

Eva Blanc

Rauchabzüge für Lokomotivschuppen auf dem Personenbahnhof in Mannheim aus der Oppenauer Steinkrugfabrik



Titelbild:

Ausschnitt (bearbeitet) aus der Ansichtskarte „Gruss vom Bahnhof Mannheim“, Poststempel von ca. 1899 (Marchivum, AB01439-5-238 Sammlung Albrecht, Nr. 6).

Dr. Eva Blanc, Kornstraße 48, 68809 Neulusheim
evablanc@gmx.de

Neulusheim 2023

Rauchabzüge für Lokomotivschuppen auf dem Personenbahnhof in Mannheim aus der Oppenauer Steinkrugfabrik

In der zwischen 1824 und ca. 1878/80 existierenden Steinkrugfabrik in Oppenau (Baden-Württemberg) wurde Steinzeug mit grauem Bruch und grauer Oberfläche (Steinzeug Westerwälder Art) und Steinzeug mit grauem Bruch und brauner Oberfläche produziert. Über die Auswertung von Schriftquellen und keramischem Hinterlassenschaften der Fabrik ist bereits bekannt, dass deren Produktpalette neben Geschirrkemik sowie technischer Keramik auch Baukeramik, darunter Wasserleitungs- und Abtrittsröhren¹, umfasste. Eine weitere Sichtung der schriftlichen Quellen ergab nun, dass die Steinkrugfabrik in Oppenau auch Rauchabzüge für die spätestens 1873 fertiggestellten Lokomotivschuppen für den Personenbahnhof in Mannheim lieferte.

Die Lokomotivschuppen² auf dem Personenbahnhof in Mannheim

Im Zuge der Vergrößerung der Anlagen des Mannheimer Bahnhofs wurden seit 1865 an der Südostseite der Stadt mit den Arbeiten am Personen- und Rangierbahnhof begonnen. Im Jahr 1873 waren auf dem Personenbahnhof „2 große Lokomotivremisen für je 12 Maschinen, eine Reserve-Lokomotivremise für 9 Maschinen, 2 Wagen-Remisen, eine Werkstätte-Anlage bestehend in einem Lokomotiv-Werkstätte-Gebäude, einem Wagen-Werkstätte-Gebäude und einem gemeinschaftlichen Gebäude für Schlosserei, Dreherei und Schreinerei“³ hergestellt⁴ (Abb. 1–2). Bis in das Jahr 1876 waren die Arbeiten am „neuen“ Personenbahnhof in Mannheim weitgehend abgeschlossen und der Betrieb konnte aufgenommen werden.⁵

Zweck eines Lokomotivschuppens bzw. einer Lokomotivremise war nach Eduard Schmitt 1882 „die ausser Gebrauch stehenden Locomotiven darin aufzustellen, dieselben vor den

1 Dietz 1863, 602–603; Blanc 2013, 21.

2 Lokomotivschuppen führen nach Eduard Schmitt 1882, 57 auch die Namen Lokomotivremise, Lokomotivhaus und Heizhaus. Herrmann Bär 1873a, 12 und 1873b, 177 bezeichnet diese Gebäude auf dem Personenbahnhof in Mannheim als Maschinenhäuser.

3 Jahres-Bericht des Großherzoglich Badischen Handels-Ministeriums 1874, 45.

4 Dem 1873 veröffentlichten Jahres-Bericht der Großherzoglich badischen Landes-Commissäre für 1872 ist zu entnehmen: „Für den Personenbahnhof sind im verflossenen Jahr die Erdanschüttungen mittelst Dienstbahn von Material, das in Friedrichsfeld gewonnen wurde, die Werkstättenanlagen, bestehend in einem Reserve-Lokomotivgebäude, einer Lokomotivwerkstätte, einer solchen für Wagen und einer allgemeinen Werkstätte mit Dampfmaschinen hergestellt worden. Ferner wurden vollendet zwei Wagenremisen und die beiden Durchfahrten durch den Bahndamm sowie die Ueberwölbung des Stadtgrabens“ (Jahres-Bericht der Großherzoglich badischen Landes-Commissäre 1873, 40). In diesem Bericht finden die Lokomotivschuppen/ Lokomotivremisen unter den im Jahr 1872 fertiggestellten Gebäuden keine Erwähnung.

In der Karlsruher Zeitung vom 2.7.1872 wird über ein Unglück auf dem Personenbahnhof in Mannheim berichtet, das sich am 30. Juni 1872 ereignete. In einem „neu erbauten Maschinenhaus“ stürzte das mit eisernen Platten belegte Dach ein. Bei dem genannten „Maschinenhaus“ könnte es sich um einen der beiden Lokomotivschuppen/Lokomotivremisen handeln.

In der Karlsruher Zeitung vom 5.12.1872 wurde für das „Maschinenhaus Nr. II. im hiesigen definitiven Personenbahnhof“ die Ausschreibung für „Maurer- und Steinhauerarbeit“ und die „Lieferung und Aufstellung des eisernen Dachstuhls“ vorgenommen. Die Angebote sollten bis spätestens Samstag, den 14.12.1872 bei der Großherzoglichen Eisenbahnbau-Inspektion eingereicht werden. Mit „Maschinenhaus Nr. II“ ist vermutlich der „Lokomotivschuppen 2“ auf dem Personenbahnhof in Mannheim gemeint.

Herrmann Bär 1873a, 12 informiert über die „neu“ erbauten Maschinenhäuser (= Lokomotivschuppen/Lokomotivremisen) auf dem Personenbahnhof in Mannheim. Daher ist die Errichtung und Fertigstellung der beiden Lokomotivschuppen in den Jahren 1872 und 1873 wahrscheinlich.

5 Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1878, 136; Jahres-Bericht über die Eisenbahnen und die Dampfschiffahrt 1877, 8.

Einflüssen der Kälte und der atmosphärischen Niederschläge zu schützen, sie vor der Benutzung anzuheizen und in der Zwischenzeit dieselben reinigen und kleine Reparaturen daran vornehmen zu können“.⁶

Die rechteckigen Mannheimer Lokomotivschuppen (Abb. 2, Buchst. F) hatten eine lichte Länge von 66 m und eine lichte Breite von 18,48 m (Abb. 3–4).⁷ Die Ein- und Ausfahrt erfolgte über drei Drehscheiben mit einem Durchmesser von 11,40 m (Abb. 2, Buchst. P). Ein Lokomotivschuppen auf dem Personenbahnhof Mannheim war mit drei Gleisen à vier Ständen (für 12 Lokomotiven), 4 festen Wasserkränen mit beweglichen Armen sowie 6 Hydranten ausgestattet. Die 6 Einfahrtstore und der Dachstuhl waren aus „Eisen“⁸ gefertigt.⁹ In den Anbauten waren Räume für Führer und Heizer untergebracht.¹⁰ Aus dem Grundriss eines Lokomotivschuppens aus dem Jahr 1873 ist ersichtlich, dass die Räumlichkeiten auch zur Nutzung für Putzer gedacht waren.¹¹



Abb. 1 Der definitive Personen- und Rangierbahnhof (Buchstabe D) in Mannheim, Plan, Ausschnitt (bearbeitet) (Jahres-Bericht des Großherzoglichen Badischen Handels-Ministeriums 1874, 42–46). Im roten Kreis sind die beiden Lokomotivschuppen (Lokomotivremisen) erkennbar.

