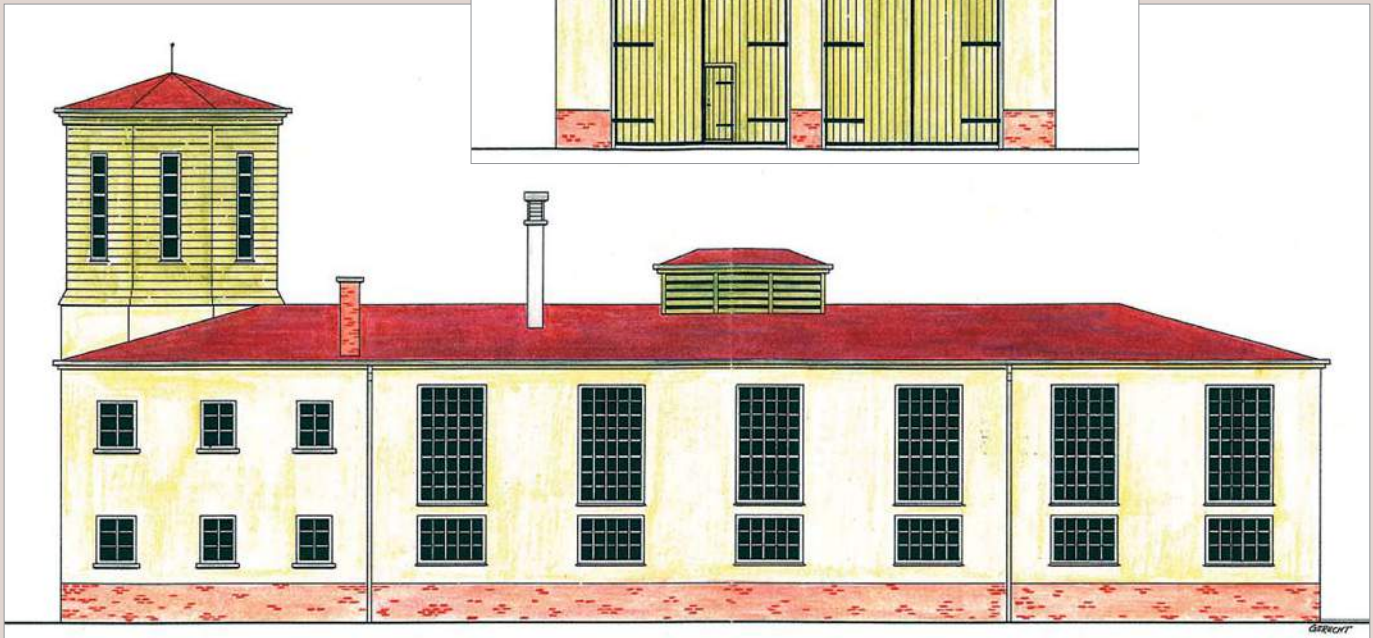
wird auch von gastierenden Loks der Baureihen 54 (G 3/4 H) und 91³⁻¹⁸ (T 9³).

Moderne Lokschuppen für Lokbahnhöfe auf Nebenstrecken waren indes kein Privileg der aparten Gruppenverwaltung Bayern der DRG; auch anderenorts suchte man (neben der Zweckmäßigkeit solcher Schuppen) nach zeitgemäßen Bauweisen. Ein bekanntes Foto von neu angelieferten Einheitsloks zeigt die Vorserienmaschinen 86 003 und 86 006 vom Bw Ehrang am 10.7.1930 vor dem modernen zweistöndigen



Einen Ziegelrohbau mit sparsamer Anlehnung an moderne Architektur stellte der Lokschuppen in Wittlich dar. Foto: Carl Bellingrodt, Slg. MIBA

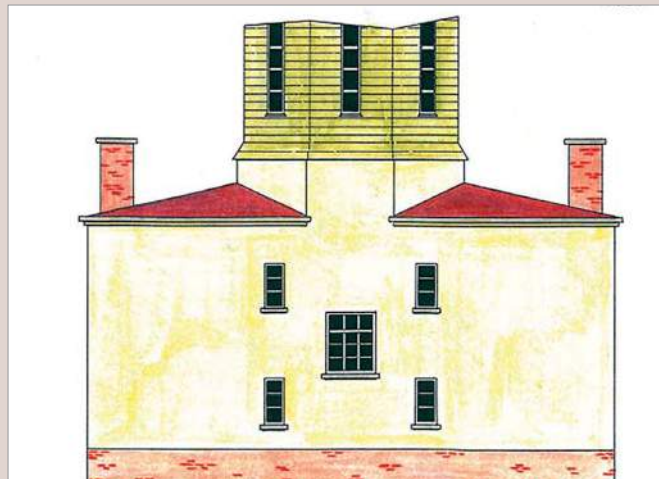
Der große, gefällig gestaltete Lokschuppen in Kaltennordheim wurde 1930 fertiggestellt. Zweistöndig, innen mit relativ langen Gleisen versehen und vor seinen Toren mit einer Drehscheibe ausgestattet, konnte er auch Schlepptenderlokomotiven wie etwa die Baureihe 57 (G 10) aufnehmen.



Der in verputzter Massivbauweise errichtete Lokschuppen besaß in seinem hinteren Teil einen zweigeschossigen Anbau, der Werkstatt- und Diensträume beherbergte.

Der Wasserturm für die Lokwasserversorgung wurde in ungewöhnlicher Weise mittig integriert und im Bereich des Hochbehälters verbrettert, womit man (wie in den Quellen erwähnt wird) wohl an seinen eher ländlichen Standort erinnern wollte.

Zeichnung: Christian Gerecht



Der um 1930 als modern, zweckmäßig und im Hinblick auf wichtige Lokstationen für mustergültig errichtete Lokschuppen im Bahnhof Kaltennordheim (Rhön) war Bestandteil eines durchgeplanten Bauprojekts für eine nach DRG-Gesichtspunkten modern konzipierte Nebenbahn. Den Hintergrund bildete die Notwendigkeit, die meterspurige Feldabahn Dorndorf–Kaltennordheim auf Regelspur umzubauen. Die alte Meterspurbahn, 1880 als erste deutsche 1000-mm-Bahn gebaut, konnte den Güterverkehr der regionalen Kaliindustrie und den Berufsverkehr schon lange nicht mehr bewältigen. Die DRG „spürte“ die Strecke ab 1928 auf 1435 mm um, was allerdings einen kompletten Neubau nicht nur der Trasse und der Gleisanlagen, sondern auch sämtlicher Gebäude beinhaltete. Alle Baulichkeiten folgten einem annähernd einheitlichen Stil,

der zwar modern daherkam, aber auch einige typische regionale Gestaltungselemente aufzunehmen versuchte. Alle Empfangsgebäude wurden in Massivbauweise errichtet und sorgfältig verputzt. Mit ihrer architektonischen Gestaltung spiegelten sie in zahlreichen Elementen den Baustil damals moderner Wohnhäuser wider. Die Gebäude in Kaltennordheim entstanden alle um 1930. Die Bahnstrecke selbst ging noch später, am 7. Oktober 1934, in voller Länge in Betrieb. Eine Lok der Baureihe 57 (G 10) beförderte den ersten Zug. Infolge des wachsenden Kalibergbaus entwickelten sich der Güter- und der Berufsverkehr überraschend gut; sie hielten ihr Niveau bis in die Zeit nach dem Ende der DDR, für die Kalisalze ein devisenträchtiges Exportgut dargestellt hatten. Inzwischen ist auch die so genannte „neue Feldabahn“ schon wieder Geschichte.

Selbst vor eingleisigen Lokschuppen waren unter Umständen Drehscheiben unentbehrlich. Dieser Fall trat immer dann ein, wenn gebirgige Streckenverhältnisse ein Drehen der Lokomotiven erforderten, um sie „berg-auf“ immer mit der Rauchkammer voran einsetzen zu können. Das Foto zeigt einen eingleisigen, einständigen Lokschuppen in Sachsen, vor dem allerdings nur noch die Relikte einer kleinen Drehscheibe erkennbar sind. Foto: Michael U. Kratzsch-Leichsenring



gen Schuppen mit Wasserturm in Wittlich. Trotz der Erkennbarkeit moderner Stilelemente wirkt der Ziegelrohbau spartanisch und sparsam.

Lokschuppen mit Drehscheiben

Einen wenig bekannten, seinerzeit jedoch als Musterbeispiel deklarierten Lokschuppen für den Endpunkt einer Nebenbahn verkörperte der zweistöckige Lokschuppen des Bahnhofs Kaltennordheim in der Rhön. Unter planerischer und gestalterischer Obhut der Reichsbahndirektion Erfurt entstanden, galt dieser Schuppen als modern und zweckmäßig. Ungewöhnlich wirkte die Integration des Wasserturms und die „Vorschaltung“ einer Drehscheibe.

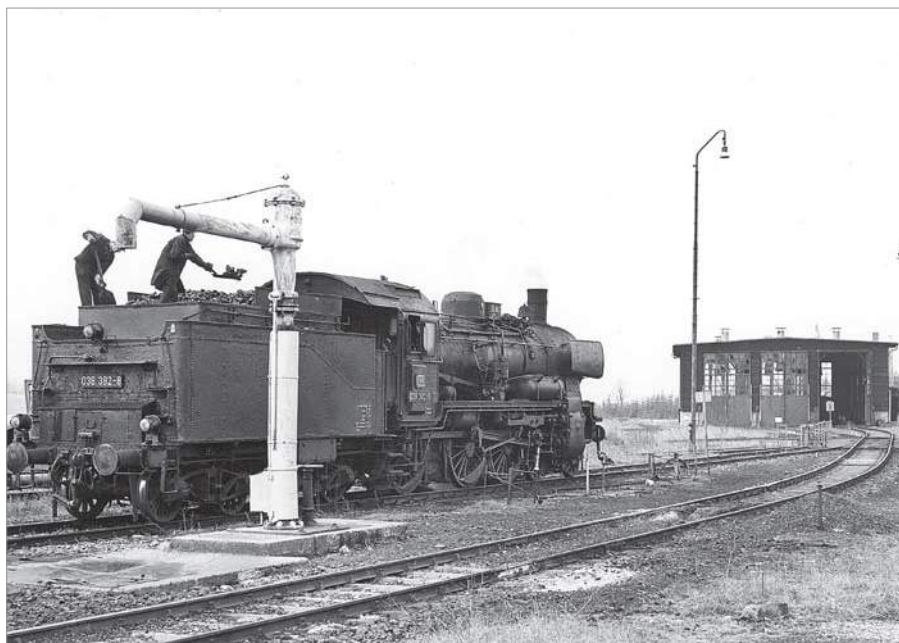
Drehscheiben vor Rechtecklokschuppen waren selten im Gebrauch; dass es sie aber gab, zeigt auch das Foto vom Lokschuppen in Schorndorf, der regelmäßig von den flinken, großen Tenderloks der Baureihe 78 (T 18) frequentiert wurde. Schwäbisch sparsam errichtet, erfüllte der Fachwerkbau mit dem Flachdach auch zu jener Zeit noch seine Pflicht, als auf den Nachbargleisen die schnellen Pferde der modernen Elektrotraktion bereits „mit den Hufen scharften“.

Einer vorgelagerten Drehscheibe erfreute sich auch der dreigleisige Rechteckschuppen im württembergischen Eutingen. Als die bereits mit EDV-Schildern versehene 38 2383 in seiner Nähe Wasser nahm, dürfte der eher bescheidene Holzbau mit den verbretterten Wänden aber kaum noch gebraucht worden sein.

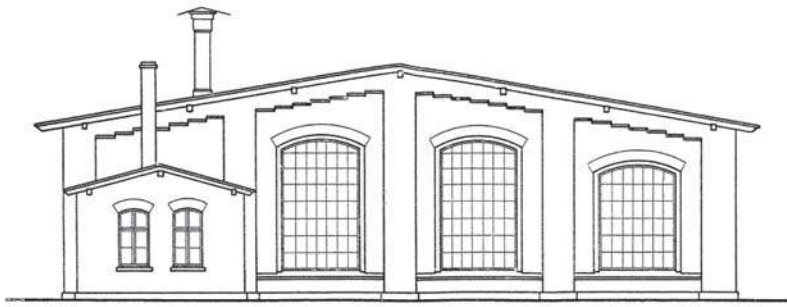
Waren Drehscheiben in Lokstationen und kleinen Lokbahnhöfen a priori unverzichtbar, versuchte man, ihnen die Lokschuppenbauweise anzupassen. Als erstes



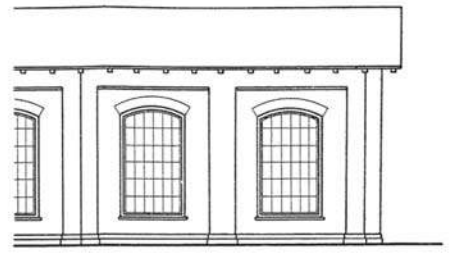
Technikhistorisch kontrastreich mutet dieses Foto an: preußische Lokomotive vor Lokschuppen in Schorndorf bei modernster Konkurrenz im Nachbargleis. Foto: Ulrich Czerny



Die Dampflokzeit geht zu Ende: die uralte Preußin 038 382 am Wasserkran vor dem Rechtecklokschuppen mit Drehscheibe in Eutingen. Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



Seitenansicht.

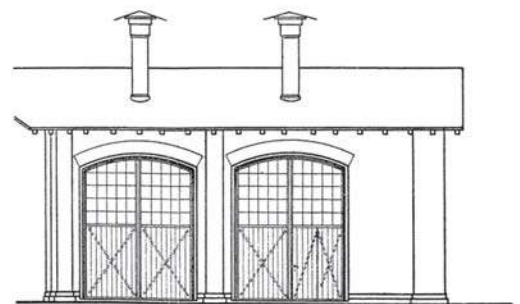


Rückansicht.

Da er im Zusammenhang mit einer Drehscheibe errichtet wurde, besaß der Schuppen des Lokbahnhofs Ducherow den Grundriss eines Rundschuppensegments. Der Bahnhof Ducherow lag an der Hauptstrecke Angermünde–Stralsund und fungierte zudem von 1876 bis 1945 als Ausgangspunkt einer Hauptbahn nach Swinemünde, die vor allem dem Urlauberverkehr zur Insel Usedom diente.



Seitenansicht.

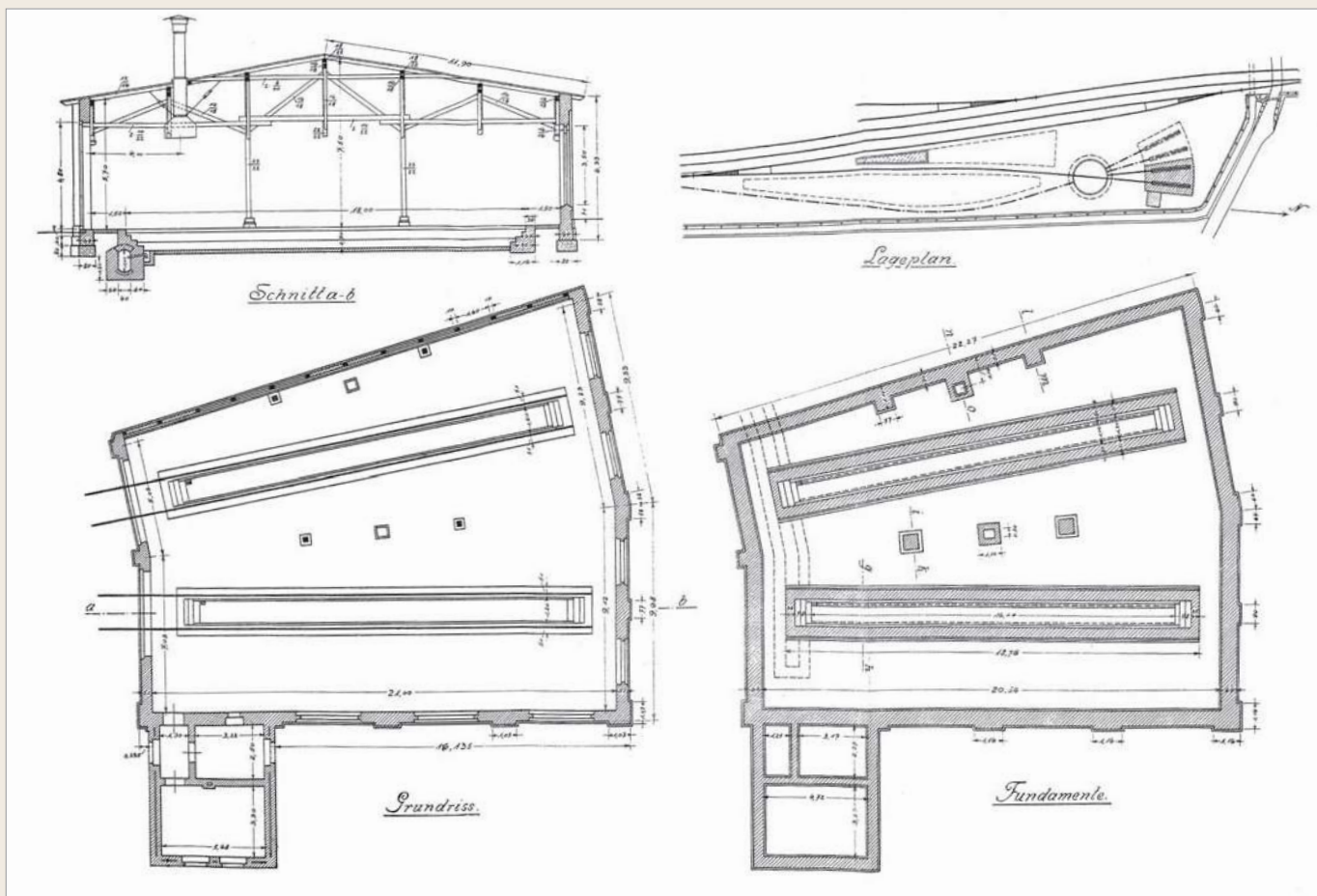


Vorderansicht.

Im Foto der zweistöckige Lokschuppen des Anschlussbahnhofs Teterow in Mecklenburg: Da dem Schuppen ursprünglich eine Drehscheibe vorgelagert war, besitzt er einen Grundriss, der ihn mit dem in den Zeichnungen dargestellten Lokschuppen im Bahnhof Ducherow (oben) vergleichbar macht.

Foto: Ingolf Schmidt





Fundamentumriss und Grundriss des Lokschuppens in Ducherow verdeutlichen seine betriebliche „Bindung“ an eine Drehscheibe. Im Lageplan (oben rechts) ist nicht nur diese, sondern auch eine Option als vierständiger Lokschuppen erkennbar. Zeichnung: Slg. Dirk Endisch

Beispiel dafür sei hier der zweistöckige, zweigleisige Lokschuppen des Bahnhof Angermünde – Stralsund erwähnt. Er kann, neben seiner auf eine Drehscheibe abgestimmten Bauform, zugleich als Beleg dafür dienen, dass kleine Lokbahnhöfe („Maschinenstationen“) durchaus kein „Privileg“ von Neben-, Privat- und Kleinbahnen waren, sondern auch an Hauptstrecken wichtige Funktionen erfüllten.

Von seiner Bauform her dem Schuppen in Ducherow „verwandt“, war der (wenn gleich deutlich kürzere) Lokschuppen im mecklenburgischen Anschlussbahnhof Teterow anfangs ebenfalls nur über eine Drehscheibe befahrbar. Die kleine Lokstation, die neben dem Wasserturm auch eine sehr einfache Bekohlungsanlage besaß, beherbergte die Tenderloks der Nebenbahn von Teterow nach Gnoien. Ursprünglich



Obwohl im süddeutschen Herrenberg stehend, zeigt dieser Lokschuppen mit seinem Grundriss und dem angesetzten Wasserturm verblüffende Parallelen zum Lokschuppen in Teterow. Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



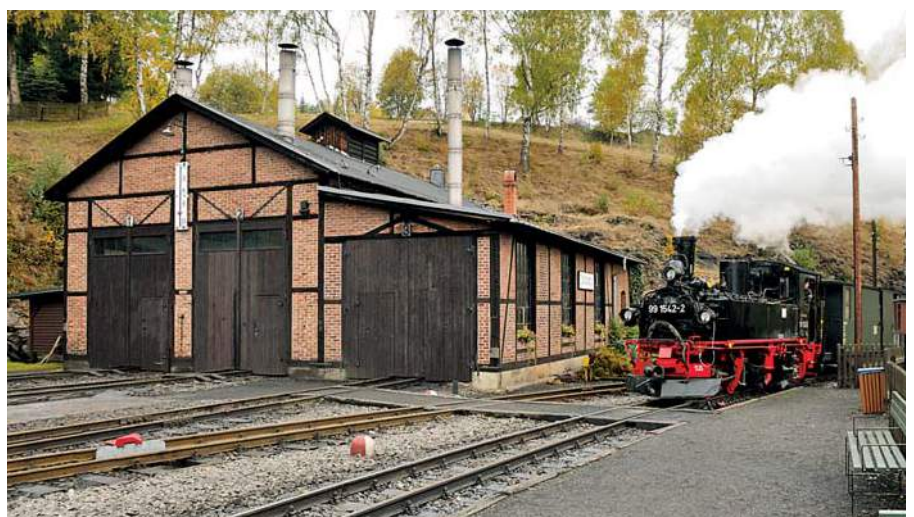
Das Heizhaus im sächsischen Radeburg wurde von vornherein für drei Schuppen-
gleise ausgelegt und wirkt für eine
750-mm-Schmalspurbahn recht groß.
Fotos: Michael U. Kratzsch-Leichsenring

für drei Loks gebaut, diente der Schuppen
in der Reihenfolge ihres Einsatzes den Gat-
tungen XIV (alt), T 3a und T 4. Auch die
ab Mitte der 1930er-Jahre allgegenwärtige
Baureihe 64 stand in diesem Schuppen;
1939 konnte man noch der Baureihe 86
begegnen. Für die langen Einheitsloks der
Baureihe 50 (in den 1960er-Jahren) war
der Schuppen freilich zu kurz, für die in
Teterow fest stationierte Kö 4618 und die
ihr nachfolgenden Rangierloks V 15 bzw.
V 23 der DR hingegen völlig ausreichend.

Dreigleisige Schuppen

Im Zusammenhang mit Drehscheiben in
Lokbahnhöfen wurde bereits Eutingen er-
wähnt, wo es einen dreigleisigen Lok-
schuppen gab. Auch der dreigleisige Lok-
schuppen in Radeburg war von vornherein

Für ein drittes Gleis erhielt der Lokschuppen
in Jöhstadt einen niedrigen Anbau und hinter-
lässt so im Vergleich mit Radeburg einen eher
zierlichen Eindruck. *Fotos: Mario Hacker*



Der ursprünglich zweigleisige Lokschuppen der Butzbach-Licher Eisenbahn (BLE) in Butzbach Ost musste durch einen seitlichen Anbau um ein Gleis erweitert werden. Das Foto zeigt seinen Zustand im Jahre 1966. Foto: Dr. Rolf Löttgers



Obwohl mit seinem Rechtecklokschuppen eher wie ein größerer Lokbahnhof anmutend, fungierte die kleine Dienststelle in Röblingen in der Rbd Halle (bei der DRG Oberröblingen am See) als Bahnbetriebswerk. Foto: Michael U. Kratzsch-Leichsenring



in dieser Größe konzipiert worden. Viele dreigleisige Lokschuppen entstanden dagegen erst durch seitliche Anbauten an zweigleisige Schuppen. Dieser Praxis mussten sich oft Privat- und Kleinbahnen bedienen. Als Beispiel sei einer der beiden Lokschuppen der Butzbach-Licher Eisenbahn in Butzbach Ost erwähnt.

Große, dreigleisige Lokschuppen zählten bereits zu den größeren Dienststellen unter den Lokbahnhöfen, aus denen bisweilen selbstständige Bahnbetriebswerke hervorgingen. Wesentlich häufiger trat allerdings der entgegengesetzte Fall ein, dass Bahnbetriebswerke trotz ihrer mehrgleisigen Schuppen und Drehscheiben zu Lokbahnhöfen zurückgestuft wurden.

Auch Lauda mit seinem langen, dreigleisigen Lokschuppen war bereits ein ausgewachsenes Bahnbetriebswerk. Vor dem Schuppen pausierte im Juni 1972 gerade 50 2742. Foto: Peter Driesch, Slg. Harald Ott

Von harter Arbeit mit einfacher Technik

Kohle, Wasser, Schlacke

In den Lokstationen und Lokbahnhöfen der Dampflokzeit waren die gleichen Arbeiten zu verrichten wie in den Bahnbetriebswerken: Die Loks mussten Wasser nehmen, bekohlt und ausgeschlackt werden. Auch Wartungsarbeiten standen an. Doch es gab einen Unterschied: Viele Arbeiten erforderten, weil Technik entweder fehlte oder nur stark reduziert zur Verfügung stand, hohen körperlichen Einsatz.

Noch im März 1964 wurde in Lauffen am Neckar auf einfachste Weise von einer hölzernen Schüttbühne aus mit Weidenkörben bekohlt. Der Untersuchungskanal genügte einfachsten Anforderungen. Neben dem 750-mm-Gleis häuften sich Lösche und Schlacke. 99 672 war eine jener Lokomotiven, die zwischen 1923 und 1927 nach dem Muster der sächsischen VI K an die DRG geliefert wurden und von Sachsen nach Württemberg kamen. Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



Im Endbahnhof Eslarn (Oberpfalz) gab es 1973 längst einen elektromechanischen Bekohlungskran. Das auffällige Konstrukt half am 1. Juni 1973, einen Tag vor Ende des Planeinsatzes der Baureihe 64 auf der Strecke nach Eslarn, 64 097 zu bekohlen. Foto: Rolf Wiesemeyer



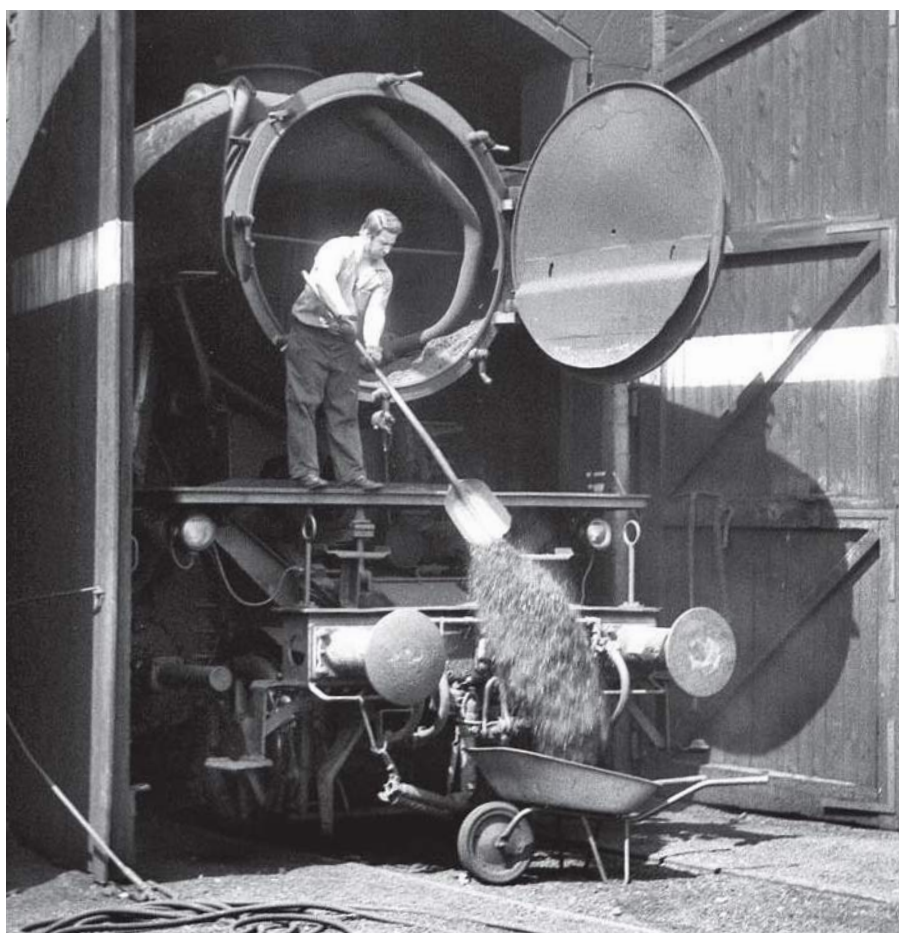


38 2039 am 22. September 1970 vor dem Lokschuppen in Sigmaringen: Um ein Wassernehmen und die Nachschau der Lok vom Kanal aus gleichzeitig zu ermöglichen, besaß der Wasserkran ein Schwenkrohr, mit dem sich der Einlauf in den Schlepptender bewerkstelligen ließ.

Foto: Rolf Wiesemeyer

Während der technische Fortschritt vor den großen Bahnbetriebswerken nicht Halt machte und die Arbeit der dort beschäftigten Eisenbahner durch unterschiedlichste bauliche Anlagen, Einrichtungen und vielfältige Technik wie Kohlebansen, Kohle- und Schlackekräne, Hunte, komplette Entschlackungsanlagen mit Schlackeaufzügen und die verschiedenen Einrichtungen für die Wasserversorgung erleichtert wurde, veränderte sich in den Lokstationen und den

Das Löscheziehen war weder eine einfache, noch besonders angenehme und schon gar keine gefahrlose Tätigkeit. Wolfgang Herdam dokumentierte diesen sicherheitstechnisch heute unvorstellbaren Arbeitsvorgang im August 1974 in der DB-Einsatzstelle Lauda.





Wohl eher die Ausnahme von der Regel stellte diese schweißtreibende Handbekohlung mit Steinkohle von „ebener Erde“ aus im Endbahnhof Göhren der 750-mm-Bahn „Rasender Roland“ auf Rügen dar, war als schnelle Notbekohlung aber unumgänglich.

Foto: Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Lokbahnhöfen über Jahrzehnte hinweg wenig. Das hing nicht nur mit der geringen Größe dieser Dienststellen zusammen, sondern ergab sich aus der bescheidenen Anzahl der stationierten Lokomotiven.

Während in den Bahnbetriebswerken mit ihren zahlreichen Lokomotiven rund um die Uhr Hochbetrieb herrschte und beheimatete wie fremde Maschinen (Wendeloks) zu versorgen waren, reduzierten sich Ausschlacken, Löscheziehen, Bekohlen und Wassernehmen in den Lokstationen und Lokbahnhöfen auf meist nur ein bis zwei Zeitpunkte am Tag.

Lagert die Lokomotivkohle nicht zu „ebener Erde“, sondern wie hier in Radebeul Ost auf einem hohen Podest, fällt die Bekohlung des Tenders zwar leichter, bleibt jedoch auch dann Schwerarbeit. *Foto: Rainer Heinrich*

Eine zwar äußerst anspruchslose, doch durchaus rationell gedachte „Bekohlungsanlage“ fand Dipl.-Ing. Herbert Stemmler im Februar 1964 im württembergischen Beilstein (dem betrieblichen Mittelpunkt der Bottwartalbahn) vor. Im Lokschuppen steht die alte 750-mm-Lokomotive 99 671 der DB, ebenfalls eine jener Maschinen, die zwischen 1923 und 1927 nach dem Muster der sächsischen VI K an die DRG geliefert wurden und von Sachsen nach Württemberg gelangten.



Nur bei größeren Lokbahnhöfen, die in ihrer Kapazität an Bahnbetriebswerke heranreichten, gab es kontinuierlicheren Betrieb, weshalb man anspruchsvollere Technik bis hin zu Kohlekränen unterhielt.

