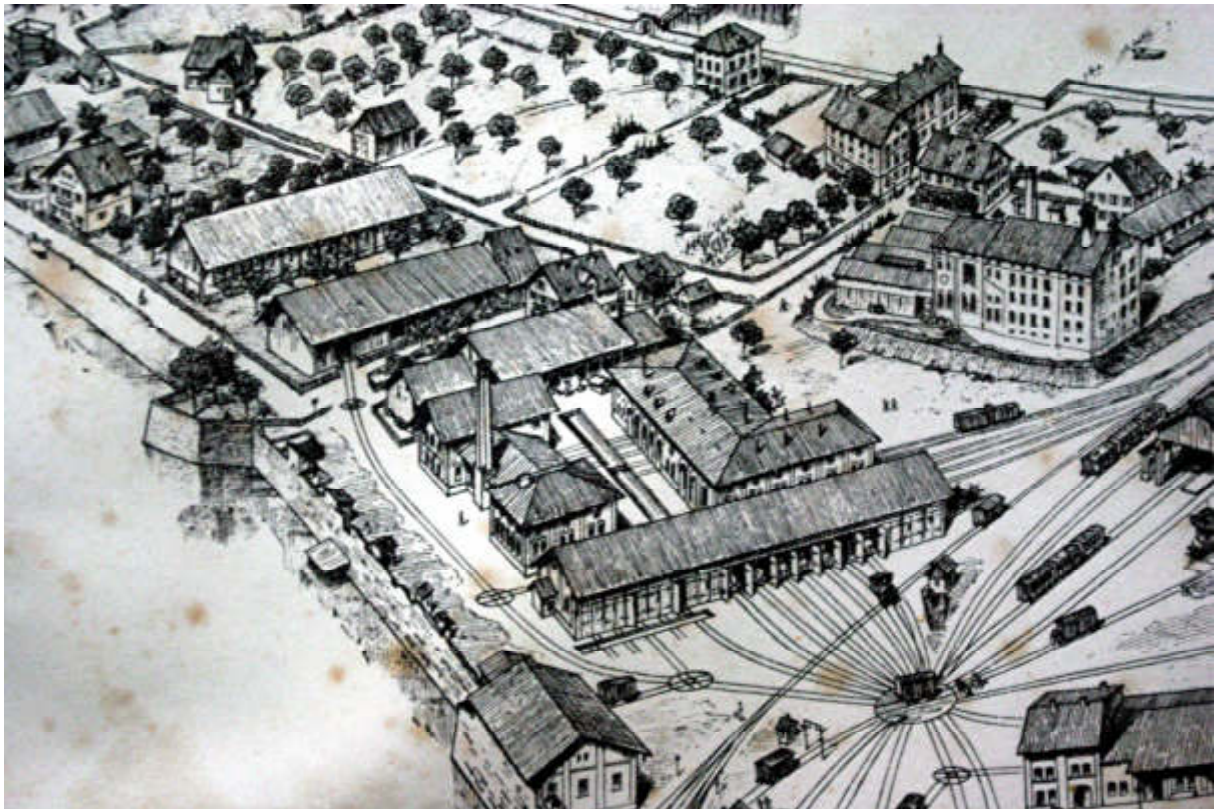


Von Lindauer Torfremisen, Torflokomotiven und Torfmunitionswagen

Nur sehr wenige Städte Bayerns sind heute noch stolze Besitzerinnen von Originalbauten der frühesten Jahre der Eisenbahn im Lande, jener Zeitenwende im Verkehrswesen vor rund 175 Jahren. Zu diesen zählt an herausragender Stelle Lindau mit seinem alten Bahnhofsgebäude in Oberreitnau, den beiden Backsteingebäuden des ehemaligen Bahnbetriebswerkes sowie der „Torfschuppe“ im Westteil des heutigen Hauptbahnhofgeländes; alles stumme Raritäten aus dem Jahre 1853.



