

DEUTSCHES DAMPFLOKOMOTIV-MUSEUM NEUENMARKT
BAHNGESCHICHTE HAUTNAH ERLEBEN



Kohlenhof Neuenmarkt Bild-Dokumentation

Revitalisierung 2002–2005

Dr. Rainer Riedel

Alle Bilder in dieser Dokumentation unterliegen dem Copyright.
Die Rechte verbleiben beim Ersteller der jeweiligen Bilder.

Zu den wichtigsten Aufgaben des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Neuenmarkt-Wirsberg, gehörte die Vorhaltung besonderer Schiebelokomotiven für die Schiefe Ebene, einem der steilsten deutschen Eisenbahnabschnitte. Zur Überwindung der Steigung (1:49) dieser 1848 gebauten Strecke, war die Bespannung mit zwei Lokomotiven erforderlich. Diese Maschinen wurden im ca. 600 m nordwestlich des Ringlokschuppens in Richtung Kulmbach gelegenen "Kohlenhof" mit Brennstoff und Wasser versorgt, ausgeschlackt und abgeölt oder anderweitig behandelt.

Der zunehmende Einsatz von Diesellokomotiven ab den 60er Jahren machte die Versorgungseinrichtungen für Dampflokomotiven weitgehend entbehrlich, so dass die technischen Anlagen größtenteils demontiert und verschrottet wurden. Die ehemalige Bahnbetriebsfläche wurde anschließend über Jahrzehnte hinweg zur Bauschuttdeponie degradiert und schließlich der Natur überlassen.

Nach dem Erwerb des Geländes des ehemaligen Bahnbetriebswerkes durch den Zweckverband Deutsches Dampflokomotiv-Museum wurde eine gründliche Bestandsaufnahme vorgenommen und ein Konzept erarbeitet, das die Rekonstruktion des Kohlenhofgeländes nach historischem Vorbild und dessen praktische Nutzung im Museumsalltag vorsieht.

Parallel zu den Konzeptarbeiten begann die Beschaffung fehlender originaler Ausstattungsstücke. Nach intensiver Suche gelang die Bergung eines der letzten in Deutschland vorhandenen Ruge-Einheitsbekohlungs-Kräne mit Schutzhaus aus den 1930er Jahren. Ebenso konnten fehlende Wasserkräne, eine Gleisfeldhochmastuhr und auch die historischen Holzmastbeleuchtungs-Einrichtungen in den nachfolgenden Jahren Schritt für Schritt erworben werden.

Der aus Eisfeld/Thüringen im August 2001 erworbene Wasserkran konnte wegen des noch guten Zustandes nach kurzer Überholung im März 2002 auf dem Schachtfundament neben Gleis 7 wieder errichtet werden.

Wegen fehlenden Fotos hier die Pressemitteilung.

Bild 1

Bayerische Rundschau, 03.03.02



Das ehemalige Bahnbetriebsgelände Neuenmarkt-Wirsberg mit dem früheren Kohlenhof wird sich in den nächsten Jahren zu einem Technik-Denkmal von überregionaler Bedeutung entwickeln. Wesentliche Elemente eines Bahnbetriebswerks, vor allem Wasser- und Bekohlungskräne, werden hier wieder aufgestellt. Initiator Dr. Rainer Riedel (auf dem Wagen links) verweist auf die Wasserkranfundeamente mit noch vorhandenem Schachtinnenleben. Zunächst sollen die Anlagen als historisches Denkmal aufgestellt werden. Es besteht aber durchaus die Möglichkeit, sie an die Wasserversorgung anzuschließen und wieder betriebsfähig zu machen.

Foto: BR/Rei.

Bayerische Rundschau, 03.03.02

Bild 2
05.10.02



Der Gesamteindruck der Verwilderung des Kohlenhofgeländes seit Jahren wurde verstärkt durch die „enthaupteten“ Gleisfeldlampenmasten. Die Leuchtkörper wurden, da vor langer Zeit andernorts benötigt, durch die DB in den frühen neunziger Jahren demontiert. Durch Initiative des Fördervereines konnten die 6 fehlenden Leuchtkörper im Frühjahr 2002 aus Kirchenlaibach erworben werden. Im Oktober 2002 wurden die Leuchtkörper durch Arbeitseinsatz von Carsten Engelhardt, Wolfgang Hanke und Dr. Rainer Riedel remontiert.

Bild 3
Herbst 2002



Im Herbst 2002 zeigt sich der trostlose Zustand des Kohlenhofgeländes.
(Betonschuttelemente, Schotter- Kies- und Erdhalden, Holzbarackenunterstand,
Baumwildwuchs usw.)
Hinter dem Unterstand ein Teil der bereits gefällten Pappeln, die durch den faulen Kern im Stamm eine Unfallgefahr in sich bargen. Weit hinten zwischen den Birken schemenhaft erkennbar der Bekohlungskransockel.

