

# MIBA

## SPEZIAL 56

MIBA-Spezial 56 • Mai 2003

B 10525 • www.miba.de

Deutschland € 10,-

Österreich € 11,50 • Schweiz sFr 19,80

BeNeLux. € 11,60 • Portugal (cont) € 13,50

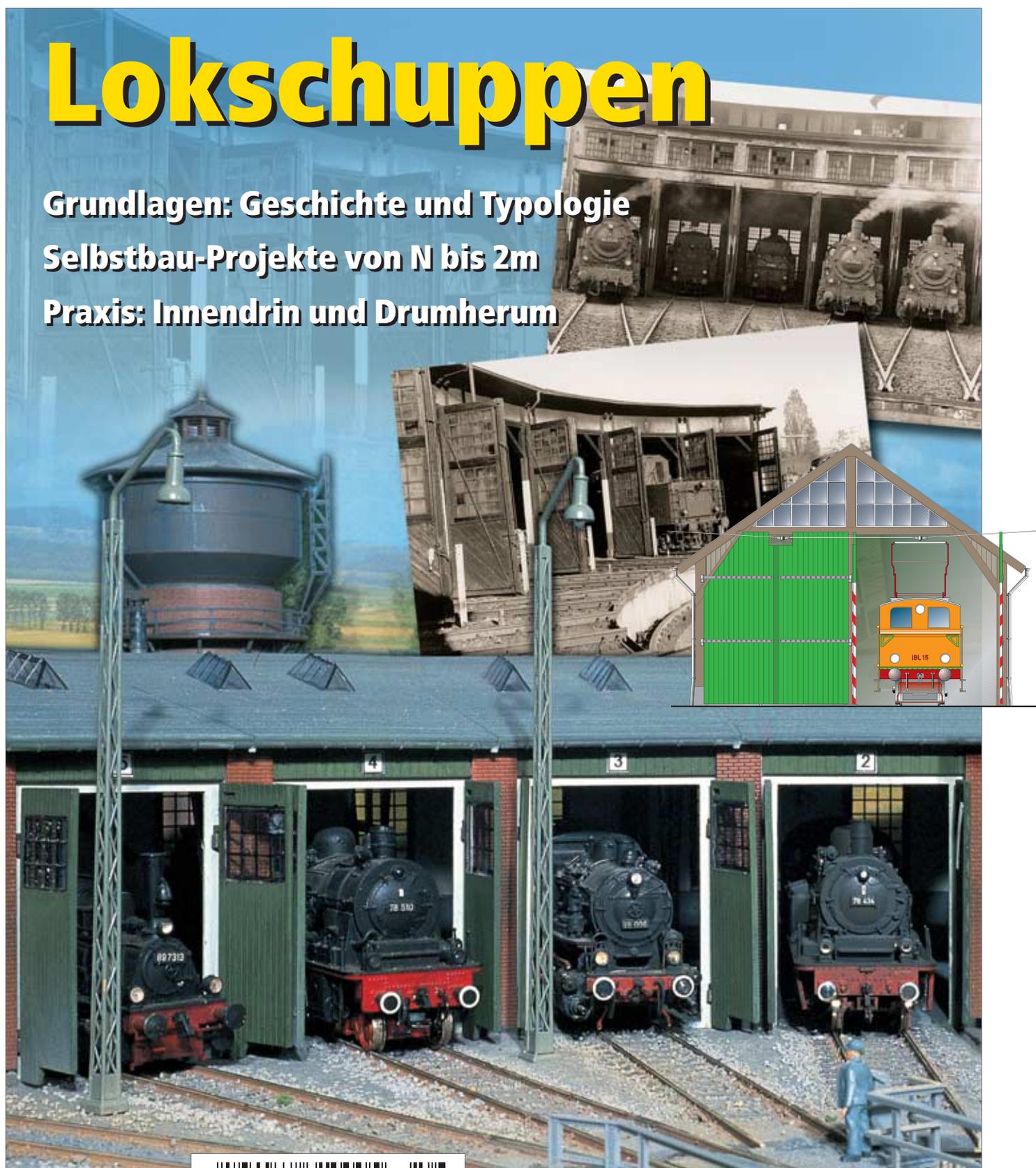
Italien € 12,40 • Luxemburg € 11,60

# Lokschuppen

Grundlagen: Geschichte und Typologie

Selbstbau-Projekte von N bis 2m

Praxis: Innendrin und Drumherum



Vielleicht stellt sich der eine oder andere ja vor, die Lokomotiven bei der Eisenbahn gingen abends nach Hause um sich schlafen zu legen. Bitte schön, wer auch sonst an den Osterhasen glaubt! Wir wollen die „Zugpferde“ der Bahn nicht unzulässig vermenschlichen. Für den Modellbahner mag es immerhin in die Nähe des Schlafenlegens gehen, wenn er die Lok „ins Haus stellt“. Denn das „Bekohlen, Wassernehmen und Besanden“, das „Ausschlacken“ oder das „Löscheziehen“ lässt sich im Modell bestenfalls in der Weise imitieren, dass man das Lokmodell an den einzelnen Behandlungsanlagen eine gewisse Zeit verweilen lässt.

Tatsache ist allerdings, dass Lokomotivschuppen, Remisen, Heizhäuser oder wie man sie sonst noch nennen mag, gegenüber den klassischen Bahnhofsgebäuden, den Empfangsgebäuden eben, im Bewusstsein der Öffentlichkeit eine weit geringere Rolle spielen. Natürlich kommt der Reisende meistens nicht unmittelbar mit so einem Lokschuppen in Kontakt. Höchstens auf einem kleinen Landbahnhof kann es vorkommen, dass man auf dem Weg vom Dorf zum Bahnhof – worunter im Grunde schon wieder das