Kohleversorgung

In den einfachsten Fällen erfolgte die Bekohlung von einer Lagerfläche neben dem Gleis. Dass angesichts der „Schipphöhe“ die Beschickung von dort aus zu einer anstrengenden, äußerst schweißtreibenden Arbeit werden konnte, liegt auf der Hand. Eine Bekohlung in diesem Stil gehörte durchaus nicht zu den Ausnahmen, blieb

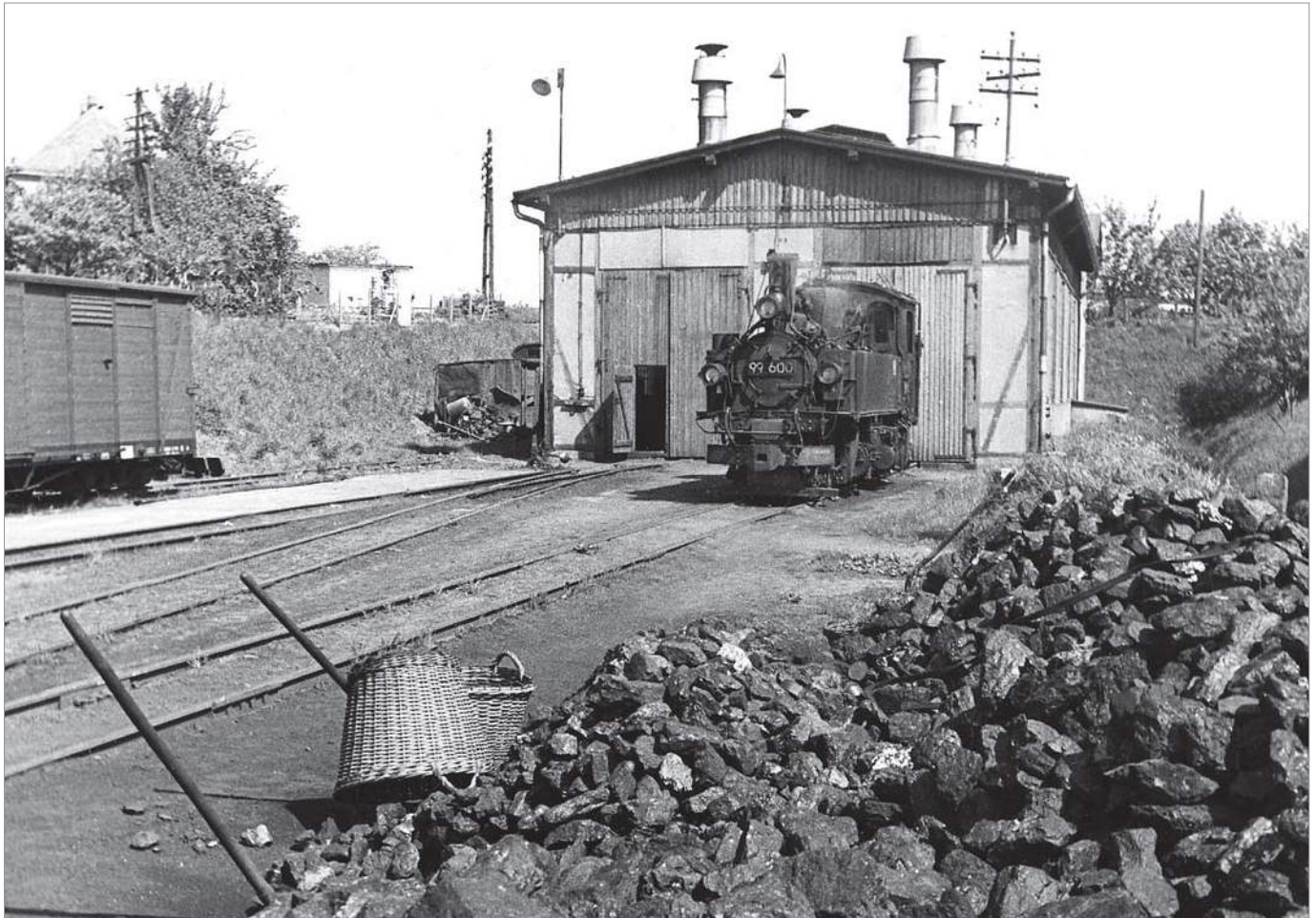
wegen der geringen Tenderhöhen der deutlich kleineren Loks im Wesentlichen jedoch auf Schmalspurbahnen beschränkt. Dort kann man sie allerdings hier und da noch heute antreffen, wie das Foto vom „Rasenden Roland“ auf der Insel Rügen beweist. Lag die Lokomotivkohle auf einem hohen Fundament oder Podest, fiel das Schippen zwar etwas leichter, blieb jedoch auch dann eine schwere Arbeit.

Einer ganz besonderen Form einer solchen „Bekohlungsanlage“ konnte man noch Mitte der 1960er-Jahre im württembergischen Beilstein, dem betrieblichen

Im Foto unten die Lokstation Beilstein im Mai 1966: Als Helmut Oesterling dieses einzigartige Stimmungsfoto gelang, funktionierte auch der „fahrbare Kohlebansen“ noch immer, wie die an die Wagenwand angelehnte Schaufel beweist.

Foto: Archiv Michael Meinhold





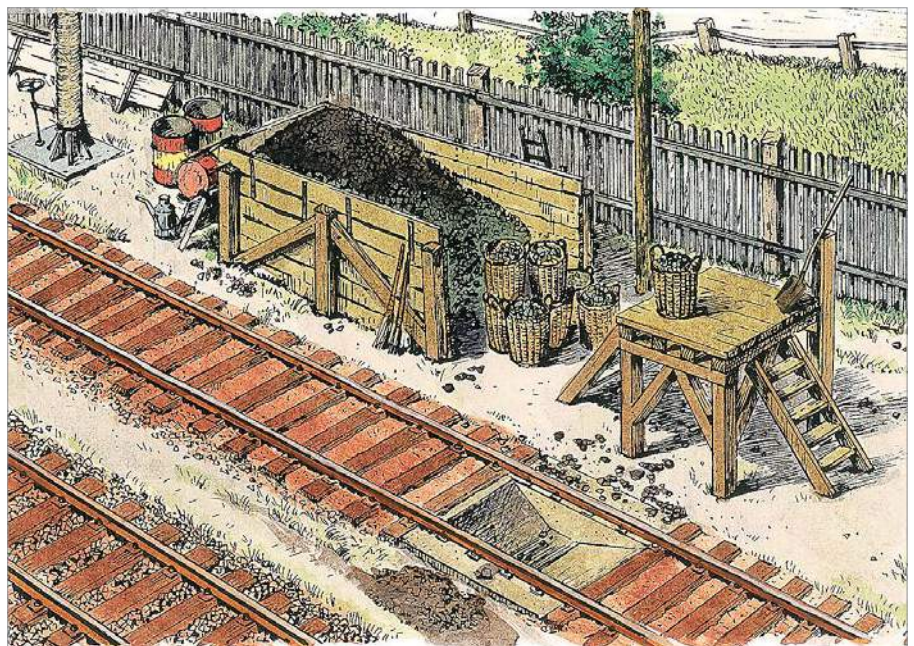
Zentrum der schmalspurigen Bottwartalbahn, begegnen. Dort wurde die Lokomotivkohle in regelspurigen Wagen auf Rollböcken in die Lokstation gebracht und an eine Schaufelbühne herangerollt, von der aus die kleinen Tenderloks bekohlt werden konnten – eine zwar einfache, doch im Rahmen der begrenzten Möglichkeiten durchaus rationelle „Technologie“.

Eine andere, wahrscheinlich die am weitesten verbreitete Form der Bekohlung auf Schmalspur-, Klein- und Nebenbahnen behelf sich mit Weidenkörben, in denen die Kohle transportiert wurde. Die oft in Handarbeit gefertigten Weidenkörbe verwendete man deshalb, weil sie leicht und bei relativ hoher Flexibilität des Materials sehr stabil waren. Dass es dennoch eine Knochenarbeit blieb, die im Bansen per Hand mit schwerer Steinkohle gefüllten „Kiepen“ auf die Schüttbühne zu wuchten und von dort aus in den Tender zu entleeren, lässt zumindest in diesem Punkt an einer „Dampflokromantik“ zweifeln.

Nichtsdestoweniger kennt die Bauart dieser Bühnen eine unglaubliche Vielfalt, wobei sich die einzelnen Bauformen und insbesondere ihre Bauhöhen an der Tenderhöhe der jeweils eingesetzten Lokomo-

lokbahn am 24. Mai 1969: Als 99 600 mit Reservefeuer vor dem Lokschuppen pausierte, hatte das Lokpersonal die mühsame Bekohlung mittels Weidenrutenkörben bereits glücklich hinter sich gebracht. Man beachte die großen Steinkohlestücke, die ziemlich präzise Rückschlüsse auf das Gewicht einer solchen Korbladung zulassen.

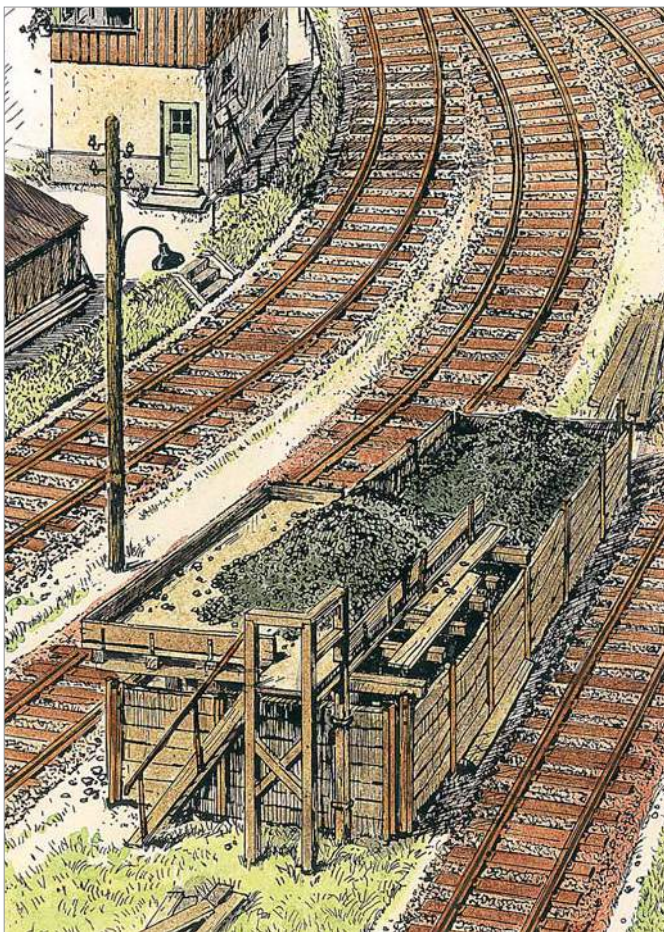
Foto: Rainer Heinrich



Noch in den 1950er- und 1960er-Jahren konnte man auch im Streckennetz der Deutschen Bundesbahn den allerletzten Resten primitiver Bekohlungsanlagen begegnen. Der Eisenbahnzeichner Norbert Josef Pitrof hielt einige von ihnen in seinem Skizzenblock fest. Für welche Lokomotivgattung mochte diese Bekohlungsanlage einst gedient haben?



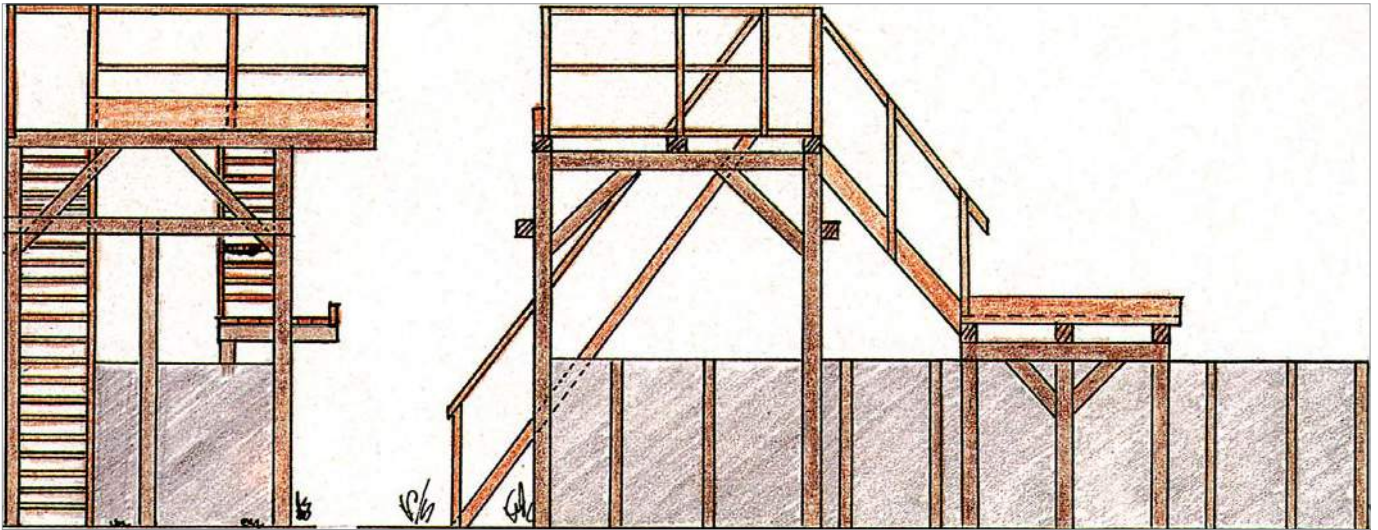
In Ottenhöfen stieß Dipl.-Ing. Herbert Stemmler noch im Jahre 1968 auf eine alte Bühne, die allerdings längst nicht mehr der manuellen Bekohlung diente. Bei der Lokomotive handelt es sich offensichtlich um eine T 3.



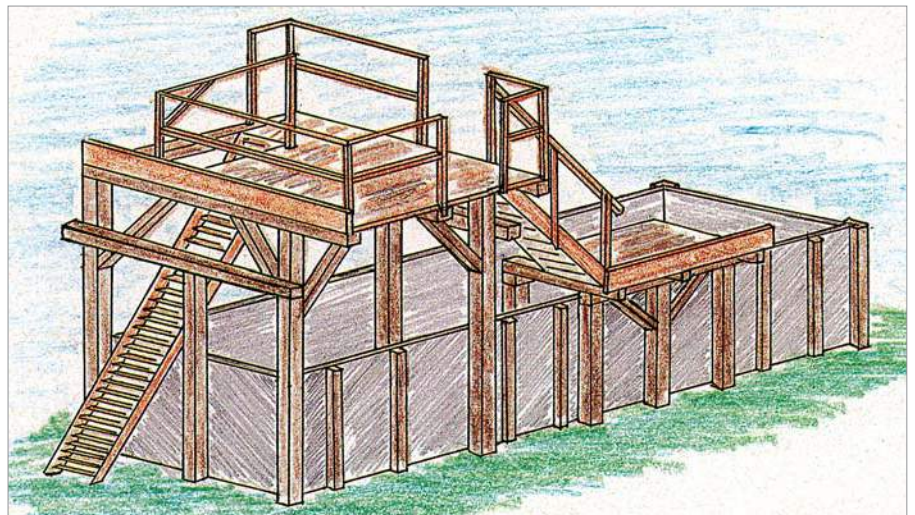
Wo er diese Bekohlungs-
bühne vorfand, hat uns Norbert Josef Pitrof nicht hinterlassen. Wie es aussieht, wurde die Bühne über dem Bansen später erhöht, um der Tenderhöhe einer neuen Lokomotivgattung zu entsprechen.

tiven orientierten. Der bereits erwähnte Zeichner Norbert Josef Pitrof hat schon in den 1960er-Jahren nach von ihm vorgefundenen Resten solcher Bühnen und nach alten Fotos verschiedene „Bekohlungs-
podeste“ zeichnerisch rekonstruiert und damit angedeutet, was es alles gab. Seine Federzeichnungen, die Lutz Kuhl 40 Jahre später nachkoloriert hat, erinnern an Bühnen mit manuellem Schüttnbetrieb ebenso wie an Anlagen mit primitiven Hebezeugen und einfachen Kränen, mit denen die Körbe auf Schütthöhe gehievt wurden. Gab es diese galgenartig anmutenden Hebezeuge (Hebegalgen) nicht, dienten breite Leitertreppen den beiden Männern dazu, die schweren Tragekörbe nach oben auf die Bühne zu schleppen.

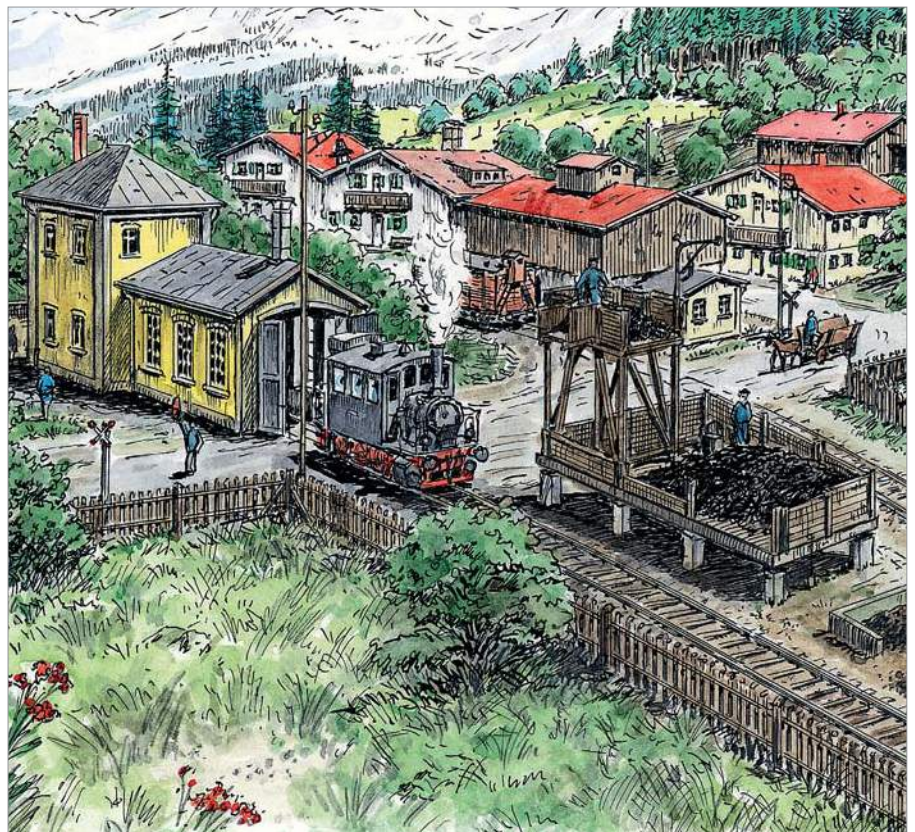
Unter den Bühnen in einigen bayerischen Lokstationen fällt eine besonders hohe Bauart auf. Sie entstand zu jener Zeit, als die Königlich Bayerischen Staatsbah-



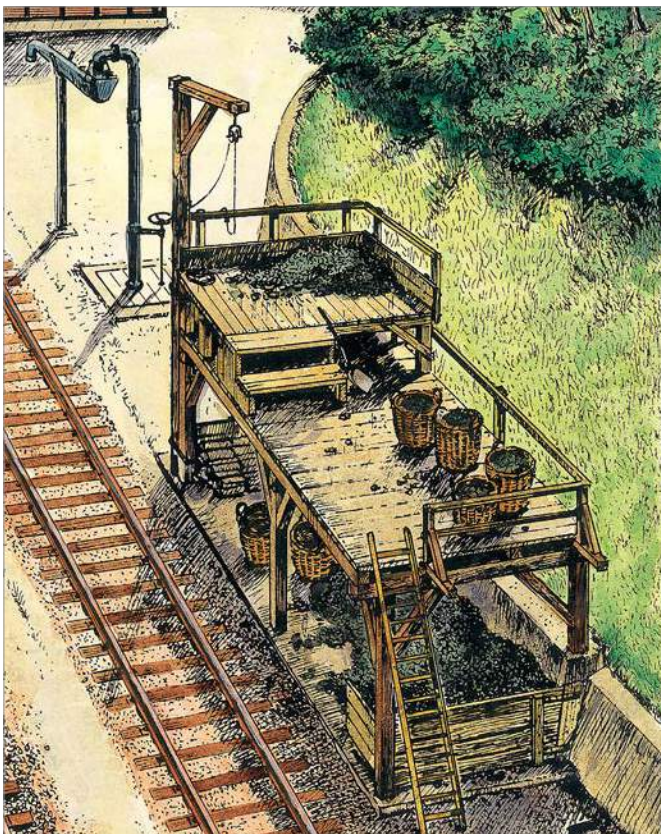
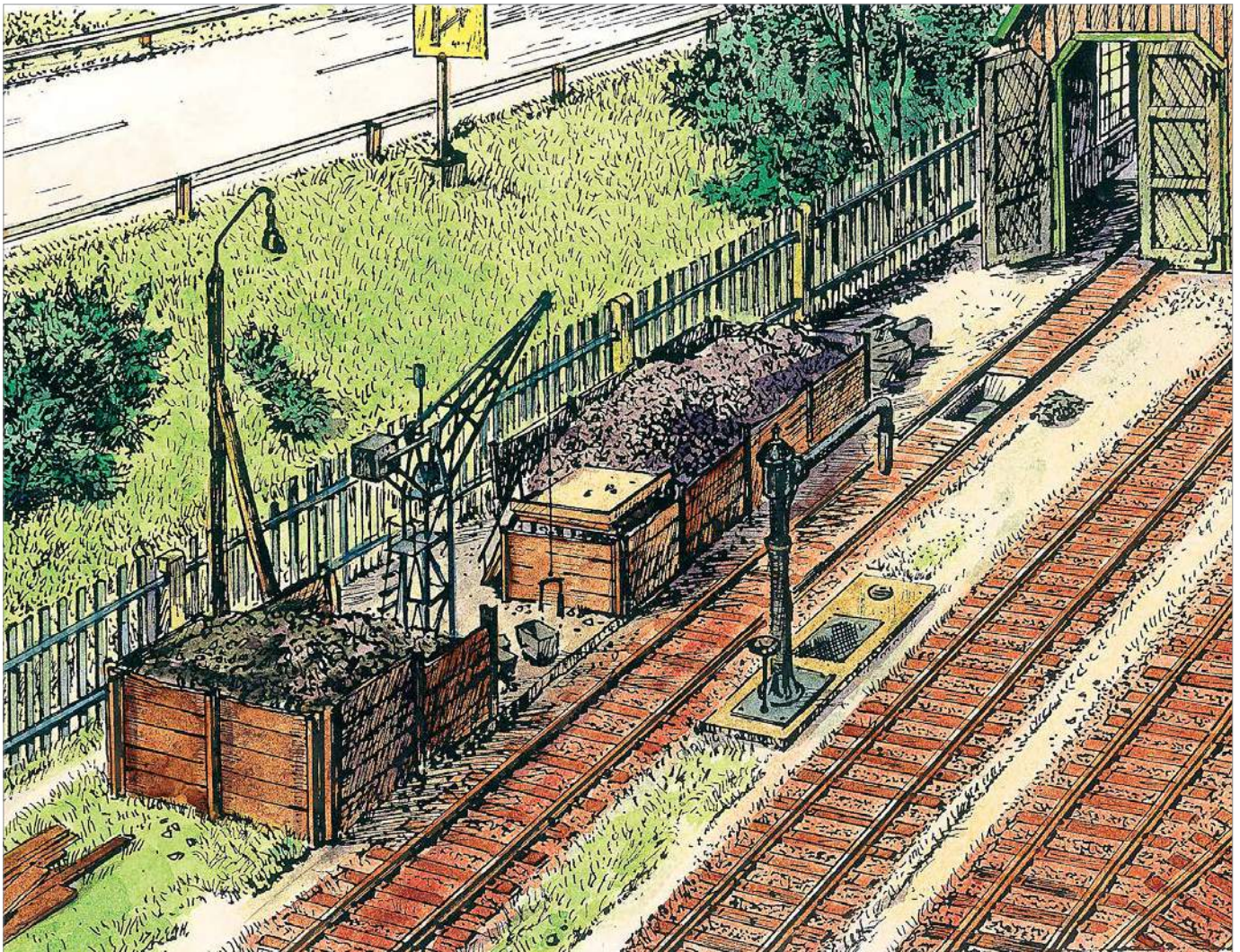
Oben und rechts: Nach alten Fotos vom winzigen Endbahnhof der schwäbischen Lokalbahn Fünfstetten–Monheim entstanden diese Zeichnungen der dortigen Bekohlungsstufe, die mit ihrer außergewöhnlichen Höhe der Bekohlung der Baureihe 98³ (ex bayerische PTL 2/2) diente. Zeichnungen: Peter G. Kling



nen begannen, auf verschiedenen Lokalbahn mit der PTL 2/2 (DRG- bzw. DB-Baureihe 98³) eine besonders leichte, wendige und wirtschaftliche Tenderlok einzusetzen. Es handelte sich um Heißdampfmaschinen, die über eine halbselbsttätige Schüttfeuerung verfügten und somit Einmannbetrieb zuließen. Da die Schüttfeuerung auf dem Schwerkraftprinzip basierte und somit eines hoch liegenden Kohlekastens bedurfte, lag dessen Einfüllöffnung (mit Ausnahme des Schlots, der höher war) mit am höchsten Punkt der Lok, woraus wiederum eine sehr hohe Schüttbühne resultierte. Die Körbe wurden im Bansenraum gefüllt und mussten über Leitertreppen hinaufgeschleppt werden. Für den Einsatz von Loks mit tiefer liegender Tenderöffnung stand eine zweite, niedrige Bühne bereit. Die wahrscheinlich letzte hölzerne Hochbühne zur manuellen Bekohlung der Baureihe 98³ war noch 1962 betriebsfähig im fränkischen Spalt (am Ende der Nebenbahn Georgensgmünd–Spalt) anzutreffen.



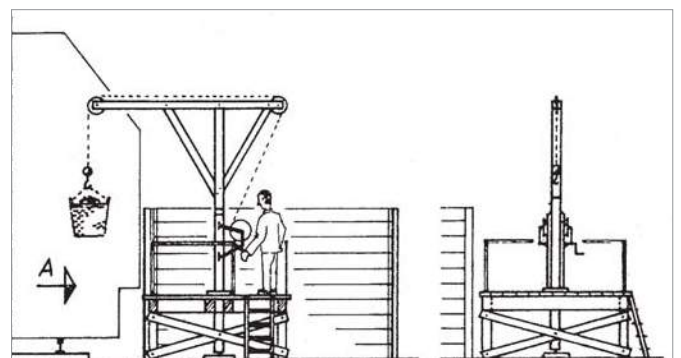
Ein „Glaskastl“, wie man die kleine bayerische PTL 2/2 und spätere DRG-Baureihe 98³ auch nannte, in der heimatlichen Lokstation. Deutlich ist der im Vergleich mit der zierlichen Lok sehr hoch liegende Kohlekasten erkennbar. Zeichnung: Reinhold Barkhoff



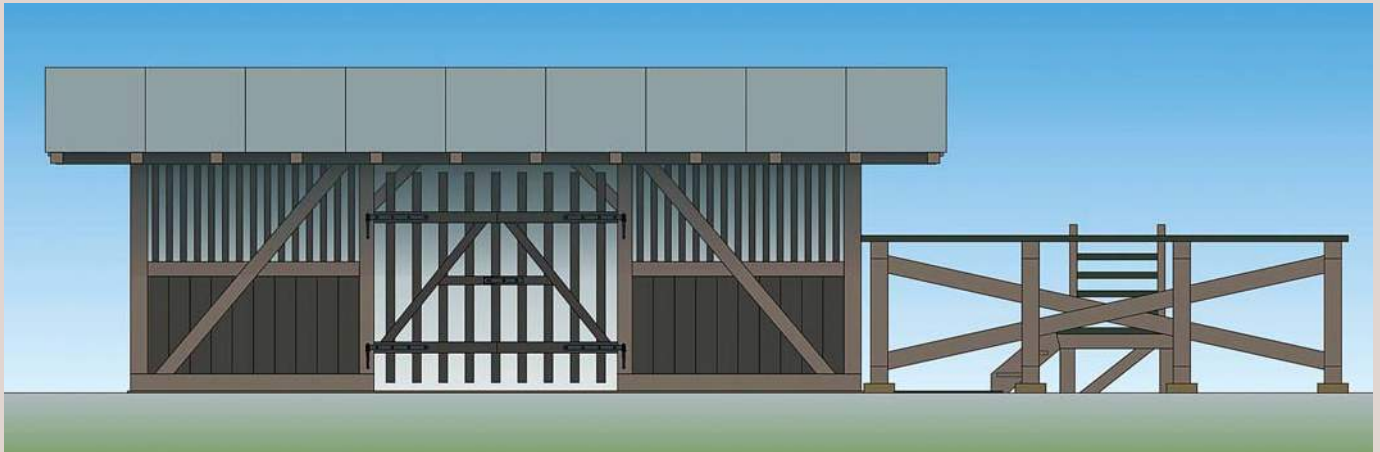
Diese sehr hoch ge-
baute Bekohlungs-
bühne mit dem Hebe-
galgen für die Schütt-
körbe lässt auf den
Einsatz des alten „Glas-
kastls“ (Pfl 2/2, Bau-
reihe 98³) schließen.

Zeichnung:
Norbert Josef Pitrof

Irgendwo im Fränkischen entdeckte Nor-
bert Josef Pitrof diese Bekohlungsanlage,
die sich neben einem kleinen, in dieser
Form sehr seltenen Krankonstrukt und
dem Kohlebensen auch einer Bekohl-
ungsbühne und winziger Hunte bediente,
die allerdings nicht auf Gleisen liefen.
Vor der Einfahrt in den Lokschuppen ist
zwischen den Schienen eine Vertiefung
zum Löscheziehen erkennbar.

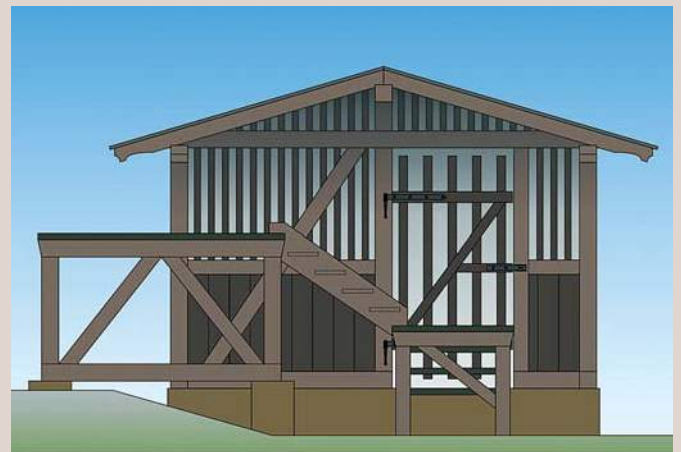


Die vergleichsweise niedrige Kleinbahn-Bekohlung bediente sich
eines schwenkbaren „Galgens“. Das Hubseil lief über zwei Rollen
auf eine Haspel mit Kurbel. Das Gleis lag auf der mit „A“ gekenn-
zeichneten Seite des Bansen. Zeichnung: Günter Fromm, Slg. VGB



Oben und rechts: Im Zusammenhang mit den zumeist aus Holz solide gezimmerten Schüttbühnen für die manuelle Bekohlung in Lokstationen und kleineren Lokbahnhöfen müssen die Kohleschuppen erwähnt werden, die es an vielen Orten zur witterungs- und diebstahlgeschützten Lagerung der Lokomotivkohle gab. Die rekonstruierten Skizzen zeigen einen Bautyp, wie er bei verschiedenen Kleinbahnen im Gebrauch war. In beiden Zeichnungen ist die vergleichsweise niedrige Schüttbühne sichtbar.

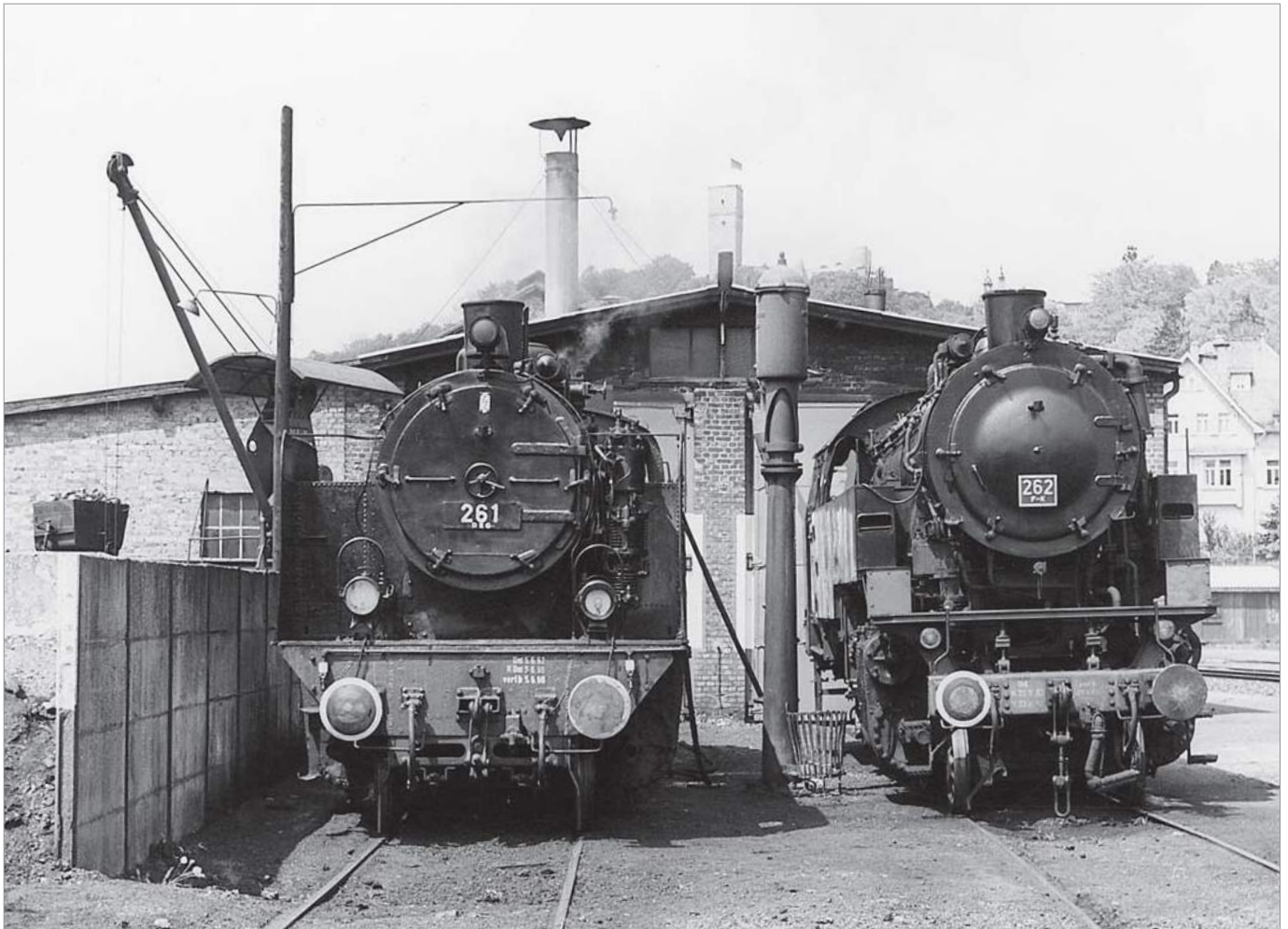
Zeichnungen: Uwe Volkholz



Dieses historische Foto vom Bahnhof Laufen nördlich Freilassings an der Strecke Mühlendorf–Freilassing zeigt die dortige kleine Lokstation mit einem Fachwerkklo- und einem hölzernen Kohleschuppen. Da dessen Kapazität schon nach wenigen Jahren erschöpft war, sah man sich gezwungen, einen Bansen anzubauen. Die manuelle Bekohlung erfolgte aus dem Schuppen heraus.

