

**Dipl.-Ing. Michael Zimmermann**  
Buchenstr. 15  
42699 Solingen  
☎ 0212 46267  
🌐 <https://kruemelsoft.hier-im-netz.de>  
✉ [BwMichelstadt@t-online.de](mailto:BwMichelstadt@t-online.de)

Michelstadt (Bw)

Übersicht

Bahnbetriebswerke in Solingen .....	2
Abbildungen .....	2
Tabellen .....	2
Das Bahnbetriebswerk Ohligs .....	3
Lokstation Solingen .....	15
Stichwortverzeichnis .....	16
Links .....	16
Quellen .....	16
Versionsgeschichte .....	16

---

*Diese Zusammenstellung wurde nach bestem Wissen  
und ohne Vollständigkeitsgarantie in der Hoffnung erstellt, dass sie nützlich ist.  
Wenn sie nicht nützlich ist – dann eben nicht.*

---

## Bahnbetriebswerke in Solingen

Bahnbetriebswerke in Solingen? Wo sollen die denn heute sein?

Diese Fragen sind berechtigt – heute gibt es sie nicht mehr. In den Anfangszeiten der Eisenbahn in Solingen aber sehr wohl:

- Ein kleines Bahnbetriebswerk befand sich in Solingen=Ohligs
- Eine Lokbehandlungsstation am ehemaligen Solinger-Hauptbahnhof

Beide Einrichtungen habe ich bereits in meiner Dokumentation „[Eisenbahnen in Solingen – gestern und heute](#)“ vorgestellt. Für diejenigen, die diese Dokumentation nicht kennen, sollen in dieser Krümelbahn-Info die Informationen (erneut) vorgestellt werden.

### Abbildungen

1 - Gleisplan der Lokbehandlungsstation in Ohligs um 1898 .....	3
2 - Seiten- und Rückansicht des ursprünglichen Lokschuppens in Ohligs .....	4
3 - Erweiterung des ursprünglichen Lokschuppens in Ohligs 1921 .....	5
4 - T11 7506 Elberfeld (74 118) in Ohligs .....	5
5 - Gleisplan der Lokbehandlungsstation in Ohligs um 1920 .....	5
6 - Der Lokschuppen in Ohligs um 1950 .....	6
7 - Blick auf den Bahnhof Ohligs und das Bahnbetriebswerk Mitte der 1950er Jahre .....	8
8 – Bw-Ohligs 1932 .....	9
9 - Blick in den Lokbahnhof Solingen-Ohligs .....	9
10 - Blick von der Kamper Straße in den Lokbahnhof Solingen-Ohligs .....	10
11 - Abbruchstimmung im BW-Ohligs 1961 .....	10
12 - Abbruchstimmung im Bw-Ohligs 1961 .....	11
13 - Gleisplan der Wagenremise in Ohligs um 1980 .....	12
14 - Die Wagenremise in Ohligs 2007 .....	12
15 - Die Gleisanlagen im Südbahnhof um 1890 .....	15

### Tabellen

1 - Die sechs T11 der Maschineninspektion Düsseldorf in der Lokomotivstation Ohligs .....	7
2 - Lokomotivstationierungen - Übersicht .....	8
3 - Lokomotivstationierungen 1911 bis 1950 .....	14

