



Presseinformation 02/25

Sanierungsarbeiten Lokschuppen Bahnbetriebswerk Lu.-Wittenberg Erhalt eines Denkmals der Industrie- und Eisenbahnarchitektur

Der Lokschuppen, die Strahlengleise und die Drehscheibe sind die Grundvoraussetzung unserer Vereinsarbeit und der Aktivitäten unserer Freunde und Partner.

Eine uneingeschränkte Nutzung der Anlagen und Einrichtungen sind daher von besonderer Bedeutung.

Der von uns genutzte Bereich ist Teil des Bahnbetriebswerkes Lu.-Wittenberg, welches als letzter Neubau der Deutschen Reichsbahn vor 1945, unter Denkmalschutz steht.

Hier wird ein Stück Architektur und Technik der 30er Jahre erhalten, was aktiv genutzt wird.

Es wird eine einheitliche Architektur der Deutschen Reichsbahn dargestellt, die auch bei anderen Neubauten zur Anwendung kam

Regelmäßige Prüfungen und Untersuchungen haben Mängel aufgezeigt, die beseitigt werden müssen, um keine Einschränkungen unserer Aktivitäten zu bekommen.

Um dies zu ermöglichen sind verschiedene Arbeiten notwendig, wobei auch gesetzliche Forderungen erfüllt werden müssen und wir Mängel aus regelmäßigen Prüfungen beseitigen müssen.

Folgende Arbeiten sind erforderlich um die Anlagen zu nutzen:

- Sanierungen der Stahlstützen, Gleise 19-22 des Lokschuppens
- Sanierungen am Dachtragwerk Lokschuppen
- Aufbringung neuer Dachbahnen Lokschuppen
- Korrosionsschutzarbeiten an der Stahlkonstruktion Lokschuppen
- Sanierungen am Dachtragwerk Lokwerkstatt
- Aufbringung neuer Dachbahnen Lokwerkstatt
- Sanierungsarbeiten Anbauten
- Arbeiten an der Elektrik
- Sanierungen am Beton
- Prüfungen, Untersuchung der Drehscheibe
- Wechsel defekter Schwellen an den Strahlengleisen und in Drehkranz der Drehscheibe

Viele der genannten Arbeiten können und dürfen nicht selbst ausführen werden.

Als kompetente Partner haben wir die Firmen Wittenberger Dachdeckungsgeschäft Frank Scheurell, Zimmerei Vater Bulding GmbH, Gerüstbau Ristok, Interling GmbH gefunden.

Gefördert wird unser Vorhaben durch die Denkmalförderung Sachsen-Anhalt. Unterstützung finden wir bei unseren Partnern Deutsche Bahn, Wedler & Franz Logistik. Stiftung Kultur auf Schienen

FV Berlin-Anhalt. Eb e.V.
Michael Jungfer
Vorsitzender
Tel. 0172 94 76 750
MJungfer@t-online.de
www.eisenbahnverein-wittenberg.de



Presseinformation 2/25

Für das Jahr 2025 sind folgende Arbeiten geplant

Sanierungen Dach Lokwerkstatt

- Demontage alte Dachkonstruktion
- Montage neuer Dachstuhl
- Aufbringen neuer Dachhaut
- Rüstarbeiten

Um den weiteren Betrieb zu gewähren sind neben der Unterhaltung, vielfältige Voraussetzungen und Forderungen zu erfüllen. Hinzu kommen Arbeiten an den Gleisen und Drehscheibe notwendig.

Daher sind wir über jede

Spende und Unterstützung

dankbar, um einen uneingeschränkten Betrieb zu ermöglichen.

Nur so kann unsere Vereinsarbeit und der Erhalt und die Pflege unserer historischen Fahrzeuge und unserer Partner ermöglicht werden.

Bitte helfen Sie uns, das weiterhin unsere Arbeit und unsere traditionellen Veranstaltungen und Aktivitäten ermöglicht werden.

Spendenbescheinigungen werden selbstverständlich ausgestellt.