Foto: Slg. Christian Gerecht



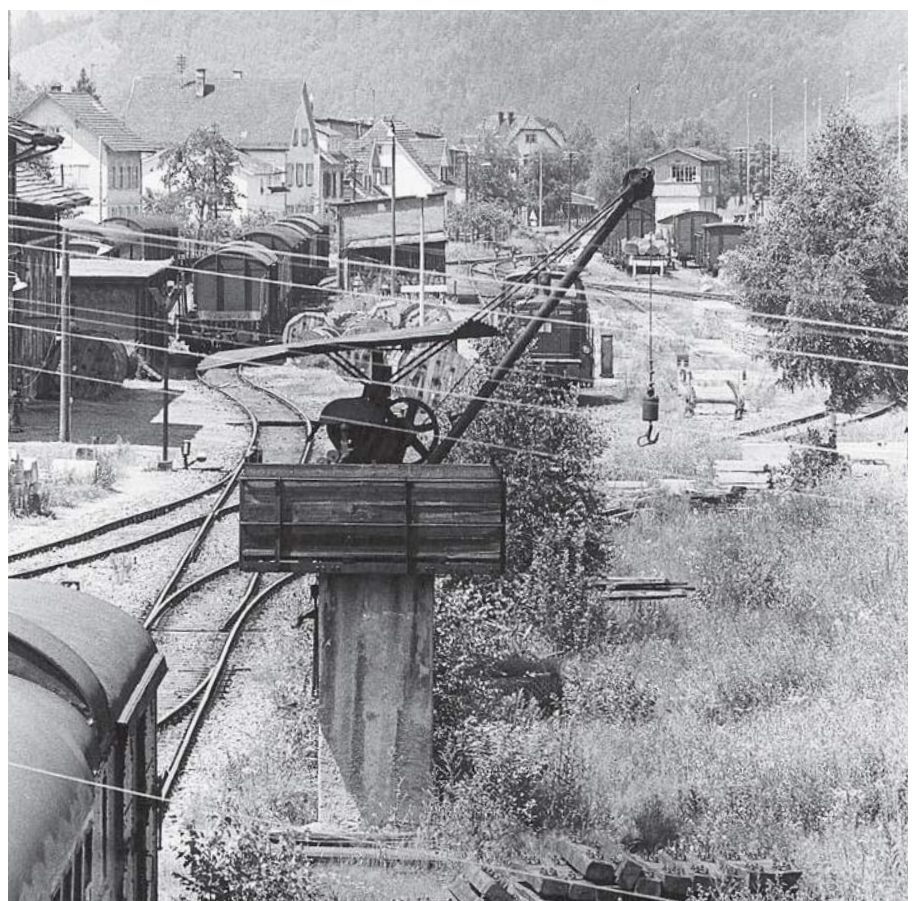


Das Musterbild eines kompletten Lokbahnhofs spiegelt dieses Foto aus Königstein im Taunus anno 1968 wider: Wo früher Holzwände aus Altschwellen den Bansen bildeten, stehen Betonwände, und zur Bekohlung dient statt einer Hochbühne mit Körben ein Kran mit Hunt.

Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

Bei den „Hebegalgen“ gab es sowohl feststehende als auch schwenkbare Ausführungen, die als frühe Form der späteren Säulendrehkräne erschienen. Bei den feststehenden Kränen wurden verschiedene mit dem Ausleger zum Gleis, andere wiederum mit dem Ausleger zum Kohleban sen oder zur Bühne hin aufgestellt. In beiden Fällen musste der Pendelschwung der angehängten Körbe zur Bekohlung genutzt

Ein kleiner Säulendrehkran, wie er für viele Lokbahnhöfe sehr typisch war, stand noch Ende der 1960er-Jahre (und zu diesem Zeitpunkt längst untätig) im Gelände des Bahnhofs Hausach. Der Bansen ist verschwunden, und nur die Altschwellen künden noch vom einstigen Bekohlungsgleis. Foto: Ulrich Czerny





Am 14. März 1966 gelang Dr. Rolf Löttgers dieses Foto von der wuchtigen, fünffach gekuppelten Tenderlok 205 der Kassel-Naumburger Eisenbahn (205 KN) im Endbahnhof Naumburg, wo es eine Lokstation mit zweigleisigem Lokschuppen und einem langen Kohlebansen gab. Von Letzterem sieht man im Vordergrund die aus Altschwellen (in senkrechten Schienenprofilen) bestehenden Wände. Auf der anderen Seite der Gleise lagern Berge aus Schlacke und Lösche.

Zu einem leider nicht überlieferten Zeitpunkt (die Wände des Bansen fehlen bereits) wird Schwesterlok 206 KN in Naumburg bekohlt. Sowohl die für eine Privatbahn große, teure Lok als auch der Bekohlungskran verkörpern bei Inbetriebnahme vor dem Zweiten Weltkrieg modernste Eisenbahntechnik.

Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

werden, was nicht gefahrlos war. An die Stelle der Holzgalgen und der hölzernen Säulendrehkräne traten später einfache Handkran-Konstruktionen aus Gusseisen und Stahl, die trotz primitiver Ausführung zwar spürbar Erleichterungen brachten, aber die Gefahren bei der Bekohlung auch nie ganz auszuschließen vermochten.

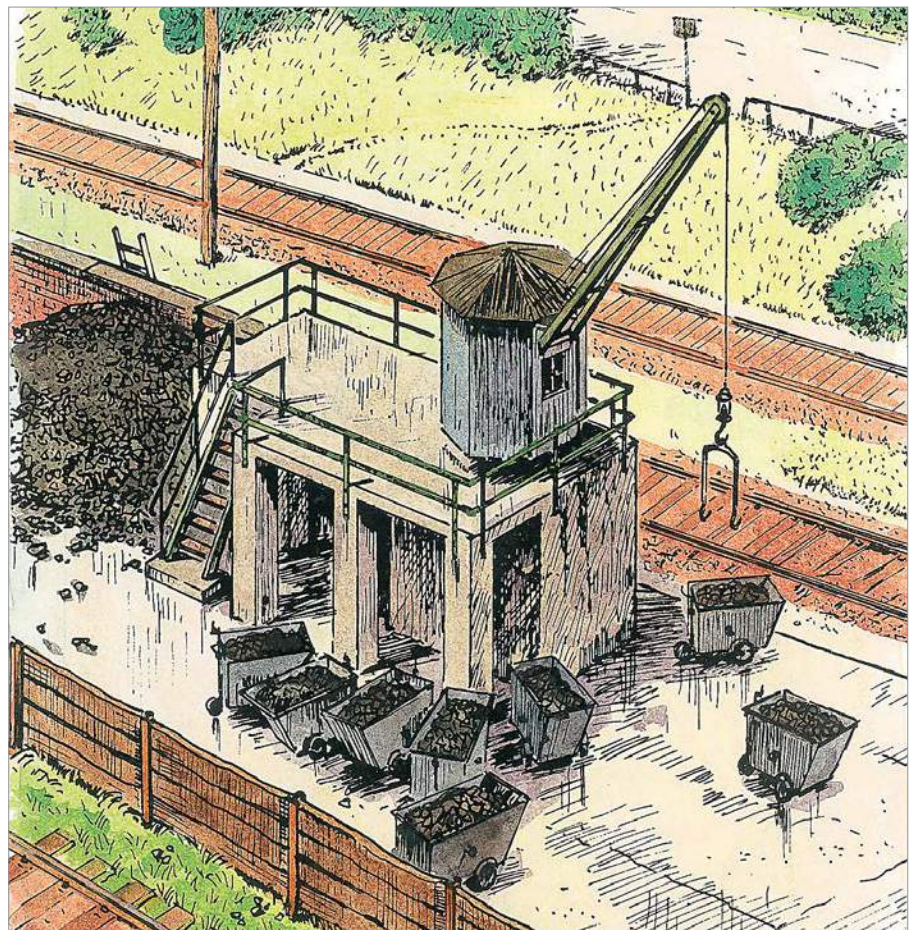
Fast völlig dem Vergessen anheimgefallen (und somit hier erwähnenswert) sind die einst zahlreichen Lagerschuppen, die es auf vielen Lokstationen gab und die (wie das Reglement einer privaten Kleinbahn es wollte) „für Kohle und andere Brennstoffe“ gedacht waren, „welche vor schlechter Witterung und Diebstahl durch unlautere Elemente der ländlichen Bevölkerung“ geschützt werden mussten. Zu den „anderen Brennstoffen“ gehörte Torf, der in Norddeutschland, etwa im Großherzogtum Oldenburg, in der Frühzeit der Eisenbahn verfeuert wurde, weil er regional in großen Mengen verfügbar war. Der letzte bahneigene Torfschuppen soll 1954 auf dem Anschlussbahnhof Ocholt der Kleinbahn Westerstede – Ocholt zu finden gewesen sein. Leider ist nicht sicher bekannt, wie die Tender der Loks mit den notwendigerweise großen Mengen Torf beladen wurden.





Bei den Bekohlungskränen herrschte eine heute schwer nachvollziehbare Vielfalt. Beide Krantypen, die Herbert Stemmler 1966 in Herzberg (Harz) festhielt, gehörten zur Standardausstattung vieler größerer Lokbahnhöfe.

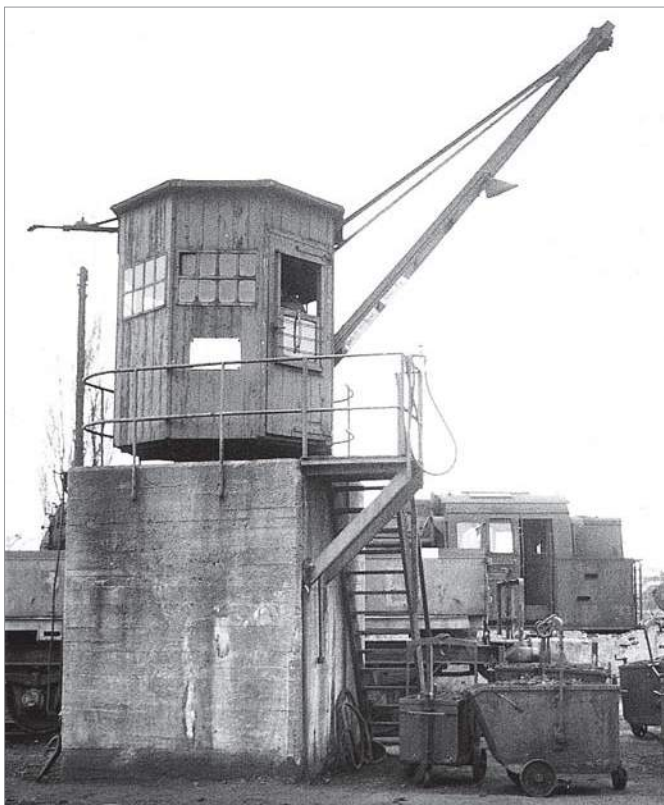
Die überdachte, verschließbare Lagerung von Lokomotivkohle verschwand bei den Länder- und Staatsbahnverwaltungen des 20. Jahrhunderts recht schnell, konnte sich bei Klein- und Privatbahnen jedoch noch bis weit ins 20. Jahrhundert hinein in verschiedenen Bauausführungen behaupten. Während die Genthiner Kleinbahnen (Sachsen-Anhalt) über Holzschuppen verfügten, besaßen die Kleinbahnen Esperstedt – Oldisleben und Heudeber – Mattierzoll noch nach dem Zweiten Weltkrieg stabil gemauerte Kohlelagerschuppen.



Nach dem Vorbild in einem fränkischen Lokbahnhof zeichnete Norbert Josef Pitrof diesen Einheitskohlekrane der DRG, der allerdings auf einem ungewöhnlich großen Betonsockel steht. Die jeweils dreirädrigen Hunte kommen auch hier ohne Gleise aus.



Dieser Säulendrehkran auf einem Betonsockel „überlebte“ im Lokbahnhof Hessen noch bis weit nach 1989, weil die Deutsche Reichsbahn die einstige Kleinbahn bis in die Nähe der Staatsgrenze West aus militärischen Gründen erhalten musste.
Foto: Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Verkleideter Säulendrehkran auf hohem Betonsockel im Lokbahnhof Lippstadt der Westfälischen Landes-Eisenbahn. Auf der Betonfläche des Kohlebansens stehen Kipp-Kohlehunte unterschiedlicher Größe auf je drei spurkranzlosen Laufrädern.
Foto: Foto Zeug, Trier



Dieser Kohlehunt, den Wolfgang List Ende der 1960er-Jahre in einem altmärkischen Lokbahnhof fotografierte, lief auf Radsätzen mit Spurkranzen auf Feldbahngleisen. Mit seiner trichterartigen Form ließ er sich über dem Tender der Lok durch Klappen nach unten entleeren.



Nicht ungefährlich: Entleerung eines Bekohlungshunts durch Drehung über eine Achse, an deren Stützen die Haken des Säulendrehkrans angreifen. Foto: Foto Zeug, Trier

nen spätestens mit dem Auftauchen der Einheitsloks der DRG. Wo man früher ein bayerisches „Glaskastl“, die preußische T 3 oder T 9³, eine mecklenburgische T 4 oder die württembergische Tn antreffen konnte, drängten nun 64er oder 86er an die vergrößerten Kohlebansen, auf wichtigen Nebensecken ergänzt um die schnelle preußische T 12 oder die schwere T 16¹. Selbst auf einigen Privat- und verkehrsstarken Kleinbahnen traten derartige Veränderungen ein, vor allem dort, wo man sich die modernen, nach einheitlichen Baugrundsätzen gelieferten Lokomotiven aus dem ELNA-Programm leisten konnte. Die ausschließlich manuelle Bekohlung wurde in all diesen Fällen durch Säulendrehkräne ersetzt, deren Leistungskapazität den größeren Loks deutlich besser entsprach. Nur dann, wenn das Geld für die Beschaffung der 1'C- oder D-gekuppelten ELNA nicht greifbar war, beließ man in kleinen Lokstationen die einfachen Bekohlungs Bühnen, die (vor allem im Bereich der DR in der DDR) noch bis lange nach dem Zweiten Weltkrieg genutzt werden mussten.

Die erwähnten Säulendrehkräne gab es sowohl in offener, vor Wind und Wetter wenig geschützter Form als auch mit führerhausartigen Umbauungen. Beide Formen waren bis zum Ende der Dampflokzeit anzutreffen. Genügte bei den offenen Säulendrehkränen ein kleines Regendach, erhielten die Kräne wichtiger Lokbahnhöfe Umbauungen aus Holz, in Einzelfällen sogar aus Stahlblech. Zu den runden Umbau-

Kräne und Hunte

An den Endpunkten vieler Stichstrecken, an denen Lokstationen oder sogar Lokbahnhöfe existierten, verschwanden die kleinen Bansen und primitiven Bekohlungs Büh-

Bekohlung einer Tenderlok der Baureihe 82 (1969). Der Säulendrehkran besitzt zwar bereits einen Elektromotor, hinterlässt mit Dach und Sockel aber schon deutlich Endzeitstimmung. Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler





In Freital-Hainsberg nutzte die Deutsche Reichsbahn einen relativ modernen Hochbehälter als Kohlebansen. Der offene Säulendrehkran verfügte über einen elektromotorischen Hubantrieb. Der alte, noch immer genutzte Bansen wird in klassischer Weise von Altschwellen in Schienenprofilen begrenzt. Foto: Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Dieser rundum verkleidete Säulendrehkran auf hohem Betonsockel mit zwei Kipphunten erinnert an die Standardausstattung, wie sie bei größeren Lokbahnhöfen von Reichs- und Bundesbahn gängige Praxis war. Foto: Ulrich Rockelmann

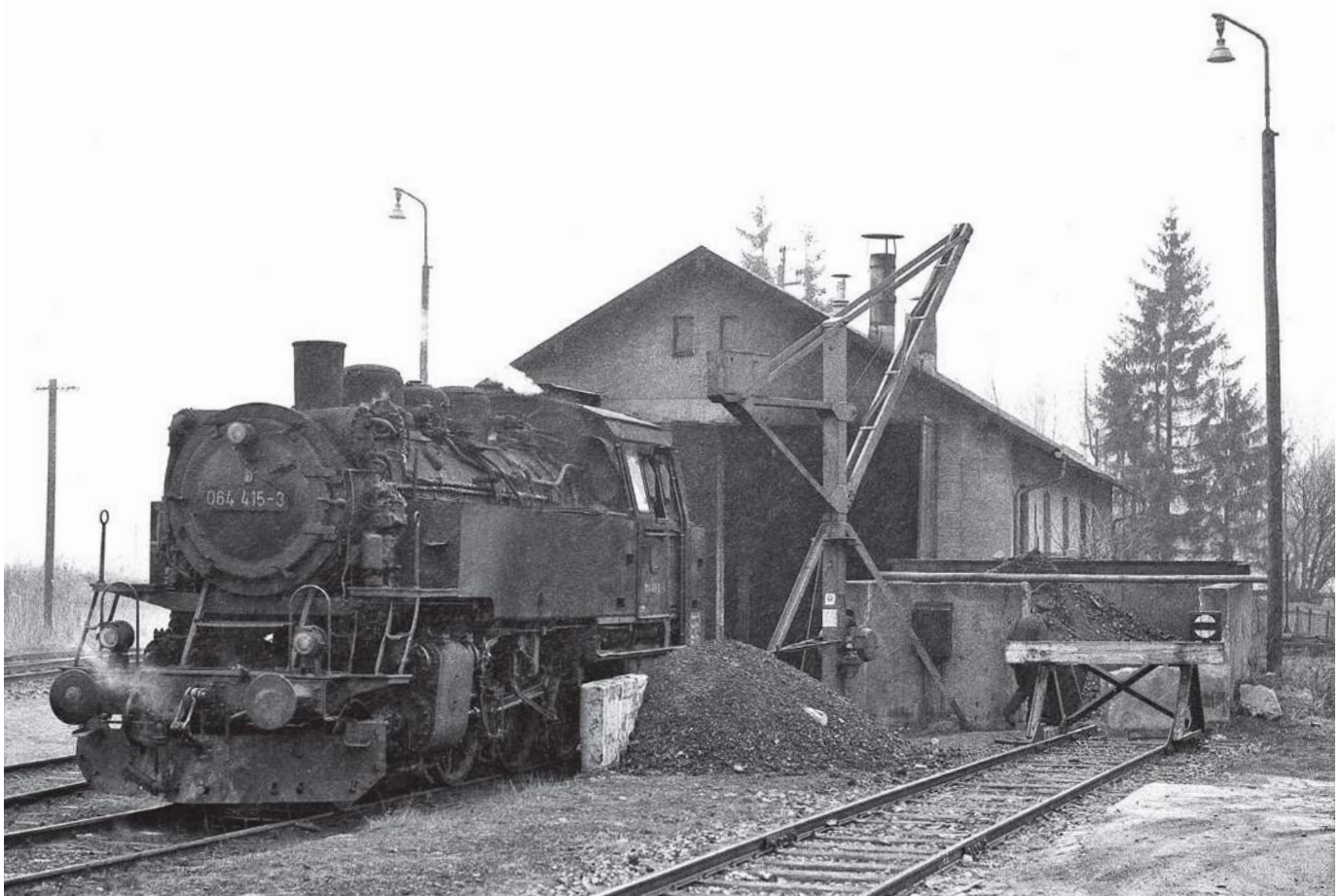


ungen, wie sie zunächst erfolgten, gesellten sich später eckige Verbretterungen, die bald dominieren sollten.

Trotz aller Standardisierungsmühen existierte bei den stählernen Säulendrehkränen eine heute kaum noch vorstellbare Vielfalt. Der letzte Reichsbahn-Standard eines genormten Einheitsdrehkrans wurde 1939 definiert. Dieser Kran, an dem sich noch nach 1945 beide deutsche Bahnverwaltungen orientierten, besaß eine Ausladung von vier Metern und konnte 1,5 t Kohle heben und verschwenken. Die Seilrolle am Auslegerende lag 8 m über dem Gleis, womit sämtliche Einheitsloks einwandfrei beschickbar waren. Der Transport der Kohle erfolgte nicht mehr in Weidenrutenkörben, sondern in Kohlehunten. Folgt man den Quellen, so bestanden die ersten Hunte, die in größeren Lokbahnhöfen von Säulendrehkränen gehoben wurden, noch aus Holz in Eisen- bzw. Stahlblechrahmen. Sie wurden jedoch bald durch Eisen- bzw. Stahlblechhunte in unterschiedlichen Größen (je nach Säulendrehkran) ersetzt. In kleinen und mittleren Lokbahnhöfen besaßen die Hunte eiserne Räder, mit denen sie auf den betonierten Flächen der Kohlebansen mit Muskelkraft



Einen der allerletzten offenen Säulendrehkräne, die nach wie vor in Betrieb genommen werden können, findet man im polnischen Depot Wolsztyń. Foto: Peter Federmann



Eine moderne Variante des Säulendrehkrans verwendete die DB bis zuletzt auf einigen ehemaligen bayerischen Lokalbahnlinien, hier in der kleinen Lokstation Eslarn. Der Hunt steht gerade im Bansen.
Foto: Jürgen Nelkenbrecher

verschoben werden konnten. In größeren Lokbahnhöfen lagen feldbahnähnliche Gleise; die Hunte hatten stählerne Radsätze mit Spurkränzen.

Als Notbekohlung gab es die kleinen Kräne mit ihren Bansen und den Hunten auch in größeren Bahnbetriebswerken, wo man sie noch fotografieren konnte, als es „klassische“ Lokbahnhöfe mit bis zu zehn Dampfloks schon nicht mehr gab.

Die Hubbewegung über die Seilrollen der Kräne erforderte einen entsprechenden Antrieb, der sich anfangs über Handkurbeln mit konstruktiv nachgeschalteten Übersetzungen menschlicher Muskelkraft bediente. Elektromotoren wurden in den Lokbahnhöfen erst spät verwendet. Bekohlungsanlagen mit Handbedienung waren bei einigen Schmalspurbahnen der Deutschen Reichsbahn in der DDR noch bis in die 1970er-Jahre im Einsatz. So sehr die kleinen Drehkräne die Bekohlung auch



Auch das hat es gegeben: Bekohlung mit Förderband in Nagold, aufgenommen um 1965.
Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



Routinierte Praxis bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR: Mit dem mobilen Greiferkran T 174 wurde im März 1985 die Schmalspurlok 99 771 bekohlt. Foto: Rainer Heinrich



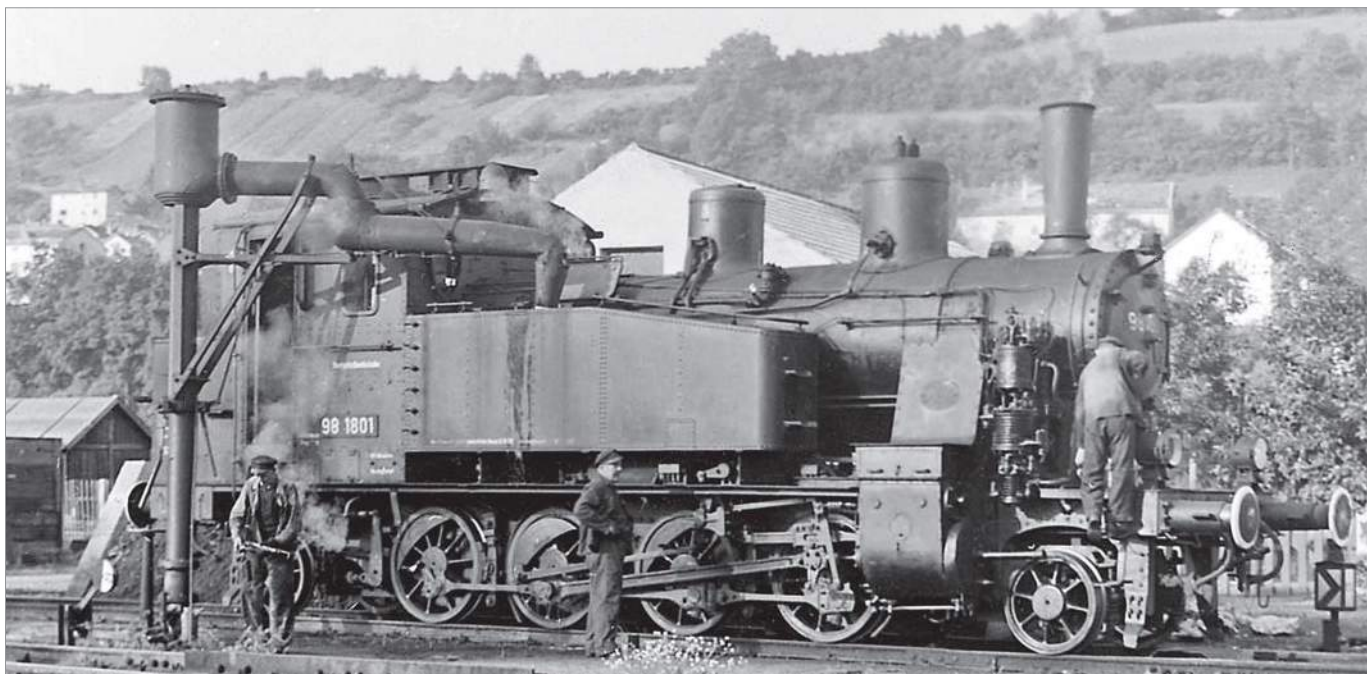
Brohl 1965: Mit gut gefülltem, seitlichem Kohlekasten rollt die BEG-Lok 11 an den Wasserkran, dessen Ausleger der Heizer über die Öffnung des Wasserkastens schwenkt. Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

mechanisieren halfen – das Beladen der Kohlehunte per Schaufel und die Verschiebung des Hunts in der Bekohlungsanlage blieb Knochenarbeit.

Nicht ungefährlich gestaltete sich überdies die Entleerung der Hunte durch Abkippen über der Tenderöffnung: Während

der Lokführer oder ein Schuppenheizer (falls es ihn gab) den Kran bedienten, turnte der Lokheizer auf das Dach der Maschine und führte den über eine Drehachse abklipbaren Hunt direkt über die Tenderöffnung. Das blieb auch dann gefahrvoll, als man Hunte mit Öffnungs-

klappen an ihrer Unterseite verwendete. In einigen Fällen (besonders bei der DR) fanden insofern technische Sprünge statt, als man den Schüttbetrieb mit Körben durch Förderbänder ergänzte oder gleich kleine Raupendrehkräne bzw. mobile Greifkräne einsetzte.



Im Lokbahnhof Eichstätt, wo die DB zeitweilig die Einzelgängerinnen 98 1801 und 98 1802 stationiert hatte, gelang Altmeister Carl Bellingrodt diese Aufnahme der 98 1801 beim Wassernehmen. Man beachte die Konstruktion des Wasserkrans! Foto: Slg. VGB



Hechingen, Januar 1968: HZL-Lok 11 nimmt Wasser – ein Vorgang, der infolge niedriger Temperaturen nicht nur bei kleinen Wasserkränen betriebliche Schwierigkeiten bereiten konnte.

Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

Ohne Wasser kein Dampf

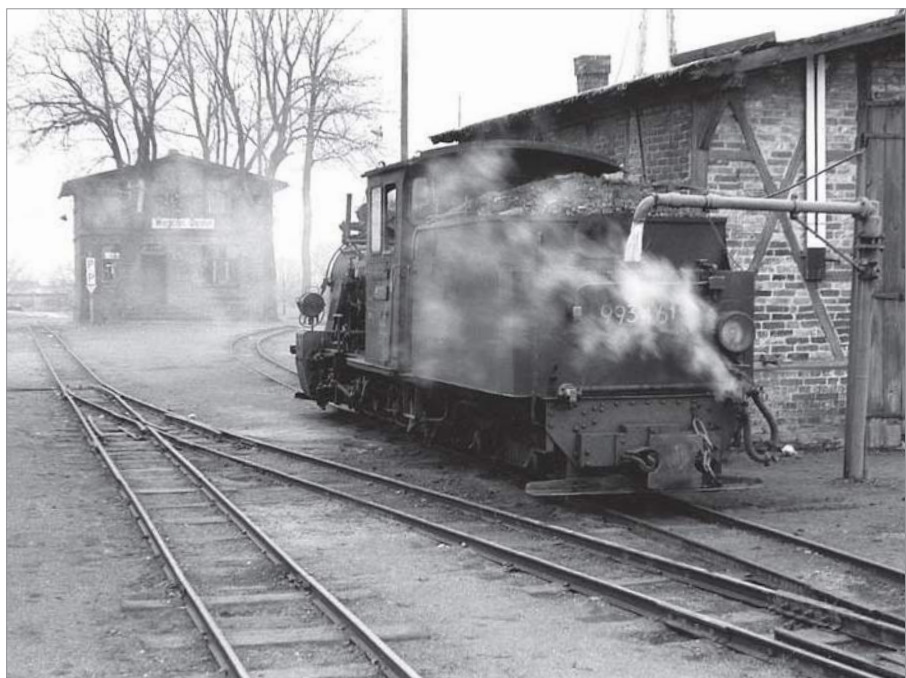
Im Hinblick auf die Wasserversorgung in den Lokstationen und Lokbahnhöfen wurden die unterschiedlichsten Lösungen praktiziert. Auf hochliegende Wasserbehälter und kleine Wassertürme, die man den Lokschuppen angebaut hat, wurde bereits hingewiesen. Es gab allerdings auch Wasserkräne, die der örtlichen Trink- und Brauchwasserversorgung angeschlossen waren. In

jedem Falle galt, dass kein Lokbahnhof und keine Lokstation – und war sie auch noch so klein – ohne Wasserversorgung auskam.

Was bei den Kohlekränen auffiel, bestimmte auch das Erscheinungsbild der Lokstationen und Lokbahnhöfe: Es existierte eine unglaubliche Vielfalt an Wasserkränen unterschiedlicher Leistung und Kapazität. Die hier gezeigten Bilder vermögen davon nur einen eher bescheidenen Eindruck zu vermitteln.