## Das Bahnbetriebswerk Ohligs

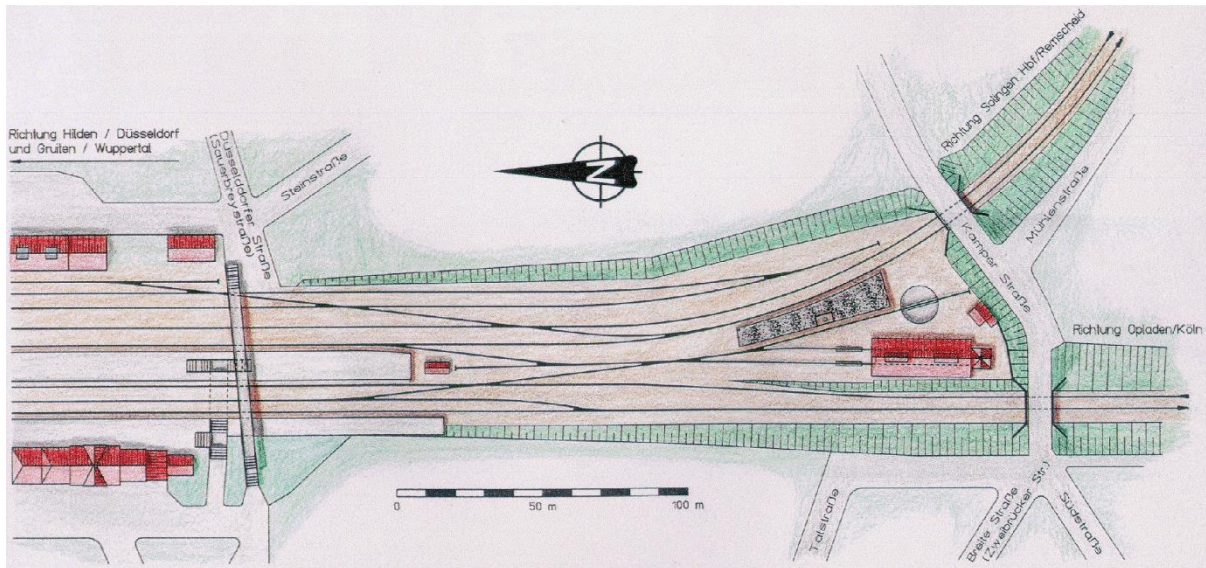


Abb. 1 Gleisplan der Lokbehandlungsstation in Ohligs um 1898 [1]

Seit der Eröffnung des Bahnhofs Ohligs=Wald am 25. September 1867 besaß dieser einen Lokschuppen. Ein baugleicher Lokschuppen stand ebenfalls seit Eröffnung der Zweigbahn am Weyersberg.

Der (die) 2-ständige(n) Lokschuppen war(en) 34m lang, 12m breit und bot(en) Platz für maximal sechs Tenderlokomotiven. An der Rückwand des Lokschuppens war ein Wasserturm angebaut, vor dem Schuppen befanden sich die Kohlenbühne, zwei Schlackengruben und eine 12m-Drehscheibe zum Wenden der Lokomotiven (siehe auch Abbildung [15](#)).

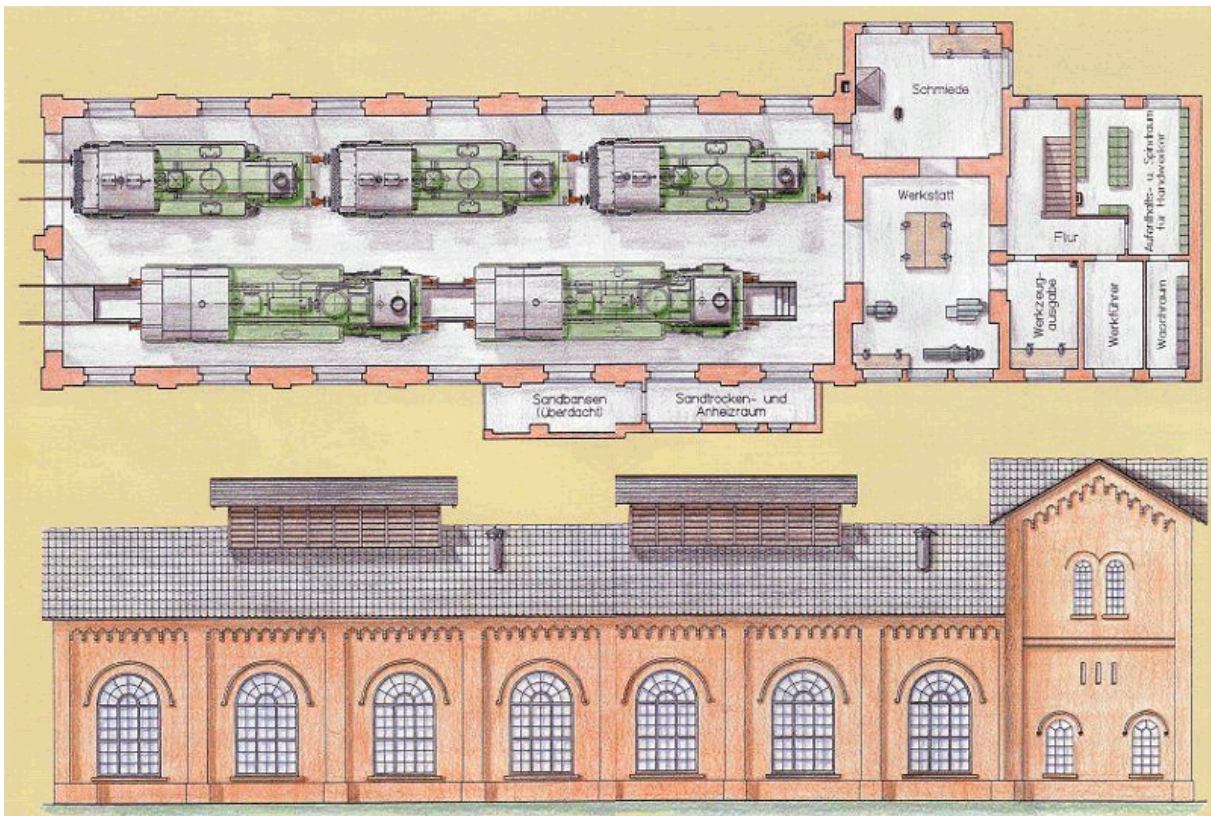
Dem Lokschuppen in Ohligs=Wald war eine kleine Werkstatt für Reparaturaufgaben angegliedert. Diese "Stationsschlosserei" als Außenstelle des Maschinenamtes Düsseldorf der KED Elberfeld beheimatete von Anfang an bereits 5 Lokomotiven, und diente auch zum Ergänzen der Kohle- und Wasservorräte bei den Lokomotiven u.a. der Baureihe pr. T9.3, pr. T11, pr. T12 und pr. T16.1 sowie später u.a. den BR 75 und 78, die den Verkehr Richtung Düsseldorf und Remscheid abwickelten.