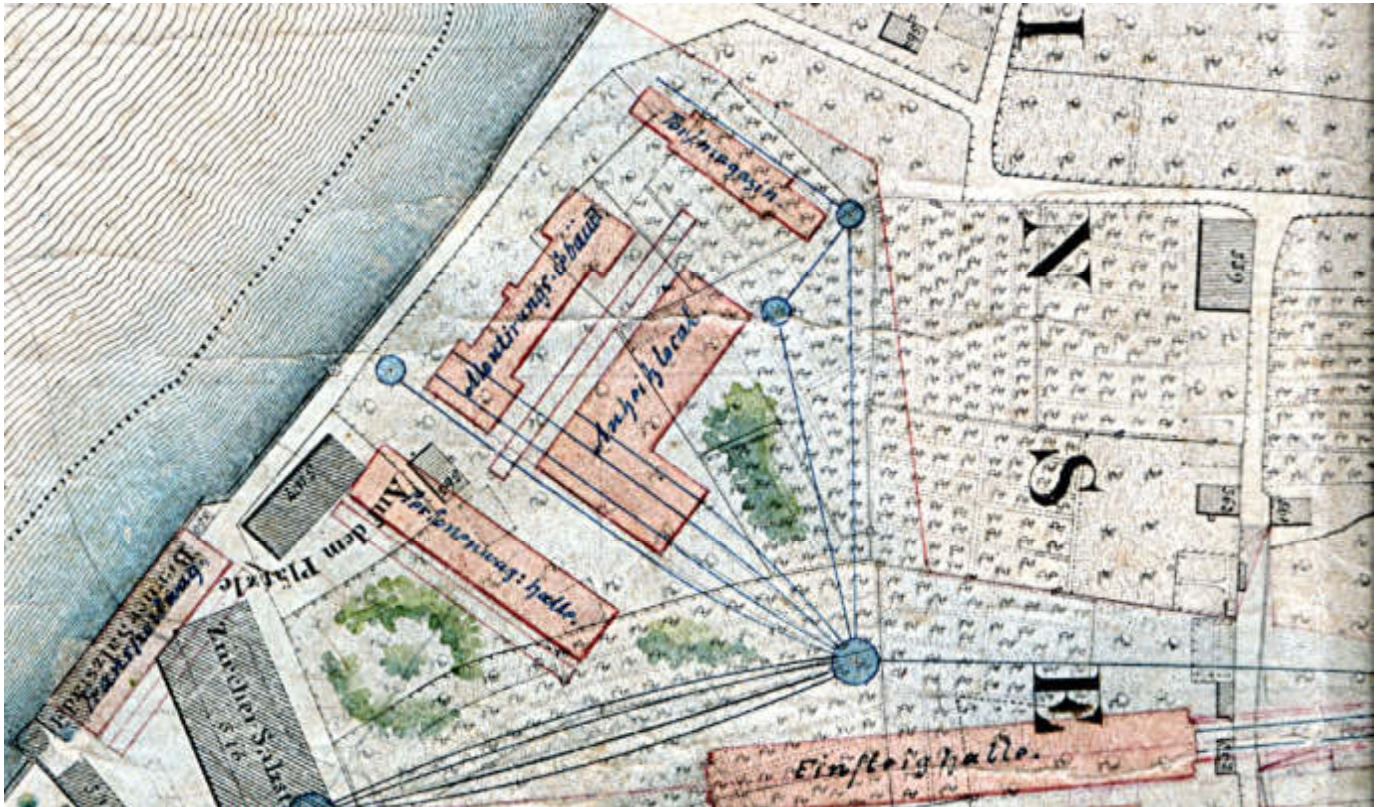
Blick auf das frühere Bahnbetriebswerk Lindau auf der Hinteren Insel mit u.a. Lokomotivhallen, Reparaturwerk, Torfremise, Holz- und Materiallagern, sowie Drehscheiben des Lindauer Bahnhofes von 1853/54 auf dem Stadtbildplan „Die Stadt Lindau im Bodensee anno 1886“ von P. Pfann, J. Egg und Dr. C. Wolf. Rechts die „Inselbrauerei“. Repro: Schweizer.

In jenem Jahr erreichte die erste bayerische Eisenbahnmagistrale, die „Ludwigs-Süd-Nordbahn“, zuerst das Dorf Aeschach, im Jahr darauf über den damals sensationellen Eisenbahndamm die Inselstadt Lindau. Bayerns König Ludwig I. hatte lange gezögert, bis er im November 1840 davon überzeugt werden konnte, eine staatliche Eisenbahnlinie von Bayerns Norden bis an seine Südgrenze am Bodensee bauen zu lassen.

Zu den zahlreichen Besonderheiten der frühen Eisenbahnjahre gehörte, dass die „Feuerbüchsen“ der Lokomotiven während der Fahrt nicht nur mit Steinkohle, Braunkohle oder Koks, sondern teilweise auch mit Torf „unter Dampf“ gehalten wurden, nachdem sie zuvor mit Holz angeheizt worden waren.

Dafür war auch im westlichsten Teil des damaligen Eisenbahnbetriebswerkes auf der Insel Lindau ein Gebäude als Torflager, eine Torfremise, ein Torfmagazin,

(„Torfschuppe“) errichtet worden. An ihrer Westseite war dieses Torflager über eine von Hand bediente kleine Drehscheibe mit einem Gleis für die Lok und Tender erschlossen. Sie musste wetterfest und gleichzeitig belüftbar sein, um den dort gelagerten trockenen Torf vor Nässe, Schimmel und Windverwehungen zu schützen.