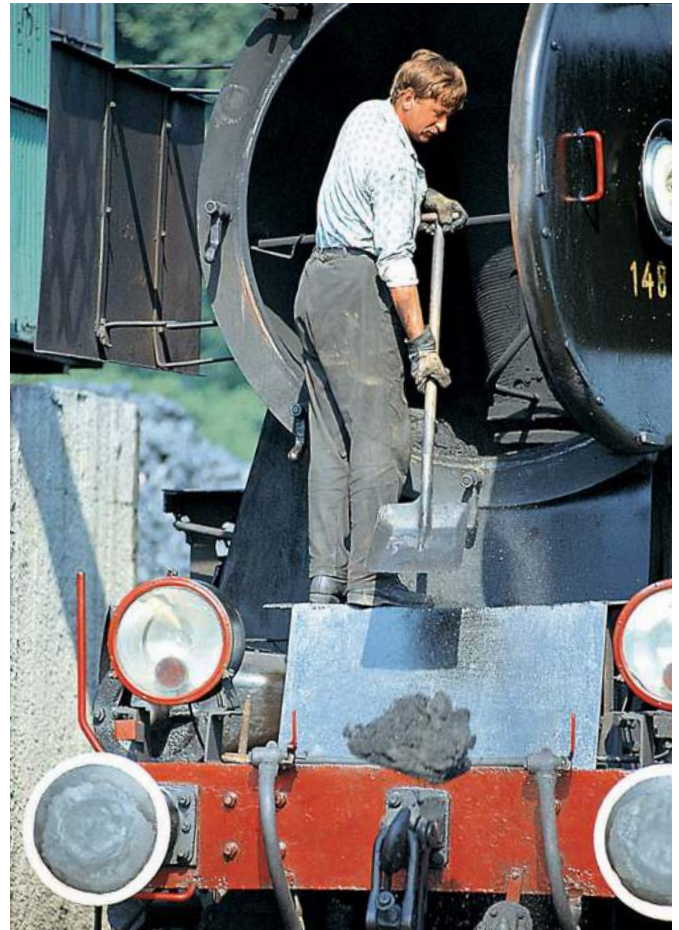


Leider ist nicht vermerkt, in welchem sächsischen Lokbahnhof diese „Warmhalteanlage“ (Foto oben) stand und wer das Foto mit dem winzigen Wasserkran vor dem Lokschuppen in Wegezin-Dennin in den 1960er-Jahren aufnahm. Fotos: Slg. VGB





99 1568 der Preßnitztalbahn nimmt im Lokbahnhof Jöhstadt Wasser. Unmittelbar vor der Lok ist die Untersuchungsgrube sichtbar. Foto: Dirk Endisch



An ihrer „Konsistenz“ lässt sich erkennen, dass der Ausschlacker die Lösche aus der Rauchkammer zuvor genässt hat, um beim Ziehen unnötigen Staub- und Schmutzanfall zu verhindern. Foto: Peter Federmann

Asche, Schlacke und Lösche

Bei jeder, auch der kleinsten Neben-, Kleinbahn- oder Schmalspurlok fallen auf dem Rost der Feuerbüchse, im Aschkasten und in der Rauchkammer Schlacke, Asche und Lösche an. Sie müssen ebenso entfernt werden, wie bei den großen Dampfschwestern auf den Magistralen.

In den kleinen Lokstationen an den Endpunkten vieler Stichstrecken gab es dazu keine speziellen technischen Einrichtungen: mechanisierte Schlackekanäle mit Schlackehunten oder Schlackesümpfe suchte man hier vergeblich; ihre Anlage hätte sich nicht gelohnt. Wenn überhaupt, dann gab es neben den Gleisen einfache Schlacke- und Löschebansen, wo die Feuerungsrückstände bis zu ihrem Abtransport zwischengelagert werden konnten.

Lediglich größere Lokbahnhöfe, in denen auch Fremdllokomotiven wenden konnten, verfügten über eine komfortablere Ausstattung, zu der auch Schlackegruben, mechanische Schlackeaufzüge und weitere Entsorgungseinrichtungen zählten. Nur selten,



Löscheziehen im Lokbahnhof Gernrode der HSB. Die beiden „halben“ Eisenbahner vor der 99 5906 reinigen den Kanal von den unvermeidlichen Verbrennungsrückständen. Foto: Michael U. Kratzsch-Leichsenring.

auch in oder vor kleinen, eingleisigen, einständigen Lokschuppen, fehlte jedoch eine gemauerte oder betonierte Untersuchungsgrube zur Nachschau der Triebwerke. War diese Grube stabil und möglichst aus feuerfestem Material gebaut, konnte sie auch zur

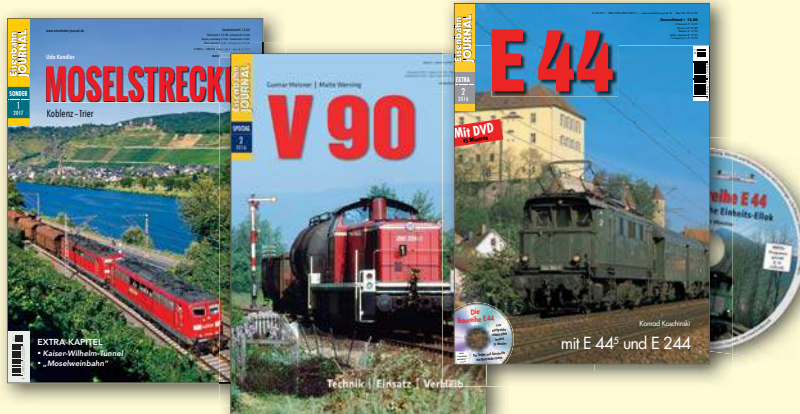
Aufnahme von Feuerungsrückständen dienen und erhielt dazu eingehängte Blechwannen. So wird berichtet, dass in einigen Lokstationen im Lokschuppen sowohl Wasser genommen als auch ausgeschlackt werden konnte.

UNSER TESTANGEBOT

Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals zum Kennenlernen –
3 lesen, 2 bezahlen, 1 Geschenk kassieren

TESTANGEBOT
SONDERAUSGABEN

Symbolabbildungen



nur
€ 24,90*
inkl. Porto

Lesen Sie die nächsten drei
Sonderausgaben, sparen Sie 35 %
und kassieren Sie eine
tolle Video-DVD als Dankeschön

Unser Dankeschön für Ihr Vertrauen

Die 64 491 der Bocholter Eisenbahnfreunde im
AW Meiningen. Dieser Profi-Film hält ihre Auf-
arbeitung im Bild fest und gibt einen lehrreichen
Überblick über Wirkungsweise und Funktion
einer Dampflok. Auch Abnahme-, Indizier- und
Sonderfahrten werden gezeigt.



Baureihen und Loktypen, Bahnregionen und Strecken, Historie und Eisenbahntechnik – die sechsmal jährlich erscheinenden Vorbild-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals bieten fachkundige Texte und Bilder der Extraklasse. Und zweimal pro Jahr sogar extradicke 116 Seiten Umfang inkl. vollwertiger, professionell produzierter Video-DVD! Überzeugen Sie sich von dieser absoluten Pflichtlektüre für alle Eisenbahnfans – und sparen Sie dabei!

PLUS
kostenloses
Probeheft



Tolle Bilder und
fundierte Texte:
perfekte Infor-
mation zu einem
unschlagbaren Preis



Das Modellbahn-
Magazin – Ihr kom-
petenter Begleiter
durch ein faszinie-
rendes Hobby



Die große Zeit
der Eisenbahn
im Vorbild und
Modell: mit tollen
Fotos und kompe-
tenten Texten



In MIBA-Spezial
finden Sie ausführ-
liche und vertiefte
Informationen
zu Modellbahn-
Themen. Werden Sie
zum Spezialisten!

* Nutzen Sie unser Testangebot: Genießen Sie pünktlich und frei Haus die nächsten 3 Vorbild-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals (davon eine Extra-Ausgabe inkl. Video-DVD), bezahlen Sie aber nur 2 Ausgaben! Als Dankeschön erhalten Sie den 55-Minuten-Film „Eine Dampflok entsteht“ aus dem RioGrande-Programm. Unser Film hält alle wesentlichen Schritte der Aufarbeitung im Bild fest und gibt einen lehrreichen Überblick über Wirkungsweise und Funktion einer Dampflok. Auch Abnahme-, Indizier- und Sonderfahrten werden gezeigt.

Das sind Ihre Vorteile:

- 35 % Ersparnis im Testpaket
- Pünktliche Lieferung frei Haus
- Tolle Video-DVD als Geschenk
- Viel Inhalt, null Risiko

- Coupon ausfüllen und einsenden an FUNKE direkt, Aboservice, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
- Abo-Hotline anrufen 0211/690789985
- Coupon faxen an 0211/69078970
- Mail schicken an abo@eisenbahn-journal.de

Bitte Aktionsnummer vom Coupon angeben

TESTEN, SPAREN, GESCHENK KASSIEREN

☒ Bitte schicken Sie mir die nächsten drei Vorbild-Sonderausgaben für nur € 24,90 – und die tolle RioGrande-Video-DVD bekomme ich als Dankeschön gratis dazu!

Zusätzlich wähle ich ohne weitere Verpflichtungen ein Gratis-Probeheft von

☐ ModellEisenBahner ☐ MIBA ☐ Eisenbahn-Journal ☐ MIBA Spezial

Ich zahle bequem und bargeldlos per

☐ SEPA Lastschrift (Konto in Deutschland)

Name, Vorname

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift

Geldinstitut

IBAN

BIC

☐ Rechnung

Aktionsnummer 0117SP

Ich ermächtige die FUNKE direkt GmbH, Düsseldorf, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen. Die Vorankündigungsfrist für den Einzug beträgt mindestens 4 Werktagen. Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen die Erstattung des belasteten Betrages verlangen.

Ich erhalte pünktlich und frei Haus die nächsten drei Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals für nur € 24,90 statt € 40,-. So spare ich € 15,10 (= 35%) zum Einzelverkaufspreis der drei Ausgaben und erhalte als Dankeschön den RioGrande-Film „Eine Dampflok entsteht“. Wenn mir die Eisenbahn-Journal-Sonderausgaben gefallen, erhalte ich ab der vierten Ausgabe automatisch ein Sonderausgaben-Jahresabo über sechs Ausgaben zum günstigen Abopreis von nur € 66,- im Inland (Ausland € 76,80). Damit spare ich 15 % im Vergleich zum Einzelverkaufspreis und verpasse keine Ausgabe. Haben mich die Sonder- und Specialausgaben nicht überzeugt, so teile ich dies innerhalb einer Woche nach Erhalt der dritten Ausgabe der FUNKE direkt GmbH, Aboservice, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf schriftlich mit dem Vermerk „Keine weitere Ausgabe“ mit – und die Sache ist für mich erledigt. Mein Geschenk darf ich auf jeden Fall behalten.

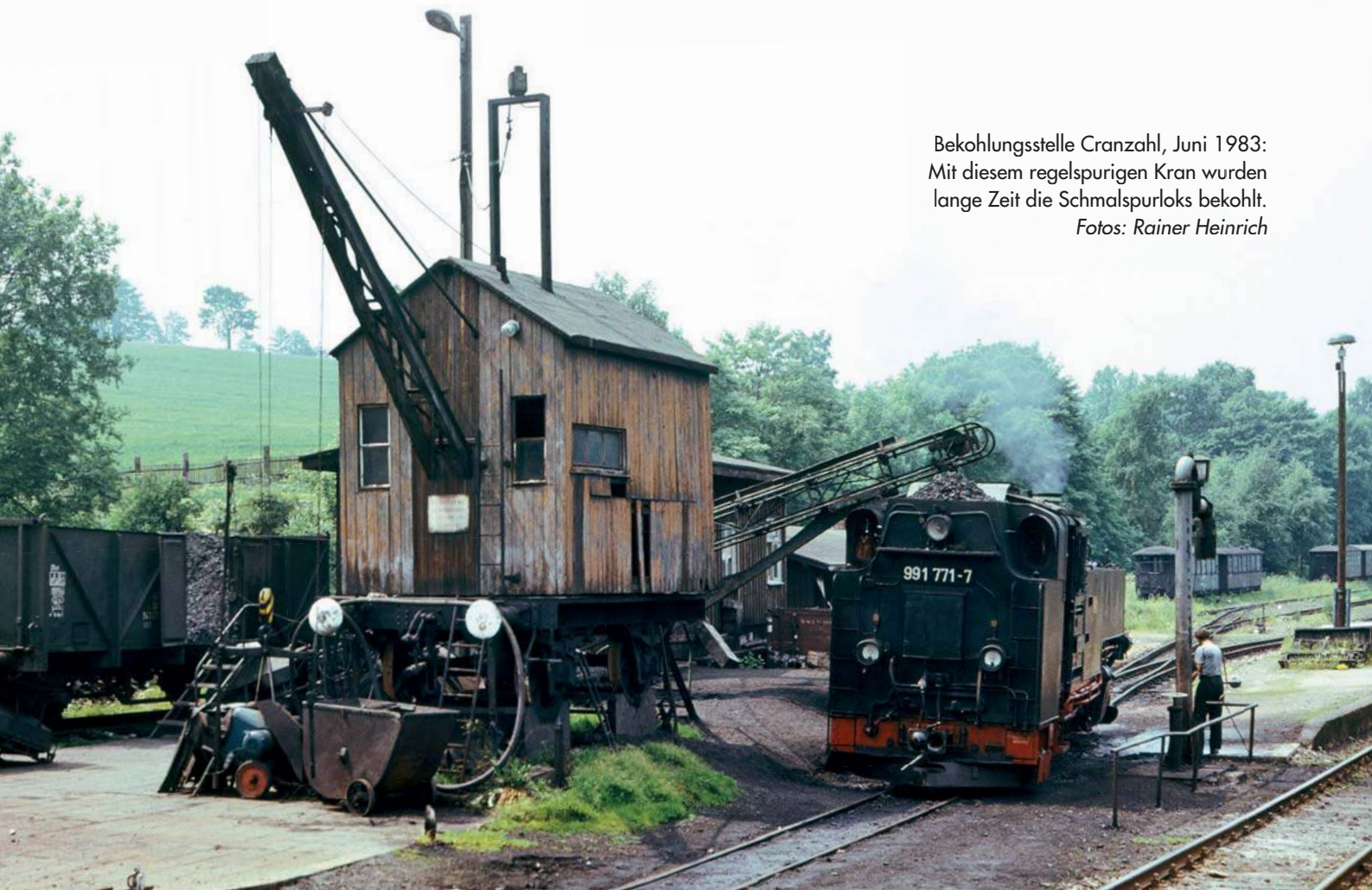
Weidenrutenkörbe, Kohlehunte und Förderbänder

Bekohlung auf sächsischen Schmalspurbahnen

Wie in einem Brennglas konzentrierten sich auf sächsischen Schmalspurbahnen über lange Zeit verschiedene Abläufe der Dampflokbehandlung in Lokstationen und Lokbahnhöfen. Noch bis 1975 gab es fast alles, was man unter „Bekohlungsanlagen“ verstand: den schweren Handbetrieb mit Weidenrutenkörben und Kohlehunten ebenso wie die Mechanisierung mit Förderbändern und Greiferkänen. Ein Gastbeitrag von Rainer Heinrich.

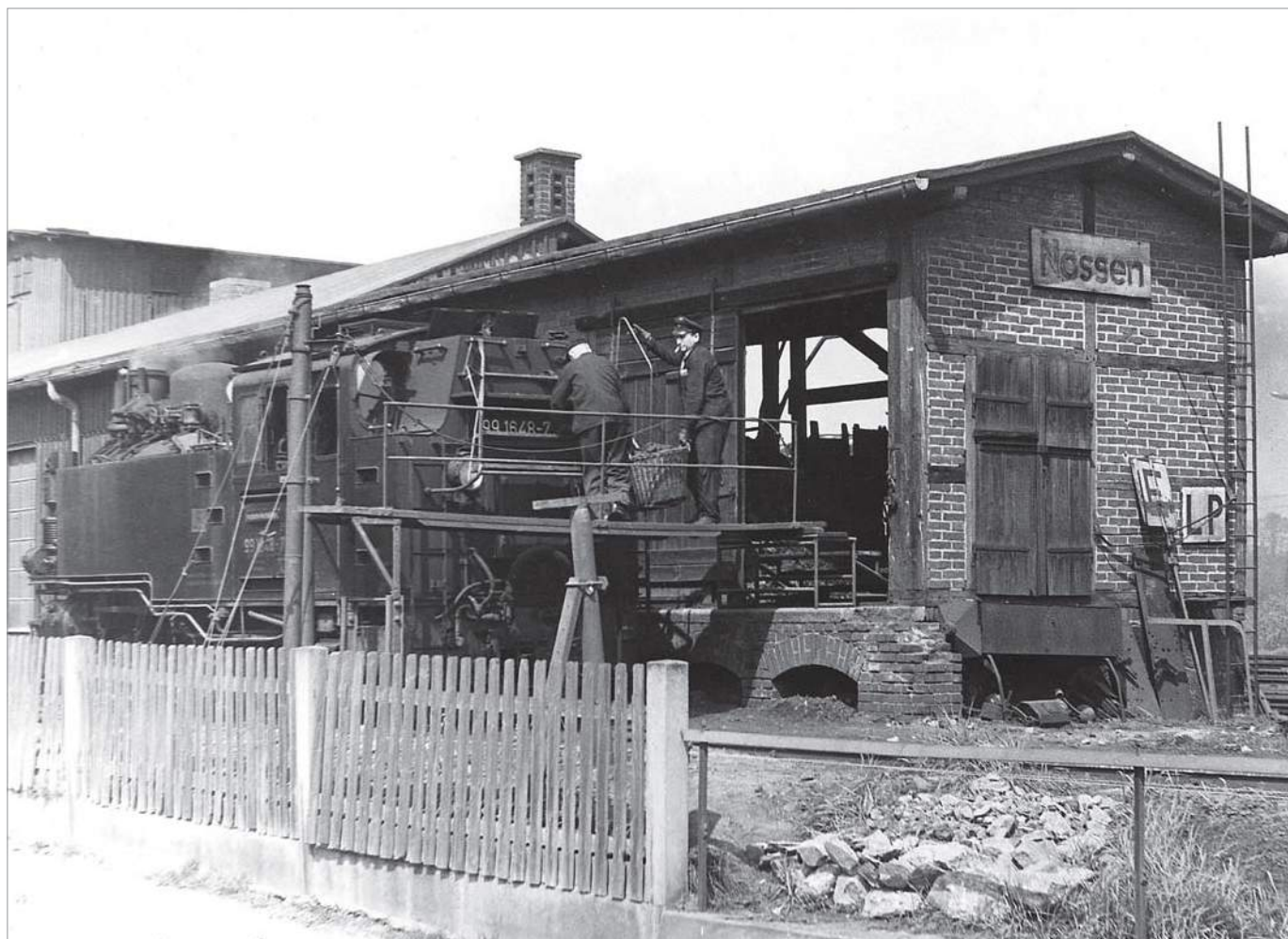


13 gefüllte Kohlehunte standen im August 1978 in Radebeul Ost zur Bekohlung bereit. Durch Wegfall der dritten Betriebslok hatte sich das Kohleladen wesentlich vereinfacht.

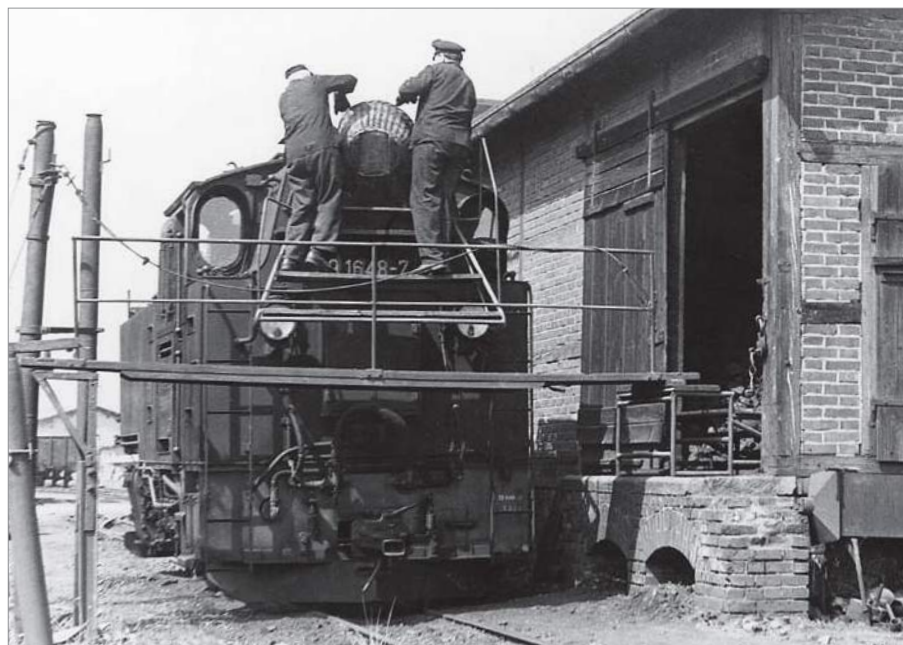


Bekohlungsstelle Cranzahl, Juni 1983:
Mit diesem regelspurigen Kran wurden
lange Zeit die Schmalspurloks bekohlt.

Fotos: Rainer Heinrich



Schwerstarbeit im Lokbahnhof Nossen am 8. Mai 1971: Die Personale mussten mit den gefüllten Kohlekörben aus dem Kohlelagerschuppen über ein schwankendes Brett und die am Tender eingehängte Leiter (ein dreistufiges Treppengerüst) ihre Schmalspurlok beschicken. Auf der anderen Seite des Kohleschuppens lag ein Regelspurgleis zur Entladung von O-Wagen.



Deutlich ist die dreistufige „Treppe“ am Tender der Schmalspurlok erkennbar, die hier auf dem Streckengleis (!) steht, das zur Bekohlung gesperrt werden musste. Nur wenige Meter vor dem Kohleschuppen befand sich bereits das Einfahrsignal aus Richtung Wilsdruff.

Die Möglichkeiten, eine Dampflok beim Restaurieren anzutreffen, beschränken sich heute fast nur noch auf museale Anlagen. Doch auch dort ist nicht mehr alles beim Alten. Modernisierungen haben vieles vereinfacht, manches fiel weg und zahlreiche Details gerieten in Vergessenheit. Gemessen daran war auf den sächsischen Schmalspurbahnen eine Vielfalt unterschiedlichster Bekohlungsarten zu beobachten. Auf einigen Lokbahnhöfen erforderte die Bekohlung bis zuletzt schwere Handarbeit mit Schaufeln und Körben über Holztreppen und Stege. Ein Förderband war oft das einzige Hilfsmittel. Manchmal dienten sogar nur schmalspurige O-Wagen mit Lokomotivkohle in den Lokstationen der Endbahnhöfe als Notbekohlung.

Die älteste Art der Zwischenlagerung von Lokomotivkohle erfolgte in Schuppen, die auf den meisten Lokbahnhöfen beim Streckenbau errichtet worden waren. So konnte man die Dienstkohle zwar gegen Witterungseinflüsse schützen, doch blieb das Einlagern der Kohle und das Beschieken der Loks mühevoll. Die meisten Kohleschuppen wurden daher später zu offenen

Am Schuppen in Hetzdorf (hier am 2. Juli 1970) restaurierten über viele Jahre unterschiedlichste Lokgattungen. Für alle musste der Laufsteg genügen. Das Förderband diente nur zum Entladen der Kohlewagen.



Bansen zurückgebaut. Nun ließen sich auch Kräne und (später) Förderbänder verwenden, was zugleich dem Einsatz größerer Loks Rechnung trug. In einigen Lokstationen blieben die Kohleschuppen dennoch bis zur Betriebseinstellung erhalten, so in Klingenberg-Colmnitz, Nossen, Jöhstadt und Meinersdorf. Die letzten Kohleschuppen (Oschatz, Wolkenstein und Schönheide Mitte) verschwanden erst um 1975!

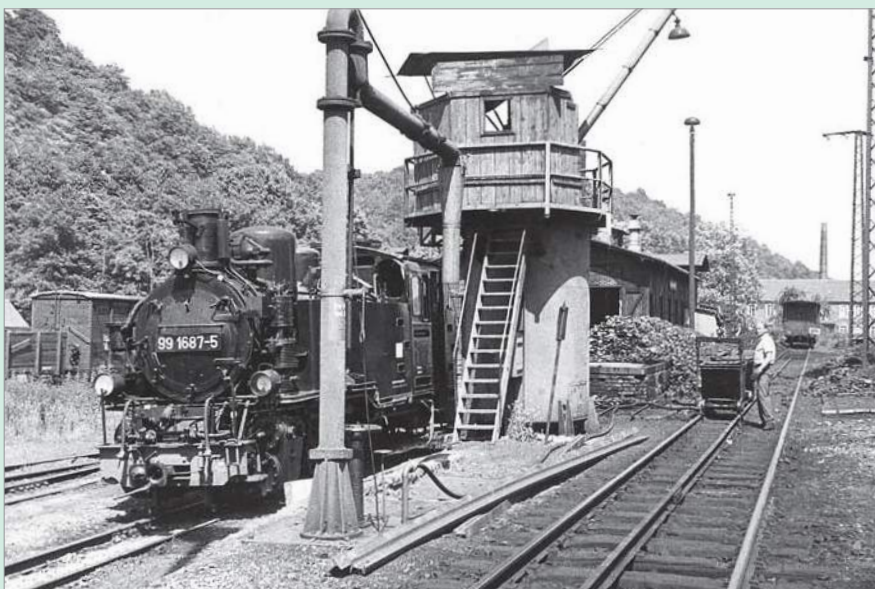
Wilsdruffer Netz

Der Kohleschuppen in Nossen stand zwischen Regel- und Schmalspurgleisen, was die Anlieferung von Dienstkohle aus einem Regelspurwagen direkt in den Schuppen begünstigte. Auf der Schmalspurseite erfolgte die Bekohlung mit Hilfe einer Schwenkbühne über dem Gleis. Umständlich gestaltete sich das Bekohlen von VI K-Loks mit Teilrekonstruktion: Bei ihnen hatte man den Tender bis auf die Höhe des Führerhausdachs gezogen. Zur Bekohlung musste ein Treppengerüst eingehängt werden, um mit den Körben an die Tenderöffnung zu gelangen. Beson-



Juli 1967: Im Hetzdorfer Schuppen werden Körbe mit Kohle gefüllt. Das Regelspurgleis diente O-Wagen mit Lokomotivkohle.

Fotos: Rainer Heinrich



Spezialfall Potschappel

Im Lokbahnhof Freital-Potschappel lag ein etwa 30 m langes Dreischienengleis, um mit den Kohlehunten die Lokomotivkohle auch von entfernten Stellen des langen Kohlebansens an den Kohlekran heranholen zu können. Mit diesem Kran wurden über viele Jahrzehnte hinweg auch die Lokomotiven der Windbergbahn (die „Kreuzspinnen“ der BR 98⁰) bekohlt – das Nebeneinander von VI K-Schmalspurloks und Meyer-Loks der BR 98⁰ gehörte im Lokbahnhof Freital-Potschappel zum Alltag. Leider fehlen bis heute Fotos davon. Erst nach der Einstellung des Zugbetriebs auf der Strecke nach Nossen im Jahre 1972 setzte die Deutsche Reichsbahn den Kohlekran nach Radebeul Ost um.

Die Fotos dieser und der folgenden Seite erinnern an den regulären Schmalspurbetrieb in den Lokbahnhöfen Mügeln und Lommatzsch im letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts. Der Blick aus dem Lokschuppen in Mügeln zeigt 99 586, die am 8. Mai 1980 mittels Förderband ihre Kohlevorräte ergänzte. Berge von Lokomotivkohle, hinter denen sich qualmend die eine oder andere IV K versteckte, waren (wie im Farbfoto S. 58 oben) das Markenzeichen des Mügelner Lokbahnhofs. Auch im Foto S. 58 unten, das 99 600 im Mai 1969 im Lokbahnhof Lommatzsch zeigt, unterstützte ein Förderband die Bekohlung mit Weidenrutenkörben.





ders im Winter verlangte der Balanceakt mit den zentnerschweren Kohlekörben auf Brett und Treppe einigen Wagemut. Bei den VI K ohne Teilrekonstruktion endete der Tender zwar unterhalb der Führerhausfenster in der Rückwand, aber auch hier war die Bekohlung nicht ungefährlich. Das Bekohlungsgleis diente übrigens zugleich als Streckengleis und stand während der Bekohlung für Ein- und Ausfahrten nicht zur Verfügung! Auch in Hetzdorf gab es einen Laufsteg zum Bekohlen. Die Kohle wurde in Körben aus dem Schuppen geschleppt und vom

Steg aus in den Loktender gekippt. Das Gleis neben dem Schuppen war dreischienig verlegt, sodass regelspurige Kohlewagen zum Entladen herangesetzt werden konnten.

Mügelner Netz und Lommatzsch

Die Bekohlung der dort eingesetzten Loks der Gattung IV K erfolgte zumeist mit Förderbändern. Dennoch schaufelte man die Lokomotivkohle zunächst in Körbe, um sie erst dann auf das Band zu schütten, das sie

dann in den Tender hievte. In Lommatzsch stand bis zuletzt ein Förderband mit Holzrädern bereit! Fiel ein Förderband aus, griff man auf die alten Holztreppen zurück. Gab es Steinkohle, musste sie von den Lokpersonalen oder Betriebsarbeitern vorher mühevoll mit Hämmern zerkleinert werden.

Die Lokbekohlung in Mügeln war wegen des intensiven Einsatzes zahlreicher Schmalspurdampfloks stets von besonderem Interesse. Trotzdem gelang es der Rbd Dresden nicht, ortsfeste oder mobile Kräne zu installieren. Zwar besaßen auch Oschatz, Strehla, Wermisdorf und Neichen



letzte Möglichkeiten der Lokbekohlung, doch mit Reduzierung des Netzes konzentrierte sich alles auf Mügeln: Gegen 17 Uhr versammelten sich dort zahlreiche IV K vor dem Lokschuppen und ergänzten auf dem Bekohlungsgleis in kurzen Zeitabständen ihre Vorräte. Das Bekohlen mit Körben und Förderband hielt sich noch bis zur Übergabe an die Döllnitzbahn GmbH Ende 1993.

Zittau

Im südöstlichsten Zipfel der DDR war man allen sächsischen Schmalspur-Lokbahnhöfen weit voraus, denn das 750-mm-Bekohlungsgleis führte an den Kohlebansen der



Panorama des Lokbahnhofs Oschatz im Mai 1972: Zwar gab es hier noch einen alten Kohleschuppen, eine Freilagerfläche für Dienstkohle nebst Förderband, Weidenrutenkörben und Schaufeln, doch fand die Lokbehandlung zunehmend in Mügeln statt.

Im Unterschied zu Oschatz bot Zittau (hier im Juni 1980) seinen Schmalspurloks eine äußerst rationelle Behandlung: Unter Schüttbunkern konnten die Loks in kurzer Zeit ihre Vorräte ergänzen. Fotos: Rainer Heinrich





Auch das gab es in Sachsen: An die uralten Schüttbühnen bayerischer Lokalbahnen erinnerte noch 1964 die Bekohlungsanlage vor dem Lokschuppen in Mulda. Im gemauerten Kohlebansen lagern Braunkohlebricketts.

Foto: Reiner Scheffler, Slg. Rainer Heinrich

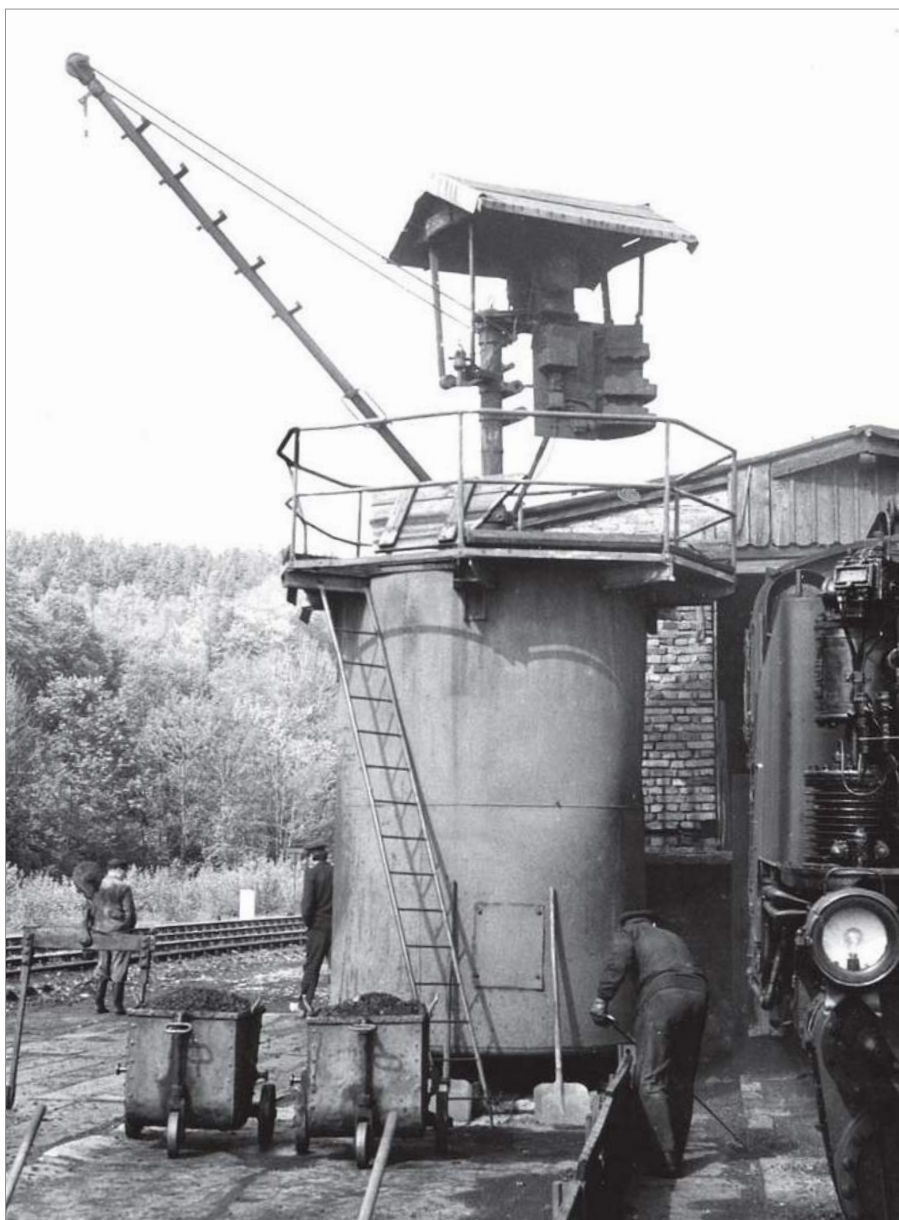
Regelspur. Über dem Gleisende standen zwei trichterförmige Kohlebunker, die per Greiferdrehkran EDK 6 mit Lokomotivkohle befüllt wurden. Die Maschinen fuhrten unter die Trichter, ein Drehschieber öffnete sich und über eine Rutsche fiel die Kohle in den Tender.