Empfangsgebäude zu verstehen ist – an der unscheinbaren Unterstellhütte für die Nebenbahnlok vorbeikommt. Und welcher Reisende nimmt überhaupt Notiz von so einem Lokschuppen, wenn er, schon in Vorfreude auf die Urlaubsreise, die Abfahrtszeit für „seinen“ Zug herbeiseht?

Lokschuppen und alles, was dazu gehört, sind im Grunde eine interne Angelegenheit der Bahngesellschaft. Das kann man als interessierter Beobachter – nicht als eiliger Reisender, wohlgerneht – sogar in unvorhergesehener Weise gewahr werden. Denn das Interesse, das der Eisenbahnbegeisterte der in so einem Lokschuppen versammelten geballten Technik entgegenbringt, stößt in manchen Fällen gar nicht auf Gegenliebe! So als gälte es, einen gefährlichen Spion zur Strecke zu bringen, wird der Lok-Enthusiast bereits bei Annäherung an das Schuppentor argwöhnisch beäugt. Oder wenn es einer gar versäumt, sich in einem

größeren Betriebswerk beim Pförtner zu melden ... Natürlich gibt es auch die entgegengesetzte Geschichte: Am Schluss einer freundlichen „Führung“ durch alle Ecken eines Lokschuppens ist der Eisenbahnfreund völlig erschöpft und bereit, jemals solchen Wissensdurst entwickelt zu haben. Jeder, der sich schon mal für das Innere eines Schuppens oder Betriebswerks interessiert hat, könnte solche Geschichten erzählen.

Aber kommen wir noch einmal auf das Phänomen zurück, dass Lokschuppen für weniger wichtig gehalten werden als Empfangsgebäude. Auch der Modellbahner kann natürlich bei Platzmangel

