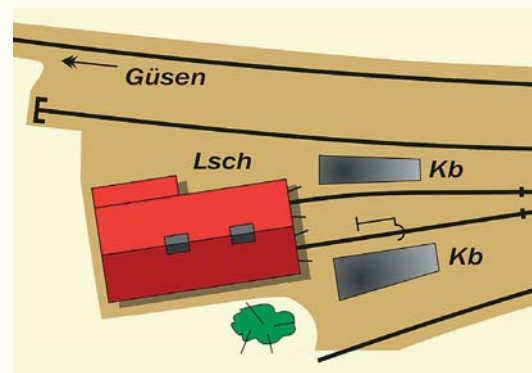
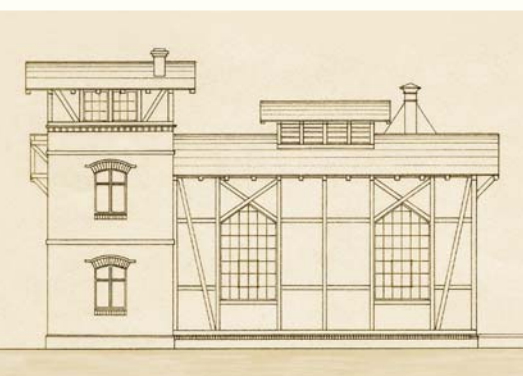


Franz Rittig

# Lokstationen

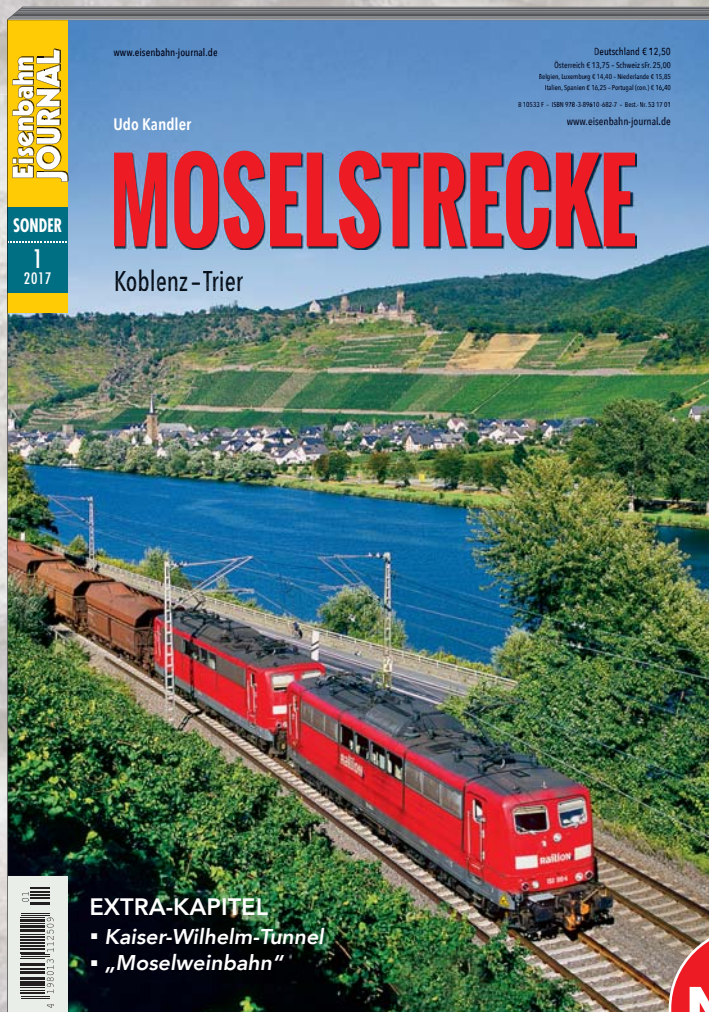


- Lokschuppen, Bekohlungen, Wasserkräne, Schlackegruben
- Mit vielen Zeichnungen und Gleisplänen



# 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**

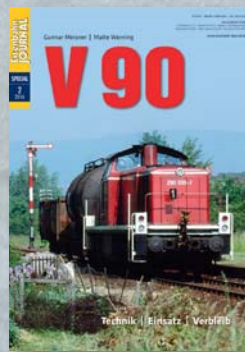
## Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



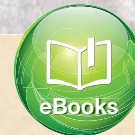
**Preußische P8**  
Technik, Einsatz, Museumsloks  
Best.-Nr. 541601 • € 12,50