Als kaum noch Regelspurloks kamen, wurde die Ladung eintreffender Kohlewagen nicht mehr in den Bansen, sondern per EDK 6 gleich in die Trichterbunker über dem Schmalspurgleis befördert. Am bzw. im Gleis gab es zudem einen pneumatisch befüllbarer Behälter mit Loksand, den Ausschlackkanal und einen Wasserkran, sodass die Loks ohne Rangieren in kürzester Zeit komplett restauriert werden konnten.

Mit der Umstellung auf Schwerölfeuerung ab 1993 verlor die Bekohlungsstelle zwar an Bedeutung, man brach sie jedoch nicht ab. Nach der Privatisierung der Zittauer Schmalspurstrecken 1997 wurden alle Dampfloks auf Rostfeuerung zurückgebaut.

Thumer Netz

Auf den drei Anschlussbahnhöfen gab es unterschiedliche Bekohlungsmöglichkeiten für die zuletzt eingesetzten VII K-Loks. Eine bei Schmalspurbahnen einmalige Bekohlungsanlage stand in Wilischthal – ein Jacobs-Schrägaufzug, wie ihn lediglich das Bw Falkenstein besaß: Die Hunte wurden über eine schiefe Ebene in die Loktender verkippt. Die Anlage stand bis 1975. Thum selbst hatte seit dem Einsatz der VII K-Neubauloks nur eine Notbekohlung, weil die Kohlereserven der Loks für eine Zugfahrt über das Streckennetz ausreichten. So avancierte Meinersdorf zur wichtigsten Bekohlungsstelle. In Schönfeld-Wiesa richtete man als



Auch in Meinersdorf wurde bereits in den 1930er-Jahren ein für sächsische Schmalspurbahnen beachtlicher Kohlekran installiert. Die schweren Kohlehunte mussten jedoch gleislos mit Muskelkraft verschoben werden. Foto: Rainer Heinrich



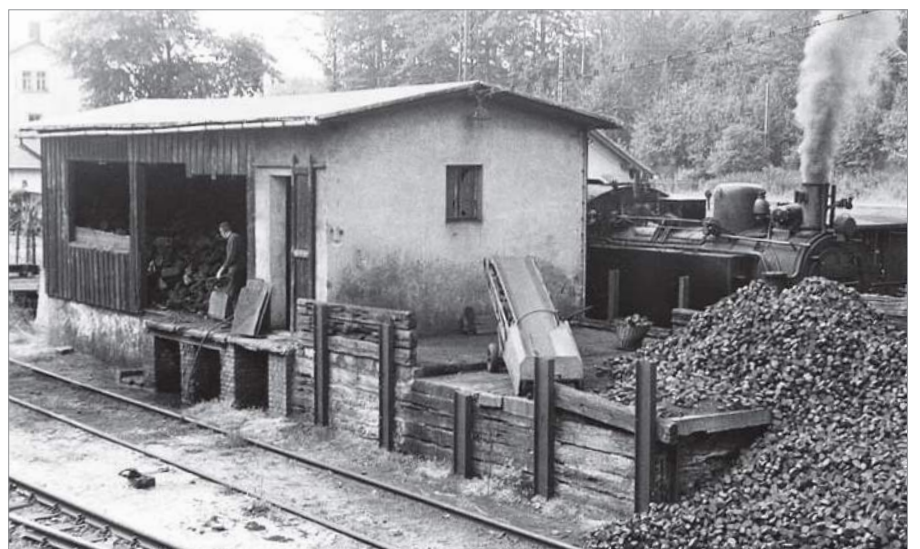
Im Lokbahnhof Wolkenstein (Fotos oben und rechts) wurde die Lokomotivkohle mit 500-mm-Feldbahnloren transportiert.

Folge der Streckenstilllegung nach Thum für die 750-mm-Anschlussbahn zu einer Papierfabrik wieder eine Lokbekohlung ein: Ein Greiferkran bekohte bis 1985 täglich die Betriebslok.

Wolkenstein

Bevor es von dort aus (bis 1985 täglich um 9:35 Uhr) mit dem Personenzug ins 23 km entfernte Jöhstadt ging, war die IV K bis zu 30 Minuten mit dem Bekohlen beschäftigt. Das Beladen der Lorenbahn auf der Kohlerampe, das Nässen der Kohle mit dem Wasserschlauch der Lok, das Verschieben und Abkippen auf das Förderband gehörte zum Pflichtprogramm der zahlreichen Fotografen, galt doch das Provisorium aus Feldbahngleisen mit Drehscheibe inmitten der Kohleberge als unwiederbringlich.

Über eine gut funktionierende, zweckmäßige Bekohlungsanlage mit Kohleschuppen und Förderband verfügte bis zuletzt der Schmalspurbahnhof Klingenberg-Colmnitz. Dort restaurierten die Planloks der Frauensteiner Strecke und des Lokbahnhofs Mohorn.





Bekohlungsanlagen ohne Lokbahnhöfe: Auch mit Kohlekran waren sowohl in Wilkau-Haßlau (Foto oben am 16. Mai 1973) als auch in Schönheide Süd (am 4. Mai 1975) drei Arbeitskräfte (zwei an der Lok) erforderlich, um die Kohle richtig zu platzieren.
Fotos: Rainer Heinrich



Kohlekräne

Für die 1930er-Jahre lassen sich auf sächsischen Schmalspurbahnen ortsfeste Kohlekräne nachweisen, meist in Verbindung mit größeren Loks, so in Heidenau, Freital-Potschappel, Freital-Hainsberg, Meinersdorf, Wilkau-Haßlau und Schönheide Süd. Die Kräne bestanden aus Stahlsockeln mit 2,50 m Durchmesser und 4,00 m Höhe. Auf den Bedienplattformen folgten Drehkräne mit Auslegern und elektrischen Antrieben. Einige Kräne erhielten auf der Wetterseite später hölzerne Schutzwände. Die Hunte hingen an Tragbügeln. Ihre Befüllung blieb Handarbeit.

Im letzten Betriebszustand setzte die DR (in Meinersdorf, Freital-Hainsberg und Radebeul Ost) elektrische Raupendrehkräne mit Greifern zur Entladung regelspuriger Kohlewagen und zur Befüllung der Kohlehunte ein. In Radebeul Ost wurde in den 1980er-Jahren ein hochstehender Kohlebunker errichtet. Man konnte die Kohlehunte über eine Rutsche befüllen, was so gut klappte, dass auch der Lokbahnhof Freital-Hainsberg dazu überging.

In Cranzahl diente bis 1986 ein ausranigter regelspuriger Kranwagen der Bekohlung der Schmalspurloks. Das zweiachsige Fahrzeug aus DRG-Zeiten stand mit den Radsätzen auf einem Betonsockel, konnte aber ebenfalls nur Kohlehunte heben und verschwenken; Greiferbetrieb zum Entladen regelspuriger Kohlewagen war nicht möglich. Ab 1986 folgte Förderbandbetrieb.

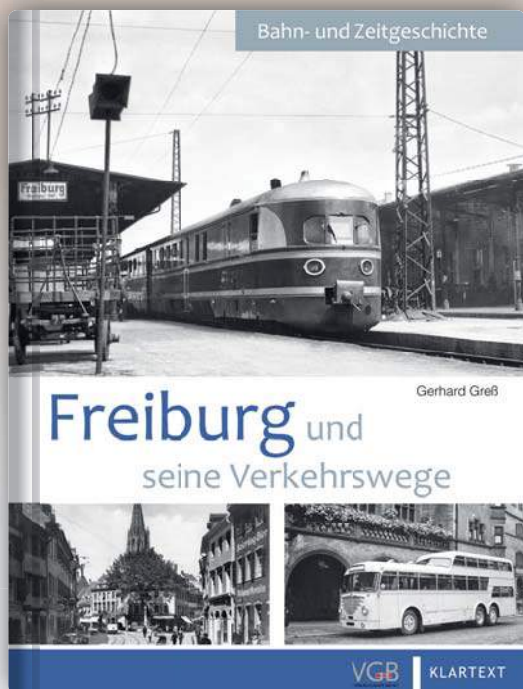
Bei der längsten sächsischen Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau – Carlsfeld fiel auf, dass in den Anschlussbahnhöfen Wilkau-Haßlau und Schönheide Süd je ein Kohlekran stand, obwohl sie keine Lokbahnhöfe waren. Der Kohlekran in Schönheide Süd besaß als Ausnahme sogar einen 3,00 m hohen Betonsockel! Merkwürdigerweise verfügten die Lokbahnhöfe in Kirchberg, Schönheide Mitte und Carlsfeld nicht über größere Kohlevorräte; nur bei Bedarf erfolgten Notbekohlungen über Kohletreppen. Eine solche verwendete man auch nach Stilllegung des Streckenabschnitts von Kirchberg nach Saupersdorf oberer Bahnhof (1967) zum Bekohlen in Saupersdorf oberer Bahnhof.

Da sich die Kohlekräne insgesamt bewährten, erscheint fraglich, warum von den stillgelegten Schmalspurstrecken kein Kran nach Cranzahl umgesetzt wurde.

Rainer Heinrich

NEUES für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – VGB-BÜCHER BIETEN FUNDIERTES WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE



Freiburg und seine Verkehrswege

Gerhard Greß, der bekannte Eisenbahn-Bestseller-Autor, widmet sich in seinem neuesten Werk seiner Heimatstadt Freiburg. Für dieses Buch hat er sehr viele bisher unveröffentlichte Aufnahmen aus allen Epochen ausgegraben und zu einem ganz außergewöhnlichen und sehr umfangreichen Band zusammengestellt.

232 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, Hardcover,
über 200 Farb- und Schwarzweißfotos,
farbige Streckenkarte
Best.-Nr. 581630 | € 34,95



Hamburg und die Eisenbahn 1964–1973

Der Hamburger Fotograf Rainer Schnell hat das Geschehen auf Hamburgs Schienen seit seinem 14. Lebensjahr dokumentiert. Dabei kam auch die städtische Umgebung, durch die die Strecken führen, nicht zu kurz. Dieses Buch zeigt eine Auswahl der besten Fotos, bereichert um viele Schilderungen und teilweise persönliche Erlebnisse rund um die Bahn.

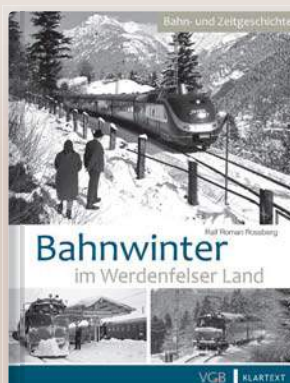
256 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover,
über 200 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581605 | € 34,95

Weitere Titel dieser Reihe

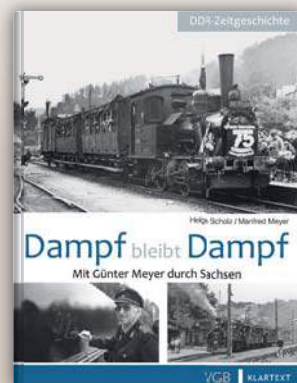
mit Hardcover,
Format 22,3x 29,7 cm



264 Seiten, ca. 450 Farb- und
historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581528 | € 39,95



144 Seiten, ca. 200 Farb- und
historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581532 | € 24,95



144 Seiten, ca. 300 Farb- und
historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581632 | € 29,95



www.vgbahn.de

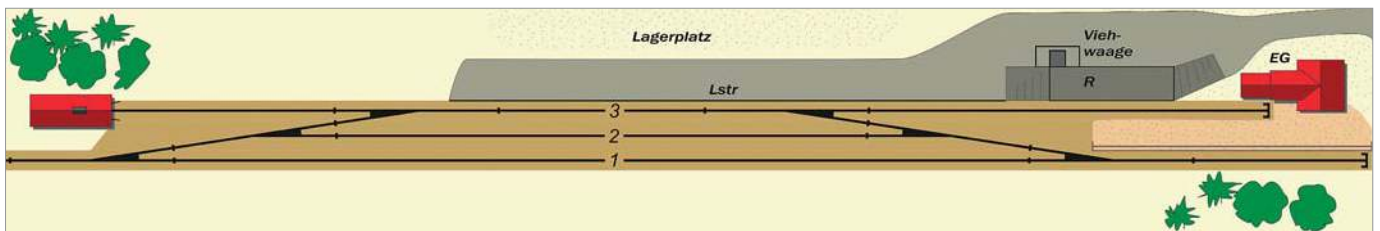
Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Lokstationen in Endbahnhöfen

Ganz am Ende

Mit dem Bau von Stichbahnen, die zumeist in eher ländlichen Kleinstädten oder größeren Landgemeinden endeten, ergab sich die Notwendigkeit, an den Endpunkten Lokstationen einzurichten. Oft nur mit dem Notwendigsten ausgestattet, erfüllten diese kleinsten „Bahnbetriebswerke“ jedoch über Jahrzehnte hinweg ihren Zweck und trugen zu einer wesentlichen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sowohl im Güter- als auch im Reiseverkehr bei.



Unsere Reise zu den kleinsten Lokstationen Deutschlands beginnt im Wendland mit seinen idyllischen Rundlingsdörfern und den original erhaltenen, niederdeutschen Hallenhäusern.

Schmarsau

Der Bahnhof bildete seit 1911 den Endpunkt der 17,2 km langen Kleinbahn Lüchow–Schmarsau. Die Bahn unterhielt in

Lüchow einen Lokbahnhof und in Schmarsau (siehe Gleisplan) eine Lokstation. Der nur 15,50 m lange Lokschuppen besaß eine nutzbare Gleislänge von 11,30 m, zu der eine kurze Arbeitsgrube gehörte. Am hinteren Ende des Schuppens gab es eine kleine Werkstatt und einen bescheidenen Übernachtungsraum. Die Loks, zwei Cn2t-Maschinen von Hanomag, konnten entschlackt und bekohlt werden. Die Wasserentnahme erfolgte aus einem Tiefbrunnen. Auch der

T 141, ein zweiachsiger Triebwagen der Bauart Wismar („Schweineschnäuzchen“) übernachtete in diesem Schuppen. Für den 1953 beschafften, vierachsigen DWK-Triebwagen T 156 mit einer Länge von 18,4 m (Foto unten) erwies sich der Lokschuppen jedoch als zu kurz; der Oldtimer übernachtete stets unmittelbar vor dem Lokschuppen. Die zuletzt eingesetzte V 20 passte jedoch hinein. Die Kleinbahn wurde am 13. März 1969 stillgelegt. *Franz Rittig*

T 156 der Kleinbahn Lüchow–Schmarsau an einem Sommerabend des Jahres 1966 vor dem Lokschuppen in Schmarsau.
Foto: Slg. Wolfgang Herdam



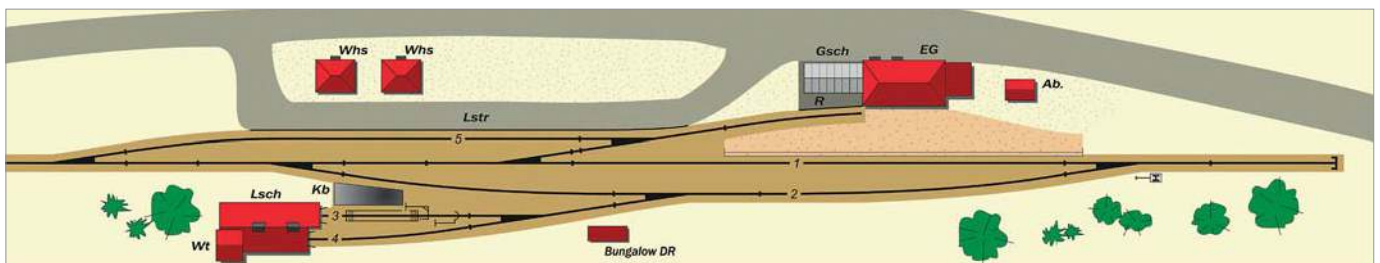
Graal-Müritz

Als „Mecklenburgische Bäderbahn AG“ ging am 1. Juli 1925 eine Kleinbahn in Betrieb, die Rövershagen an der Hauptbahn Rostock – Stralsund mit dem Ostseebad Graal-Müritz verband. Als Betriebsmittelpunkt fungierte der Endbahnhof Graal-Müritz (Gleisplan siehe unten), wo es einen großzügig angelegten Lokbahnhof (Foto rechts) gab. Den anfangs eingesetzten zwei Loks der Gattung T 3 folgten 1938 und 1940 zwei 1'Ch2t-Maschinen vom Bautyp ELNA 2, die von der DR als 91 6176 und 91 6177 übernommen wurden. Zu DR-Zeiten kamen auch Lokomotiven der Baureihe 91³⁻¹⁸ zum Einsatz, die das zuständige Bahnbetriebswerk Rostock stellte. 1967 endete der Dampflokeneinsatz. Spätestens zu diesem Zeitpunkt wurden die Behandlungsanlagen nicht mehr benötigt.

Franz Rittig



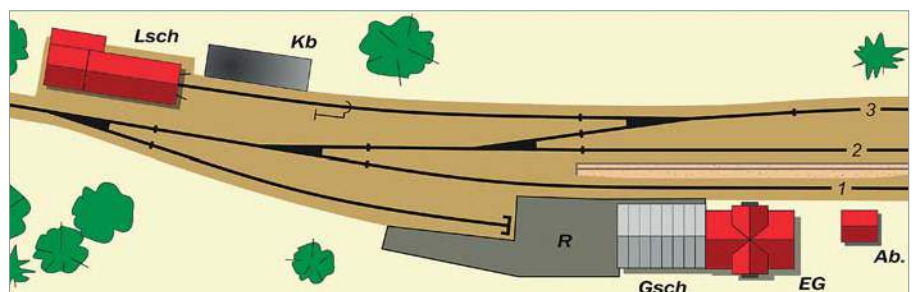
Hochbetrieb im Lokbahnhof Graal-Müritz am Endpunkt der einstigen Mecklenburgischen Bäderbahn. Wie man sieht, nutzte auch die Deutsche Reichsbahn noch die großzügig gestaltete Bekohlungsanlage mit dem elektromotorischen Kohlekrane. Foto: Günter Fiebig



Loitz

Die im September 1906 eröffnete Kleinbahn „Loitz – Toitz-Rustow“ (offizielle Bezeichnung) lag in Vorpommern und verband das Städtchen Loitz mit der „Berliner Nordbahn“ Berlin – Neustrelitz – Stralsund. Eigentümer der Stichbahn, die in Loitz an die Peene heranführte, war der Kreiskommunalverband Grimmen. Die Betriebsführung oblag der Königlichen Eisenbahndirektion Stettin, zu DRG-Zeiten dann der RBD Stettin. Für die anfangs eingesetzten Cn2t-Loks der Gattung T 3 gab es einen eingleisigen, zweiständigen Lokschuppen mit Wasserturmanbau, eine eher primitive Bekohlungsanlage und einen Wasserkran. Die DR setzte nach 1945 u. a. Lokomotiven der Baureihe 91³⁻¹⁸ (ex preußische T 9³) ein, zuletzt nachweisbar 91 725 und 91 1003 vom Bw Neubrandenburg.

Franz Rittig



Das seltene Foto zeigt den Endbahnhof Loitz vom Streckenende her, während der Gleisplan die Bahnhofseinfahrt mit der Lokstation wiedergibt. Das nach links abzweigende Gleis führte zur Peene. Foto: Slg. Jan Triphahn

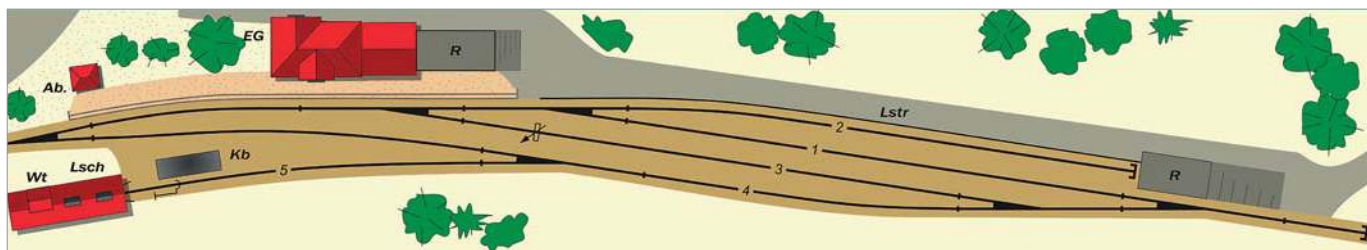
Sandau

Der Bahnhof Sandau (heute Sachsen-Anhalt) ging 1909 als Endpunkt einer Stichbahn von Schönhausen an der Fernstrecke Berlin – Hannover in Betrieb. Zur Genthiner Kleinbahn-Aktiengesellschaft gehörig, kam die Strecke 1949 zur DR, die sie als Nebenbahn ihrem Netz zuschlug. Zur Lokstation (Gleisplan siehe unten) gehörte ein eingleisiger, zweistöckiger Fachwerkkloppschuppen mit integriertem Wasserturm und Wasserkran. Vor dem Lokschuppen lag ein offener Kohlebensen mit Schüttbühne. Lange Zeit erbrachten Cn2t-Kleinbahnloks vom Typ „Bismarck“ fast alle Verkehrsleistungen. Im und nach dem Zweiten Weltkrieg kamen ELNA-Nachfolgeloks mit der Achsfolge 1'C1' nach Sandau. Die DR setzte überdies u. a. die Baureihen 74⁰⁻³, 83¹⁰ und 64 ein. Die Strecke wurde erst 1997 stillgelegt.

Frank Barby



74 225 des zuständigen Bahnbetriebswerks Jerichow trifft 1960 mit einem Personenzug im Endbahnhof Sandau ein. Die Linksweiche im Vordergrund schließt die kleine Lokstation an, von der man am Bildrand lediglich den Kohlebensen erahnt. Foto: Bauer, Slg. Frank Barby

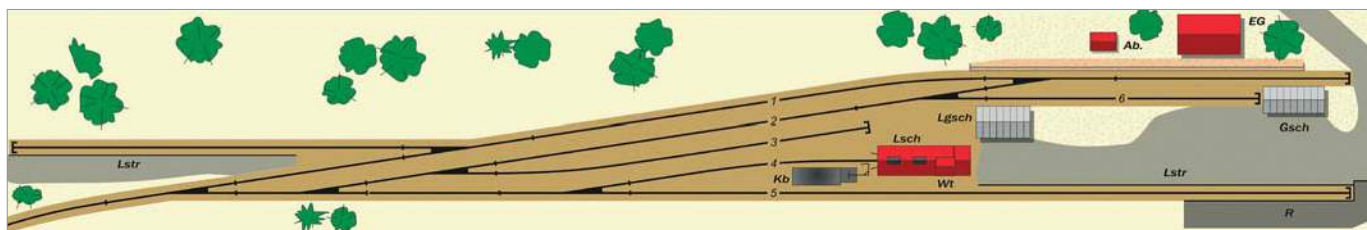
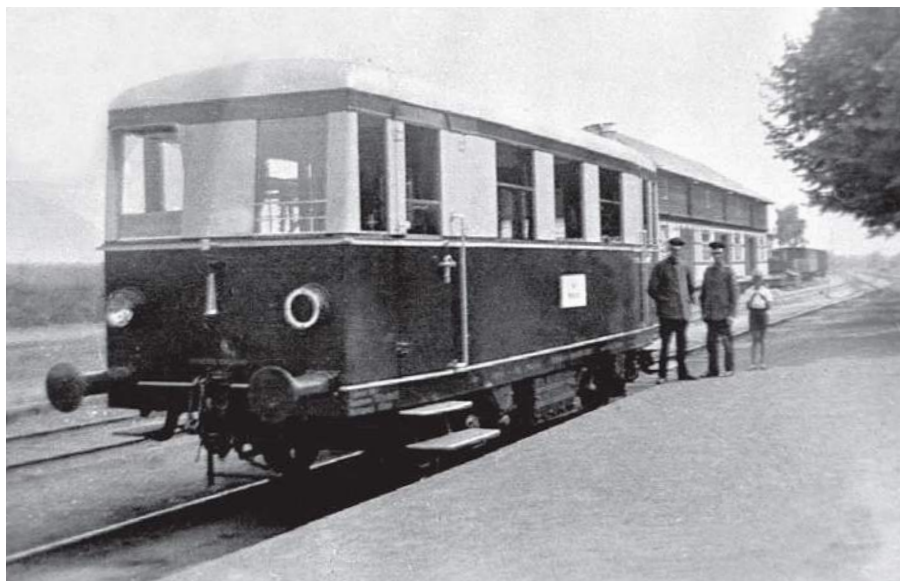


Colbitz

Die 1910 konzessionierte Kleinbahn Wolmirstedt – Colbitz ging aus einer regelspurigen Waldbahn in der Colbitz-Letzlinger Heide hervor. Nur etwa 8 km lang, erhielt sie einen im Hinblick auf seine Gleisanlagen eher ungewöhnlichen Endbahnhof, der in der Folgezeit mehrfach umgebaut wurde. Der Gleisplan (siehe unten) spiegelt den Zustand im Jahre 1937 wider. Bis auf

Colbitz 1938: Neben einer Bn2t-Lok (zu DR-Zeiten 98 6215) setzte die Kleinbahn u. a. einen „Kleinen Wettiner“ ein. Bei der DR folgten 89 6161, 89 6279 und 89 7562 vom Bw Magdeburg-Rothensee.

Foto: Slg. Frank Barby





periodische Schnittholztransporte, die alljährlichen Spargelkampagnen und einen saisonalen Ausflugsverkehr hielt sich die Wirtschaftlichkeit der Bahn in engen Grenzen. Vielleicht war es der Anwesenheit einer Ziegelei zu verdanken, dass Colbitz einen überraschend solide gebauten, eingleisigen, zweiständigen Lokschuppen mit Wasserturm- und Werkstattanbau erhielt, während sich die Schüttbühne für die Bekohlung bescheiden ausnahm.

Frank Barby

Einfahrt und Ostseite des Lokschuppens der Kleinbahn Wolmirstedt-Colbitz mit Wasserturm und Werkstattanbau. Die Lüftungsaufsätze auf dem Dach („Geier“) verraten, wo die Bn2- bzw. Cn2t-Loks unter Dampf abzustellen waren. Zeichnungen: Lutz Kuhl



Havelberg

Die Lokstation am Ende der Stichbahn von Glöwen an der alten „DRG-Rennstrecke“ Berlin – Hamburg wurde aus mindestens zwei Gründen sowohl bei Eisenbahnfreunden als auch Modelleisenbahnern bekannt: Die regelspurige Nebenbahn fiel nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst einer Demontage zur Befriedigung sowjetischer Reparationsansprüche zum Opfer, um bereits 1948 schmalspurig (750 mm) wieder aufgebaut zu werden. Dabei nutzte man auch den Havelberger Lokschuppen mit seinem Wasserturm – ein Gebäudeensemble, das zum Vorbild des bekannten gelungenen H0-Bausatzes der sächsischen Firma Auhagen GmbH aus Marienberg wurde. Als solcher bevölkert der Lokschuppen Havelberg samt Wasserstation heute tausende Modellbahnanlagen und Dioramen im In- und Ausland.

Dirk Endisch



Die 750-mm-Lokomotive 994701 vor dem eingleisigen, zweiständigen Lokschuppen in Havelberg, der einst zu einer regelspurigen Stichbahn gehörte. Ab Mitte der 1950er-Jahre waren meist zwei Cn2t-Maschinen der Baureihe 99⁴⁵⁰ in Havelberg stationiert. Ab Februar 1966 fungierte dort die generalreparierte 994701 als Planmaschine.

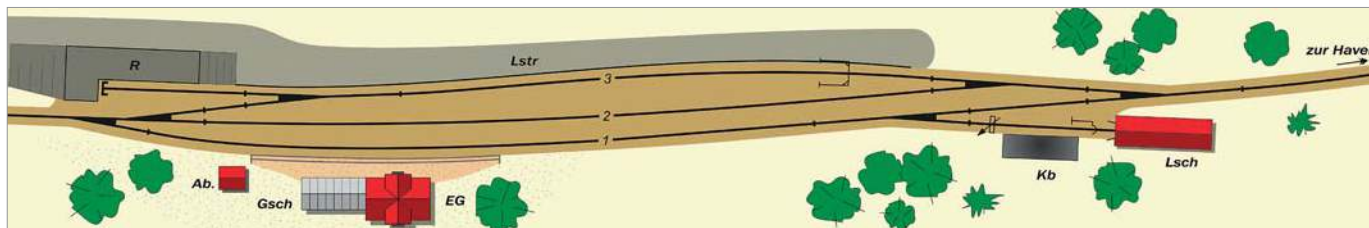
Foto: Slg. Dirk Endisch

Milow

68 Jahre lang war der kleine Ort Milow an der Havel, unweit von Rathenow, mit der Eisenbahn erreichbar. Ziegelhandwerk und Landwirtschaft galten als ausschlaggebend für den Bahnanschluss, der hinter dem Bahnhof am Havelufer endete. Der eingleisige, zweiständige Lokschuppen (Gleisplan siehe unten) der 1967 stillgelegten Stichbahn wird heute als Pferdestall (!) genutzt. Als noch „stählerne Pferde“ fuhren, nutzten die Lokstation u.a. 89 6476 (Vorbild des Brawa-H0-Modells) sowie 89 6479 bis 6481, die aufgrund ihrer modernen Bauart und Zugkraft ein Optimum darstellten.

Frank Barby

Panorama des Endbahnhofs Milow. In Bildmitte ist die Lokstation mit dem eingleisigen Schuppen erkennbar. Foto: Slg. Frank Barby



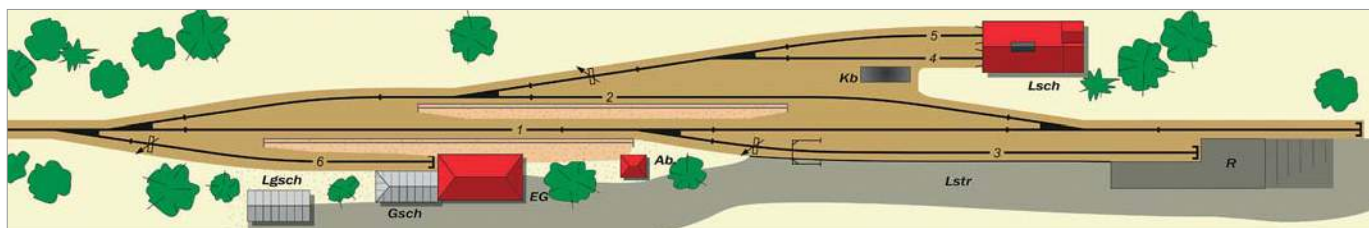
Görzke

Im August 1911 nahm eine regelspurige Kleinbahn in die historische Töpferstadt Görzke im Hohen Fläming ihren Betrieb auf. Die 11,7 km lange Strecke führte vom Kleinbahnknoten Ziesar entlang einer Landstraße zum Endbahnhof Görzke. Obwohl dieser nur über insgesamt fünf Gleise verfügte, ließ die zuständige Kleinbahnverwaltung einen vergleichsweise großzügig anmutenden, zweigleisigen Lokschuppen errichten. Aus Ziegelmauerwerk solide und massiv gebaut, besaß der verputzte und mit Klinkereinfassungen gestaltete Lokschuppen viele architektonische Gemeinsamkeiten mit dem zwar ebenfalls zweiständigen, aber nur eingleisigen Lokschuppen in Colbitz. Hinter den beiden Lokständen befand sich, durch ein niedri-



Der Reiseverkehr nach Görzke (zuletzt mit Dieselloks und alten VT-Beiwagen) endete 1973. Das Foto zeigt links den bereits „abgeklemmten“ Lokschuppen.