## Ein Haus für die Lok

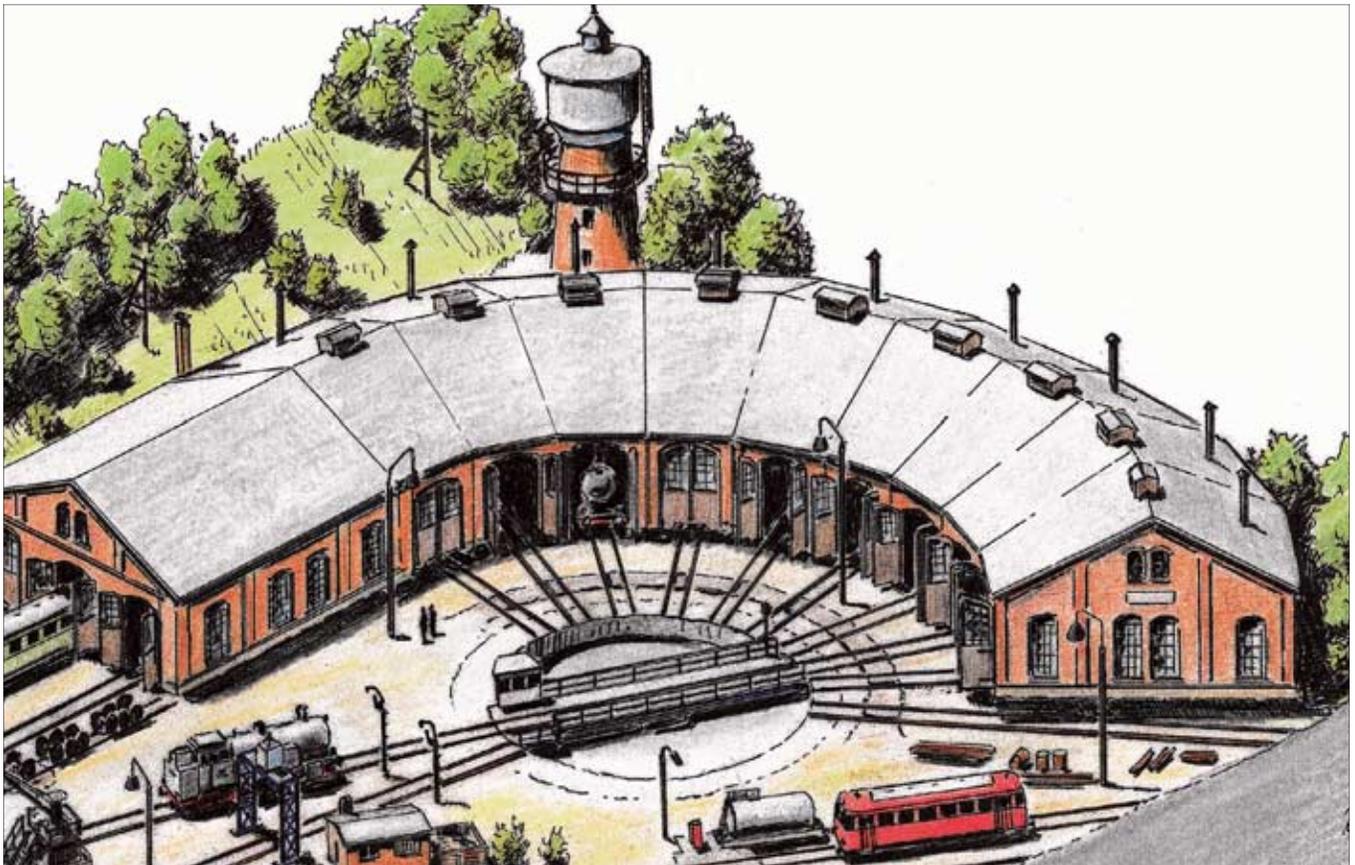
seine Lokomotiven im Freien aufstellen, indem er behauptet, es wäre nicht nur ein Lokschuppen, sondern gleich ein großes Bw vorhanden, aber eben dort draußen, außerhalb der Anlagenfläche! Auf das Empfangsgebäude für seinen Bahnhof wird er hingegen auf keinen Fall verzichten wollen. Es sei denn, er baut gleich eine Bw-Anlage, wo neben den Behandlungsanlagen naturgemäß auch ein oder mehrere Lokschuppen eine Hauptrolle spielen.

Immerhin hat auch die MIBA erst kürzlich ein eigenes Spezial zum Thema Empfangsgebäude herausgebracht, aber zum Oberbegriff Lokschuppen, wann war da das letzte Mal ein größerer Artikel im Heft? Die MIBA-Redaktion hat es ja selber eingesehen, das Thema Lokschuppen bedarf dringend einer Auffrischung. Vielleicht bringen ja die Praxis-Artikel, die bereits auf den nächsten Seiten folgen, die MIBA-Leser dazu, das Interessengebiet „Lokschuppen“ von einem anderen Blickwinkel aus zu betrachten! Das bisschen Platz auf der Anlage findet sich dann schon!

Joachim Wegener

Unser Titelbild vereint Vorbild- und Modellfotos (bk, Dipl.-Ing. Herbert Stemmler) mit einer Zeichnung (bl) unterschiedlicher Lokschuppen-Typen. Katja Raitchel arrangierte das Kompositing.