Bild 4
Oktober 2002



Verräumung der Baumstämme durch den Kulmbacher Maschinenring. Im Vordergrund der Betonschacht von Wasserkran 2. Links eine von den Schotterabraumhalden.

Bild 5
Oktober 02



Fällung weiterer Pappeln. Im Birkenwäldchen der Kohlenkranbetonsockel.

Bild 6
21.04.03



Das freigelegte Wasserkranfndament Nr. 2 erweist sich als belastbar. Montage des hergerichteten Wasserkranes aus Wollstein/Polen im April 2003 durch V. Dietel, J. Meserth, W. Hanke und Dr. R. Riedel.

Bild 7
21.04.03



Das Standrohr ist errichtet und wird mit der Stahlbasisplatte verschraubt. Die Verbindung zu den Aggregaten des Schachtes, Steigrohr, Schieberventil, Windkessel, Vorschieber, ist hergestellt.

Bild 8
21.04.03



Wasserkran Nr. 2 steht. Der Ausleger trägt das Signal Sh2 in Form der typischen Wasserkranlaterne, die hier originalgetreu mit einem Petroleumbrenner beleuchtet wird.

Bild 9
21.06.03



Bereits im Juni 03 ist das Wäldchen im mittleren Teil des Kohlenhofgeländes wieder zugewachsen. Ralf Hofmann bei Sägearbeiten.

Bild 10
21.06.03



Roden und Häckseln zur weitem Freilegung des Kohlenkransockels
Dieter Deinzer und Bernd Sieber im Einsatz.

Bild 11
14.10.03



Die Erdhalden im Bereich des ehemaligen Standortes der Pappeln können nur mit schwerem
Gerät geebnet werden.

Bild 12
14.10.03



Auch die Schutthalden entlang des Gleises 10 werden in Angriff genommen.

Bild 13
14.10.03



Verräumt wurden sicher einige hundert Kubikmeter Erdreich

Bild 14

16.10.03



Der Kohlenkransockel ist frei.

Das Gelände um den Kohlenkransockel ist geebnet und begehbar.

Ein Abschnitt des originalen Elektrokabels des Kohlenkranes wurde geborgen, konserviert und ist jetzt im rekonstruierten Bekohlungskran ausgestellt.

Bild 15

04.11.03



Im Spätherbst 2003 werden sechs historische Holzmastlampen des Bahnhofes Harsdorf aus den dreißiger Jahren durch W. Hanke, J. Meserth und Dr. R. Riedel geborgen.

Bild 16
Jahresarbeit 2003



Die Fernsprechbude bei Gleis 7 aus Kirchenlaibach wurde in kleinen Arbeitsschritten aufgearbeitet und im Sommer 2003 über die gelbe, reaktivierte Fernsprechsäule „gestülpt“. Somit ist die Sprechverbindung zum Fahrdienstleiter wieder hergestellt.

Bild 17
Jahresarbeit 2003



Ebenso die Fernsprechbude aus Bayreuth, die die wieder reaktivierte Fernsprechsäule an Weiche 23 beherbergt.

Bild 18

01.04.04



Nachdem der vom Förderverein im Dezember 2001 erworbene Ruge-Einheitsbekohlungs-kran, notdürftig über knapp zweieinhalb Jahre unter einer Plane den Witterungseinflüssen ausgesetzt war, wurde im Frühjahr 2004 versucht, mit dem Träger des DDM einen Weg zur Rekonstruktion, somit zu Erhalt dieses seltenen Kranes zu finden.

Bild 19

01.04.04



Auch der freigelegte, zunehmend verwitternde Betonsockel des ehemaligen Einheitsbekohlungs-kranes signalisiert den gegebenen Handlungsbedarf.

Bild 20
25.11.04



Nachdem die Finanzierung des Projektes „Die Rekonstruktion des BW des DDM“ gesichert war, begann die Kernbaumaßnahme mit weiteren Erd- und Freilegungsarbeiten sowie die Stabilisierung des Betonssockels mit schwerem Gerät.

Bild 21
13.12.04



Noch vor der Frostperiode wurde der Betonssockel des Bekohlungskranes eingehaut und betoniert.

Bild 22

20.12.04



Die Gleisfeldhochmastuhr in Hof, defekt und nicht mehr benötigt, wurde nach Zustimmung der DB AG abgebaut und im Depot des DDM eingelagert. Aktion W. Hanke, J. Meserth und Dr. R. Riedel.

Bild 23

22.01.05



Der Winter ist eingezogen. Die Erd- und Schachtarbeiten zur Verlegung der Wasserrohre und der Elektrokabel sind weitgehend abgeschlossen, die Leitungsgräben wieder verfüllt. Die Schalung der Einhausung des Kransockels ist bereits abgenommen.