Foto: Slg. Frank Barby





Nordseite mit den beiden Einfahrten und Westseite des zweigleisigen, zweistöckigen Lokschuppens der Kleinbahn Ziesar–Görzke im Hohen Fläming: Die architektonische Gestaltung des mit Wasserturm und Werkstattanbau versehenen Gebäudes weist Parallelen mit dem Lokschuppen in Colbitz auf.
Zeichnungen: Lutz Kuhl

geres Dach etwas abgesetzt, eine Werkstatt mit einem südöstlich angebauten Wasserturm. Über Jahrzehnte typisch für Görzke (wie auch für die anderen Strecken der Genthiner Kleinbahn AG) waren die vom Provinzialverband der Provinz Sachsen von Henschel beschafften Cn2t-Loks des Typs „Bismarck“. Bereits ab 1932, als die Werkstatt schloss, diente der Schuppen nur noch zum Abstellen der Loks, was allerdings noch bis in die 1960er-Jahre hinein erfolgte. Zu jener Zeit dominierten längst DR-Lokomotiven der Baureihen 24 und 64, die aufgrund ihrer Kohle- und Wasservorräte in Görzke nicht mehr restauriert werden mussten.

Frank Barby



Osterwieck

1882 nahm die Osterwieck-Wasserleber Eisenbahn ihren Betrieb auf. Osterwieck war betrieblicher Mittelpunkt der Stichstrecke. Der 28 m lange, eingleisige Lokschuppen besaß einen Abstell- und dahinter einen Reparaturstand. Eine Werkstatt, Aufenthaltsräume, ein Magazin und ein Wasserturm ergänzten den Zweckbau. An der Seitenwand des Wasserturms war ein Wasserkran montiert. Ein Kohlebansen vor dem Lokschuppen und (zunächst) eine hölzerne Sturzbühne vervollständigten den Lokbahnhof.

Dirk Endisch

Noch 1996 waren in Osterwieck die Sockelreste eines Kohlekrans zu sehen, der zu DR-Zeiten die Bekohlung von zwei „Bubiköpfen“ (Baureihe 64) erleichterte. Foto: Dirk Endisch



Kranichfeld

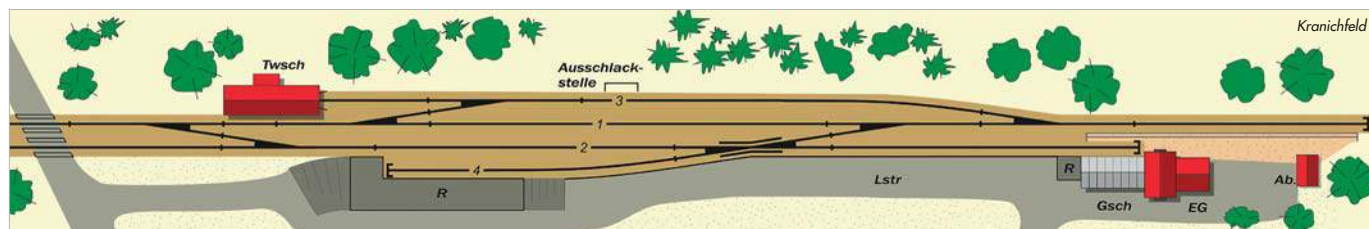
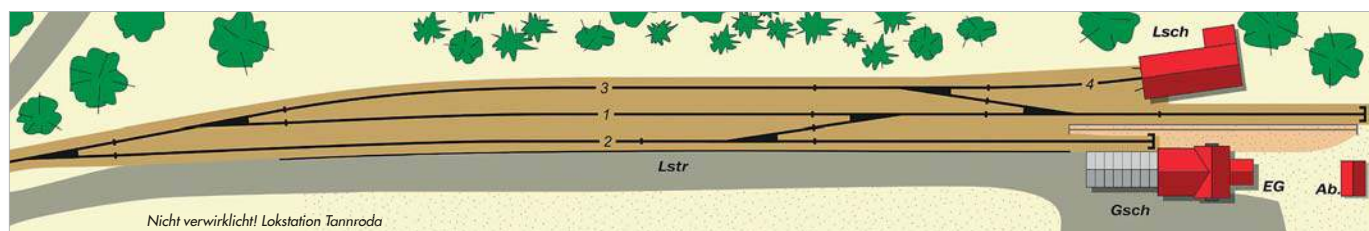
Nachdem sich das Vorhaben einer Lokstation in Tannroda (Gleisplan siehe unten) zerschlagen hatte, wurde Kranichfeld Endbahnhof der Weimar-Bad Berkaer Eisenbahn. Dort gab es eine kleine Lokstation, die allerdings schon 1934 samt Lokschuppen abgebrochen und durch einen 48 m langen Triebwagenschuppen (siehe Gleisplan darunter) ersetzt wurde. Die lange Remise sollte ab 1941 einen 37 m langen und damals modernen, zweiteiligen Triebwagenzug aufnehmen, den die DR nach 1945 jedoch abzog und anderweitig einsetzte.

Franz Rittig



Der Endbahnhof Kranichfeld 1991; in Bildmitte der Triebwagenschuppen.

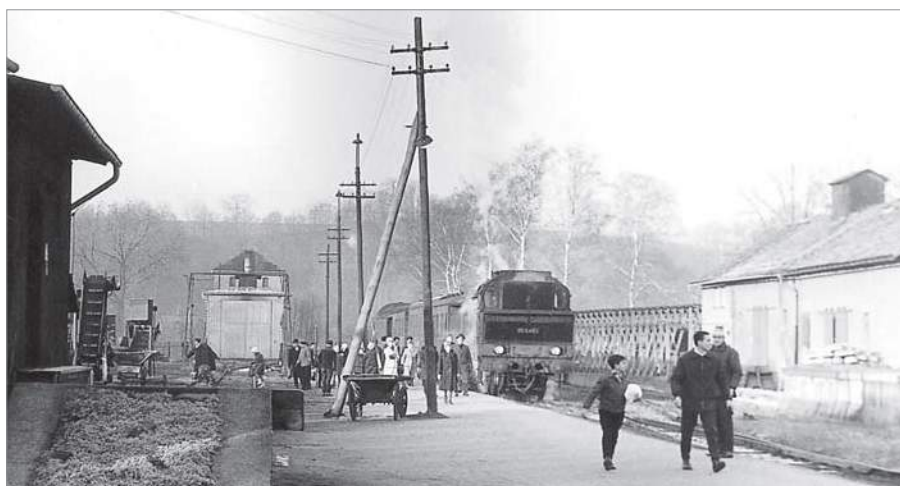
Foto: Franz Rittig



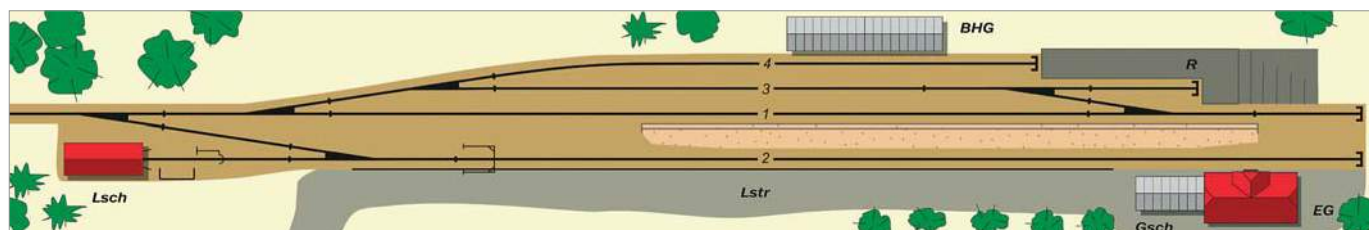
Kohren-Sahlis

Die „Wyhralbahn“ genannte, 7,7 km lange Stichstrecke von Frohburg an der Hauptbahn Leipzig–Chemnitz nach Kohren-Sahlis ging 1906 in Betrieb. Die Gleislage ihres Endbahnhofs erschien insofern ungewöhnlich, als dass die Zufahrt zur Lokstation nur über das Ladegleis (im Gleisplan unten Gleis 2) erfolgen konnte. Die DR betrieb die Strecke wie eine frühere Kleinbahn, indem sie vierfach gekuppelte ELNA-Loks, darunter 92 6483, einsetzte. Daneben war die Dh2t-Maschine 92 6588, eine der Baureihe 81 eher entfernt verwandte Einzelgängerin, lange Zeit Stammlokomotive der Strecke.

Franz Rittig



92 6483 hat mit ihrem Personenzug am 27.12.1965 Kohren-Sahlis erreicht. Der Lokschuppen war dort nur über das Ladegleis erreichbar. Foto: Günter Meyer, Slg. Helge Scholz



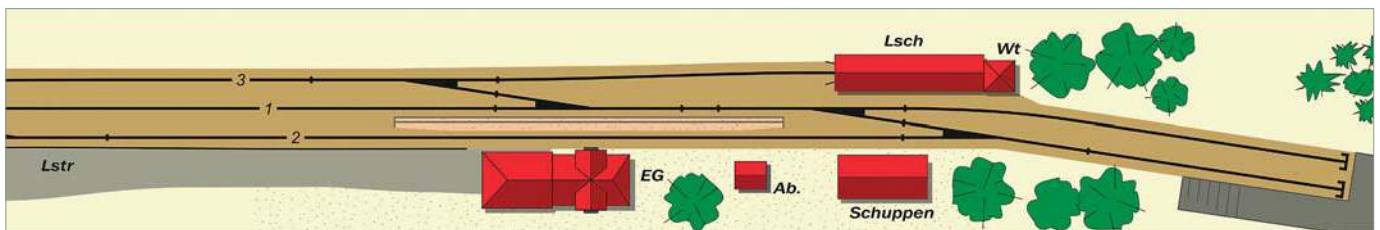
Untergröningen

Die 18,5 km lange „Obere Kochertalbahn“ Gaildorf – Untergröningen der Württembergischen Eisenbahngesellschaft WEG wurde am 1. Oktober 1903 in Betrieb genommen. Der Endbahnhof wurde so angelegt, um ihn im Falle eines Weiterbaues talaufwärts nach Wasseralfingen als Durchgangsbahnhof betreiben zu können. Letzteres unterblieb jedoch. Dank einer Lokstation mit einem eingleisigen, zweiständigen Lokschuppen, an dessen Rückwand ein Wasserturm stand, konnte die Obere Kochertalbahn als Stichstrecke betrieben werden. Als der Dampflokbetrieb 1954 endete, übernahm ein Schlepptriebwagen den gesamten Güter- und Reiseverkehr.

Ulrich Rockelmann



Blick auf die ehemalige Lokstation in Untergröningen. Auf dem Stumpfgleis warten 1980 der Triebwagen T 36 und zwei Beiwagen auf weitere Einsätze. Foto: Ludger Kenning



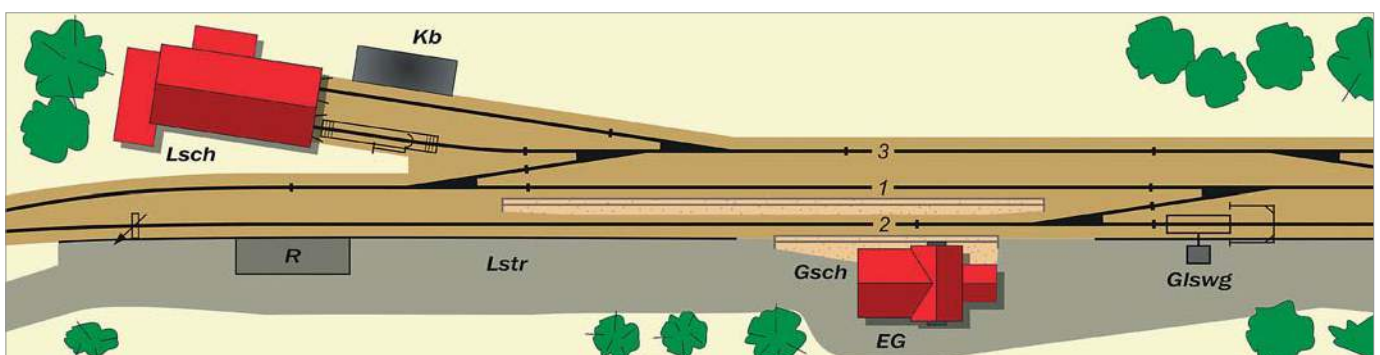
Enzweihingen

Die Nebenstrecke Vaihingen – Enzweihingen war 7,33 Kilometer lang. Die Lokstation im Endbahnhof lag links neben der Bahnhofseinfahrt. Der zweigleisige Fachwerklokschuppen besaß einen Wasserturm. Vor dem Lokschuppen gab es am rechten Gleis eine Bekohlungsanlage, während sich im linken Gleis eine Untersuchungsgrube befand. Der Dampflokeinsatz endete 1951. Der Personenverkehr wurde bis Ende 2002 durch den modernisierten WEG-Diesellokomotiv T 04 bewältigt, dem zu dieser Zeit ältesten Triebfahrzeug im regulären Personenverkehr Deutschlands.

Franz Rittig



Die Lokstation im Endbahnhof Enzweihingen im Jahr 1980. Wo rechts der Wagenkasten zu sehen ist, befand sich einst eine einfache Bekohlungsanlage. Foto: Ludger Kenning





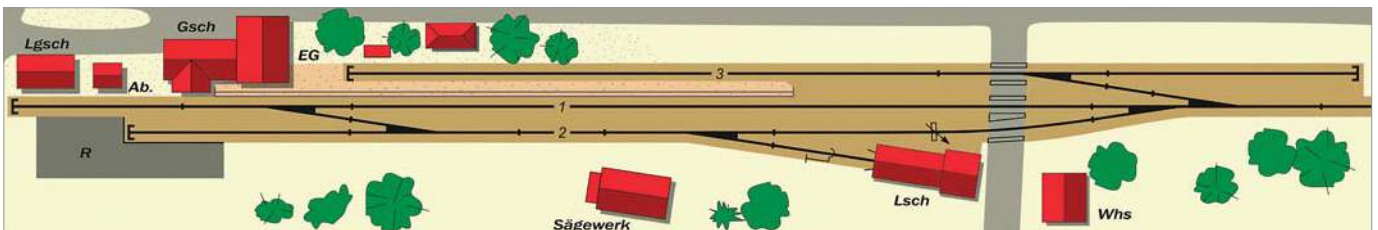
Lokstationen in Bayern

Lokales mit System

Weil die Königlich Bayerischen Staatsbahnen einst über die größte Zahl an Stichbahnen in Deutschland verfügten, waren in Bayern auch die meisten Lokstationen zu finden. Fast immer lagen sie an den ländlichen Endpunkten von Lokalbahnen und folgten einer gewissen Systematik, die bis zuletzt erkennbar blieb.

Mit einem guten Schuss Phantasie hat Reinhold Barkhoff die obige, längst historische Szenerie im Endbahnhof einer bayerischen Lokalbahn eingefangen. Vielleicht hat ihn ja beim Zeichnen auch die einstige kleine Lokstation in Bischofsgrün im Fichtelgebirge (Foto rechts) inspiriert. Foto: Gerd Jahreis





Frasdorf

Die Endstation der Stichbahn Rosenheim – Frasdorf gilt als Musterbeispiel eines oberbayerischen Lokalbahnstahs. Der Lokschuppen steht, wie in Reinhold Barkhoffs Zeichnung und im Foto aus Bischofsgrün, links von der Bahnhofseinfahrt und winklig zur Symmetrieachse des Hauptgleises. Als relativ langes Gebäude konnte der Schuppen zwei Tenderloks der Baureihe 70 aufnehmen und war (an seiner Rückwand) mit einem Wohnhaus kombiniert.

Während die Fotos das „Panorama“ der Endstation Frasdorf zeigen, spiegelt der Gleisplan typische Elemente bayerischer Endbahnhöfe wider. Fotos: Horst J. Obermayer



Monheim

Auch am Endpunkt der Lokalbahn von Fünfstetten nach Monheim (Schwaben) stand der Lokschuppen links von der Einfahrt, hier aber parallel zum Hauptgleis. Der eingleisige Fachwerkbau war insgesamt kürzer als der Frasdorfer Lokschuppen, jedoch

Der Lokschuppen in Monheim (Schwaben) fiel zwar kleiner aus als in Frasdorf, spiegelte jedoch das bekannte Grundmuster mit Wohnanbau wider.

Foto: RBD Augsburg

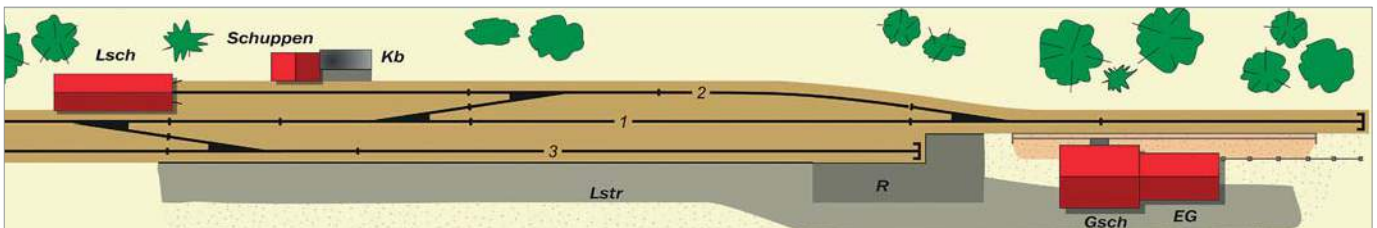




ebenfalls mit einem kleinen Wohngebäude an seiner Rückwand kombiniert. Typisch für diese Lokstation war das „Glaskastl“, die bayerische PtL 2/2 (DRG-Baureihe 98³), für die es eine hohe Bekohlungsfläche gab. Mit der 98 308 endete 1957 die Ära der PtL 2/2. Zwischenzeitlich setzte die DRG auch 91³⁻¹⁸ (T 9³) auf der 5,6 km langen Bahn ein – zum Ärger der Lokpersonale, die „zugereiste Preußen“ nicht mochten. Die bayerische Pt 2/3 (Baureihe 70⁰), die öfter aushalf, war ihnen lieber. Als letzte, planmäßig eingesetzte Dampflok fuhren „Bubiköpfe“ der Baureihe 64.

Franz Rittig

Gleisplan und Bekohlungsanlage im Endbahnhof der Lokalbahn Fünfstetten – Monheim. Foto: RBD Augsburg

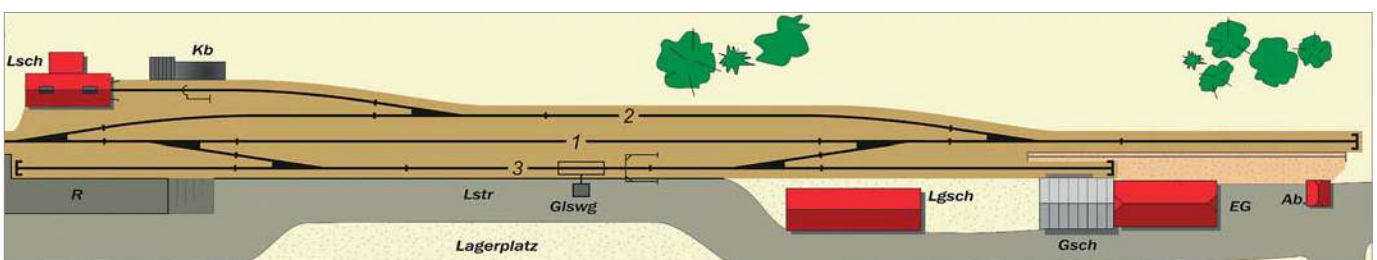


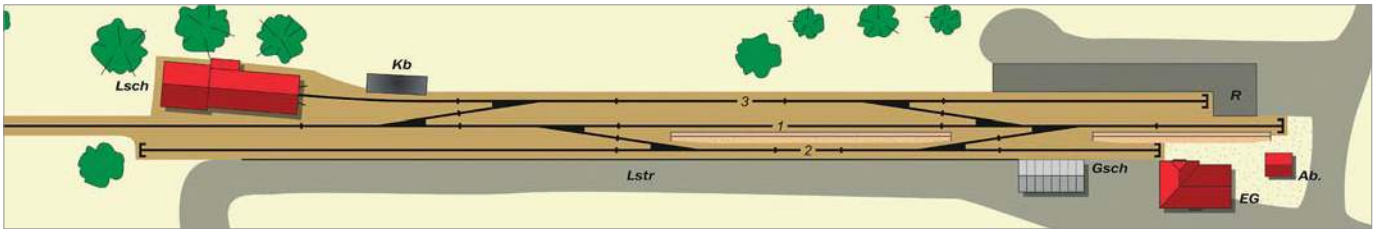
Am Lokschuppen in Kirchheim (Schwaben) gab es einen seitlichen Anbau, wo der Maschinenhausgehilfe mit seiner Familie wohnte. Auf der Bühne stehen gefüllte Weidenrutenkörbe zur Bekohlung bereit. Ob diese schwere Arbeit noch zum Aufnahmezeitpunkt (1939) von der Frau mit dem Korb am Schuppentor bewältigt wurde? Foto: RBD Augsburg, Slg. Ritz

Kirchheim

Hier wiederholte sich das Grundmuster. Dass auch variiert wurde, zeigt der Wohnanbau, der am Lokschuppen seitlich erfolgte. Überdies (was zwar nicht der Gleisplan unten, aber das Foto links zeigt) gab es an der Rückwand des Lokschuppens einen Anbau mit Wasserbehälter. Die Bekohlungsfläche weist auf den Einsatz des „Glaskastls“ (PtL 2/2) hin. Wie Siegfried Baum, Kenner und Chronist dieser Stichbahn im EJ 4/1990 berichtet, kamen nur in Ausnahmefällen bayerische D XI und GtL 4/4 (von der benachbarten Lokalbahn Mindelheim – Krumbach) nach Kirchheim. Der Einsatz der Baureihe 98³ endete 1953. Als Ablösung übernahm die Baureihe 64 die Nahgüterzüge von Pfaffenhausen nach Kirchheim und (erinnert sich Siegfried Baum) „ein beigestellter Personenwagen diente vor allem der Beförderung von Schülern.“

Franz Rittig

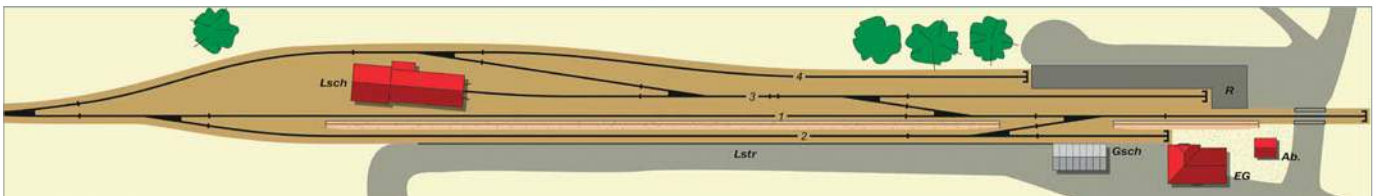




Markt Erlbach

Zwar folgte auch der mittelfränkische Endbahnhof der Lokalbahn Siegersdorf – Markt Erlbach der bekannten Systematik, wurde jedoch später umgebaut. Der Gleisplan oben zeigt den Bahnhof und seinen eingleisigen Lokschuppen mit dem kleinen, rückwärtigen Wohnanbau im Zustand von 1902, während der untere Plan die Gleislage von 1964 wiedergibt. *Franz Rittig*

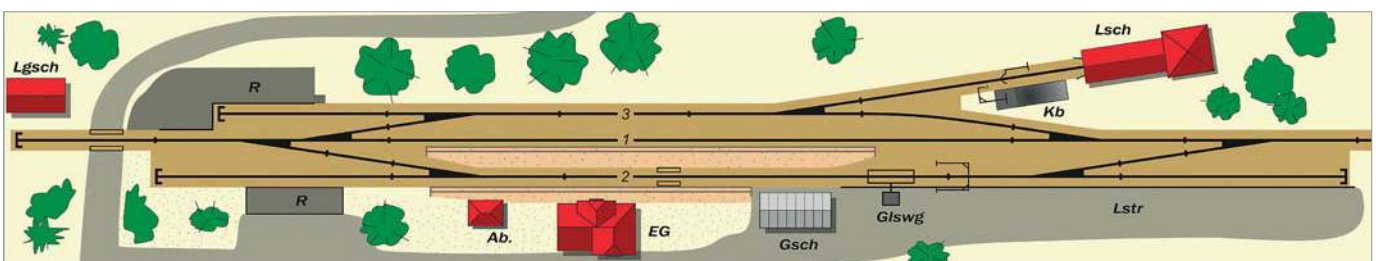
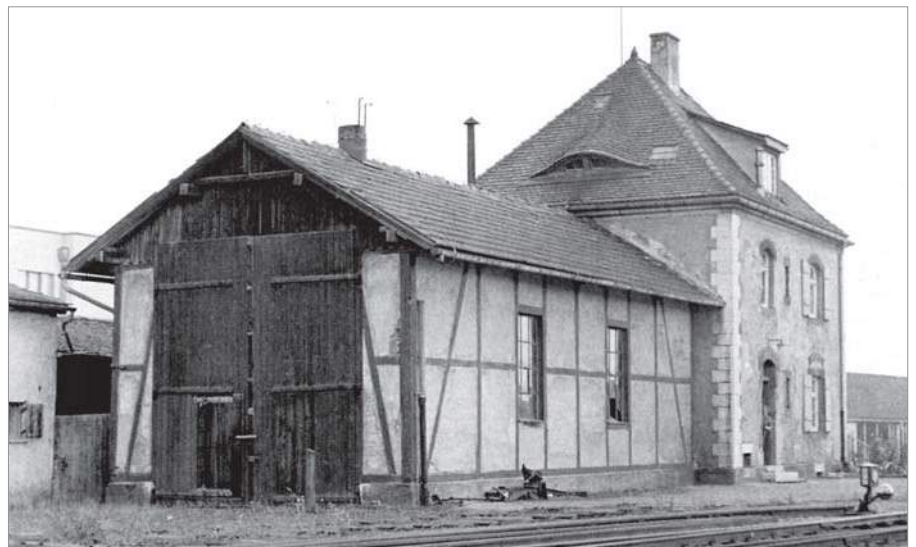
Dampf in der einstigen Lokstation Markt Erlbach Ende der 1960er-Jahre, als Einheitsloks der Baureihe 86 dort noch zum Betriebsalltag gehörten. Foto: Jürgen Nelkenbrecher



Wemding

Als Endpunkt der Lokalbahn Nördlingen – Wemding besaß dieser Bahnhof (Gleisplan siehe unten) zwei Bahnsteige im mittleren Bereich. Zudem stand der Lokschuppen rechts von der Einfahrt, wodurch das Grundmuster gespiegelt erscheint. Dafür stimmt die Bauweise des Lokschuppens samt würfelförmigem Wohnanbau und Zelt-dach mit dem Schuppen in Markt Erlbach (vgl. auch Foto S. 6) überein. *Franz Rittig*

Die Bauweise der Lokschuppen in Markt Erlbach (Franken) und Wemding (Schwaben) war nahezu identisch. Foto: Horst J. Obermayer

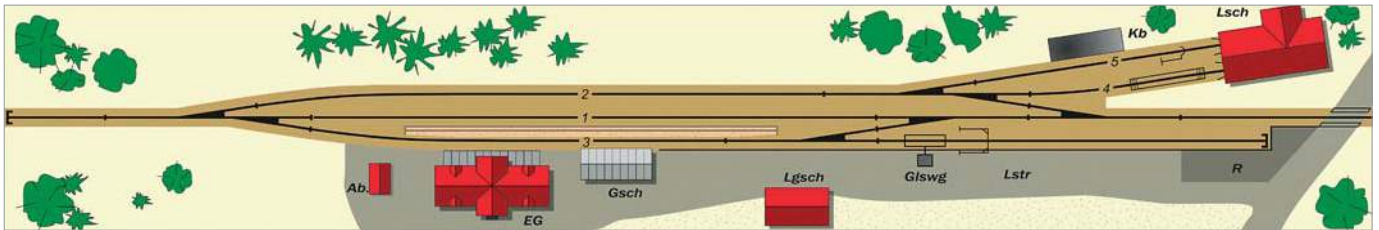




Königshofen

Die Lokalbahn nach Königshofen im Grabfeld wurde durch die allerletzten GtL 4/4 vom Bw Schweinfurt berühmt. Für ihre Übernachtung gab es im Endbahnhof einen Fachwerk-Lokschuppen, davor einen Kohlebanen, einen Wasserkran und eine Untersuchungsgrube. Die Gleisanlagen (siehe unten) mit den Standorten des (hier zweigleisigen) Lokschuppens, des Güterschuppens und des Empfangsgebäudes weisen die bekannte, systematische Ähnlichkeit mit Wemding auf. *Franz Rittig*

98 886, eine bayerische GtL 4/4, stand am 30. Juli 1960 im Lokschuppen von Königshofen. Foto: Slg. Wolfgang Herdam



Wertingen

Ein Vergleich zwischen Königshofen und Wertingen (Gleisplan siehe unten) bringt die Erkenntnis, dass die Systematik beim Bau bayerischer Lokalbahnhöfe durchaus

Variationen zuließ. Das betraf nicht nur die Gleisanlagen, sondern auch die Bauten. So wich der Lokschuppen am Endpunkt der schwäbischen Lokalbahn Mertingen – Wertingen (siehe Fotos unten) von seinem Pendant im fränkischen

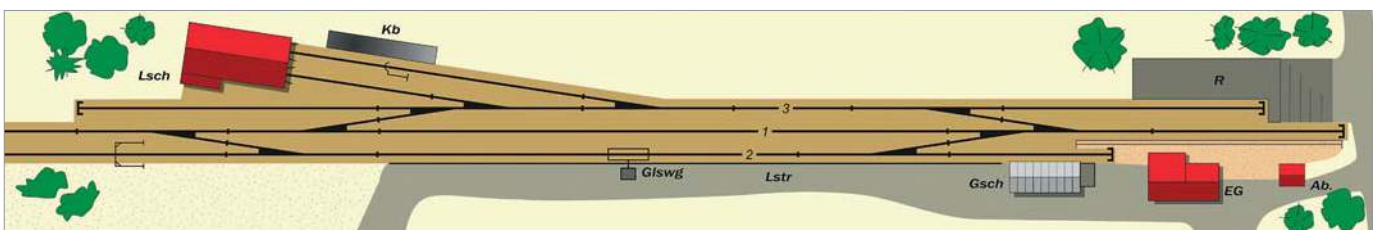
Königshofen deutlich ab. Seine Bauweise erinnert jedoch an den Fachwerk-Lokschuppen in Allersberg (vergleiche Seite 17), wo der Wohnanbau an der Rückwand allerdings querstehend erfolgte. *Franz Rittig*



Der zweigleisige Lokschuppen in Wertingen im Jahre 1941.

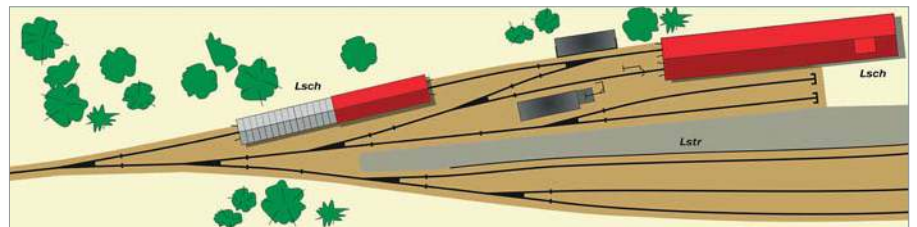


Der Wohnanbau in Wertingen. Fotos: RBD Augsburg, Slg. Andreas Ritz





An der Bekohlung am Berghang im Endbahnhof Tegernsee steht die Lok TAG 7. Die 1'D1'-Maschine gilt als gelungenste bayerische Lokalbahnlok. Im Foto rechts unten wartet sie zu Beginn der 1970er-Jahre vor dem langen, zweigleisigen Lokschuppen auf ihren nächsten Einsatz. Fotos: Andreas Ritz, Jürgen Nelkenbrecher



Tegernsee

Keine Frage – der Lokbahnhof in Tegernsee passt nicht in das Grundmuster der Lokstationen, wie sie in zahlreichen Varianten an den Endpunkten bayerischer Lokalbahnen zu finden waren. Dafür gab es mehrere Gründe: Zuerst sei daran erinnert, dass die Tegernsee-Bahn AG (TAG) ein Unternehmen verkörperte, das sich nicht an die gleichsam systematischen Baugrundsätze der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen halten musste. Überdies waren die Platzverhältnisse am Berghang über dem Tegernsee eher beengt. Da der Endbahnhof der Bahnstrecke Schäftlach – Tegernsee zugleich auch als Betriebsmittelpunkt fungierte, musste man auf wenig Raum alle erforderlichen Unterstellmöglichkeiten und Behandlungsanlagen für die Dampfloks und (später) Triebwagen der TAG unterbringen. So entstand nicht nur eine ungewöhnliche Gleisanordnung, sondern auch die Bekohlungsühne im Hanganschnitt.