**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](http://www.vgbahn.de/eBook)

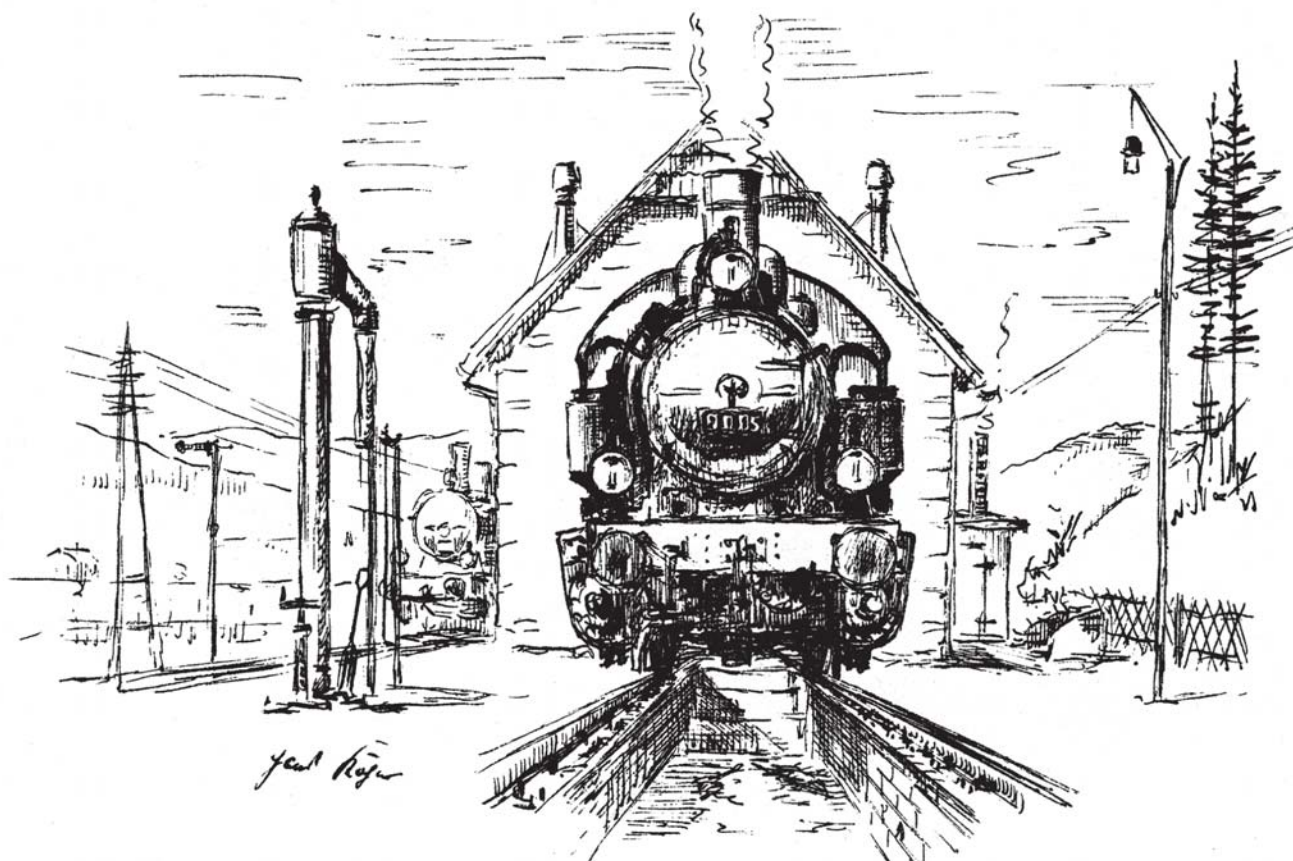


[www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)

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](mailto: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



## 6 LOKOMOTIVSCHUPPEN

Bereits in der Frühzeit der Eisenbahn errichtete man Bauten, die der witterungsgeschützten Unterbringung von Dampflokz 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 Lokschuppen und Behandlungsanlagen. Manchmal endeten Stichbahnen sogar im Lokschuppen.

## 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.

### 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





## 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 Dampflokz 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 Dampflokzeit 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.