Rund und eckig ist der Lokschuppenentwurf, den Rolf Knipper als zeichnerischen Vorschlag präsentiert. An eine Stirnseite des handelsüblichen Ringlokschuppens schließt sich ein Rechteckschuppen an, der als Wagenwerkstätte dienen kann. Seite 96  
 Zeichnung: rk

Das Bahnbetriebswerk Annaberg-Buchholz Süd nahm sich Stefan Hörth zum Vorbild für ein H0-Diorama, das er nach Originalunterlagen der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen baute. Im Mittelpunkt steht natürlich der Lokschuppen. Seite 54  
 Foto: Stefan Hörth



Ein Kleinbahnlokschuppen in 1:22,5 entstand auf einem Anlagensegment. Der Schuppen orientiert sich an einem Vorbild der Kreis Altenaer Eisenbahn, er bietet zwei meterspurigen Lokomotiven Platz – und zwar hintereinander. Hermann und Gerhard Peter berichten über das Vorbild und den Bau dieses 2m-Lokschuppens ... ab Seite 72

Foto: gp

# MIBA SPEZIAL



Eine Inneneinrichtung für Lokschuppen passt Jacques Timmermans dem entsprechend abgewandelten Kibri-Schuppen „Ottbergen“ an. Neben der Nachbildung des Dachgebälks bekam der Lokschuppen u.a. auch eine Untersuchungsgrube. Seite 80

Foto: Jacques Timmermans



## INHALT

### ZUR SACHE

Ein Haus für die Lok 3

### GRUNDLAGEN

Remise, Heizhaus, Lokschuppen 6  
Eine romantische Spezialität 20  
Praktischer Minimal-Schuppen 22  
Eine Hütte für kleine Elloks 40

### VORBILD

Normal kann jeder 24

### MARKTÜBERSICHT

Ein Schlafplatz für die Loks 30

### MODELLBAHN-PRAXIS

Im Schmalspur-Bw 46  
Das Bahnbetriebswerk  
Annaberg-Buchholz Süd 54  
Bayerisches Maschinenhaus in N 64  
Kleinbahn-Lokschuppen in 1:22,5 72  
Die mobile Heizlokomotive 88  
Und sie bewegen sich doch 92

### GEBÄUDEMODELLBAU

Ein Lokschuppen mit Innenleben 80

### MODELLBAHN-PLANUNG

Rund und eckig 96

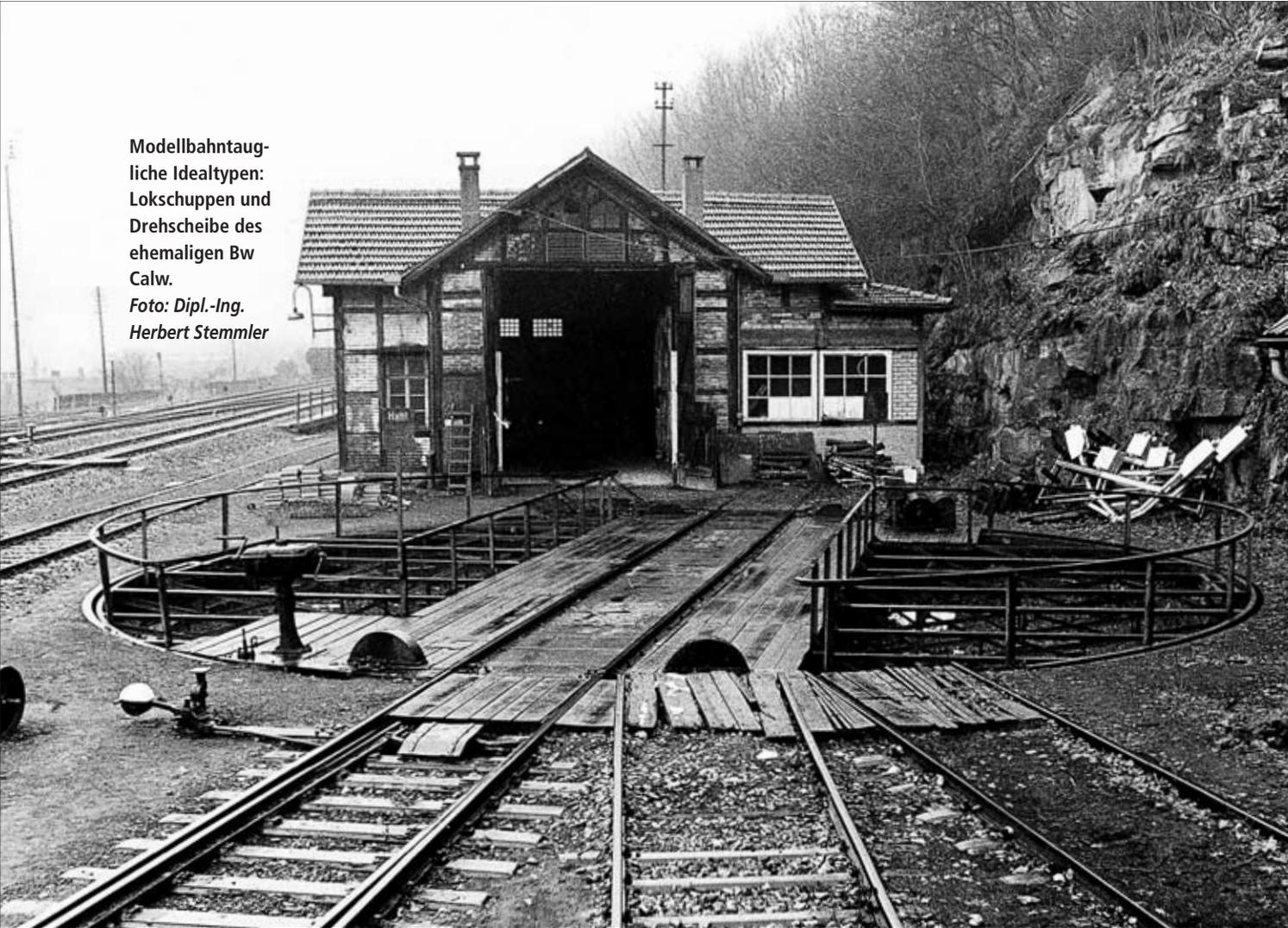
### ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 106