Mit Eröffnung der Strecke nach Hilden kam die Pumpstation in Ohligs an ihre Leistungsgrenze. Besonders dem Wasserkran am nördlichen Ende des Bahnhofes 600m vom Wasserturm entfernt fehlte der nötige Druck. Zunächst sollte der Wasserturm von 36m³ auf 100m³ vergrößert werden, doch dann entschied man sich für einen zentral gelegenen Neubau am späteren Gleis 23 an der Bahnstraße.



Auszug aus der Übersicht der Zahl der in den einzelnen Werkstätten durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter sowie den gezahlten Lohn im Jahre 1876 [5, S.58]:

laufende Nummer der Werkstatt	:	24
Bezeichnung der Werkstatt	:	Ohligs=Wald
Anzahl der durchschnittlich beschäftigten	Handwerker	: 1
	Handarbeiter	: -
geleistete Tagewerke in	Tagelohn	: 408,5
	Akkord	: -
es wurden gezahlt für	Lohnarbeiten	: 1.062,10 Mark
	Akkordarbeiten	: -
Tagesdurchschnitt in Lohn	:	2,60 Mark



[<http://www.solingen-internet.de/si-hgw/zugig3.htm>]

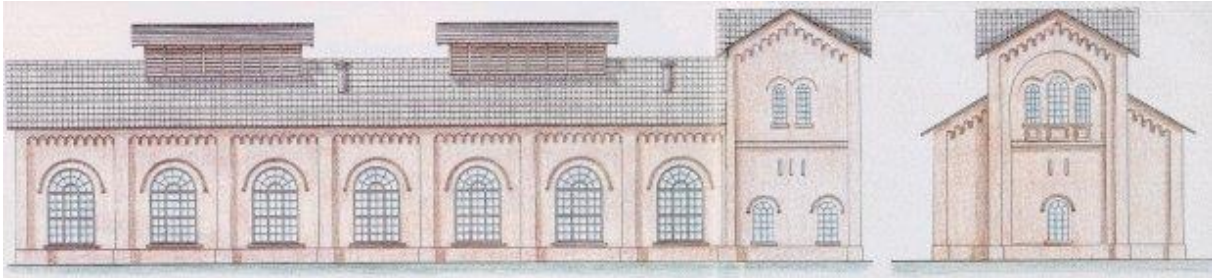


Abb. 2 Seiten- und Rückansicht des ursprünglichen Lokschuppens in Ohligs [1, S.22f.]