6 Schmitt 1882, 57.

7 Schmitt 1882, 184.

8 Die Einfahrtstore bestanden aus Eisenblech (Schmitt 1882, 137–138). Für die Errichtung des Dachstuhls fand Schmiedeeisen und Gusseisen Verwendung (Schmitt 1882, 110–111).

9 Bär 1873a, 12.

10 Bär 1873b, 177.

11 Bär 1873a, 12, Tafel VII, Fig. 3; Schmitt 1882, 57–197, Tafel I, Fig. 4.

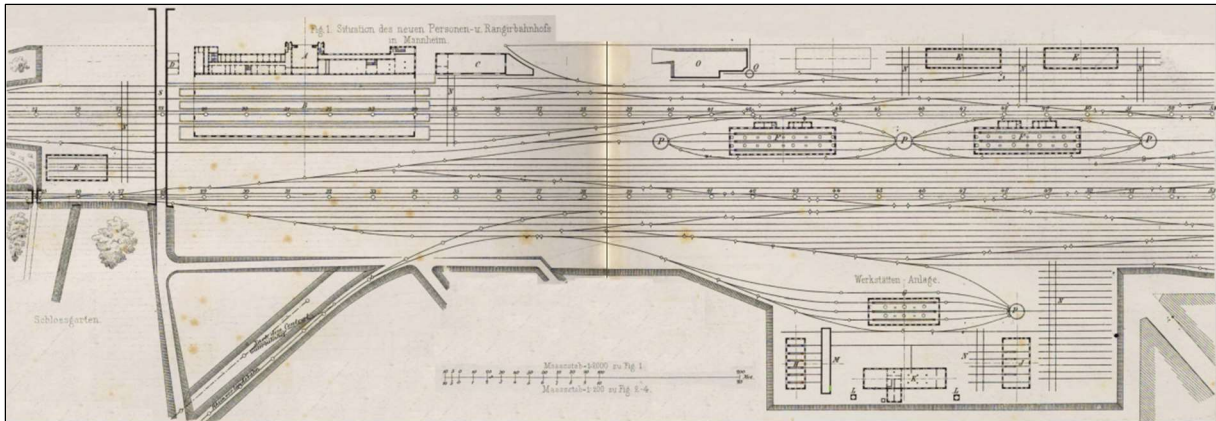


Abb. 2 Situationsplan des Personen- und Rangierbahnhofes in Mannheim, 1873. Unter der Bezeichnung „F“ sind die beiden Lokomotivschuppen ausgewiesen, unter Buchstabe „P“ die drei Drehscheiben für die Ein- und Ausfahrt (Bär 1873b, 177, Taf. XV, Fig. 1).

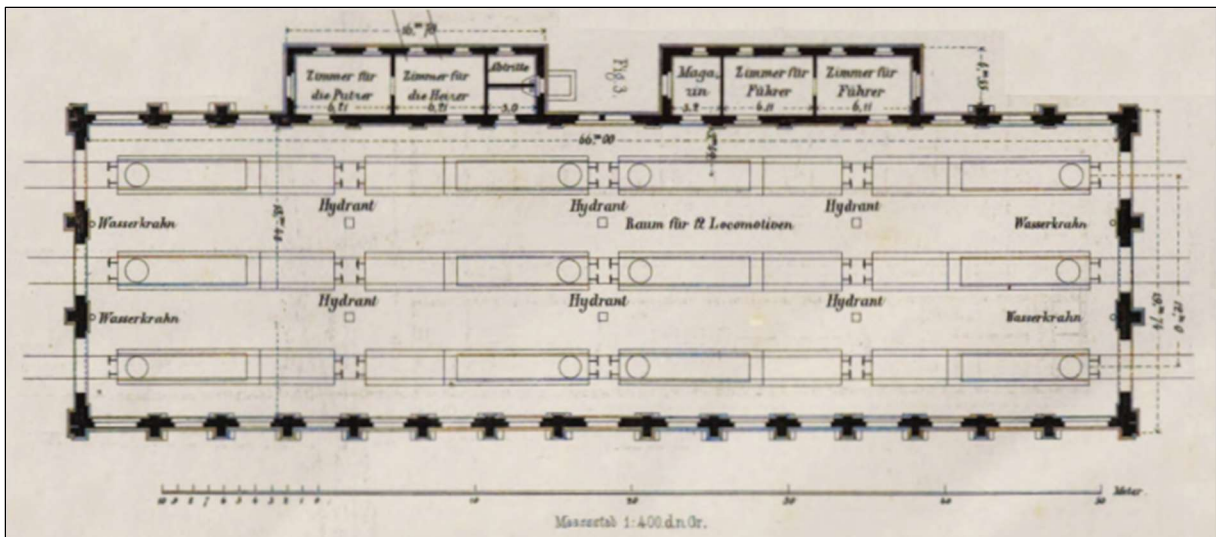


Abb. 3 Grundriss eines Lokomotivschuppens auf dem Personenbahnhof in Mannheim (Bär 1873a, 12, Tafel VII, Fig. 3).