Modellbahntaugliche Idealtypen: Lokschuppen und Drehscheibe des ehemaligen Bw Calw.

Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



Vielfalt in Größe, Architektur und Ausstattung

## Remise, Heizhaus, Lokschuppen

*Schon in der „Urzeit“ der Eisenbahn bediente man sich spezieller Gebäude, die der witterungsgeschützten Abstellung von Triebfahrzeugen dienten. Darüber hinaus sollten sie dem maschinentechnischen Personal die Möglichkeit bieten, unabhängig von Wind und Wetter die täglich notwendigen Wartungs- sowie kleinere Reparaturarbeiten ausführen zu können. Die Grundfunktionen der schon bald als Lokomotivschuppen bezeichneten Bauten sind im Grunde bis heute unverändert geblieben. Eine historische Rückschau von Franz Rittig.*

Mit dem Anwachsen der nationalen und internationalen Eisenbahnnetze nahm zunächst nicht nur die Zahl, sondern auch die Größe und die bauliche Vielfalt der Lokomotivschuppen deutlich zu. Unterschiedliche Zeichnungen bürgerten sich ein und wurden in vielen Ländern bahnamtlich festgeschrieben. Während man in Nord- und Mitteldeutschland überwiegend nur von Lokomotivschuppen sprach, blieb anderenorts – etwa in Süddeutschland und in der Schweiz – noch lange Zeit der alte Begriff der Remise erhalten. Die Eisenbahner in Österreich-Ungarn und in Sachsen sprachen von Heizhäusern. Diese Wortwahl leitete sich von der Notwendigkeit ab, die „im Hause“ abgestellten Dampfloklokomotiven unter Dampf, d.h. mit einem Grundfeuer unter den Kesseln, dienstbereit vorzuhalten. Doch auch andere Begriffe waren üblich. Bei den russischen Eisenbahnen bezog sich der Begriff „Depot“ nicht nur auf die Lokbehandlungsanlagen in ihrer Gesamt-

heit, sondern galt als Synonym für die Lokschuppen schlechthin.

Bei besonders großen Gebäuden mit vielen Gleisen sprach man sogar von Lokomotivhallen. Zum besseren Verständnis wird nachfolgend der Terminus technicus „Lokomotivschuppen“ bzw. „Lokschuppen“ als Oberbegriff verwendet.