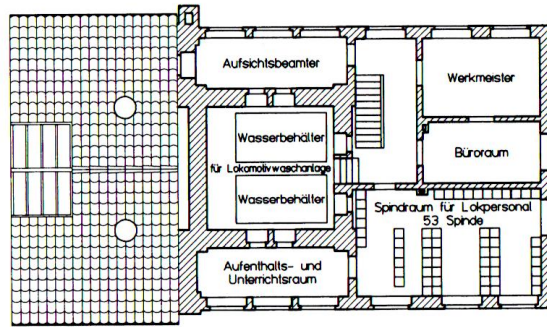


Abb. 3 Erweiterung des ursprünglichen Lokschuppens in Ohligs 1921. Die alten Behälter im Wasserturm wurden nur noch zum Auswaschen der Lokomotivkessel verwendet [2, S.10]

Die Werkstatt in Ohligs=Wald hatte

**den Zweck, kleinere Reparaturen an den im Betriebe befindlichen Fahrzeugen auszuführen.**



Abb. 4 T11 7506 Elberfeld (74 118) in Ohligs [4]

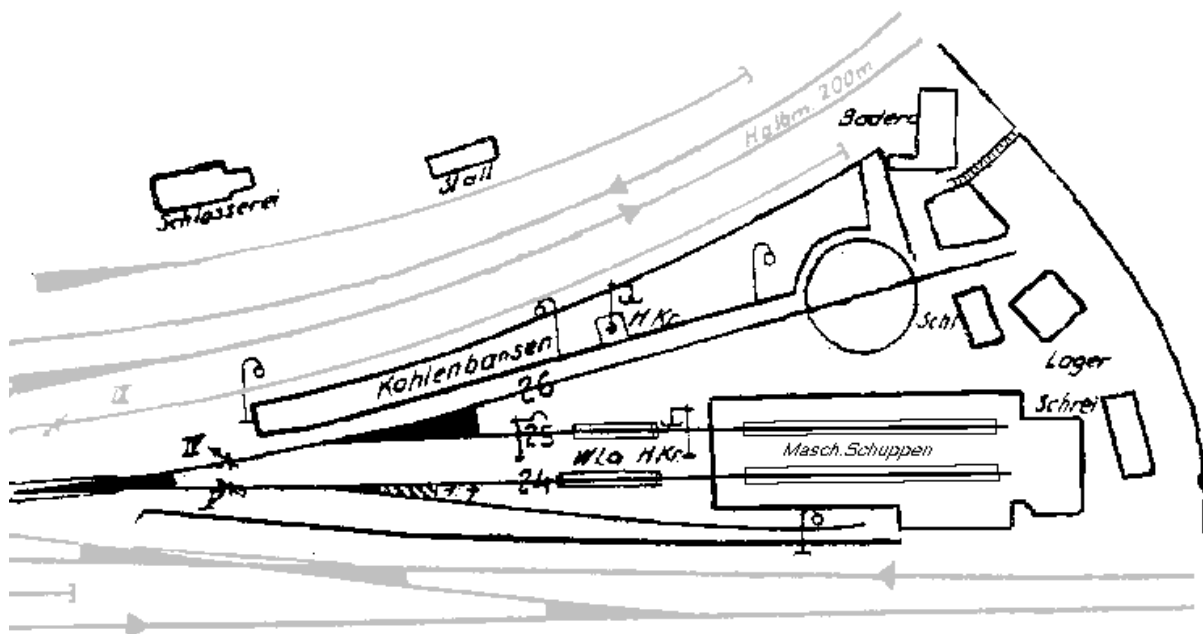


Abb. 5 Gleisplan der Lokbehandlungsstation in Ohligs um 1920





Abb. 6 Der Lokschuppen in Ohligs um 1950 [4]

Die Schließung des Weyersberger Bahnhofs bedeutet das Aus für den dortigen Lokscheunen, und so fielen der Ohligser Station dessen Aufgaben zu.

Erweiterungspläne auf zunächst 10, dann sogar einen 20-ständigen Lokscheunen am nördlichen Bahnhofsende aus dem Jahre 1907 scheiterten an der Finanzierung.

Lokomotivnummer	Lokomotivnummer nach 1924	ausgemustert
7501	78 068	+ 4.12.1929
7502	78 069	+ 4.12.1929
7503	78 070	+ 15.11.1932
7504	78 071	+ 14.6.1931
7505	78 072	+ 15.1.1928
7507	78 074	+ .1946

Tab. 1 Die sechs T11 der Maschineninspektion Düsseldorf in der Lokomotivstation Ohligs

Im Jahre 1907 wurde die Lokstation Ohligs zur Betriebswerkstätte "befördert" und vom Bw Opladen verwaltungstechnisch abgekoppelt. In Ohligs hatten jetzt 57 Mitarbeiter zehn Lokomotiven zu betreuen. Das Anlegen einer Wagen-Ausbesserungswerkstatt in Ohligs wurde durch die Eröffnung der Wagen-Ausbesserungswerkstatt in Opladen am 1. Juli 1907 nicht mehr realisiert.