Franz Rittig

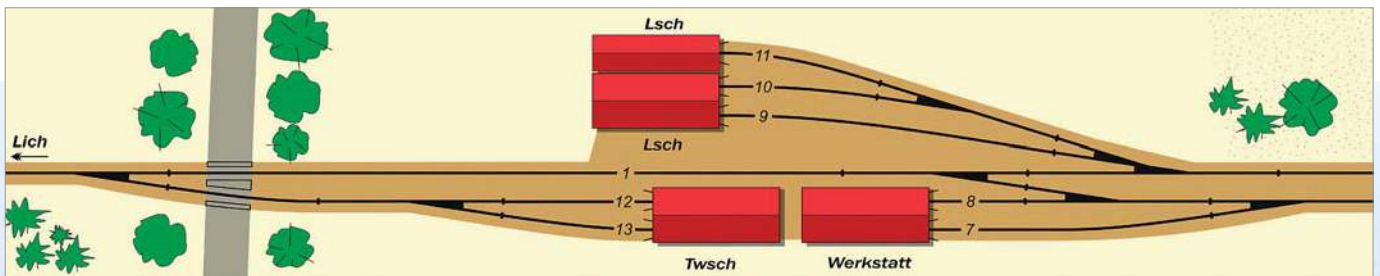


Lokstationen in ungewöhnlicher Lage

Mittendrin und eher selten

Nicht überall folgten Lokbahnhöfe und Lokstationen mit ihren Gleisanlagen einem Grundschemata. Lagen sie in Knotenpunkten, ergaben sich bisweilen ungewöhnliche Standorte für Lokschuppen und Behandlungsanlagen. In seltenen Fällen endeten Stichbahnen sogar im Lokschuppen.

Der dreigleisige Lokschuppen in Butzbach Ost mit der BLE-Lok 146 (Bauart ELNA) und dem T 2, einem regelspurigen Schienenbus der Bauart „Wismar“. Foto: Dr. Rolf Löttgers



Sowohl der schematische Gleisplan (oben) als auch das Panorama von Butzbach Ost (im April 1970) zeigen die ungewöhnliche Lage von Lokschuppen und Werkstätten.
Foto: Slg. Wolfgang Herdam



Butzbach Ost

Michael Meinhold (†) nannte den Betriebsmittelpunkt der Butzbach-Licher Eisenbahn (BLE) ein ELNA-Eldorado, da sich auf seinen Gleisen nicht nur die drei BLE-ELNAs, sondern zeitweilig auch zahlreiche ELNA-Loks anderer Privatbahnen tummelten. Einst nicht mehr als eine private Lokstation mit zweigleisigem Lok- sowie vorgelagertem Kohleschuppen, wurden die Gleise immer wieder erweitert, neue Schuppenstände geschaffen und (1940) eine größere Werkstatt mit Schmiede eingerichtet. Vor einem zunächst zwei-, später dreigleisigen Lokschuppenneubau kamen ein moderner Kohlekran mit Hunten und ein Bansen hinzu. So wurde Butzbach Ost zu einem ausgewachsenen Lokbahnhof, den Michael Meinhold bereits „Bw“ nannte. *Franz Rittig*

Vor dem „neueren“ Lokschuppen der BLE rücherte am 29. Juli 1966 die BLE-Lok 146 geduldig vor sich hin. *Foto: Dr. Rolf Löttgers*

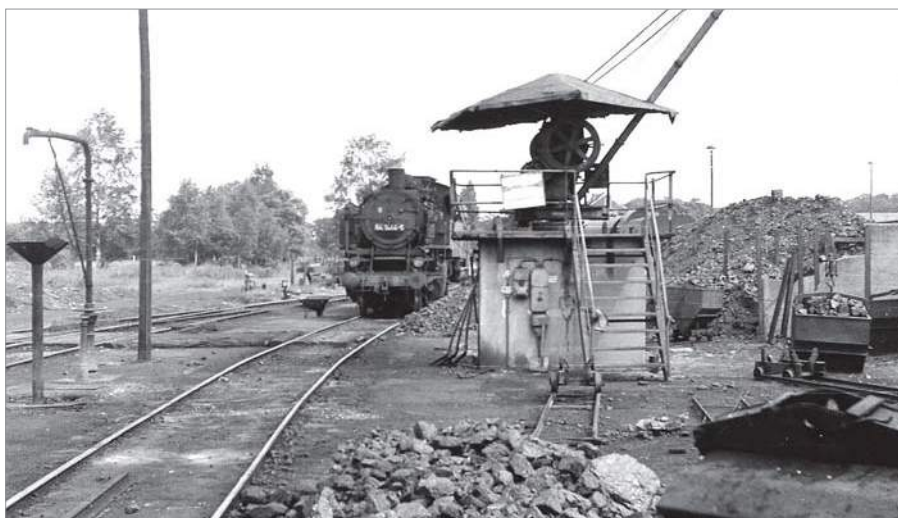


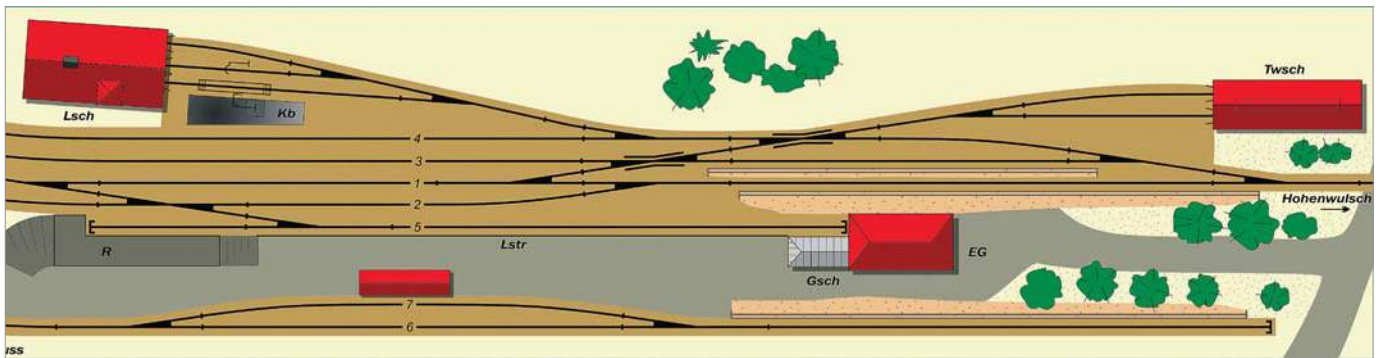
Noch bis 1975 setzte die DR von Kalbe (Milde) aus Lokomotiven der Baureihe 64 (zumeist vor Nahgüterzügen) ein; hier 64 444 an der Bekohlung in Kalbe.

Kalbe (Milde)

Der Lokbahnhof Kalbe (Milde), bis zu seiner Schließung 1992 Einsatzstelle (Est) des Bw Salzwedel der DR, ging ursprünglich aus der ehemaligen Betriebswerkstatt der Altmärkischen Kleinbahn-AG (AMK) hervor. Als betrieblicher Mittelpunkt der Kleinbahnstrecke Bismarck – Beetzendorf besaß Kalbe zunächst einen zweigleisigen Lokschuppen mit vier Ständen und einer kleinen Werkstatt. Mit Bau und Inbetriebnahme der Kleinbahnstrecke Kalbe – Gardelegen (1904) wurden der Lokschuppen um ein drittes Schuppengleis und die Werkstatt erweitert. Kleine Bn2t-Loks bestimmten das Bild. Als man sie Schritt für Schritt durch größere Maschinen ersetzte, mussten (Ende der 1920er-Jahre) auch Lokschuppen und Werkstatt wieder erweitert werden. Da man inzwischen mit einem Triebwagen gute Erfahrungen gesammelt hatte, kamen in den 1930er-Jahren zwei weitere Triebwagen hinzu. Für

64 403 und 64 201 unmittelbar vor der Lokschuppeneinfahrt in Kalbe. Im Vordergrund die Untersuchungsgruben des dreigleisigen Lokschuppens. *Fotos: Wolfgang List*





In Kalbe (Milde) gab es neben dem dreigleisigen Lokschuppen (links) noch einen zweigleisigen Triebwagenschuppen.

sie wurde auf der Ostseite des Bahnhofs ein zweigleisiger Triebwagenschuppen gebaut, wobei ein ungewöhnliches Gesamtbild entstand. Die DR, die Fahrzeuge und Anlagen 1949 übernahm, setzte die verschiedenen, alten Loks aus Kleinbahnzeiten weiter ein, um sie später durch die Baureihe 91³⁻¹⁸, ELNA-Maschinen der Baureihe 91⁶⁴ und zuletzt Einheitsloks der Baureihe 64 zu ersetzen. Dirk Endisch



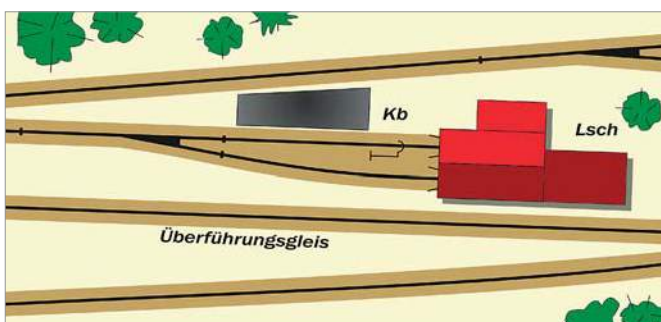
Ansicht von Kohlebensen und Lokschuppen in Kalbe (Milde) in der Endzeit des Dampflokeinsatzes in der Altmark.



Der Lokschuppen in Osterburg stand inmitten der Gleise zwischen dem Klein- und dem Durchgangsbahnhof. Fotos: Wolfgang List

Osterburg

Dieser kleine Lokbahnhof, der von 1957 bis 1968 zum Bw Salzwedel gehörte, stand inmitten der Gleisanlagen des (einstigen) Bahnhofs „Osterburg (Kleinbahn)“ und einem Verbindungsgleis zum Durchgangsbahnhof Osterburg der Hauptstrecke Wittenberge – Magdeburg. Die eingesetzten Fahrzeuge und ihre Personale bedienten die frühere Kleinbahn Osterburg – Deutsch Pretzier (ab 1950 Pretzier). Der zweigleisige Lokschuppen, der mit seinem Wasserturmanbau, dem Krüppelwalmdach und den ausgerundeten Schuppentoren in offenkundig romantisierender Absicht ein wenig Landhausstil zeigte, beherbergte zunächst C n2t-Loks vom Typ Bismarck I. Bei der DR folgten u. a. die Baureihe 91³⁻¹⁸ sowie ELNA-Maschinen der Baureihe 91⁶⁴, die nach Aufgabe des Dampfbetriebs in Osterburg 1968/69 wieder nach Salzwedel heimkehrten. Dirk Endisch



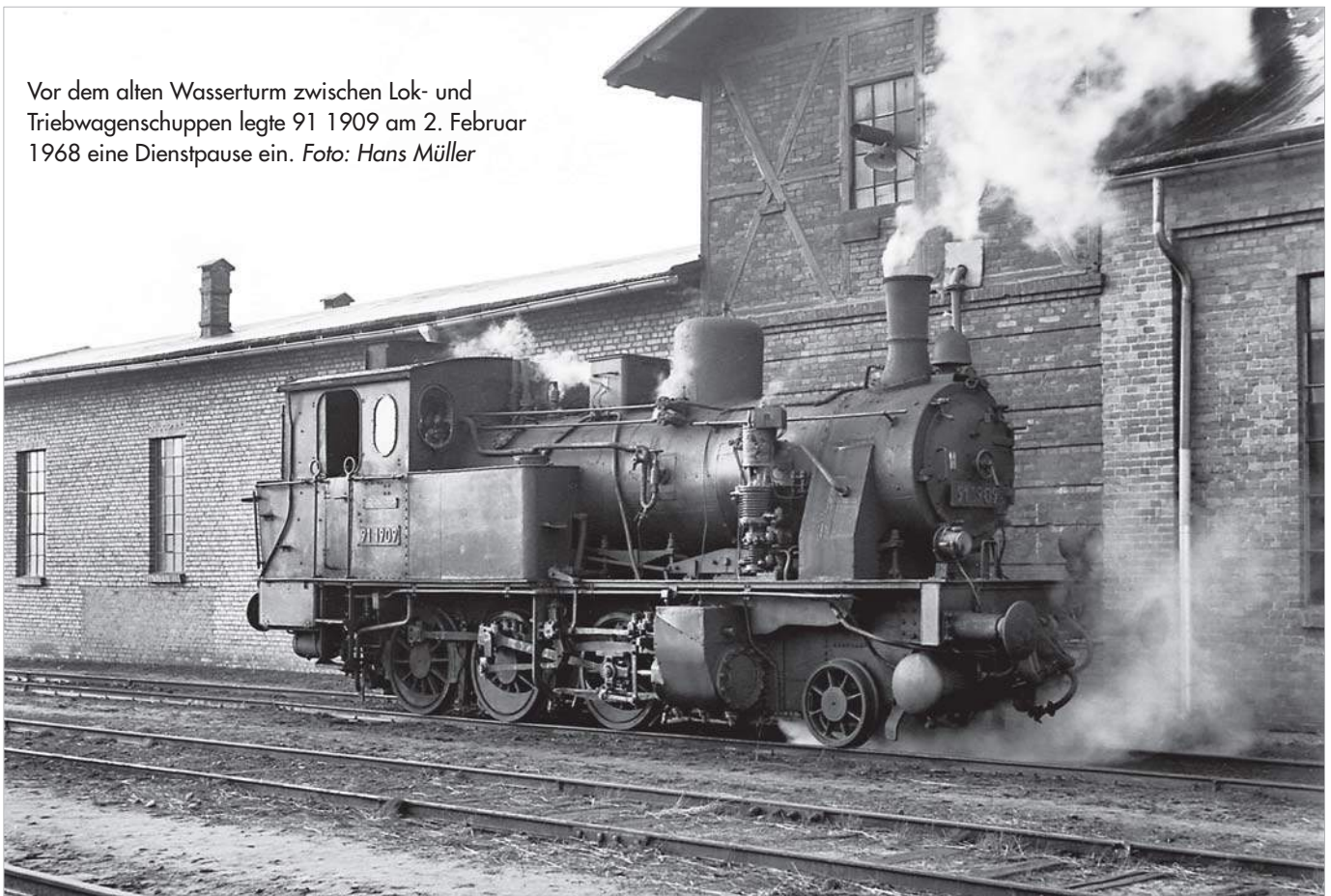
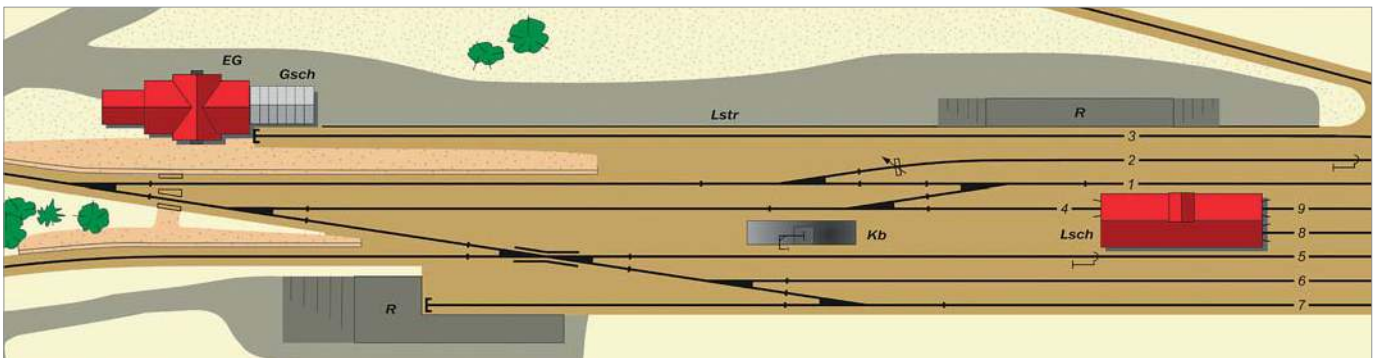
Das Überführungsgleis neben dem Schuppen des Lokbahnhofs Osterburg stellte die Verbindung zur Hauptstrecke Wittenberge – Magdeburg her.



Blick vom Hausbahnsteig in Putlitz auf die Gleisanlagen des „Kleinbahnknotens“ und den Lokschuppen. Foto: Peter Sommerfeld

Putlitz

In Putlitz liefen die Kleinbahnstrecken Pritzwalk – Putlitz – Sukow und Berge – Putlitz zusammen. Der Lokbahnhof befand sich inmitten der Gleisanlagen (Gleisplan siehe unten). Zum zweigleisigen Lokschuppen gehörte ein kleiner Wasserturm in Fachwerkbauweise. Nach dem rückwärtigen Anbau eines Triebwagenschuppens nahm er einen mittigen Standort ein. In Putlitz waren bis 1970 die letzten Loks der mecklenburgischen Gattung T 4 (Baureihe 91¹⁹) anzutreffen. *Peter Sommerfeld*



Vor dem alten Wasserturm zwischen Lok- und Triebwagenschuppen legte 91 1909 am 2. Februar 1968 eine Dienstpauze ein. Foto: Hans Müller

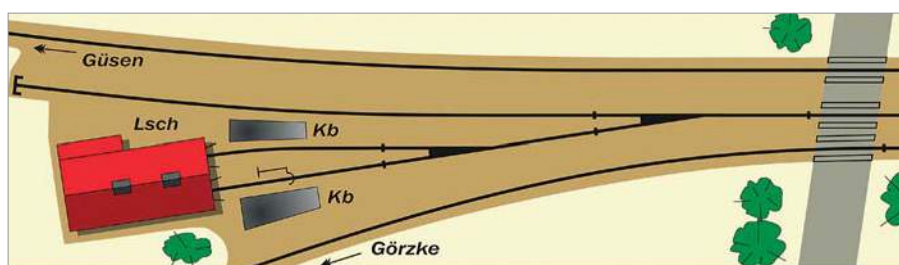
Der Lokschuppen von Ziesar beheimatete zu DR-Zeiten u.a. die kleinen Schleptenderloks der Baureihe 24.

Foto: Frank Barby

Ziesar

Der Lokschuppen im „Kleinbahnknoten“ Ziesar wurde 1916 (wie das gesamte Areal und die Hochbauten des Bahnhofs auch) neu errichtet. Als verklinkerter Ziegelbau hinterließ er einen durchaus repräsentativen Eindruck. In mittiger Lage (zwischen den Streckengleisen siehe Gleisplan rechts) wies der zweigleisige Schuppen mit dem Krüppelwalmdach, der angebauten Werkstatt und dem hohen, ungewöhnlich anmutenden Wasserturm vier Stände auf. Neben dem Turm lag ein zusätzliches Aufstellgleis mit einer Nutzlänge von 92 m. Kohlebansen befanden sich beiderseits der Schuppengleise, die eine Nutzlänge von jeweils 56 m aufwiesen. Den Wasserkran hatte man von beiden Schuppengleisen aus nutzbar aufgestellt. Der solide Schuppen bewährte sich; größere bauliche Veränderungen machten sich nicht erforderlich.

Frank Barby

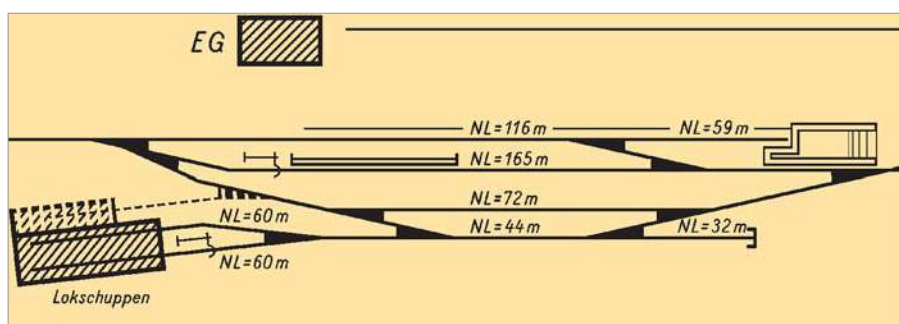


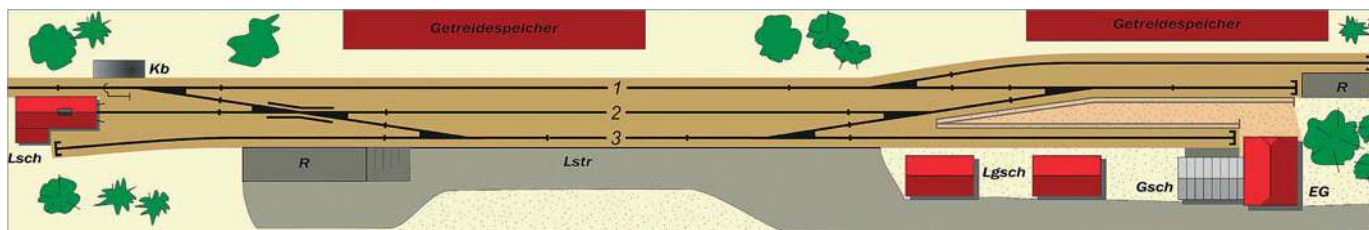
Lokbahnhof als ungewolltes Freiluftmuseum: In Hessen standen noch 1990 u. a. der Bekohlungs-kran, der Lokschuppen und das zweigeschossige Lagergebäude. Foto: Dirk Endisch

Hessen

In eine eigentümliche Lage geriet in der DDR der Lokbahnhof Hessen, einst Betriebsmittelpunkt der Kleinbahn AG Heudeber – Mattierzoll. Der zweigleisige Lokschuppen hatte vier Stände. Im Anbau gab es einen Wasserbehälter und eine Werkstatt mit Schmiede (Gleisplan siehe rechts unten). Wasserkran und Bansen ergänzten die Ausstattung. Anstelle des Bansens baute man 1948 ein zweigeschossiges Lagergebäude. Als Folge der Grenzziehung nach 1945 wurde die Strecke unterbrochen. Mit dem Lokbahnhof Hessen übernahm 1950 das Bw Halberstadt 75 6686, 89 6009 und 89 6029 sowie einen Triebwagen. Ende 1968 waren in Hessen noch eine 64 und ein VT stationiert. 1969 endete der Betrieb. Die Gleise, Gebäude sowie der Kohle- und der Wasserkran blieben jedoch auf DR-Anweisung erhalten; die Strecke bis Hessen sollte im „Verteidigungsfall“ reaktiviert werden. Erst die DB AG demonitierte die Ausstattungsreste des Lokbahnhofs.

Dirk Endisch





Neuhaus (Elbe)

1912 eröffnet, besaß die Kleinbahn Neuhaus – Brahlstorf an ihrem Endpunkt (Gleisplan siehe oben) eine merkwürdige Gleisanordnung: Das durchgehende Hauptgleis war

zugleich Bekohlungsgleis, Bahnsteiggleis und endete als Rampengleis vor einer Kopf- und Seitenrampe. Wurde die Kleinbahnlok in der Lokstation an der Bahnhofseinfahrt restauriert, blieb das Streckengleis gesperrt. Die niedersächsische Kleinbahn (ab 1949

DR) setzte von 1930 bis 1944 eine Dampflok der Bauart Hanomag-Sentinel mit Zweizylinder-Dampfmotor ein. Zu DR-Zeiten kamen Cn2t-Loks der Baureihen 89⁶⁰ und 89⁶¹ sowie kurzzeitig eine T 4 (91¹⁹) nach Neuhaus.

Franz Rittig

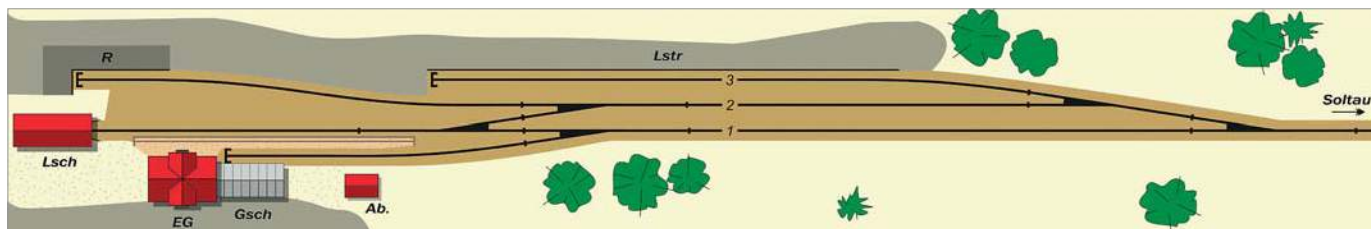
Neuenkirchen

In einigen Endbahnhöfen fungierten die Lokstationen als Streckenendpunkte: Die durchgehenden Hauptgleise endeten in Lokschuppen. Neuenkirchen (Gleisplan siehe unten) war Endstation der Stichbahn Soltau – Neuenkirchen und unterstand wie Neuhaus (Elbe) zeitweilig dem Landeskleinbahnamt der Provinz Hannover.

Franz Rittig

In Neuenkirchen endete die Kleinbahn im Lokschuppen. Der Schienenbus Bauart „Wismar“ wartete 1959 auf seine Rückfahrt.

Foto: Reinhard Todt/Eisenbahnstiftung



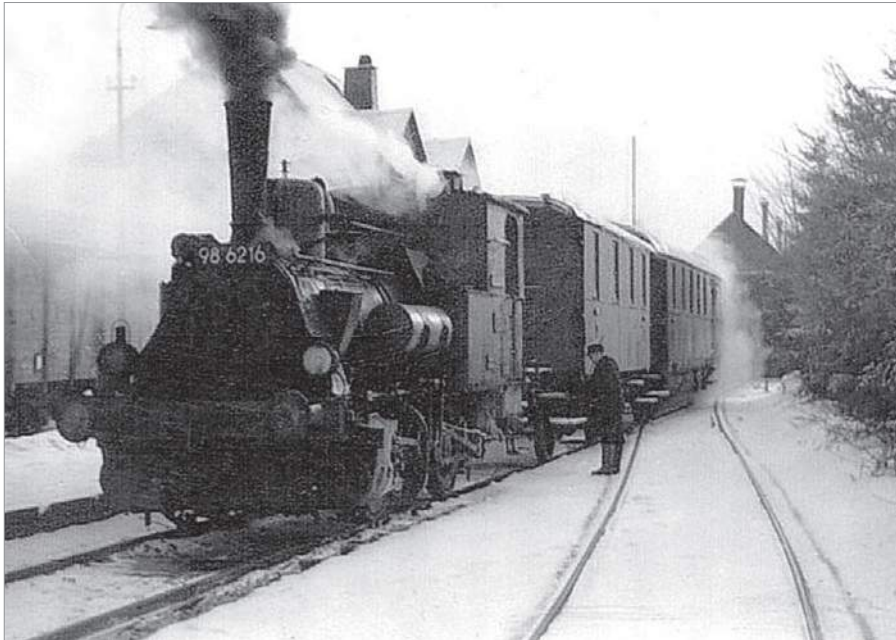
Arneburg (Elbe)

1899 als meterspurige Kleinbahn eröffnet, endete die 12,6 km lange Stichbahn in einem Lokschuppen, in dem es eine Untersuchungsgrube gab. Vor dem Lokschuppen (mit zwei Kaminen und einem „Geier“) standen ein Kohleschuppen und ein Wasserkran, der aus einem seitlich angebauten, im Grundriss viereckigen Wasserturm gespeist wurde. Noch vor dem Ersten Weltkrieg (1914 bis 1918) baute man die kleine Bahn auf Regelspur um. Die DR legte sie 1972 still.

Wolfgang List

Auch in Arneburg (Elbe) endete ab 1899 eine Kleinbahn (1000 mm) in einem Lokschuppen. Rechts vom Lokschuppengleis stand ein Kohleschuppen. *Foto: Slg. Wolfgang List*

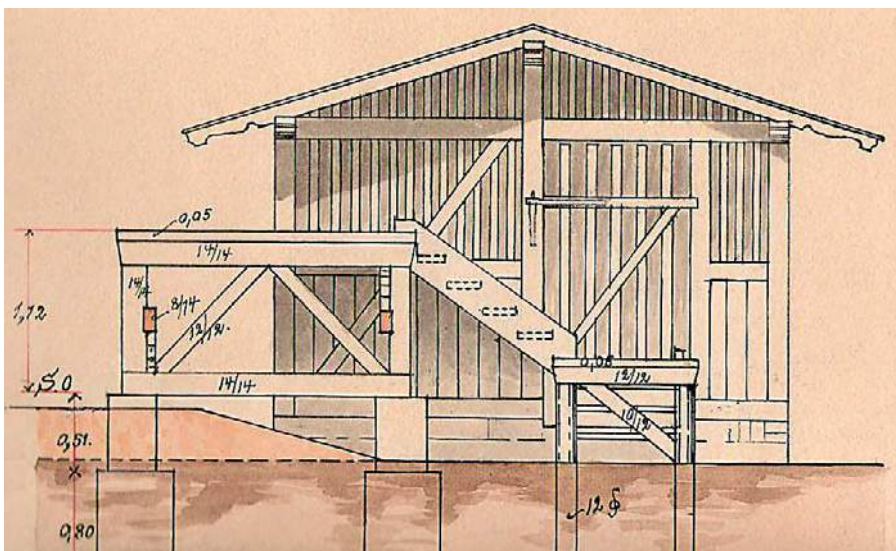
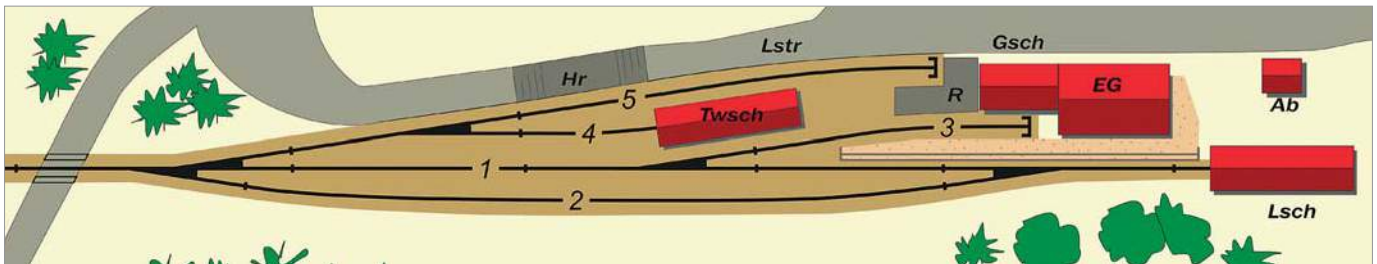




Frauenwald

Auch die 4,7 km lange Rennsteig-Kleinbahn endete in einem (zwar eingleisigen, doch zweiständigen) Lokschuppen, der auf 756,9 m über NN gleich hinter dem Hausbahnsteig stand. Später kam ein Triebwagenschuppen hinzu (Gleisplan siehe unten). Eine kleine Bekohlungsbühne befand sich ursprünglich rechts neben der Schuppeneinfahrt; die Wasserversorgung erfolgte aus der Ortswasserleitung. Der Lokschuppen war (wie in dieser Höhenlage üblich) außen verschiefert. *Michael Kurth (†)*

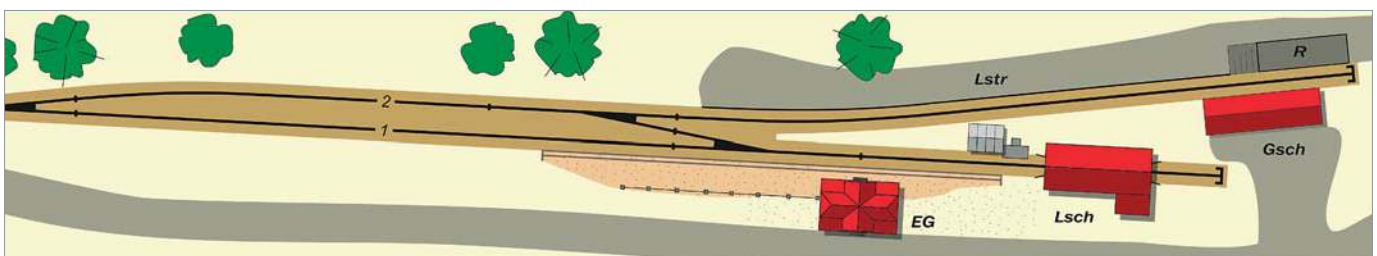
In Frauenwald (hier um 1956) gab es bitterkalte Winter. Im Hintergrund der Lokschuppen. Die Stammlok 98 6216 gehörte zum Bw Arnstadt. Foto: Nachlass Michael Kurth