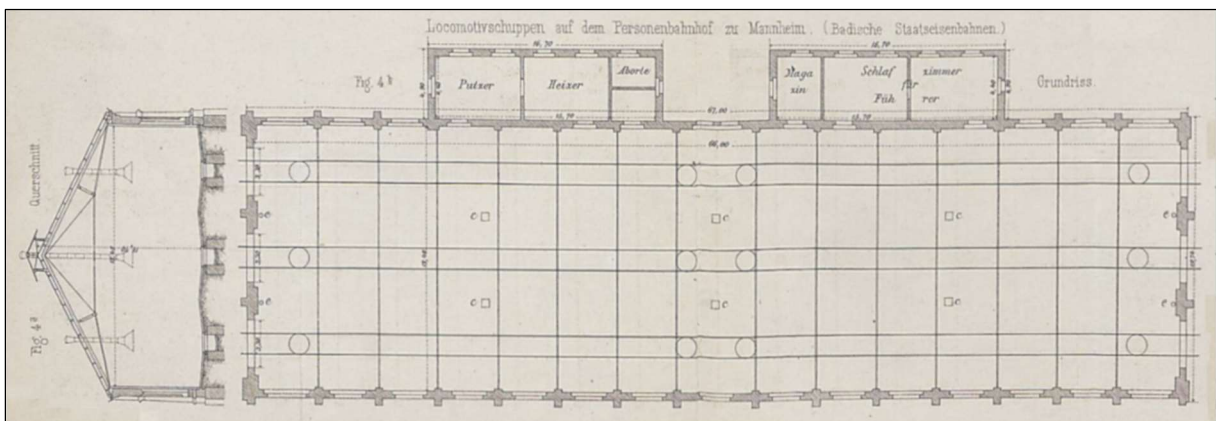


Abb. 4 Querschnitt und Grundriss eines Lokomotivschuppens auf dem Personenbahnhof in Mannheim (Schmitt 1882, 57–197, Tafel I, Fig. 4).

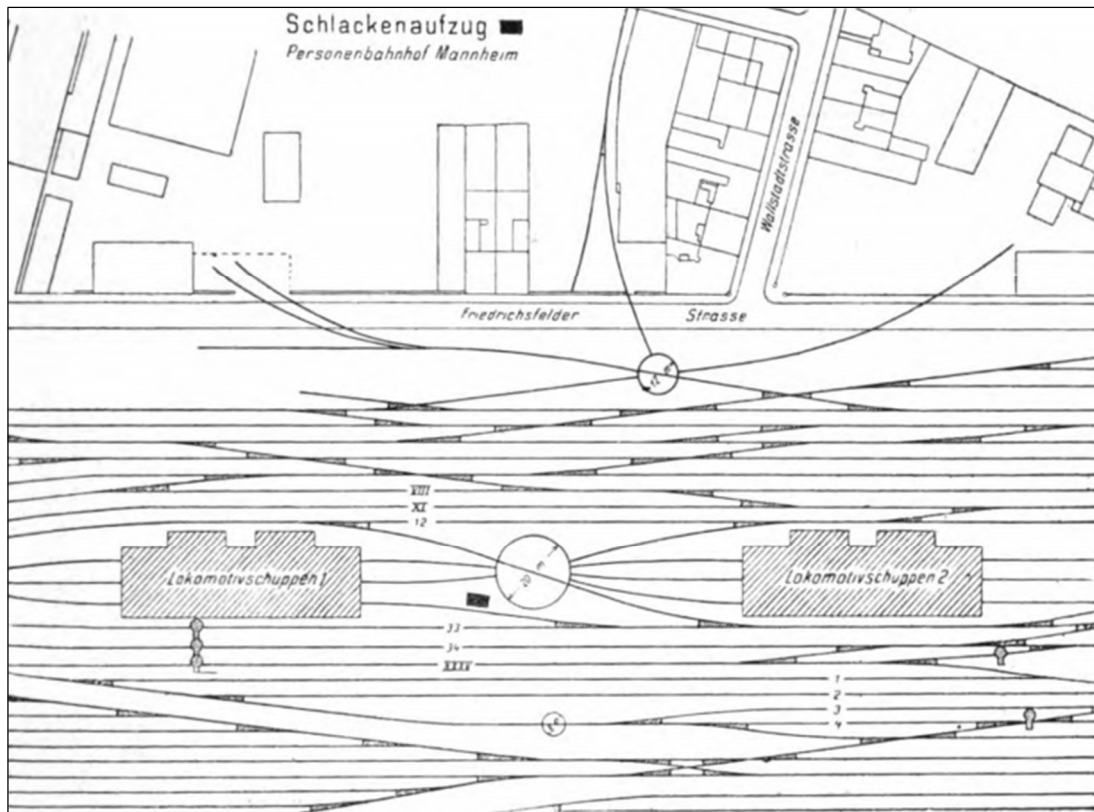


Abb. 5 Lage des Schlackenaufzugs zwischen den Lokomotivschuppen 1 und 2 auf dem Personenbahnhof in Mannheim (Zimmermann 1908, 567–572, Fig. 1).



Abb. 6 Der Schlackenaufzug zwischen den Lokomotivschuppen 1 und 2 auf dem Personenbahnhof in Mannheim. Auf dem Foto, publiziert im Jahr 1908, ist hinter dem Schlackenaufzug ein Lokomotivschuppen zu sehen (Zimmermann 1908, 567–572, Fig. 2).

Rauchabzüge aus Oppenau für die Mannheimer Lokomotivschuppen

Zu den Erfordernissen eines Lokomotivschuppens gehörte u.a. die rasche Ableitung von Wasserdampf und Rauchgasen, die bei Anheizen der Lokomotiven den Lokomotivschornsteinen entweichen. Diesem Zweck dienten Rauchabzüge¹², die oberhalb der Stellen angebracht waren, an denen sich später die Schornsteine der eingestellten Lokomotiven befanden (Abb. 7).