Seinen Höhepunkt erlebte das Bw in den 20er Jahren. So wurde 1922 die in einem reinen Tenderlok-Bw überflüssige Drehscheibe ausgebaut, um mehr Platz zu schaffen. Haupteinsatzgebiet – besonders der T12 - waren die Strecken nach Düsseldorf über Hilden, nach Köln und nach Vohwinkel über Wald - Gräfrath. Die Lokomotiven für die Fahrt von Ohligs nach Remscheid wurden hauptsächlich vom wesentlich größeren Bw Lennep gestellt (siehe auch [6]).

Alle fabrikneuen T11, die in Ohligs stationiert waren, wurden in den frühen 20er Jahren durch T9.1 und T9.3 ersetzt.

Bis zum Ende seines Bestehens blieben dem Bw zwei der dort stationierten Lokomotiven der Baureihe 94.5 erhalten.

Am 15. Mai 1931 wurde die Betriebswerkstätte offiziell in "Bw Solingen-Ohligs" umbenannt; das Ende kam am 14. Mai 1950: das Bw Solingen-Ohligs wurde wieder zum Lokbahnhof des Bw Opladen heruntergestuft und am 7. Oktober 1951 als Dienststelle aufgelöst.

Nach der Auflösung wurden die Anlagen im Vorfeld der Elektrifizierungsarbeiten im Jahre 1961 abgerissen und durch eine moderne Wagenremise ersetzt. Hier war bis Ende der 1990er-Jahre ein Rottenkraftwagen Typ KlV 53 mit Anhänger KlA 03 zur Instandhaltung der Gleise, Weichen und Signale des Bahnhofs und seinen angrenzenden Strecken beheimatet. Diese Bahnmeisterei war eine Außenstelle der Bahnmeisterei Opladen. Im Herbst 1995 wurden Renovierungsarbeiten an der Wagenremise durchgeführt, das Schuppengleis endet jedoch seitdem vor der Remise, abzustellende Fahrzeuge müssen seitdem draußen bleiben.



Insgesamt waren in Ohligs nie weniger als 5 und nie mehr als 15 Lokomotiven stationiert:

Jahr	Anzahl der stationierten Lokomotiven
1867	5
1896	7 <sup>1</sup>
1898	12
März 1921	15 <sup>2</sup>
1. Juli 1933	7
1949	6

Tab. 2 Lokomotivstationierungen - Übersicht

In einem Verzeichnis der Bahnbetriebswerke der DB und deren zugeteilten Einsatzgattungen aus dem Jahre 1949 ist auch das "Bw Ohligs", zugehörig zur ED Wuppertal zu finden [7]:

Bw Ohligs	Bestand Dampflok:	6
	Baureihen:	74.4 (pr. T12)
		94.5 (pr. T16.1)
	Köpfe:	58



Abb. 7 Blick auf den Bahnhof Ohligs und das Bahnbetriebswerk Mitte der 1950er Jahre [6]

<sup>1</sup> zuzüglich 6 Lokomotiven aus Vohwinkel und einer Bauzuglokomotive

<sup>2</sup> neun Lokomotiven der BR T9.3, sechs T16.1





Abb. 8 Im Bw-Ohligs warten 1932 drei Lokomotiven der Baureihe 74<sup>4-13</sup> auf den nächsten Einsatz (Blick von Bahnsteig 1 auf die Berliner Brücke im Hintergrund) [3]



Abb. 9 Blick in den Lokbahnhof Solingen-Ohligs [2]





Abb. 10 Blick von der Kamper Straße in den Lokbahnhof Solingen-Ohligs [3]