### Vom Lokbahnhof zum Groß-Bw

Die Größe eines Lokschuppens, die Anzahl der in ihm verlegten Gleise und die Möglichkeiten zur Unterstellung von nur einer, mehrerer oder auch zahlreicher Lokomotiven stellt ein entscheidendes Kriterium dar, ob der Eisenbahner von einer Lokstation bzw. einem Lokbahnhof oder von einem Bahnbetriebswerk spricht. Als kleinste „Heimatsdienststelle“ für Lokomotiven gilt bzw. galt der Lokbahnhof. Er ist besonders häufig an den Endpunkten von Neben- und Kleinbahnen zu finden und verfügt oft nur über einen einzigen,



Links: Bahnhofseinfahrt von Kirchheim (Schwaben) mit dem kleinen Lokbahnhof. Foto: Lichtbildstelle der BD München  
Schwäbisch-sparsam ist der einständige hölzerne Lokschuppen in Lichtenstein am Ende der Zahnradstrecke von Honau (unten links). Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler  
Einständiger, eingleisiger Schmalspur-Lokschuppen im sächsischen Hetzdorf/Flöhatal. Foto: Sebastian Koch



eingleisigen und lediglich einständigen Lokomotivschuppen für die zumeist einzige Lok der Strecke. Zahlreiche Beispiele für derartige „Minidepots“ gab es bei den Lokalbahnen in Franken, in Bayern und im bayerischen Schwaben, so etwa in Kirchheim unweit von Augsburg. Auch in Württemberg baute man einständige Lokschuppen, die den schwäbischen Sinn für Sparsamkeit deutlich dokumentierten, wie dies ein Foto vom hölzernen Lokschuppen in Lichtenstein am Ende der einstigen Steilstrecke mit Zahnradbetrieb Honau–Lichtenstein zeigt. In Norddeutschland erlangte das bis heute einigermaßen erhaltene Ensemble des Lokbahnhofs Klütz mit seinem eingleisigen, einständigen, durchaus romantischen Lokschuppen bei Eisenbahnfreunden wie Modelleisenbahnern inzwischen einige Popularität.

In Sachsen hingegen, dem Land mit dem dichtesten Eisenbahnnetz in Deutschland, bildete der regelspurige, eingleisige, einständige Lokschuppen eher die Ausnahme. Auf den sächsischen Schmalspurstrecken fand man diesen kleinsten Vertreter eines Heizhauses schon öfter, so in Hetzdorf im Flöhatal am Ausgangspunkt der 750-mm-Strecke Hetzdorf–Eppendorf.

Doch selbst bei diesen Winzlingen

von Lokschuppen gab es Unterschiede. 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, seitlich oder in Verlängerung des Schuppens, um kleine Werkstatt Räume oder um Räume, in denen sich das Lokomotivpersonal aufhalten, bis-

weilen mehr schlecht als recht auch übernachten konnte. Der eingleisige, einständige Lokschuppen im bereits erwähnten Kirchheim besaß einen seitlichen Anbau, der eine Eisenbahnerwohnung beherbergte. Ursprünglich für bayerische Lokbahnmaschinen gebaut, fanden in seinem Inneren zuletzt maximal Einheitsloks der Baureihen 64 oder 86 Unterschlupf.

Noch interessanter (und für Modell-



Ein populäres Beispiel für einen „romantischen“ eingleisigen, einständigen Lokschuppen mit Übernachtungsanbau und „Wassergebäude“ befand sich in Klütz. Foto: Franz Rittig



Anbauten für Übernachtungsräume und Wasserbehälter machen den Lokschuppen im mecklenburgischen Röbel für den Modellbahner interessant. *Foto: Franz Rittig*

Der Lokschuppen in Honau/Württemberg ist ein attraktiver Fachwerkbau mit quer angebautem Wohngebäude. *Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler*



bahner gewiss reizvoll) wird es, wenn zusätzlich zu den genannten Anbauten noch Wasserhochbehälter oder sogar kleine Wassertürme kommen. Ein wie erwähnt romantisch anmutendes Beispiel stellt der Lokschuppen im ostseebahnen nahen Klütz dar, der neben dem kleinen Übernachtungsanbau über eine solche „Wasserstation“ verfügt. Die Ähnlichkeit mit dem viereckigen „Wassertürmchen“ am Kirchheimer Lokschuppen ist verblüffend. Ähnlich ausgestattet, wenngleich längst nicht so attraktiv, zeigt sich der Schuppen des winzigen Lokbahnhofs im mecklenburgischen Röbel am Ende der regelspurigen Stichbahn von Ganzlin.