## LOKSCHUPPEN



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

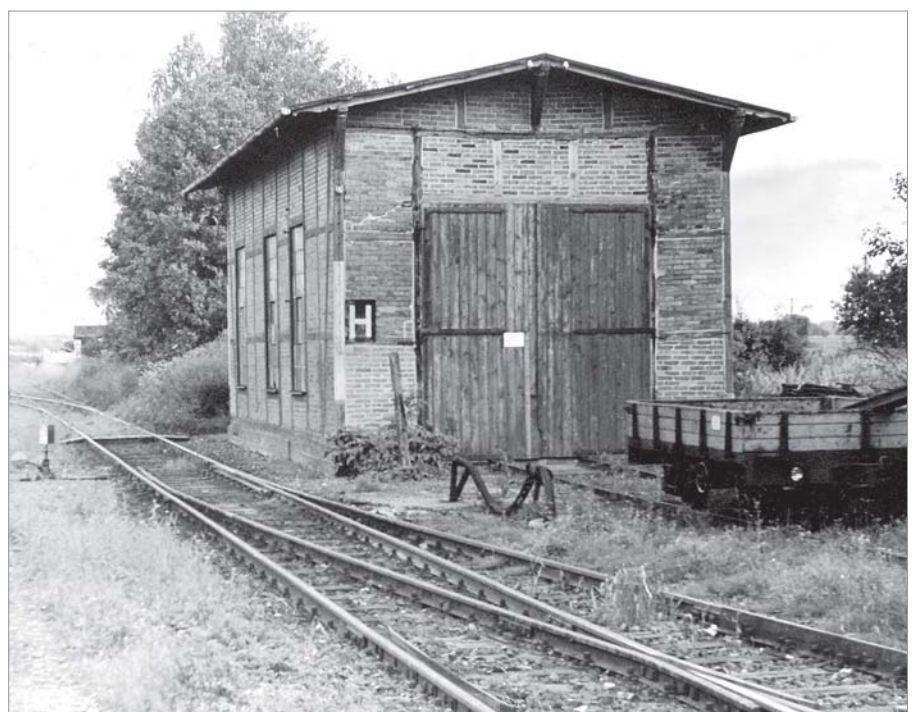
Die kleinsten Lokomotivschuppen boten auf dem einzigen Gleis, das in sie hinein führte, lediglich einer Lokomotive Platz. Man fand diese Schuppen durchaus nicht nur an den Endpunkten verkehrsschwacher Neben-, Klein- und Lokalbahnen (wie heute oft dargestellt wird), sondern auch am Rande vieler Anschluss-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

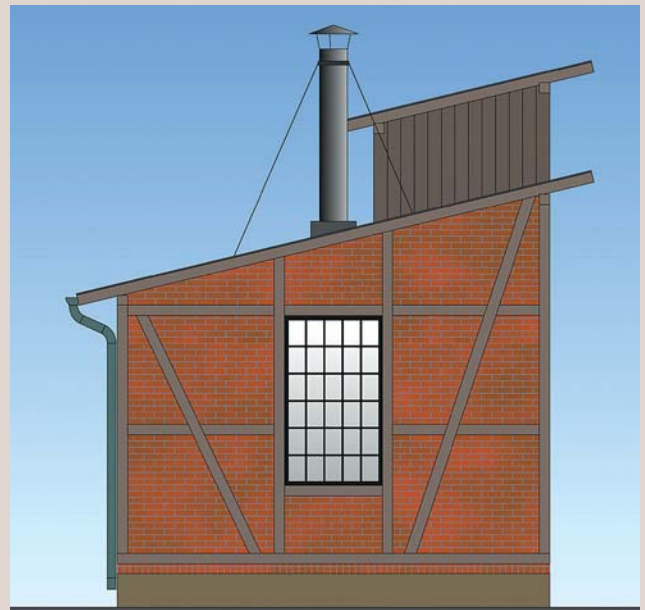
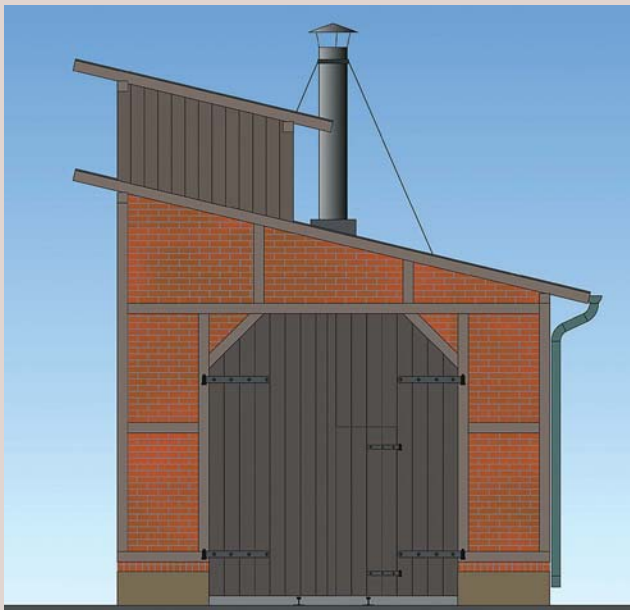
Auch die Frontansicht dieses Lokschuppens verrät die Sparsamkeit der Bauweise.

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





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 Fachwerklökschuppen. Für den Rauchabzug genügte offenbar bereits ein schlichter Blechschlot mit Funkenflugschutz.