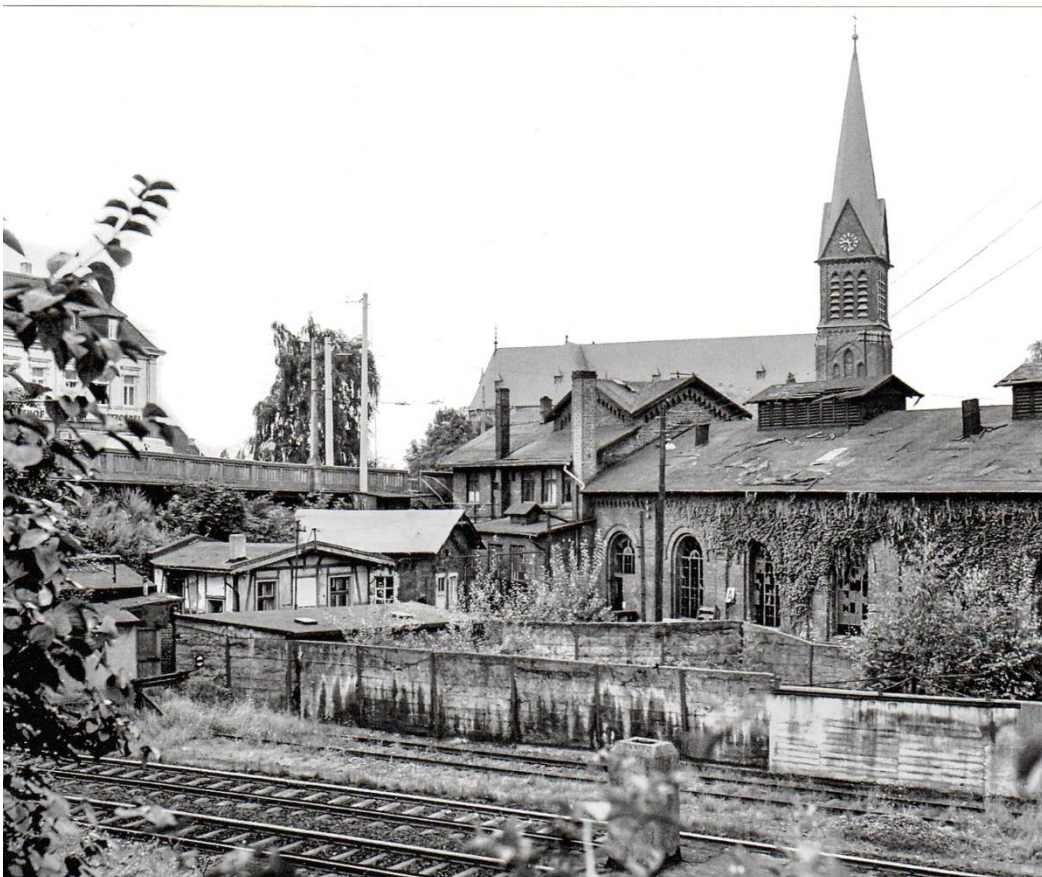


Abb. 11 Blick auf den Lokschuppen des ehemaligen Bw Solingen-Ohligs [3]





Abb. 12 "Abbruchstimmung" im Bw-Ohligs 1961 [2]