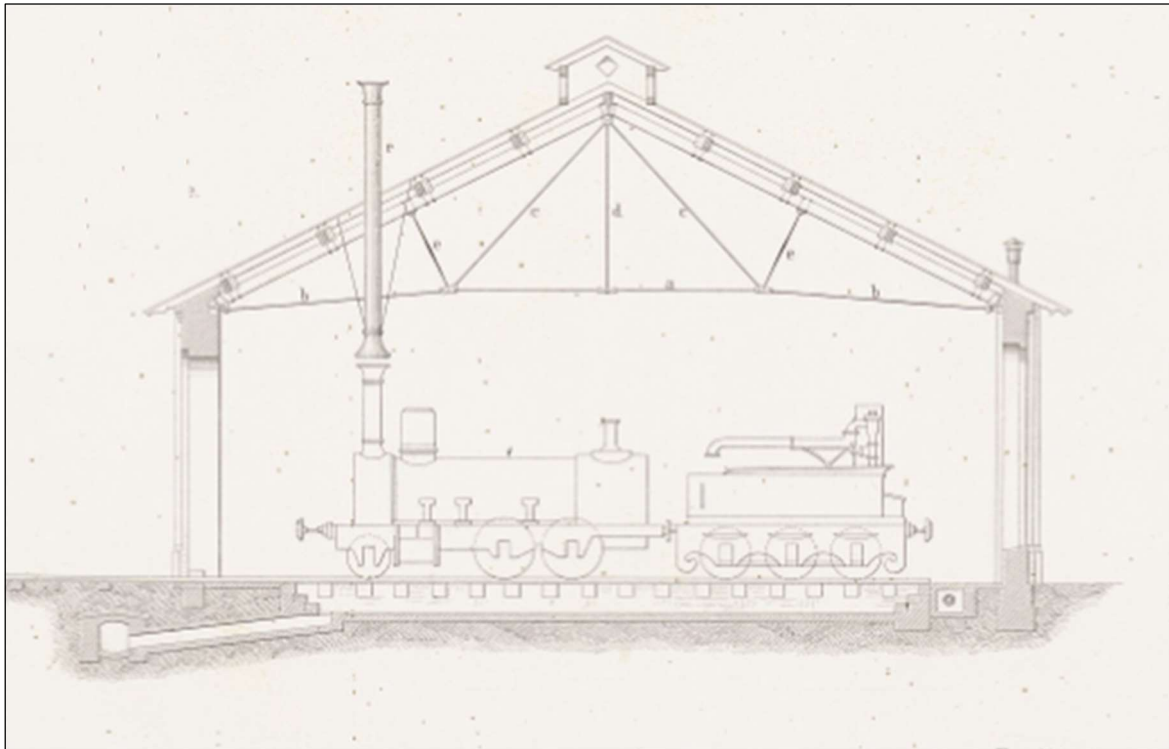


Abb. 7 Querschnitt, Lokomotivschuppen für 25 Stände auf dem Bahnhof Frankfurt an der Oder (Königlich Niederschlesische Märkische Eisenbahn). Lokomotive mit Tender unter einem Rauchabzug (Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen 1859, Blatt 53).

Rauchabzüge bestehen aus zylindrischen Röhren, einem unteren trichterförmigen Ansatz von kreisrunder, viereckiger oder elliptischer Grundform und einer Haube¹³ (Kappe, Helm, Hut). Letztere diente dem Schutz vor einfallendem Regen. Der Trichter hingegen sicherte das Auffangen von Rauchgasen und Wasserdampf, auch wenn der Schornstein der Lokomotive nicht genau unter dem Abzug positioniert werden konnte.¹⁴

Rauchabzüge wurden aus den Materialien Gusseisen, Eisenblech, Zinkblech, Kupferblech und Keramik gefertigt. Auch die Kombination von unterschiedlichen Materialien für Röhre, Trichter und Haube für einen Abzug kam zur Anwendung.¹⁵ Zudem hatten einige Bahnen zeitgleich Rauchabzüge unterschiedlicher Materialien innerhalb eines Lokomotivschuppens in Gebrauch. Gut bewährt hatten sich insbesondere jene Rauchabzüge, die aus Keramik,

12 Nach Schmitt 1882, 153 werden Rauchabzüge auch Rauchfänge, Rauchzüge, Schornsteine, Wrasenrohre, Heizessen, Qualmfänge oder Trichterkammine genannt.

13 Königliche Eisenbahndirektion 1894, 196; Schmitt 1882, 156.

14 Schmitt 1882, 153–165.

15 Generaldirektion 1884, 171; Königliche Eisenbahndirektion 1894, 196. Gerade bei Rauchabzügen aus keramischem Material empfahl Eduard Schmitt 1882, 159 die Verwendung von Blechtrichtern. Lokomotiven standen nicht immer genau unter den Trichtern. Dadurch wurde ein Teil des Trichters mehr erwärmt als der andere. Keramiktrichter bekamen daher leicht Sprünge und fielen aus ihrer Verankerung.

Gusseisen und Eisenblech gefertigt wurden.¹⁶ Über Rauchabzüge aus Keramik, worunter glasierte Tonröhren und Steinzeugröhren¹⁷ zusammengefasst sind, schreibt Eduard Schmitt 1882, dass sie sich für diesen Zweck eignen, da sie der zersetzenden Wirkung von Rauchgasen sehr gut widerstehen. Rauchabzüge wurden aus einzelnen Röhren von 60 bis 70 cm Länge mithilfe von Muffen zusammengesetzt. Das Zusammenfügen erfolgte mit Zement. Neben der Eignung der Röhren aus Keramik für Rauchabzüge sprach auch die kostengünstige Herstellung für deren Verwendung.¹⁸

Soweit sich dies dem Querschnitt eines Lokomotivschuppens auf dem Personenbahnhof in Mannheim aus dem Jahr 1882 entnehmen lässt (Abb. 4; Abb. 8), wurden die beiden Gebäude mit offenen Rauchabzügen ausgestattet, deren Unterkante höher lag als die Kamine der Lokomotiven, die darunter ein- und ausfahren.¹⁹ Ein Rauchabzug bestand aus vertikalen zylindrischen Röhren, einem Trichter mit vermutlich kreisrunder Grundform und einer Haube. Die Rauchabzüge der Mannheimer Schuppen wiesen, abhängig vom jeweiligem Anbringungsort an der Dachkonstruktion, eine unterschiedliche Länge auf.