Die nächst größere Bauform stellt der zwar auch eingleisige, aber bereits zweistöckige Lokschuppen dar. Da zum Beispiel der DSB-Lokschuppen in Apenrade wesentlich länger als ein einstöckiger Schuppen gebaut worden war, fanden in ihm gleich zwei Tender-

lokomotiven oder eine Lokomotive und zusätzlich ein zweiachsiger Triebwagen Platz. Ein weiteres Beispiel dafür befand sich am Ausgangspunkt der bereits erwähnten Zahnradstrecke Honau-Lichtenstein: Der einst sicher sehr schicke Fachwerkbau bot nicht nur zwei Zahnrad-Maschinen hintereinander Platz, sondern beherbergte überdies im angebauten Quergebäude eine kleine Eisenbahnerwohnung.

Ein ebenso langer, auch nur eingleisiger, aber zweistöckiger Lokschuppen befand sich am Endpunkt der regelspurigen, einst märkischen Kleinbahn nach Sandau/Elbe. Hier gab es zwar keinen Wohnanbau, wohl aber eine Wasserstation in Gestalt eines sehr einfachen Wasserturms. Auch die einstige Bachstein-Kleinbahn nach Osterwieck am nördlichen Harzrand besaß einen solchen Schuppen. Die äußerst spartanische Bauweise beider Lokschuppen dürfte kaum zu unterbieten sein.

Eingleisige Lokschuppen stellten kein Privileg von Endbahnhöfen dar. Ebenso häufig fand man sie auf Anschlussbahnhöfen, mithin dort, wo die jeweilige Neben- oder Kleinbahn begann. Selbst auf Unterwegsbahnhöfen, die als reine Durchgangsbahnhöfe fungierten, baute man mitunter einstöckige Lokschuppen, die einer kleinen Rangierlok als Domizil dienten. Auch Streckenlokomotiven konnten auf solchen Bahnhöfen stationiert werden, wenn es hier beginnende Lokläufe oder betrieblich notwendige Lokwechsel erforderten. In diesem Falle sprach man nicht von einem Lokbahnhof, sondern von einer Einsatzstelle. Eine derartige Funktion erfüllte vor Jahrzehnten der eingleisige Lokschuppen in dem kleinen Durchgangsbahnhof Goldberg/Meckl. an der Nebenbahn Wismar-Karow. Solange dort alte T 3 (Baureihe 89.70) und mecklenburgische T 4 (Baureihe 91.19) dampften, fanden zwei Loks hintereinander



Spartanische, sprich: möglichst kostengünstige bauliche Ausstattung von Lokstationen war am Endpunkt von Nebenbahnen gefragt, wie hier in Sandau/Elbe (oben). Daneben der Lokschuppen der Einsatzstelle im kleinen Durchgangsbahnhof von Goldberg/Mecklenburg.

Der schöne zweiständige Lokschuppen von Görzke mit seinem Wasserturm erhielt leider einen unpassend-scheußlichen Anbau.

Fotos: Franz Rittig



einander Platz. Als nach dem Zweiten Weltkrieg die Schlepptenderlok G 10 auftauchte, verlor dieser Schuppen zwar seine einstige Bedeutung, konnte allerdings einer G 10 im Bedarfsfall durchaus Unterschlupf bieten.

An den Endpunkten wichtiger, wirtschaftlich ertragreicher Klein- und Privatbahnen sowie auf den Kopfbahnhöfen vieler staatlicher Nebenbahnen standen zweigleisige, zweiständige Lokschuppen. Waren sie für kurze Tenderlokomotiven gedacht, zeigten sie annähernd quadratische Grundrisse, traten in dieser Gestalt aber relativ selten auf. Größere Verbreitung fanden hingegen die zwar ebenfalls zweigleisigen, allerdings vierständigen Lokomotivschuppen.

So stand am Ende der Kleinbahn Ziesar-Görzke ein zweigleisiger, relativ kurzer, architektonisch aber durchaus interessanter Lokschuppen, zu dem neben eher hässlichen Anbauten ein

schön und vor allem passend gestaltetes Wasserturm gehörte.