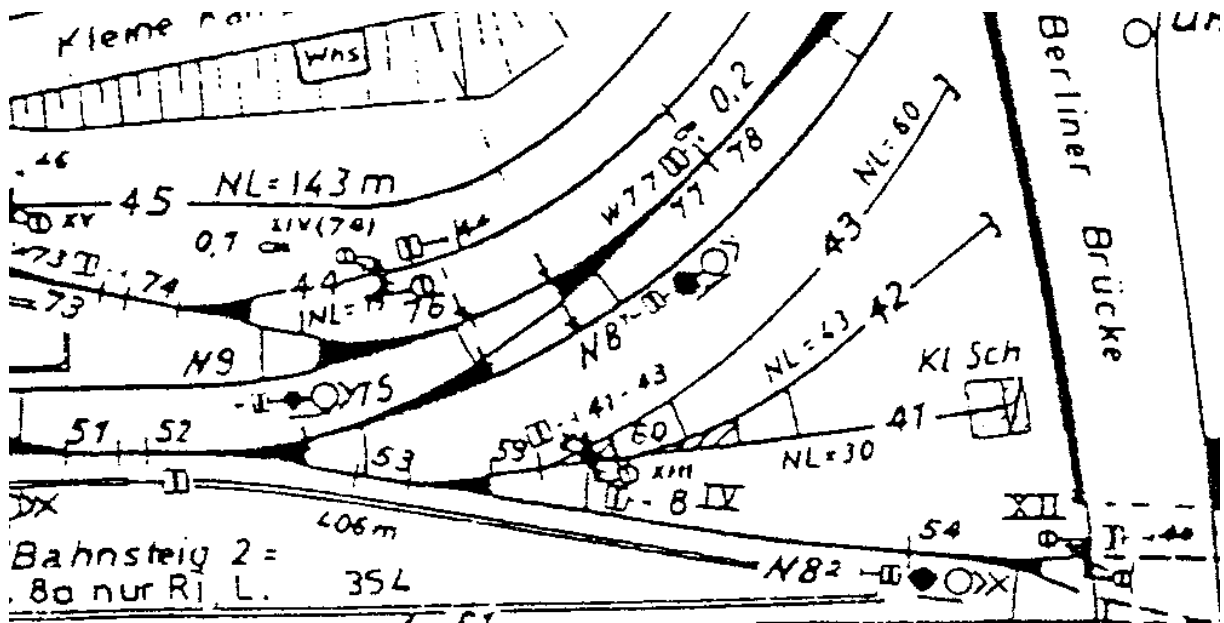


Abb. 13 Gleisplan der Wagenremise in Ohligs um 1980



Abb. 14 Die Wagenremise in Ohligs 2007

Übersicht der im Bw Solingen-Ohligs beheimateten Lokomotiven von 1911 bis 1950 [1]<sup>3</sup>:

Lokomotivnummer	Beginn der Beheimatung	Ende der Beheimatung	Bemerkungen
44 428	13. 3. 1946	20. 5. 1946	Einheitslok
767	13. 3. 1946	20. 5. 1946	
57 1247	3. 4. 1946	18. 5. 1946	pr. G10
74 431	27. 9. 1940	20. 4. 1944	pr. T12 + 10.8.1957
434	1. 3. 1933		+ 11.5.1934
478	31. 5. 1929	28. 3. 1946	+ 10.8.1957
504	20.4.1943 10.8.1944	(11.6.1944) 6.1947	
507	24. 4. 1937	17. 12. 1941	+ 14.7.1960
516	21. 5. 1929	7. 6. 1946	+ 10.8.1957
521	12. 11. 1944	1946	+ 14.7.1960
536	9. 3. 1948	21. 5. 1950	+ 14.11.1957
563	7. 1940	vor 31.12.42	+ 28.7.1964
576	26. 10. 1948	21. 5. 1950	+ 15.11.1957
582	1948	1950	
591	1. 3. 1933		noch 1943 in Ohligs
604	1. 7. 1933	vor 31.12.42	
629	5. 3. 1929	1945	+ 11.1.1952
630	1. 7. 1933		+ 1937/1938
734	1. 7. 1933	vor 31.12.42	+ 14.3.1957
91 454	1928	1931	pr. T9.3
554	1928	1931	
555	1928	1931	
997	2. 11. 1911	23. 11. 1911	
1344	1928	1931	
1346	1. 7. 1933		
1348	1928	1931	

<sup>3</sup> ohne Anspruch auf Vollständigkeit

1676	1930	1930	
94 505	14. 8. 1930	19. 8. 1930	pr. T16.1
511	7. 11. 1923	31. 5. 1935	
514	19. 8. 1930	6. 1. 1933	
526	21. 5. 1935	6. 6. 1941	
	10. 12. 1942	13. 8. 1947	
593	13. 12. 1923	19. 12. 1942	
595	11. 4. 1947	10. 9. 1948	
816	11. 6. 1946	4. 7. 1950	Lok verblieb nach der Bw-Auflösung (14. Mai 1950) bis 4. Juli 1950 in Ohligs
828	1. 3. 1946	4. 7. 1950	Lok verblieb nach der Bw-Auflösung (14. Mai 1950) bis 4. Juli 1950 in Ohligs
1207	11. 6. 1946	12. 6. 1947	
1638	21. 5. 1946	31. 5. 1950	
1654	26. 6. 1946	26.10.1948	

Tab. 3 Lokomotivstationierungen 1911 bis 1950



## Lokstation Solingen

Seit der Eröffnung der Zweigbahn von Solingen-Ohligs zum Weyersberg am 25. September 1867 besaß der Weyersberger Bahnhof eine Lokbehandlungsanlage.

Mit dem Bau des neuen Südbahnhofes wurde hier für die Lokomotiven der [Korkenzieherbahn](#) die Möglichkeit geschaffen, ihre Betriebsvorräte zu ergänzen und zu drehen.

Ein geplanter Lokschuppen fiel dem Rotstift zum Opfer - wegen umfangreicher Fundamentarbeiten am Bahnhof selbst wurde der Lokschuppen von der KED Elberfeld gestrichen.