Der Kohleschuppen im Endbahnhof der Kleinbahn Rogäsen-Karow war verschließbar. Zeichnung: Slg. Frank Barby

Karow

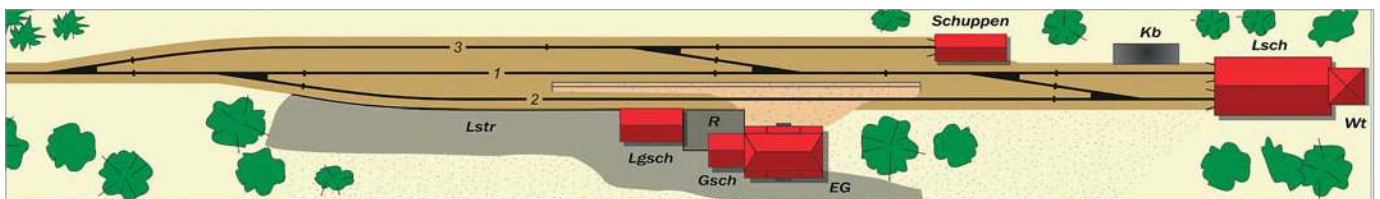
Das Adjektiv „kurz“ traf auf die regelspurige Kleinbahn Rogäsen-Karow im doppelten Sinne zu: Nur 5,9 km lang, existierte die Stichstrecke von 1912 bis 1951/52 lediglich 39 Jahre. Da der Bahnhof dem Verkehrsaufkommen genügte, behielt er seine minimalistische Gestalt bis zu seiner Demontage. Ähnlich wie in Frauenwald schloss sich die Lokstation dem kurzen Hausbahnsteig an (siehe Gleisplan unten). Der eingleisige Lokschuppen besaß in seiner Rückwand jedoch eine Toröffnung, was auf dem Stumpfgleis dahinter Abstellmöglichkeiten schuf. Vor dem Lokschuppen stand links ein kleiner, aus Holz errichteter Kohleschuppen mit einer Bekohlungsbühne. *Frank Barby*



Ohrnberg

Im Endbahnhof Ohrnberg der Unteren Kochertalbahn endete die Strecke in einem zweigleisigen Lokschuppen (Gleisplan siehe unten). Als regelspurige Nebenbahn der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) folgte die Stichbahn von Bad Friedrichshall nach Ohrnberg dem Unterlauf des Kocher. Mit 22,6 km war sie die längste WEG-Strecke. Der Dampflokbetrieb endete 1956. Die Untere Kochertalbahn wurde 1993 stillgelegt. *Franz Rittig*

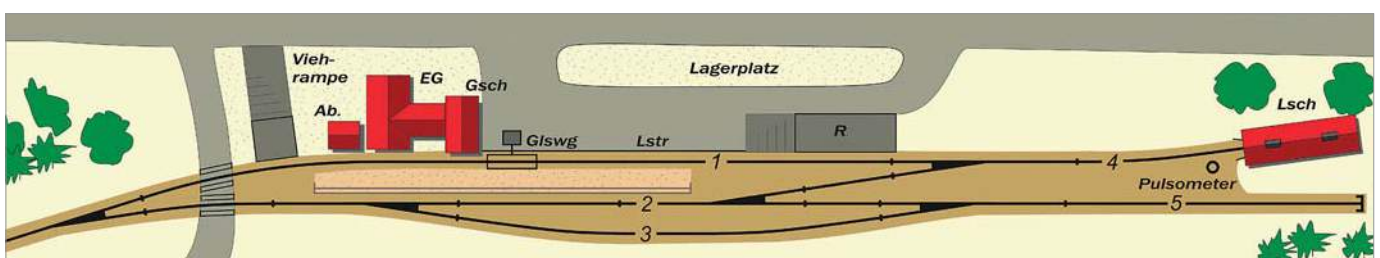
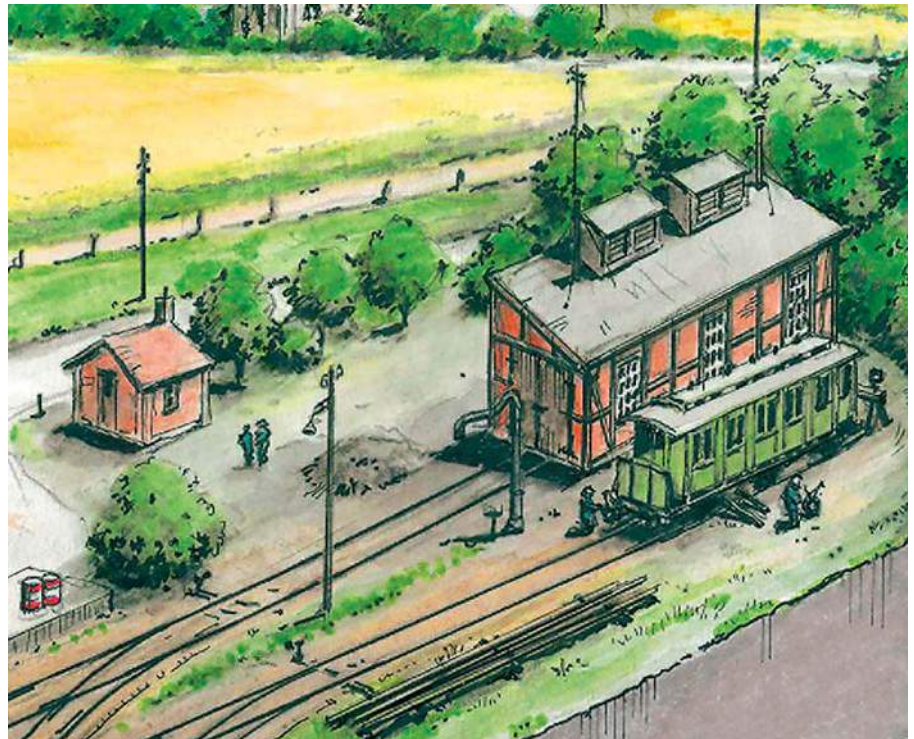
Als Ludger Kenning im August 1978 in der einstigen Lokstation Ohrnberg fotografierte, herrschte dort noch reger Betrieb.



Krokowa (Krockow)

1903 nahm eine regelspurige Kleinbahn von Putzig (dem heute polnischen Puck) ihren Betrieb nach Krockow (heute Krokowa) auf. Die Graf-Krockowsche Kleinbahn genannte Stichstrecke war 22,2 km lang. Im Resultat des Versailler Vertrags kamen Krockow und seine Bahn zu Polen. Im Endbahnhof gab es eine kleine Lokstation, in der zwei T 3 stationiert waren. Sie erhielten 1941 die Nummern 89 7544 und 7546. Die polnische Staatsbahn betrieb die Strecke ab 1945 weiter. Heute ist die Bahn abgebaut, doch wird an der Trasse mit Tafeln an sie erinnert. *Leszek Lewiński*

So könnte es ausgesehen haben: Nach einem alten Gleisplan (siehe unten) zeichnete Reinhold Barkhoff mit der ihm eigenen Phantasie diese Ansicht der kleinen Lokstation im alten Krockow, dem heutigen Krokowa.

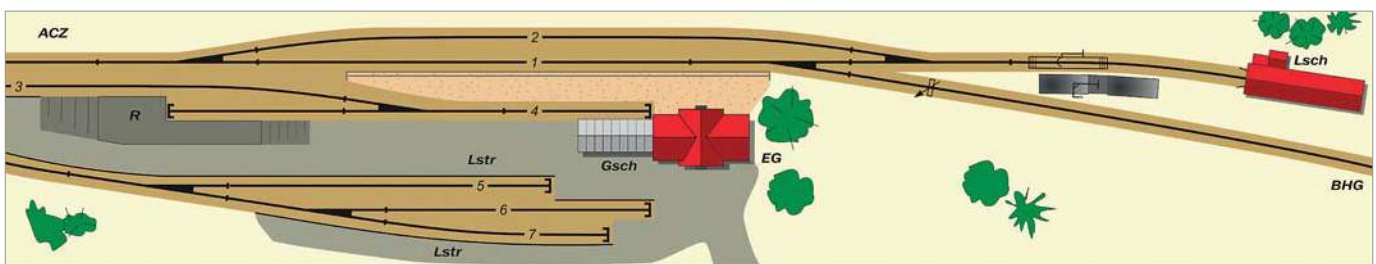




Lokschuppen in Röbel mit 110 019. Foto: Ingolf Schmidt



Pendant zu Röbel: Lokschuppen in Ganzlin. Foto: Dirk Endisch



Röbel

Das Städtchen an der Müritz erhielt 1899 mit einer Stichstrecke von Ganzlin an der Nebenbahn Güstrow – Meyenburg Bahnanschluss. Die Lokstation Röbel bildete nach 26,8 km das Streckenende; die Verlängerung des Hauptgleises führte in den Lokschuppen (siehe Gleisplan oben). Vor dem Schuppen standen Kohlebansen und

Wasserkran. Mit dem seitlich angesetzten Wasserturm spiegelte der Lokschuppen eine für Mecklenburg typische Bauweise (vgl. Gnoien, S. 13) wider. Das im Grundriss gespiegelte Pendant zum Schuppen in Röbel stand auf dem Anschlussbahnhof in Ganzlin. Wie in Gnoien, so wurde auch der Lokschuppen in Röbel später verlängert, wobei man das solide gebaute Fachwerk leider unterbrach. Es existierten eine Werkstatt, ein

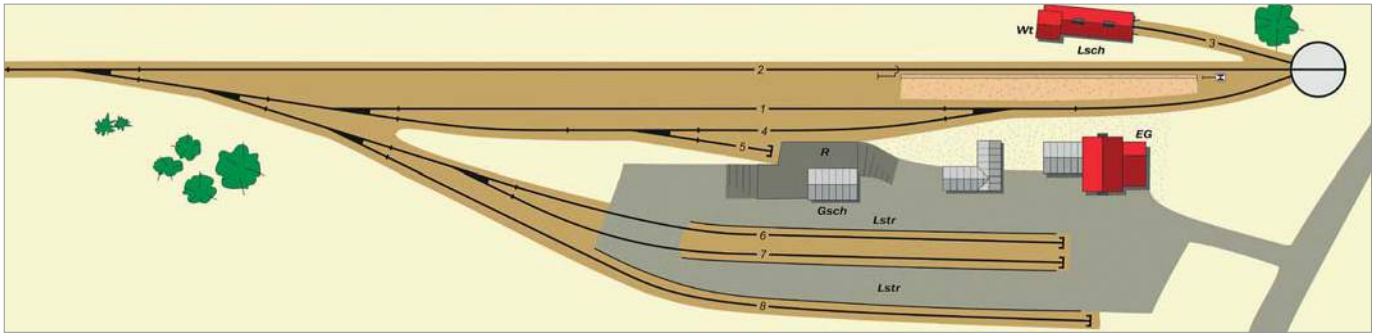
Waschraum und ein Büro. Der anfangs eingesetzten B n2t-Lok folgten eine T 3a und (für lange Zeit) die unverwundliche Mecklenburgerin T 4 (91¹⁹). Nach 1945 dampften auch preußische T 9³ (91¹³⁻¹⁸) und (kurzzeitig) 64er in den Lokbahnhof Röbel. Nach ihnen (und dem Ende des Reiseverkehrs) übernahmen zunächst V 36 und zuletzt V 100 (Baureihe 110) den nach wie vor beachtlichen Güterverkehr. *Ingolf Schmidt*



Klütz

Drehscheiben, Segmentdrehscheiben, Schwenk- und Schiebebühnen leisteten wertvolle Dienste, wenn bei beengten Platzverhältnissen Weichen wegen ihrer Längenentwicklung nicht verlegt werden konnten. War ein Drehen um 180° nicht erforderlich, sondern nur ein Verschwenken, brauchte man die Drehscheiben nur in einem Kreissegment (nicht im Vollkreis) drehen. Das bekannteste Beispiel für eine Segmentdrehscheibe ist aus dem mecklenburgischen Klütz bekannt. Die dortige Segmentdrehscheibe lag früher auf einem anderen Bahnhof als Volldrehscheibe. Weil

Die Segmentdrehscheibe in Klütz: Deutlich ist erkennbar, dass sie nur in einem Kreissegment drehbar war. Rechts der Schuppen der einstigen Lokstation. Foto: Udo Kandler



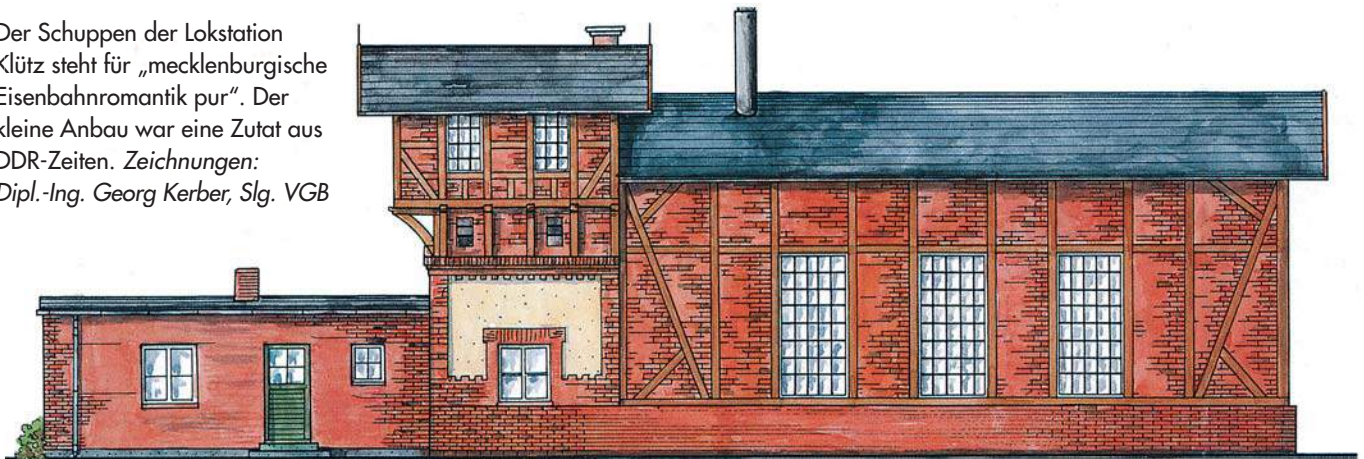
man sie dort aber nicht brauchte, brachte man sie zum Bahnhof Klütz und ersetzte dort eine ältere Schwenkbühne, die es seit der Eröffnung der Kleinbahn 1905 gab. Ihre Notwendigkeit hatte sich aus beengten Verhältnissen ergeben: Das Streckenende lag beim Kilometer 15,4 vor einem bebauten Grundstück, weil man die Strecke möglichst dicht an das Ortszentrum heranführen wollte. Mithin fehlte der Platz, um über zwei Weichen und ein Stumpfgleis die Gleise 1, 2 und 3 (zur Lokstation) anzuschließen. Eine südliche Verlängerung des Bahnhofs kam wegen dortiger Grund- und

Bodenverhältnisse angeblich nicht infrage; so blieb die Lösung mit der Schwenkbühne, von der heute niemand mehr so ganz genau weiß, wie sie aussah.

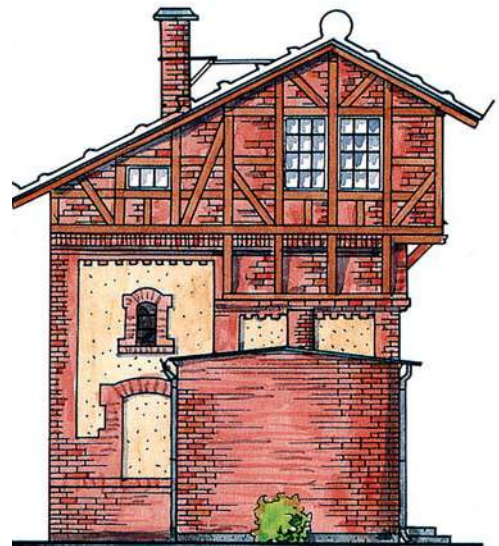
Da auch bei der nach Klütz geholten, „neuen“ Drehscheibe eine Drehung um 180° nicht erforderlich war, genügte es, das dortige Hauptgleis mit dem Umsetzgleis und dem Lokschuppengleis zu verbinden und die Loks nur zu verschwenken. Man verzichtete auf die Volldrehung, legte die Bühne auf eine Segmentdrehung gemäß den Abgangswinkeln der Gleise fest und besaß so eine Segmentdrehscheibe. Zu er-

gänzen bliebe, dass die alte wie die neue Vorrichtung all jene Loks erlebte, wie sie sich auch auf anderen mecklenburgischen Neben- und Kleinbahnen tummeln: Den Anfang bildete die mecklenburgische Version der T 3, ihr folgte die bekannte T 4 und schließlich die Einheitslok der Baureihe 64, die gerade so auf die Segmentdrehscheibe passte. Ähnlich erging es der Baureihe 110. Heute wird die Kleinbahn nach Klütz als museale Strecke auf 600-mm-Gleis betrieben; die alte Segmentdrehscheibe ist immer noch mit von der Partie. Fahren Sie doch mal hin! *Franz Rittig*

Der Schuppen der Lokstation Klütz steht für „mecklenburgische Eisenbahnromantik pur“. Der kleine Anbau war eine Zutat aus DDR-Zeiten. Zeichnungen: Dipl.-Ing. Georg Kerber, Slg. VGB



Millimeterarbeit mit Fahrgefühl: Viel Platz stand nicht zur Verfügung, wenn die Baureihe 110 in Klütz verschwenkt werden musste. Foto: Franz Rittig



Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN®** Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft

FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

01187 Dresden

SCHILDHAUER-MODELLBAHN
Würzburger Str. 81
Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213
www.modellbahn-schildhauer.de
modellbahn-schildhauer@online.de
FH

22083 Hamburg

MEISES ModellbahnCenter
MMC GmbH & Co. KG
Beethovenstr. 64
Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390
www.meises-mobacenter.de
FH/RW EUROTRAIN®

44141 Dortmund

DER LOKSCHUPPEN
DORTMUND GMBH
Märkische Str. 227
Tel.: 0231 / 412920 • Fax: 0231 / 421916
www.lokschuppen.com
FH EUROTRAIN®

63110 Rodgau

MODELL + TECHNIK
Ute Goetzke
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

01445 Radebeul

MODELLEISENBAHNEN
Grundkötter GmbH
Hauptstr. 22
Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

25355 Barmstedt

MODELLBAHNEN HARTMANN
Reichenstr. 24
Tel.: 04123 / 6706
Fax: 04123 / 959473
Modellbahnen-Hartmann@t-online.de
FH/RW/B EUROTRAIN®

44339 Dortmund

MODELL TOM
• NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •
Evinger Str. 484
Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536
www.modelltom.com
FH/RW

63654 Büdingen

MODELL & TECHNIK
RAINER MÄSER
Berliner Str. 4
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN®

04159 Leipzig

bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur,
Videos, DVDs, CDs
Raustr. 12
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

28865 Lilienthal b. Bremen

HAAR
MODELLBAHN-SPEZIALIST
Hauptstr. 96
Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
haar.lilienthal@vedes.de
FH/RW

45479 Mülheim

MODELLBAHNLÄDCHEN EULER
K. EULER
Grabenstr. 2
Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 30599996
modellbahn-euler@aol.com
FH

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

SPIELWAREN WERST
Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
Fax: 0621 / 684615
www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

10318 Berlin

MODELLBAHNBOX
KARLSHORST
Treskow-Allee 104
Tel.: 030 / 5083041
www.modellbahnbox.de
FH/RW/A EUROTRAIN®

30159 Hannover

TRAIN & PLAY
Modelleisenbahnen • Modellautos
Breite Str. 7 • Georgswall 12
Tel.: 0511 / 2712701
Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

49078 Osnabrück

J.B. MODELLBAHN-SERVICE
Lötter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN®

67146 Deidesheim

moba-tech
der modelleisenbahnladen
Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW

10589 Berlin

MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
www.Modellbahnen-Berlin.de
FH EUROTRAIN®

33102 Paderborn

EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER
Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753
www.modellbahn-sester.de
info@modellbau-sester.de
FH/RW/A/B

52062 Aachen

M. HÜNERBEIN OHG
Markt 11–15
Tel.: 0241 / 33921
Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN®

67655 Kaiserslautern

DiBa-MODELLBAHNEN
Königstr. 20-22
Tel./Fax: 0631 / 61880
geschaef@ diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN®

10789 Berlin

MODELLBAHNEN TURBERG
Lietzenburger Str. 51
Tel.: 030 / 2199900
Fax: 030 / 21999099
www.turberg.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

34379 Calden

RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Ankauf – Verkauf von Modell-
eisenbahnen, Autos
Wilhelmsthaler Str. 11
Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA

53111 Bonn

MODELLBAHNLAND BONN
Kölnstr. 32-34
Tel.: 0228 / 342410
Fax: 0228 / 348918
www.modellbahnland.de
FH/RW/H/A/SA

69214 Eppelheim/Heidelberg

MODELLBAHN SCHUHMANN
Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.
Tel.: 06221 / 76 38 86
Fax: 06221 / 768700
www.Modellbahn-Schuhmann.de
FH/RW EUROTRAIN®

12105 Berlin

MODELLBAHN PIETSCH GMBH
Prühßstr. 34
Tel./Fax: 030 / 7067777
www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN®

40217 Düsseldorf

MENZELS LOKSCHUPPEN
TÖFF-TÖFF GMBH
Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
Tel.: 0211 / 373328
www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN®

53111 Bonn

MODELLBAHNSTATION
BONN
Römerstr. 23
Tel.: 0228 / 637420
FH EUROTRAIN®

70180 Stuttgart

SUCH & FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen
Mozartstr. 38
Tel. + Fax: 0711 / 6071011
www.suchundfind-stuttgart.de
A

14057 Berlin

BREYER MODELLEISENBAHNEN
Kaiserdamm 99
Tel./Fax: 030 / 3016784
www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

42289 Wuppertal

MODELLBAHN APITZ GMBH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
www.modellbahn-apitz.de
FH

58135 Hagen-Haspe

LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW

71334 Waiblingen

EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweickhardt GmbH & Co. KG
Biegelwiesenstr. 31
Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076
ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

71638 Ludwigsburg ZINTHÄFNER Spiel – Freizeit Solitudestr. 40 Tel.: 07141 / 925611 FH	82110 Germering AUTO-MODELLBAHN-WELT Germering Linden GbR Untere Bahnhofstr. 50 Tel.: 089 / 89410120 Fax: 089 / 89410121 FH/RW/H	90419 Nürnberg RITZER MODELLBAHN Inh. Knoch Kirchenweg 16 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756 www.modellbahnritzer.de FH/RW/A/B EUROTRAIN®	97070 Würzburg ZIEGLER MODELLTECHNIK Textor Str. 9 Tel.: 0931 / 573691 www.modelltechnik-ziegler.de FH/RW EUROTRAIN®
71720 Oberstenfeld SYSTEM COM 99 Modellbahn-Zentrum-Bottwartal Schulstr. 46 Tel.: 07062 / 9788811 www.Modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de FH/RW EUROTRAIN®	83352 Altenmarkt/Alz MODELL-EISENBAHNEN B. Maier Traunsteiner Str. 4 Tel.: 08621 / 2834 Fax: 08621 / 7108 FH/RW EUROTRAIN®	90478 Nürnberg MODELLBAHN Helmut Sigmund Schweiggerstr. 5 Tel.: 0911 / 464927 EUROTRAIN®	99830 Treffurt LOK-DOK MICHAEL WEVERING Friedrich-Ebert-Str. 38 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646 www.lok-doc-wevering.de simiwe@t-online.de RW
72657 Altenriet bei Stuttgart MODELLBAHNÖL SR-24 HANS WEISS Im Breiten Baum 2 Tel.: 07127 / 35020 • Fax: 07127 / 21616 E-Mail: hans.weiss@geromail.de H	84307 Eggenfelden MODELLBAHNEN VON A BIS Z Roland Steckermaier Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550 www.steckermaier.de steckermaier@steckermaier.de FH/RW EUROTRAIN®	94161 Ruderting bei Passau MODELLBAHNHAUS Rocktäschel GdbR Attenberg 1 Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819 www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de FH/RW/A EUROTRAIN®	Schweiz
73431 Aalen MODELLBAU SCHAUFFELE Wilhelm-Merz-Str. 18 Tel.: 07361/32566 Fax: 07361/36889 www.schauffele-modellbau.de FH/RW/Märklin Shop in Shop	85567 Grafting ZÜGE & ZUBEHÖR Trains & Accessoires Inh. Steffen Schmidt Bahnhofstr. 9 • Tel.: 08092 / 85194-25 www.zuz-modellbahn.com FH/RW/H/A	94474 Vilshofen an der Donau GIERSTER Fa. Gierster-Wittmann oHG Vilsvorstadt 11, 13, 15 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753 modellbahn@gierster.de FH/RW EUROTRAIN®	CH-4051 Basel BERCHER & STERNLICHT AG Spalenberg 45 Tel.: 0041 / 61 / 2612550 Fax: 0041 / 61 / 2613083 www.berchersternlicht.ch FH
75339 Höfen DIETZ MODELLBAHNTECHNIK + ELEKTRONIK Hindenburgstr. 31 Tel.: 07081 / 6757 www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de FH/RW/H	86199 Augsburg AUGSBURGER LOKSCHUPPEN GMBH Gögginger Str. 110 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045 www.augsburger-lokschuppen.de FH/RW	95676 Wiesau MODELLBAHN PÜRNER Südweg 1 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988 www.puerner.de modellbahn@puerner.de FH	CH-8712 Stäfa OLD PULLMAN AG P.O.Box 326 / Dorfstr. 2 Tel.: 0041 / 44 / 9261455 Fax: 0041 / 44 / 9264336 www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch FH/H

Quellen und Literatur

Barby, Frank: Wenn's nicht mehr weitergeht;
 Artikelserie in der MIBA, diverse Monatsausgaben

Bufe, Siegfried; Geier, Hannes und Hufschläger,
 Helge: Tegernseebahn, Egglham 2001

Endisch, Dirk; Kadow, Rocco: Das Bahnbetriebswerk
 Salzwedel, Leonberg-Höfingen 2006

Endisch, Dirk; Oswald, Uwe: Klein- und Privatbahnen
 im nördlichen Harzvorland, Leonberg-Höfingen 2004

Gilsing, Markus: Hundert Jahre Lüchow-Schmarsauer
 Eisenbahn, Berlin 2011

Graßmann, Siegfried: Hundert Jahre Kleinbahn Neuhaus
 (Elbe)-Brahlsdorf, Berlin 2011

Högemann, Josef: Eisenbahnchronik Harz, Freiburg 2007

Hütter, Ingo; Bretschneider, Thorsten: Die Osthannoverschen
 Eisenbahnen, Freiburg 2010

Klee, Wolfgang: Kleine bayerische Eisenbahngeschichte,
 Hövelhof 2006

Kurth, Michael: Die LAURA, Freiburg 1996

Kurth, Michael; Haußen, Ulf und Waldemar: Die Weimar-
 Berka-Blankenhainer Eisenbahn, Freiburg 2007

List, Wolfgang: Die Kleinbahn Osterburg-Deutsch-Pretzier,
 Berlin 2008

List, Wolfgang: Stendal und die Eisenbahn, Bd. 2,
 Die Kleinbahnen, Berlin 2008

List, Wolfgang; Kühn, Andreas: Die Altmärkische Kleinbahn AG,
 Berlin 2011

Obermayer, Horst J.: Nur eine Nebenbahn; Artikelserie im
 Eisenbahn-Journal, diverse Monatsausgaben

Peter, Gerhard; Rittig, Franz: Wenn's nicht mehr weitergeht;
 Artikelserie in der MIBA, diverse Monatsausgaben

Rittig, Franz: Das Dampflok-Bw, Fürstenfeldbruck 2011

Schmidt, Ingolf und Armin; Rittig, Franz: Nebenbahnen in
 Mecklenburg, unveröffentlichtes Manuskript

Sommerfeld, Peter: Die Perleberger Ringbahn, Stendal 2015

Wolff, Gerd: Die Butzbach-Licher Eisenbahn AG,
 in: 50 Jahre Hessische Landesbahn GmbH, Köln 2007



Mit DVD!

DB und DR 1990–1993

Zwei Staatsbahnen wachsen zusammen | ICE-Ära beginnt
Lückenschlüsse | InterCity und InterRegio auf DR-Strecken

EJ-Extra 1/2017 erscheint im Mai 2017

Konrad Koschinski

Udo Kandler



Eisenbahn in Frankfurt/Main

Drehkreuz im deutschen Fernverkehr | frühe Wendezüge
wichtige Bahnbetriebswerke | auf Nebenbahnen ins Umland

EJ-Sonderausgabe 2/2017 erscheint im Juli 2017

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

Chefredakteur Gerhard Zimmermann

Redaktion Andreas Ritz
Dr. Christoph Kutter
Tobias Pütz

Special-Ausgabe 1/2017:

Lokstationen

Autor Dr. Franz Rittig
Gastautor Rainer Heinrich

Redaktion Dr. Franz Rittig/
Andreas Ritz

Gestaltung Dr. Franz Rittig/
Snezana Dejanovic

Verlagsgruppe Bahn GmbH



Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung Manfred Braun, Ernst Rebelein,
Horst Wehner

Verlagsleitung Thomas Hilge

Anzeigenleitung Bettina Wilgermeier (Durchwahl -153)

Anzeigensatz und Evelyn Freimann (Durchwahl -152)
Anzeigenlayout

Vertriebsleitung Elisabeth Menhofer (Durchwahl -101)

Vertrieb Sandra Corvin (Durchwahl -107),
und Ingrid Haider (-108), Angelika Höfer (-104),
Auftragsannahme Petra Schwarzendorfer (-105)
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Sekretariat Katrin Bratzler

Außendienst, Christoph Kirchner,
Messen Ulrich Paul

Marketing Thomas Schaller (Durchwahl -141),
Karlheinz Werner (-142)

Vertrieb MZV GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
Pressegrasso 85716 Unterschleißheim,
und Bahnhofsbuchhandel Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,
Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

Abo-Service FUNKE direkt GmbH,
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,
Tel. 0211/69 07 89-985,
Fax 0211/69 07 89-70

Bildbearbeitung Snezana Dejanovic

Druck creo Druck & Medienservice GmbH,
96050 Bamberg

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder.

Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27 vom 1.1.2017.
Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender.

Das bezahlte Honorar schließt – abgesehen von besonderen Vereinbarungen – eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Special 1/2017

ISBN 978-3-89610-683-4

Revolutionäre Technik



Baureihe 232
Best.-Nr. 701202
€ 15,-



BLS Lötschbergbahn
Best.-Nr. 701301
€ 15,-



Baureihe 103
Best.-Nr. 701302
€ 15,-



Rätische Bahn RhB
Best.-Nr. 701401
€ 15,-



DB in den 80ern
Best.-Nr. 701402
€ 15,-



DR in den 80ern
Best.-Nr. 701501
€ 15,-



Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502
€ 15,-



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601
€ 15,-

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD



www.vgbahn.de



Als die ersten E 44 im Jahre 1931 in Dienst gestellt wurden, begann ein neues Zeitalter der elektrischen Zugförderung. Dieser Lokomotivtyp wurde erstmals von Tatzlager-Motoren in lauffachslosen Drehgestellen angetrieben – ein ungeheurer Fortschritt gegenüber schweren Einrahmen-Konstruktionen. Die 186 beschafften Serien-E 44 waren 90 km/h schnell und mit 2200 kW Stundenleistung vielseitig einsetzbar. Bei der DB waren sie bis 1984 in Dienst, bei der Reichsbahn sogar bis 1991. Die neue Extra-Ausgabe stellt auch die Baureihe E 44.5 und die für die Höllentalbahn beschafften E 244 vor. Mit zahlreichen bislang unveröffentlichten Aufnahmen, instruktiven Lokzeichnungen – und einer Film-DVD (Laufzeit 46 Minuten) aus der Kultreihe „Stars der Schiene“.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, mit über 150 Farb- und historischen Schwarzweiß-Fotos, inkl. RioGrande-Profi-DVD „Die Baureihe E 44 – Erste erfolgreiche Einheits-Ellok“ (Laufzeit 46 Minuten)

Best.-Nr. 701602 | € 15,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de

VCB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

MODELLBAHNZUBEHÖR H0 · TT · N

Auhagen



H0

11 445 Bekohlung

Fordern Sie unseren kostenlosen Neuheitenprospekt 2017 an!
Den aktuellen Katalog Nr. 14 erhalten Sie im Fachhandel
bzw. gegen 7 EUR (Deutschland) inkl. Porto bei:

Auhagen GmbH
OT Hüttengrund 25
D-09496 Marienberg

www.auhagen.de

Tel.: +49 (0) 37 35 66 84 66