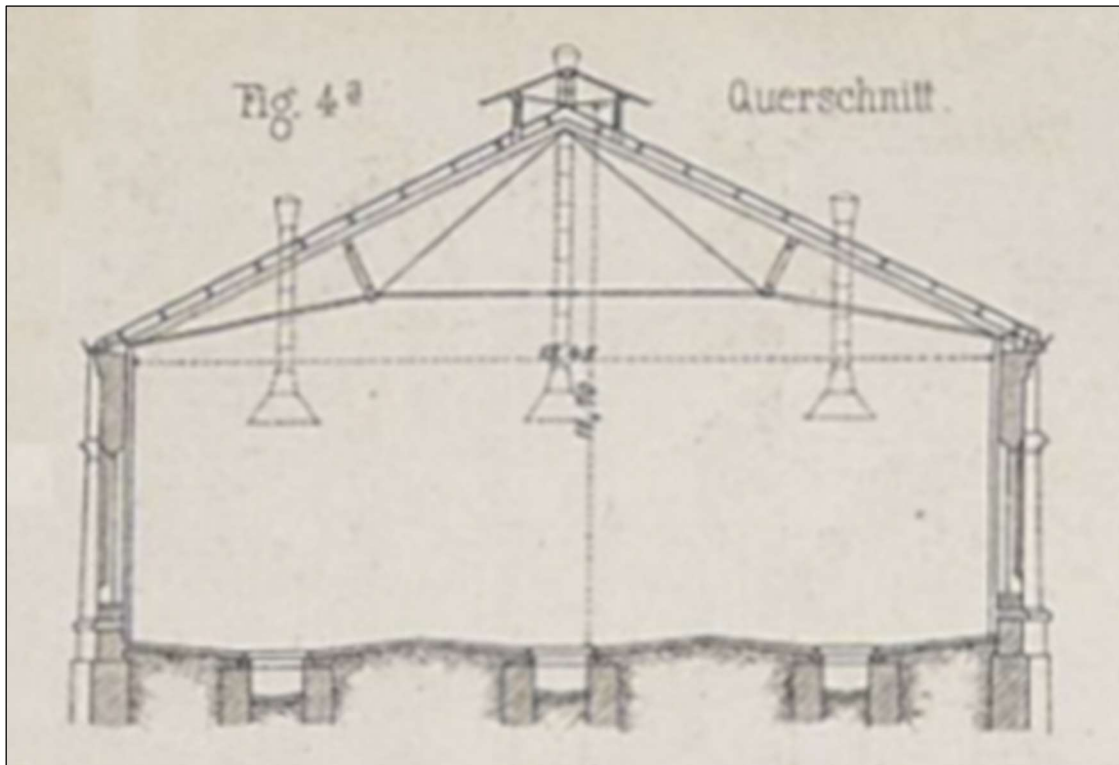


Abb. 8 Querschnitt, Lokomotivschuppen auf dem Personenbahnhof in Mannheim (Schmitt 1882, 57–197, Tafel I, Fig. 4). Im Querschnitt sind drei Rauchabzüge, bestehend aus Rauchfängen (Rauchtrichtern), Röhren und Kaminhüten (Hauben), erkennbar.

16 Generaldirektion 1884, 171.

17 Bei Schmitt 1882, 159 beschrieben unter „Rauchabzüge aus glasiertem Thon und aus Steingut“.

18 Schmitt 1882, 159.

19 Friedrich Zimmermann 1927, 114 beschrieb die Nachteile dieser Rauchabzüge: „Die aus dem Lokomotivkamin abziehenden Gase können die große Luftmenge um den Kamin herum nicht genügend erwärmen, um einen kräftigen Abzug zu bewirken. Bei Wind und nebligem Wetter schlägt der Rauch in das Maschinenhaus zurück oder bleibt über dem Dach in der Umgebung liegen. In diesem Fall leiden nicht nur die Anwohner durch den Rauch, sondern ganz besonders alle Beamten und Arbeiter, die im Lokomotivschuppen sich aufhalten müssen. Dann werden die Tore aufgelassen, damit der Rauch aus den Schuppen hinausgeblasen wird. Der kräftige Durchzug durch den Lokomotivschuppen treibt aber den Rauch zwischen Lokomotivkamin und Rauchabzug erst recht in das Maschinenhaus hinein. Unter dem Luftdurchzug leiden aber wieder Beamte und Arbeiter des Schuppens, so daß Erkrankungen der Atmungsorgane und der Haut auftreten.“

Pro Lokomotivschuppen lieferte die Steinkrugfabrik Remy & Günther in Oppenau 30 m Rauchröhren mit einer Weite von 39 cm, 18 Kaminhüte mit Deckel und 18 Rauchtrichter im Wert von insgesamt 1265 Mark (Abb. 9).

<p>Steingutröhren, Rauchröhren von Remy & Günther in Oppenau. 30 lfd. Meter gerade Röhren 39 C^m. weit à 7 fl. = 560 fl. Kaminhüte mit Deckel 18 Stück à 4 fl. 42 kr. = 84 < 36 kr. Rauchfänge 18 Stück à 5 fl. 12 kr. = 93 < 36 < 738 12</p>	<p>30 laufende Meter Rauchrohre aus Steingut, 39^{cm} weit à 12 Mark . 960 Mark 18 Stück Kaminhüte mit Deckel à 8,06 M 145 „ 18 Stück Rauchtrichter à 8,91 Mark <u>160</u> „ 1265 ..</p>
--	--

Abb. 9 Kosten für Rauchabzüge, bestehend aus Röhren, Rauchfängen (Rauchtrichtern) und Kaminhüten (Hauben) für einen Lokomotivschuppen auf dem Personenbahnhof Mannheim (Kosten in Gulden links: Bär 1873a, 12, Tafel VII, Fig. 3; Kosten umgerechnet in Mark rechts: Schmitt 1882, 185).

Die Steingutrohre von Theodor Günther in Oppenau (Baden) sind 300, 330, 360 und 390^{mm} weit und kosten pro laufenden Meter bez. 7, 8, 9 und 10 Mark; die zugehörigen Hauben mit Deckel ca. 8 Mark, der Trichter ca. 9 Mark.
 Thonrohre von Heinrich Polko in Bitterfeld von 330, 360 und 400^{mm} lichter Weite kosten pro laufenden Meter bez. 7,10, 7,50 und 9,50 Mark.
 Die von J. Thewaldt in Hoehr (bei Coblenz) fabricirten 440^{mm} weiten, sehr dünnwandigen Steingutrohre kosten pro laufenden Meter 11 Mark; das 60^{cm} lange Kopfstück kostet 8,50 Mark, der 45^{cm} hohe Rauchtrichter 10 Mark.

Abb. 10 Auflistung von Herstellern von Rauchabzügen für Lokomotivschuppen aus Keramik (Schmitt 1882, 160).

Die Oppenauer Steinkrugfabrik produzierte auch Röhren mit einer Weite von 300, 330, 360 mm mit den jeweils dazu passenden Hauben und Trichtern (Abb. 10). Über die einzelnen Produktionsschritte bei der Herstellung der Oppenauer Steinzeugröhren liegen bislang keine Erkenntnisse vor.

Daneben wurden auch weitere Produzenten von Rauchabzügen aus Keramik bekannt. Der Lokomotivschuppen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn auf dem Berliner Bahnhof wurde mit tönernen Rauchabzügen der Firma May & Co. in Bitterfeld ausgestattet. Sie kosteten inklusive Trichter und Haube pro Abzug mit Armatur und Aufstellen 289,50 Mark. Die Rauchabzüge waren 314 mm weit, innen glasiert und aus einzelnen Stücken mit Muffen zusammengesetzt. Die Höhe betrug mit Rauchfang und Haube 10,04 m, wovon sich 3,45 m über dem Dach befanden.²⁰

Anlässlich der „III. Pfälzischen Industrie-Ausstellung“ präsentierte die in Rohrbach (Pfalz) ansässige Firma Gebrüder Remy (1865 bis ca. 1888/90) im Sommer 1872 ein „Locomotivrohr“ aus Steinzeug. Die pfälzische Eisenbahn unternahm mit Röhren dieses Unternehmens Versuche. Soweit bekannt, zersprangen die erwähnten Röhren bei Verwendung.²¹ Weitere

20 Schmitt 1882, 159. Die Darstellung von Eduard Schmitt beruht auf einem Bericht eines Herrn Weise aus dem Jahr 1864. Er berichtete über die Konstruktion der von ihm ausgeführten „thönernen Schornsteine des Locomotivhauses“ der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn auf dem Bahnhof in Berlin. Die Tonröhren wurden von May u. Comp. in Bitterfeld geliefert. Sie kosteten inklusive Trichter und Haube „34 Thlr. 22 Sgr.“ pro Schornstein, mit Armatur und Aufstellen jedoch „96 Thlr. 15 Sgr.“. Die Schornsteine waren 12 Zoll weit, innen glasiert und aus einzelnen Stücken mit Muffen zusammengekittet. Die Höhe betrug mit Rauchfang und Haube 32 Fuß, wovon sich 11 Fuß über dem Dach befanden (Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin 1865, 411–412).