Bild 24

04.02.05



Die Witterung erlaubt es, die Plattform des Kransockels mit definitiver Betonierung der Königsachse mit Zahndrehkranz fertig zu stellen.

Bild 25

16.03.05

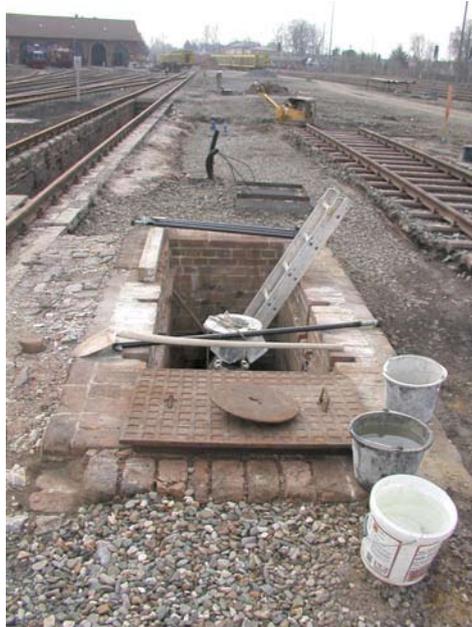


Im März 05 zeigt sich folgender Baustand:

Erdräumungsarbeiten weitgehend erledigt,
Betonsockel fertig betoniert, Elektrokabel durch die Rohrsysteme im Betonsockel bereits
eingezogen,
Untererdverlegung der Wasserrohr- Elektro- und Impulsleitung (für Gleisfeldhochmastuhr)
sowie die Installation der Kabelschächte weitgehend abgeschlossen.

Bild 26

10.04.05



Das Schachtinnenleben des Wasserkrans Nr. 1 ist so korrodiert, dass es nicht mehr verwendet werden kann. Da dieser Wasserkran für den laufenden Betrieb bestimmt ist, wurden die Anschlussaggregate bereits erneuert. Das Mauerwerk muss bautechnisch noch ergänzt und gefestigt werden.

Bild 27

21.04.05



Der Wasserkransockel ist teilweise gefestigt, die stählerne Basisplatte ist montiert, die Führungsrohre zur Aufnahme der Holzmastleuchten mit den Elektroleitungen sind ins Erdreich eingebracht, der Boden wird zur Pflasterung vorbereitet.

Bild 28

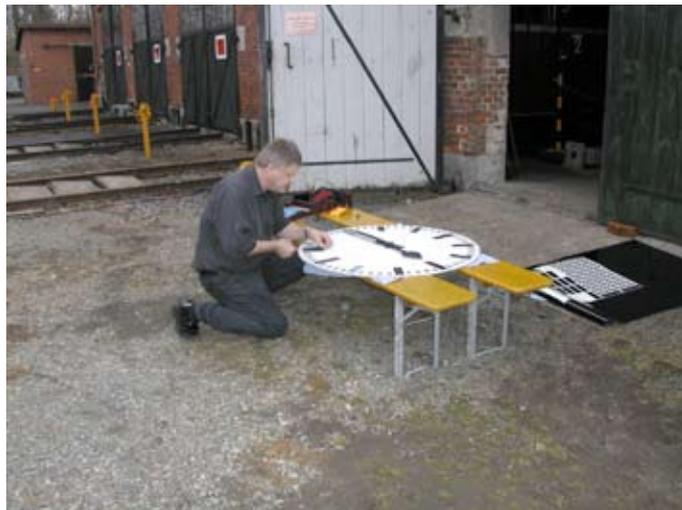
29.04.05



Die Sachspende der Fa. Unkauf, Kauerndorf, Aufstiegstreppe und Geländer, verzinkt und glimmergrün lackiert, ist eingetroffen.
Nur mit schwerem Gerät kann die Basisgranitplatte der Treppe platziert werden.

Bild 29

24.03.05



Im März 2005 erfolgte die Restauration der Gleisfelduhr. Die Überholung der Zifferblätter, der Uhrwerke und die Lackierung von Mast und Gehäuse in Glimmergrün wurden von Roland Ostertag und Dr. R. Riedel bewerkstelligt.

Bild 30

29.04.05



Aufstellung der Gleisfeldhochmastuhr bei Regen.
Nach Anschluss der Elektro- und Impulskabel zeigt die Uhr auch nachts die Zeit an. Sie wird gesteuert von der eigens installierten Mutteruhr in der ehemaligen Bahnmeisterei.

Bild 31

29.04.05



Nachts um 02.41 Uhr

Bild 32

12.05.05



Die Pflasterarbeiten sind weitgehend abgeschlossen. Der Verbindungsweg entlang der Schlackengrube zum Bekohlungskran wurde mit Granit-Schwellensteinen aus der Zeit um 1850/60 gestaltet.