Bahnbetriebswerk Lu.-Wittenberg

- Bereits bei Eröffnung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn befand sich in Wittenberg eine Lokomotivstation. In der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts erfolgte die Errichtung eines Lokschuppens mit 16 Ständen und Drehscheibe am Bahnhof. Dies reichte jedoch für größere Lokomotiven nicht aus. Zu Beginn der 20. Jahrhunderts erfolgte der Bau eines weiteren Lokschuppens mit Drehscheibe in der Gemarkung Labetz.
- Im Zuge der Ausbaumaßnahmen (Elektrifizierung München-Berlin, 4 gleisiger Ausbau) der 30er Jahre des 20. Jh. war das bisherige Bahnbetriebswerk zu klein. Daher wurde ein Neubau des Bahnbetriebswerkes geplant, wo bereits der 2. Lokschuppen stand. Geplant waren 2 Ringlokschuppen mit Drehscheiben, wobei 1 Lokschuppen für elektrische Lokomotiven geplant war, Wagenausbesserungsschuppen, Abstellanlagen für Züge, Verwaltungsgebäude, Wasserturm u.a. Der Bau begann 1938 und wurde 1942 vorläufig fertig gestellt. Der fehlende 2. Lokschuppen sollte nach dem Krieg gebaut werden. Lediglich die 2. Drehscheibe wurde errichtet. Das Bw Wittenberg war der letzte Neubau der DR vor 1945. Die Architektur des Bw erfolgte in Anlehnung an die Bauhausarchitektur in Klinkerbauweise mit Stahlbeton und Zierelementen. Ähnliche Bauten bei der DR befinden sich z.B. Bw Bitterfeld, Bw Dresden-Friedrichstadt, Zwickau Hbf, Bw Dortmund Bbf
- Beheimatet wurden Lokomotiven u.a. Baureihen 38, 39, 41, 50, 57, 89, 94. Der Einsatz erfolgte hauptsächlich im Personen- und Güterzugdienst zwischen Berlin und Halle/Leipzig und Dessau - Falkenberg - Kohlfurt sowie auf der Heide-Bahn nach Eilenburg aber auch nach anderen Orten. Ferner wurden Schnellzüge zwischen Berlin und Halle/Leipzig gefahren.
- bei Kriegsende gab es nur geringe Schäden im Bw. Die 2. Drehscheibe wurde als Kriegsbeute an die UdSSR, demontiert. Es wurden Lokomotivkolonnen gebildet, welche die Züge mit Reparations- und Beutegut bis an die Grenze Polen/UdSSR beförderten. Wittenberg stellte die Kolonne 18 mit 30 Lokomotiven und Personal. Die weiteren Zugleistungen nach 1945 erfolgten auf den o.g. genannten Strecken, wobei aufgrund der vorläufigen Grenzziehung nicht mehr nach Kohlfurt gefahren wurde, auch Schnellzugleistungen wurden durch das Bw Wittenberg nicht mehr gefahren.
- 1950 kamen Fahrzeuge übernommener Klein- und Privatbahnen in den Bestand. Weitere Zugleistungen kamen nach Kemberg, bis zur Einstellung 1951, sowie nach Straach hinzu. Erstmals kamen Triebwagen zum Einsatz, welche einen Teil der Leistungen auf diesen Strecken erbrachten. Weitere Leistungen gab es auf den Strecken nach Zahna, und Coswig. Mitte der 50er Jahre wurden die Triebwagen abgezogen.
- im Zuge der sich verschärfenden politischen Verhältnisse wurde auch nicht mehr zum Anhalter Bahnhof in Berlin gefahren, was seit Beginn der Eisenbahn der Fall war. Er lag im Westteil der ehem. Reichshauptstadt. Der Personenzug P 836, eine Leistung des Bw Wittenberg, war letzte Zug, der auf diesem Bahnhof am 17.5.1952 abgefertigt wurde. Fortan fuhren, wenn es möglich war, die Züge nach Ost-Berlin oder endeten vor der Stadtgrenze in Teltow, wo S-Bahn Anschluss bestand. In Güterverkehr und bei Leerfahrten erreichte bis zum Mauerbau weiterhin West-Berlin. Wittenberg war eines der letzten Bw aus dem Umland, die noch nach West-Berlin fuhren.
- Lokomotiven der Baureihen 38, 52 bildeten das Rückgrat der Zugförderung in den 50er und 60er Jahren. Hinzu kamen Lokomotiven der Baureihen 74 und 94, ab 1961 BR 44 ab 1963 BR 55. Haupteinsatzgebiete waren Personen- und Güterzüge auf den Strecken Berlin-Halle, Dessau-Falkenberg, der Heide-Bahn aber auch andere Orte.
- die moderne Dieseltraktion hielt 1964 mit Triebwagen der Baureihe LVT 2.09. (Ferkeltaxi) Einzug. Ergänzt wurde dies durch Rangierloks der Baureihe V 60 und ab 1966 mit Großdieselloks aus der UdSSR V 200 (Taigatrommel), ab 1970 mit Diesellok der Baureihe 110 (V100). Mit der Ausmusterung der guten alten P8 (BR 38) nach 50 jähriger Beheimatung in Wittenberg, kamen Lokomotiven der BR 23.10.
- Mit Lokomotiven der BR 65.10 wurde beim Bau der Elbbrücke 1965, ein Wendezugbetrieb Wittenberg-Pratau eingerichtet.
- Die Dampflokezeit endete zunächst 1979. Zuvor wurden noch einmal Schnellzugleistungen zw. Leipzig und Berlin erbracht, wie 35 Jahre zuvor. Es waren die letzten Dampfschnellzüge zw. Leipzig und Berlin.
- 1980 kamen die ersten E-Loks nach Wittenberg was bereits 40 Jahre zuvor geplant war. Zugleich wurden einige Gleise im Bw mit Fahrleitung überspannt
- Im Zuge der Ölkriese in der DDR und der Einsparung von Kraftstoffen erfolgte ab 1981 wieder die Beheimatung und der Einsatz von Dampflokomotiven. Im Jahre 1985 endet endgültig die Dampflokezeit im Bahnbetriebswerk Lu.-Wittenberg
- Im Zuge der Bahnreform und dem Ende der DR 1994 wurde aus dem Bahnbetriebswerk Lu.-Wittenberg ein Betriebshof und eine Niederlassung Werke.
- Im Zuge der Neuausrichtung bei der DB wurde die Unterhaltung und Beheimatung von Lokomotiven beendet. Der Fahrzeugeinsatz erfolgte mit Fahrzeugen der DB Regio aus anderen Standorten
- heute erfolgt am Standort die Reinigung von Zügen der DB Regio, die Abstellung von Fahrzeugen der DB Netz und die Nutzung durch weitere Partner. Der Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn e.V. hat den Bereich Lokschuppen angemietet und nutzt ihn gemeinsam mit seinen Partnern. Das Gelände des Bw mit seinen Bauten und Anlagen steht unter Denkmalschutz..