Planausschnitt aus der Zeit kurz nach der Inbetriebnahme des ersten Lindauer Bahnhofes von 1853/54 auf der Grundlage des amtlichen Katasterplanes von 1823, um 1852 koloriert und eingezeichnet vom leitenden Ingenieur Harrer. Handsigniert mit „gefert. Harrer“. Repro: Schweizer.

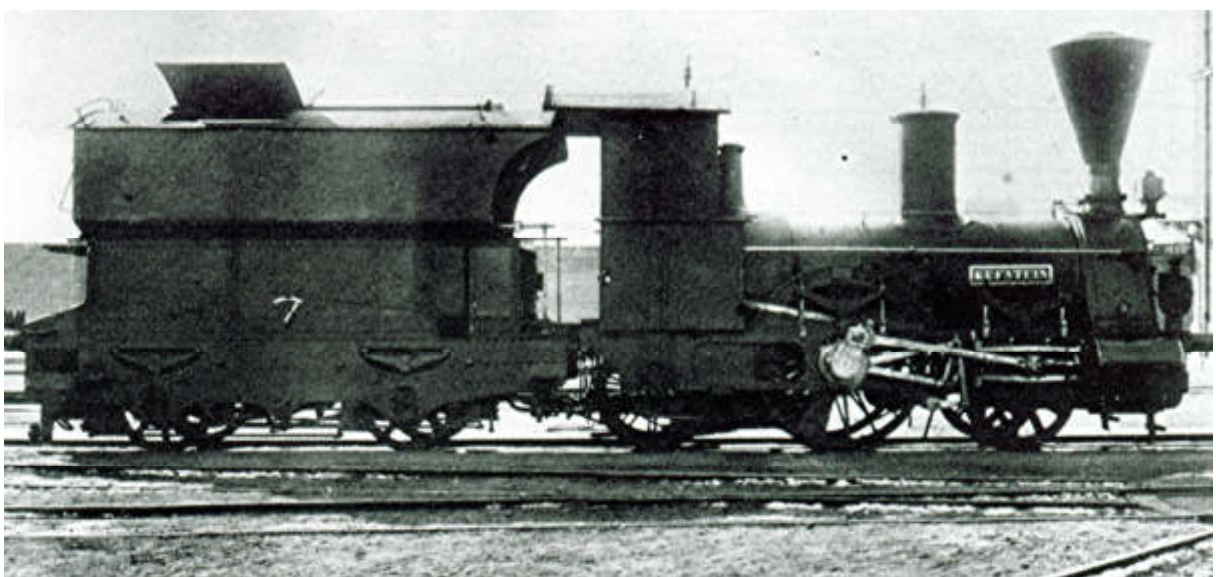
Angekarrt wurde dieser Torf u.a. nach Lindau in rundum geschlossenen Spezialgüterwagen, den „Torfmunitionswagen“. Die per Torf beheizten Lokomotiven wiederum hatten deutlich erhöhte und vergrößerte, ebenfalls geschlossene spezielle Torftender.

Hans-Wolfgang Scharf und Burkhard Wollny schrieben auf Lindau bezogen in ihrem grundlegenden Buch „Die Eisenbahn am Bodensee“ hierzu u.a.: „Auch in Bayern wurde wie im württembergischen Allgäu in diesem Bereich die Torffeuerung angewandt, der aus den staatlichen Mooren Haspelmoor und Kolbermoor (Abbau in beiden bis 1876) bezogen wurde. Wegen des hohen Gestellungspreises wurden dann diese Produkte von denen aus den ‚Filzen‘ der Rosenheimer Gegend (Raublings usw.) abgelöst (...) Wegen des großen Raumbedarfs führten die Loks sog. ‚Torfmunitionswagen‘ mit. Insbesondere bei den von Kempten aus eingesetzten Gattungen B V und B VI waren diese zu beobachten. Auch hier war ein zweiter Heizer erforderlich“.