21 Bericht über die III. Pfälzische Industrie-Ausstellung 1873, 54; Blanc 2021, 35.

Hersteller von Rauchabzügen aus Keramik in Lokomotivschuppen waren Heinrich Polko in Bitterfeld²², J. Thewaldt in Höhr²³ (Abb. 10), Gerz & Söhne in Höhr²⁴, die „Thonwaarenfabrik Fr. Chr. Fikentscher in Zwickau“²⁵, die „Quarz- & Porcelain-Ziegelfabrik in Wodlik bei Pilsen“²⁶ (Abb. 11), die Steinzeugwaren-Fabrik Anton Hart in Neukinsberg bei Eger²⁷ (Abb. 12–13), die „Thon- und Chamottewaaren-Fabrik Heinrich Schulz in Preschen-Bilin“²⁸ (Abb. 14), die „fürstlich Oettingen'sche Thonwaarenfabrik in Lachowitz bei Königsaal“²⁹ (Abb. 15), die „Zaběhlitzer Thonwaaren-Fabrik bei Königsaal bei Prag“³⁰, die „Thon- und Chamottewaaren-Fabrik Wildstein in Prag“ (Abb. 16) und die „Thonwaaren-Fabrik in Floridsdor“³¹ bei Wien (Abb. 17–19).

Es ist davon auszugehen, dass den genannten Herstellern noch zahlreiche weitere Produzenten von Rauchabzügen aus Steinzeug für Lokomotivschuppen hinzugefügt werden können.



Abb. 11
 Inserat, Prager Biene vom 15. März 1873
 (Prager Biene 1873).

- 22 Schmitt 1882, 160.
- 23 Schmitt 1882, 160. Die ehemalige Gemeinde Höhr gehört heute zur Stadt Höhr-Grenzhausen.
- 24 Das Unternehmen zeigte auf der Welt-Ausstellung in Wien 1873 „Thonröhren für Locomotivschuppen“ (Welt-Ausstellung 1873, 381).
- 25 Deutsche Bauzeitung 1879, 216.
- 26 Die Ortschaft Wodlik ist „nächst „Zaluži“ (Záluží) „bei Tremoschna“ (Třemošná) zu lokalisieren (Adress-Buch der königl. Kreisstadt Pilsen 1864, 80; Statistischer Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Pilsen 1877, 427).
- 27 Ich danke Bernd Brinkmann (Mülheim an der Ruhr) für den Hinweis zur Herstellung von „Rauchröhren für Locomotiv-Heizhäuser“ in Neukinsberg. Vgl. auch Brinkmann 2016, 34–36.
 Neukinsberg (Nový Hrozňatov) ist heute zusammen mit Altkinsberg (Starý Hrozňatov) ein Ortsteil der Stadt Eger (Cheb).
- 28 Preschen (Břešťany) ist ein abgebaggertes Dorf, das sich vier Kilometer von Bilin (Bílina) entfernt befand.
- 29 Auf der „Ausstellung in Prag für böhmische Thonwaaren-, Porcellan- und Glas-Industrie“ befand sich unter den von der fürstlich Oettingen'sche Thonwaarenfabrik gezeigten Erzeugnissen u.a. ein „großartiger Schornstein für Locomotiv-Heizhäuser“ (Deutsche Töpfer- und Ziegler-Zeitung 1875, 154). Königsaal (Zbraslav) ist heute ein Stadtteil von Prag.
- 30 Jarsch 1865, 28–29; Oedenburger Lokal-Blatt 1866, 214 (Hinweis auf Erzeugung von bewährten tönernen Schornsteinen für Locomotiv-Heizhäuser).
- 31 Floridsdorf ist heute der 21. Wiener Gemeindebezirk.

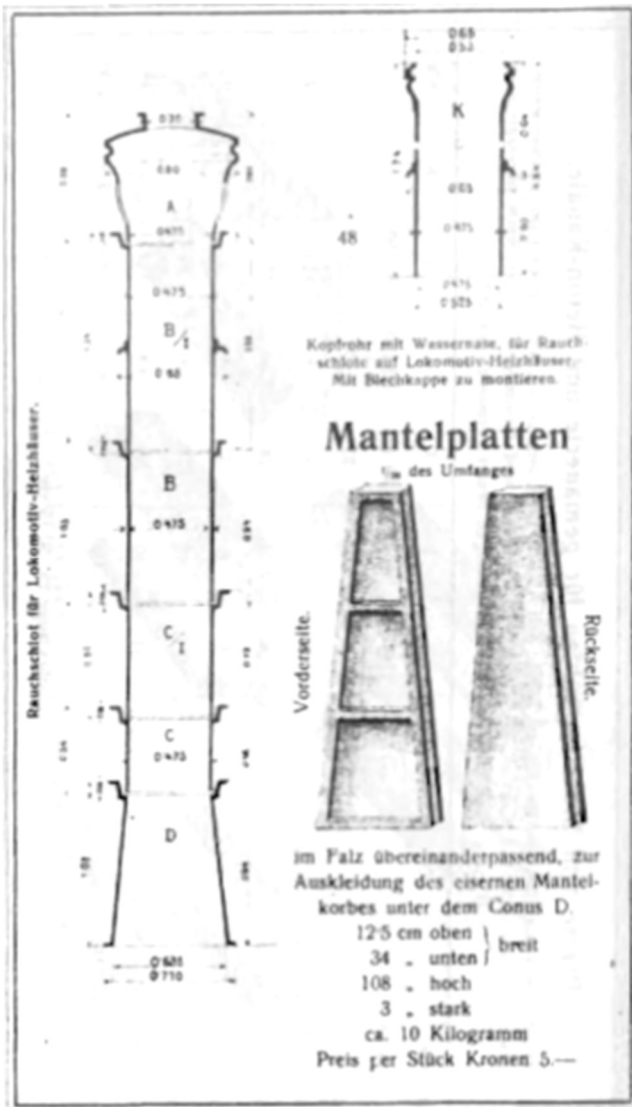


Abb. 12
Abbildungen der Rauchröhren für Lokomotiv-Heizhäuser. Auszug aus dem Preis-Courant der Ersten Steinzeugwaren-Fabrik Anton Hart, Neukinsberg bei Eger 1905 (Preis-Courant der Ersten Steinzeugwaren-Fabrik Anton Hart, Neukinsberg bei Eger 1905, 14-15).