Die 600 Tonnen Mineralgestein, eine Sachspende der Fa. Schicker, werden angefahren und mit dem Gräter geebnet.

Bild 33

13.05.05



Die aufgetragene Mineralgesteinschüttung wird verdichtet, die gepflasterten Flächen werden gefestigt und plangerüttelt.

Bild 34

06.11.04



Während der laufenden Baumaßnahmen auf dem Kohlenhofgelände wird der Einheitsbekohlungskran durch die Fa. Heinzl, Thurnau, technisch restauriert. Der desolate Zustand des gut 70 Jahre alten Kranes zeigt sich nach Entfernung der morschen Holzteile nach Anlieferung des Kranes in die Fachfirma im Spätherbst 2004. Mit den rekonstruktiven Konservierungsarbeiten, die sich über ein halbes Jahr erstrecken, wird sofort begonnen.

Bild 35

25.11.04



Nach Sandstrahlung und Grundierung der Eisenteile ist das tragende Gerüst mit der Königsachse zu erkennen.

Bild 36
09.06.05



Der Kran ist im Maschinengrau endlackiert, die elektrische Verkabelung ist fertig gestellt, der Probelauf war erfolgreich. Der Kran wird zum Transport ins DDM ausgeliefert.

Bild 37
10.06.05



Nach Zwischenstation in Hutschdorf transportiert W. Hanke den Kran ins DDM.

Bild 38

10.06.05



Ein Drahtseilakt: Der Kran wird auf den Sockel gehoben. Für den Präzisionskraftakt stellt W. Hanke seinen unverzichtbaren Kran-Lkw zur Verfügung.

Bild 39

10.06.05



Das Aufsetzen des Kranes auf die „Königsachse“, bei den Krantechnikern „Hochzeit“ genannt, erfordert Fingerspitzengefühl.

Bild 40

10.06.05



Der Kranausleger ist bereits montiert, das Lastseil eingefädelt.
Nach Anschluss an die Kraftstromversorgung über den Sicherungskasten erfolgt die Lastprobe.

Bild 41

15.06.05



Schreinermeister Thaler, Kulmbach, hat in den letzten Wochen die Holzbeplankung, die Fenster und das Dach für den Ruge-Einheitsbekohlungskran in seiner Werkstatt nach originalen Bildvorlagen gefertigt.

Bild 42

18.06.05



Ein historischer Moment:
Im Erstarbeitseinsatz des Kranes am 18.06.05 wird die Museums-89er bekoht.

Bild 43

14.08.05



Die Baumaßnahme geht dem Ende zu.
Der eigentliche Betriebswasserkran aus dem Jahr 1943 wird aufgestellt und an das
Wasserversorgungsnetz angeschlossen. Bei strömenden Regen führen diese Arbeit B. Böhm,
J. Meserth, W. Hanke und Dr. R. Riedel durch.

Bild 44
17.08.05



Die Baumaßnahme „Die Rekonstruktion des BW des DDM“ ist beendet.
Auf der Schlackengrube wartet 50 904 auf den Transport nach Lichtenfels.

Bild 45 bis 49

22.08.05



Auf den nächsten Bildern werden die Kernbetriebselemente des rekonstruierten Bahnbetriebswerkes gezeigt.

Zusammenfassend ist hervorzuheben,

- dass der Ruge-Einheitsbekohlungskran nach historischen Vorbild der dreißiger Jahre rekonstruiert werden konnte und nach TÜV-Abnahme einsatzbereit ist,
- dass Wasserkrane 1 an der Schlackengrube die Funktion des Wasserfassens einwandfrei erfüllt,
- dass die Gleisfeldhochmastuhr, nachts beleuchtbar, impulsgesteuert die genaue Zeit angibt,
- dass fünf historische Holzmastlampen das Betriebsareal beleuchten.

Das ehemals verwilderte Areal wurde museal technisch interessant und optisch ansprechend gestaltet. Durch die Rekonstruktionsmaßnahme wurde die Attraktivität des DDM gesteigert und die Museumslandschaft Oberfrankens bereichert.

Bild 50
28.08.05



Der Kohlenhof des Bw ist in Betrieb gegangen. Wasserkran, Bekohlungskran und die elektrischen Anlagen funktionieren einwandfrei.

Bild 51
28.08.05



Nach dem Wasserfassen, Bekohlung der Museums- 89er.

Bild 52

28.08.05



Sponsorentafel

Impressionen aus dem Kohlenhof



Kohlenhof bei Nacht

Impressionen aus dem Kohlenhof



Rugekran bei Nacht

Impressionen aus dem Kohlenhof



Winter im Kohlenhof

Impressionen aus dem Kohlenhof



Winter im Kohlenhof