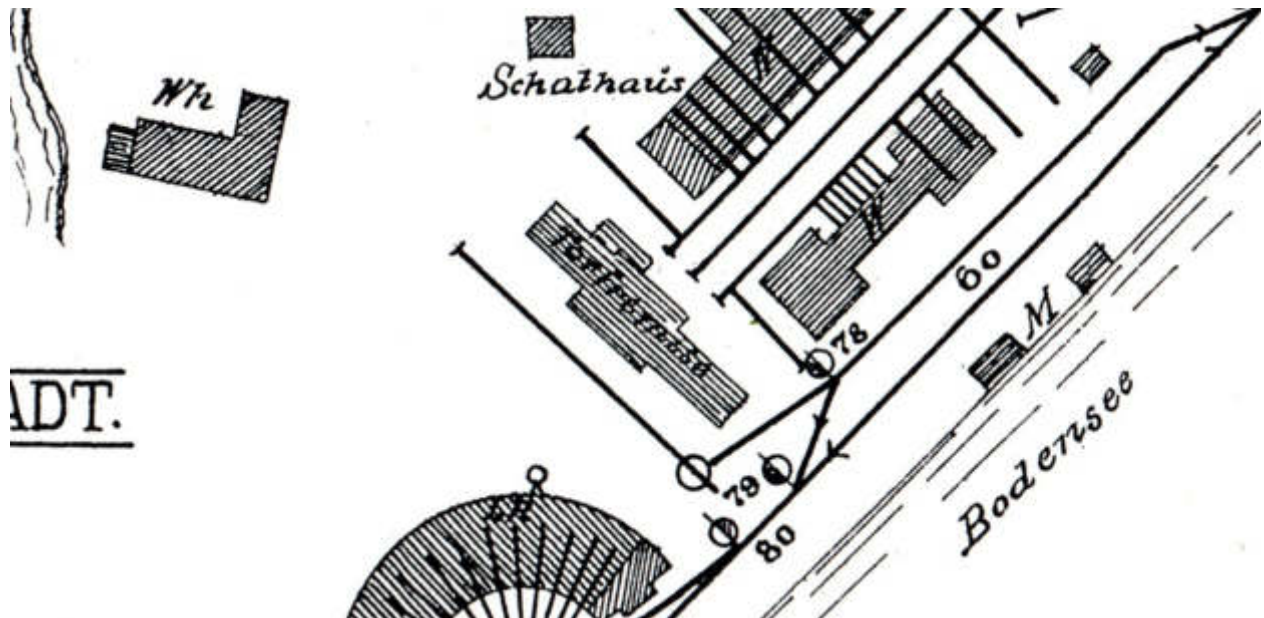
Südseite der ersten Lindauer Bahnhofshalle von 1853 auf einem Fotoausschnitt um das Jahr 1870. In der Bildmitte ist im Hintergrund einer der damaligen „Torfmunitionswagen“ zu sehen, im Vordergrund ein Güterwagen, auf welchem symbolträchtig eine Pferdekutsche geladen ist. Foto: Stadtarchiv Lindau; Repro: Schweizer.

Stephan Kuchinke ergänzte dies später u.a. wie folgt: „Zu dem damaligen Zeitpunkt waren viele der südlich der Donau eingesetzten Lokomotiven mit Torffeuerung ausgestattet. Der Brennstoff war dort günstig zu beschaffen, was seinen niedrigeren



Die letzte der bayerischen Maffei-Lokomotiven der Reihe A V, die „Kufstein“, welche von 1854 bis 1902 in Dienst und mit einem auffälligen Torfschleppender bespannt war. Foto: Sammlung Martin Krebs; Repro: Schweizer.

Heizwert ausglich. Wegen des Funkenfluges besaßen die Maschinen einen speziellen, kegel- oder birneförmigen Schornstein mit Funkenfänger“. Die derart befeuerten Lokomotiven der damaligen bayerischen „Universal-Lokomotiven“ der zweiten Generation waren hauptsächlich jene von Maffei in München, teilweise auch die der Maschinenfabrik Esslingen.



Die Torfremise des Lindauer Bahnbetriebswerkes auf der Hinteren Insel mit Gleisplan und teilweise sichtbarer Lockremise („Rotunde“) auf einem Planausschnitt um das Jahr 1903. Repro: Schweizer.

Die heute noch existierende Lindauer „Torfschupfe“ überstand bisher alle großen Veränderungen auf der Fläche des dortigen Hauptbahnhofes, so beispielsweise die grundlegenden Umbauten der Jahre 1913 bis 1921 sowie die Abbrucharbeiten rund um die Lokomotivrundhalle („Rotunde“) des Jahres 1978 auf der Hinteren Insel. Sie steht heute unter Denkmalschutz und ist aktuell durch Bebauungspläne des neuen Besitzers, Prof. Dr. Dr. Werner Mang, in ihrer Existenz gefährdet



Die Lindauer Torfremise („Sch(l)upfe“) links mit neuer Bemalung am 1. Dezember 2019. Foto: Schweizer