Preise der Rauchröhren für Lokomotiv-Heizhäuser.

Lichter Durchmesser in Millimeter	400						400 / 636	
Aeusserer Durchmesser in Millimeter	440						440 / 676	
Figur-Nro.	Kopf	Rohrstück					Conus	
	A	B/l mit Nase	B	C-1	C	D		
Gesamthöhe in Centimeter	80	134	102	80	54	102		
Gewicht in Kilogramm ca.	97	102	73	61	43	88		
Preise per Stück ö. W. Kronen . . .								
Lichter Durchmesser in Millimeter	500						400 / 636	
Aeusserer Durchmesser in Millimeter	555						555 / 696	
Figur-Nro.	Kopf		Rohrstück				Conus	
	K	A	B/l m. Nase	B/l	B	C-1	C	D
Gesamthöhe in Centimeter	120	84	134	134	102	80	54	102
Gewicht in Kilogramm ca.	124	90	140	121	97	77	56	102
Preise per Stück ö. W. Kronen . . .	26.—	10—	23.—	22.—	14.—	10.—	6.44	18.—

Abb. 13 Preise der Rauchröhren für Lokomotiv-Heizhäuser. Auszug aus dem Preis-Courant der Ersten Steinzeugwaren-Fabrik Anton Hart, Neukinsberg bei Eger 1905 (Preis-Courant der Ersten Steinzeugwaren-Fabrik Anton Hart, Neukinsberg bei Eger 1905, 14-15).

Heinrich Schulz,
Thon- und Chamottewaaren-Fabrik
Preschen-Bilin,
 offerirt und unterhält Lager von allen Gattungen Chamotte, Keil-, Form- und Gesimsziegeln, Wasserleitungs-, Trauf- und Kanalaröhren, Abortschläuchen, Rinnen, Röhren, Konische, Geinzen, Trichter, Ausgüsse, Wandpissoirs, Pferdenscheln, Kaminaufsätze, Kamine für Locomotive, Heizhäuser, Flaschen, Tiegeln, Pflasterplatten, Bauverzierungen und Vasen.
 Preis-Courante werden auf Verlangen franco zugesandt. Gefällige Aufträge werden rasch, solid und billig ausgeführt.

Abb. 14
 Inserat, Teplitz-Schöner Anzeiger vom 22. März 1875 (Teplitz-Schöner Anzeiger 1875).

Niederlage der k. k. priv. **Glas - Fabriken** von **MAYR'S NEFFE.**

Niederlage der k. k. priv. **Thonwaaren - Fabriken** in **KOENIGSAAL.**

Adolf, Sconsteinbohn, Srekkenn, Franz
gestiftet und Kallenberg
GLASTAFELN
 Weiss, dunkelgrün, grünlich, gelblich, geschliffen, in allen Farben und Nuancen schön, blau, gelb, indisch, rot, violett, Milchglas, matt und Messing
 1/2, 3/4, 1, 1 1/4, 1 1/2, 2 Hart
Beleuchtungsgegenstände
 für Oel, Petroleum und Gasbeleuchtung:
 Lampencylinder, Kerzen, Leuchten, Glaschalen, Glasstiele, Rauchgläser, einfarbig, glatt, mattirt und decorirt, Milchglasleuchten, Salzen, Glasleuchten, Wasserhahn und Batteriegläser u. s. w. alle Gattungen für Eisenbahnen, Gasanstalten, Lampen- u. Bogenfabriken, sowie für den Telegraphendienst

Wasserleitungs-, Abort, Canal, Kuchhauch, und Traufrohre, Dachrinnen, Ausgüsse, Pissoirs, Pferdenscheln, Kaminaufsätze, Schornsteine für Locomotive-Heizhäuser, Abortsrichtungen, Platten, Gefässe für chemische Zwecke u. s. w. aus vorzüglicher **glasierter Steingutmasse**, feuerfeste Ziegel, Blöcke, Feuersteine, Guss- und Spodinnretorten, Spodinnarrplatten, Röhren, Watermuffen und Einbrenntöpfe u. s. w. aus vorzüglicher **Chamotte-Massa** Backen, Thierköpfe, Baumornamente u. s. w. aus bester **terra cotta**.

bei **Jos. Cöl. Jarsch,**
 Denuvögasse in Prag.

Abb. 15
 Inserat, Prager Land vom 26. Mai 1868 (Prager Land 1868, 168).

Die Thon- und Chamottewaaren-Fabrik Wildstein
 des Carl Ritter von Wilhelm in Prag,
 Comptoir und Magazine bei
C. SOBITSCHKA,
 Prag, Pořid Nr. 23 neu,
 offerirt und unterhält Lager von:

allen Gattungen Chamotte, Quarz-, Keil- und Formziegeln, Wasserleitungs-, Trauf- und Kanalaröhren, Abortschläuchen, Rinnen, Röhren, Konische, Geinzen, Trichter, Pissoirs, Ausgüsse, Pferdenscheln, Kamine für Locomotive-Heizhäuser und Treibhausbeheizungen, Kaminaufsätze, Gasretorten, Spodinnarrplatten und Entwässerungsplatten für Papierfabriken
 Hafenthon, vorzüglichster Qualität für Glas- und Porcellanfabriken wird franco jeder österreich. Eisenbahnstation in Waggonladungen von 200 Ctr. geliefert; durch directe und begünstigte Frachtsätze sind wir in der Lage, den Herren Abnehmern vortheilhafte Offerten zu stellen.
 Vorzüglich gute Bau-, Falz- und Dachziegel werden ab Wildstein geliefert, und je nach der Größe der Lieferungen Verzugpreise gestellt.
 Preis-Courante werden auf Verlangen franco zugesandt. — Gefällige Aufträge sollen prompte und solide Execution ab Prag, ab Station Franzensbad oder Votterseuth.

Abb. 16 Inserat, Prager Geschäfts-Zeitung vom 17. Mai 1876.

Die erste  k. k. priv.