In unmittelbarem Zusammenhang mit einem Wasserturm entstand auch der kurze zweigleisige Lokschuppen des einstigen Durchgangsbahnhofs Bad Tennstedt, der – an einer einst wichtigen Nebenbahn in Nordthüringen gelegen – das Domizil für zwei Tenderloks der Baureihe 93 bildete. Einen besonders seltenen Fall eines kurzen, zweigleisigen Lokschuppens konnte man im Anschlussbahnhof Teterow der einst wichtigen Stichstrecke nach Gnoien bewundern: Hier hatte die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn eine Art Segmentschuppen errichtet, der wie aus einem großen Ringschuppen herausgeschnitten erscheint. Die Zufahrt zu den beiden Ständen erfolgte über eine Mini-Drehscheibe, die eine Lok der einst hier eingesetzten Baureihen 64, 91 und 93 aufnehmen konnte. Zum Gebäudeensemble gehörten ein

kleiner Werkstattanbau und ein voluminöser, viereckig gebauter Wasserturm. Als dem Lokbahnhof Teterow verwandt, obwohl ohne Drehscheibe, lässt sich der zweiständige Lokschuppen in Herrenberg ansehen. Dagegen zeigte sich der zweiständige, durchaus ähnlich gestaltete Schuppen in Reutlingen zwar mit Drehscheibe, jedoch ohne Wasserturm.

Völlig ohne Anbauten kam man auch bei dem zweiständigen Rechteckschuppen für die beiden 1'C-ELNA-Loks der einst privaten Ostsee-Bäder-Bahn von Rövershagen (bei Rostock) nach Graal-Müritz aus. Das Interessante an diesem Schuppen sind die versetzt angeordneten Tore, die ausnahmsweise keine gemeinsame Stirnfront bilden. Vergleichbares entdeckte Sebastian Koch am Lokschuppen in Rheinsberg/Mark, der ebenfalls unter der Regie einer seinerzeitigen Privatbahn entstand, aber zusätzlich noch eine Art Turmbauwerk



Der kurze zweigleisige Lokschuppen von Bad Tennstedt bot einst Platz für zwei Tenderloks der Baureihe 93. *Foto: Sebastian Koch*  
Rechts oben der kurze, zweigleisige Segmentlokschuppen (!) im Anschlussbahnhof Teterow der einst wichtigen Stichstrecke nach Gnoien. *Foto: Franz Rittig*

Zweigleisiger Lokschuppen mit Wasserturm in Herrenberg  
*Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler*



aufweist, das dereinst als Wasserbehälter zur Lokwasserversorgung gedient haben mag.

Da der mittlere Streckenabschnitt der so genannten heimlichen Gebirgsbahn Triptis–Lobenstein in Thüringen starke Steigungen und zahlreiche Krümmungen aufwies, mussten früher fast alle Züge nachgeschoben werden. Um den benötigten Schiebeloks Unterkunft und Wartung zu garantieren, wurde 1894 am Rande des Durchgangsbahnhofs Ziegenrück ein relativ großer, zweigleisiger Rechteck-Lokschuppen errichtet, der auf seinen 2 x 2 Ständen bis zu vier kurze Tenderloks aufnehmen konnte. An der Gleisseite erhielt der Schuppen relativ lange, niedrige Anbauten, die als Werkstatt-, Lager- und

Aufenthaltsräume dienten. Mit dem Aufkommen größerer, leistungsfähiger Maschinen wurden die hier stationierten Dampflokotiven überflüssig. Irgendwann demontierte man die Schuppengleise und mauerte die Tore zu. Der Schuppen steht seither teilnahmslos am Gleis und fristet zweckentfremdet sein Dasein.

Ein längeres Leben wurde hingegen jenen Schuppen zuteil, die sich entweder von Dampfloks auf Triebwagen umstellen ließen oder von Anfang an für die Beherbergung von Triebwagen ausgelegt wurden. Ein typischer Vertreter dürfte der für Kleinbahnverhältnisse geradezu riesige Triebwagenschuppen des Kleinbahn-Knotenbahnhofs Kalbe im Herzen der Altmark sein. Der unge-

wöhnlich hohe Schuppen konnte problemlos mindestens vier, wenn nicht gar sechs zweiachsige Triebwagen bzw. die entsprechenden Bei- und Steuerwagen aufnehmen.

Nicht immer besaßen die Bahnverwaltungen die zu derartigen Großbauten erforderlichen Mittel. In den meisten Fällen verwendete man die alten Dampflok-Schuppen auch für die neue Traktionsart. Zumeist erinnerte dann nur noch ein alter Wasserkran unmittelbar vor dem Schuppen an die einstige Dampflok-Herrlichkeit – eine Situation, wie sie Wolfgang Herdam noch 1979 am Lokschuppen der SWEG in Waldangeloch entdeckte (Bild S. 12).

Ließen sich die neu beschafften Triebwagen im Stall der Dampf-Pferde