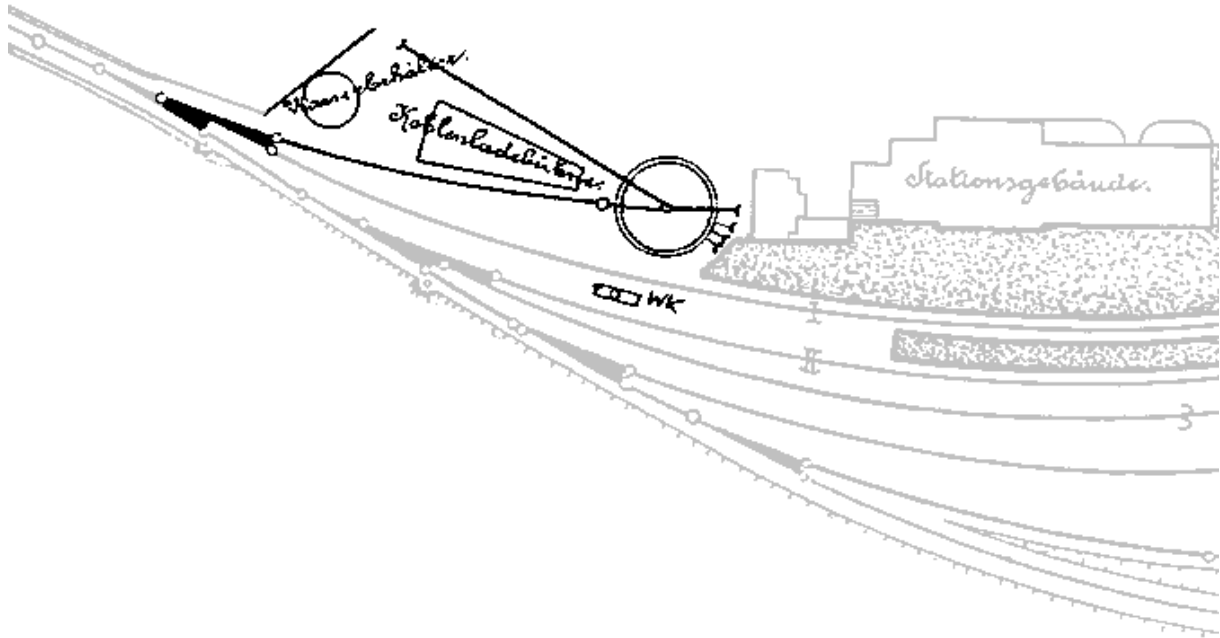


Abb. 15 Die Gleisanlagen im Südbahnhof um 1890

Die Gleisanlagen im Südbahnhof um 1890 verdeutlichen die Einfachheit: an der Ausfahrt Richtung Ohligs liegen der Wasserturm, die Kohleladebühne (Kohlebansen) und die 12m-Drehscheibe.

## Stichwortverzeichnis

### Bahnbetriebswerk

- Lennepe 7
- Lokstationierungen 13
- Opladen 7
- Solingen-Ohligs 7
- Auflösung 7

Bahnhof Weyersberg 7, 15

Bw Ohligs 8

Drehscheibe 3, 15

Eisenbahndirektion Wuppertal 8

Königliche Eisenbahndirektion 3, 15

Korkenzieherbahn 15

Lokbehandlungsstation 3, 15

Lokschuppen

Ohligs 3

Weyersberg 3, 15

Maschinenamt

Düsseldorf 3

Stationsschlosserei

Bahnhof Ohligs 3

Südbahnhof 15

Wagen-Ausbesserungswerkstatt 7

Wagenremise 7

## Links

<http://www.bahnen-wuppertal.de/html/bahnhof-ohligs.html>

## Quellen

- [1] Eisenbahn Journal Heft 1/1995 Seite 18ff: Bergische Historie – Das Bahnbetriebswerk Solingen-Ohligs
- [2] Inkeller, Rudolf: Zwischenhalt – Das Bahnbetriebswerk Solingen-Ohligs (ISBN 3-9806103-8-1)
- [3] Pillmann, Zeno: Eisenbahnchronik Bergisches Land - Das bergische Städtedreieck Wuppertal – Remscheid – Solingen, Band 1: Strecken und Bahnbetriebswerke (ISBN 978-38446-6411-9)
- [4] Bild- und Zeitungsarchiv des Stadtarchivs Solingen
- [5] Vogelsang, Harald: Das Bw Bochum-Dahlhausen und die Eisenbahn im mittleren Ruhrtal (ISBN 3-88255-430-4)
- [6] Inkeller, Rudolf: Die Wupper-Talbahn, Geschichte einer Nebenbahn zwischen Berg und Mark (ISBN 978-39252-9808-0)
- [7] Holzborn, K.D.: Bahnbetriebswerke in Deutschland (ISBN 978-33447-0822-1)

## Versionsgeschichte

30.11.2023 initiale Erstellung  
20.09.2024 Links korrigiert