THONWAAREN-FABRIK

des V. Schöffner in Floridsdorf bei Wien

empfehlte ihre **Porzellan-, Quarz- und Chamotte-Ziegel**, sowie **Platten, Formsteine und Retorten** für die höchsten Feuergrade zu niedrigstem Preise, ferner: **Höchst wichtig für Neubauten: Röhren aus Porzellan-Steinzeugmasse für Abort-, Kamin- und Wasserleitungen**, glas-hart, innen und aussen emaillet 25%, billiger als die eisernen, nie rostend wie diese, frostfrei, weil schlechte Wärmeleiter, jedem Schläge widerstehend, ebenso jedem Drucke, in einer hohen Temperatur geschmolzen, sind dieselben undurchdringlich und säurefest, also ganz das Gegenheil der gewöhnlichen porzellan Thonröhren und verhalten sich gegen diese wie Porzellan und Töpferwaare.

In der Rudolfkaserne durch 7 Jahre für sämtliche Aborte angewandt, bewähren sie sich trefflich.

Aus derselben Masse werden gefertigt **unzerstörbare Kaminaufsätze**, grosse **Kamine für Lokomotiv-Heizhäuser** säure-feste **Platten** etc.

Die Fabrik übernimmt bei Aborteleitungen die vollständige Garantie, und haben sich diese Erzeugnisse in **England und Deutschland**, ebenso in **Böhmen, Mähren und Ungarn**, wegen ihrer ausserordentlichen Eigenschaften langjährig eingebürgert und die eisernen verdrängt. Proben werden auf Wunsch **gratis** versendet.

Vertreter für Wien Herr **S. Steiner**, Amaliegasse Nr. 30.
 „ „ „ „ **Pest** „ **D. Vankó Sohn**, Walmersstrasse.

Abb. 17 Inserat, Allgemeine Bauzeitung 1872.

K. k.  priv.

Erste Floridsdorfer Thonwaarenfabrik.

Glacirte Steinzeug-Röhren
für Wasser-, Canal-, Abort- und Luftleitungen.



LEDERER & NESSÉNYI

WIEN, I. OPERNGASSE 14

Chamotteziegel, Platten und Mörtel.

Schornstein-Aufsätze, Deckplatten.

Rauchröhren für Locomotiv-Heizhäuser.

Abb. 18 Inserat, Der Bautechniker vom 27. Januar 1882 (Der Bautechniker 1882, 39).

K. k. priv. Floridsdorfer erste Chamotte-Steinzeugröhren- und Thonwaaren-Fabrik

LEDERER & NESSÉNYI

Floridsdorf und Wien, I., Operngasse 14

offeriren in bester Qualität billigst:



Glacirte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort-, Canal-, Luft-, Wein-, Säure-, Petroleumleitungen, Durchlässe etc.

Schornsteinaufsätze und Deckplatten für dieselben.

Deckplatten für Mauern, Pfeiler, Ballustraden; Einfassungssteine für Gärten; Grenzsteine, Kilometerzeiger.

Rauchröhren für Locomotiv-Heizhäuser.

Rinnen aller Art, Canalsohlen-Auskleidungen, Klinkersteine und Platten, Ausgüsse und Pissoirs.

Chamottesteine, Platten, Formsteine massive und hohle in normalen Formen und Dimensionen nach Angabe oder Zeichnung, bis zu den höchsten pyrometrischen Anforderungen.

Chamottemörtel und ff. Thonerde, Apparate und Gefässe.



Uebernahme completer Rohr-Canalisirungen und Pflasterungen.
Muster und Voranschläge gratis und franco.

Abb. 19 Inserat, Wiener Communal-Kalender 1892.

Zusammenfassung

Die zwischen 1824 und 1878/80 in Oppenau existierende Steinkrugfabrik lieferte für die beiden spätestens im Jahr 1873 fertiggestellten Lokomotivschuppen des Personenbahnhofs in Mannheim Rauchabzüge, bestehend aus Hauben (Kaminhüten), zylindrischen Röhren und Trichtern (Rauchfängen). Durch vorangegangene Forschungen ist bereits bekannt, dass in der Oppenauer Fabrik Baukeramik in Form von Wasser- und Abtrittsröhren hergestellt wurde. Bisher noch nicht nachgewiesen war jedoch, dass auch Rauchabzüge für Lokomotivschuppen zur Produktpalette der Steinkrugfabrik gehörten.

Dank

Ich danke Bernd Brinkmann (Mülheim an der Ruhr) und Wolfram Brümmer (Renchtäler Heimatmuseum Oppenau) für die Durchsicht des Textes und ihre zahlreichen Hinweise. Bernd Brinkmann übernahm zudem die technische Redaktion des Beitrags. Auch hierfür vielen Dank.

Literatur

Adress-Buch der königl. Kreisstadt Pilsen 1864

Adress-Buch der königl. Kreisstadt Pilsen. Pilsen 1864.

Allgemeine Bauzeitung 1872

Allgemeine Bauzeitung mit Abbildungen. 37. Jahrgang. Wien 1872.

Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen 1859

Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen 9, Heft 10 bis 12, 1859.

Bär 1873a

Herrmann Bär, Maschinenhäuser auf dem neuen Personenbahnhof in Mannheim. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung 10, 3. Heft, 1873 = N.F. Jg. 28/1873, 12.

Bär 1873b

Herrmann Bär, Der neue Personen- und Rangir-Bahnhof nebst Betriebswerkstätte in Mannheim. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung 10, 5. und 6. Heft, 1873 = N.F. Jg. 28/1873, 177.

Bericht über die III. Pfälzische Industrie-Ausstellung 1873

Bericht über die III. Pfälzische Industrie-Ausstellung zu Kaiserslautern im Sommer 1872: Herausgegeben vom Centralcomité der III. pfälz. Industrie-Ausstellung. Kaiserslautern 1873.

Blanc 2013

Eva Blanc, Die Steinkrugfabrik in Oppenau (1824–1878/80). Neulussheim 2013.

Blanc 2021

Eva Blanc, Zur Produktion von Steinzeug Westerwälder Art in Rohrbach (Pfalz). Neulussheim 2021.

Brinkmann 2016

Bernd Brinkmann, 300 Jahre Hart-Keramik – Die Töpferfamilie Hart – Steinzeugproduzenten im Egerland und in der nördlichen Oberpfalz. Mülheim an der Ruhr 2016.

Der Bautechniker 1882

Der Bautechniker. Centralorgan für das österreichische Bauwesen. Zeitschrift für Bau- und Verkehrswesen, Technik und Gewerbe, Nr. 4, 27. Jänner 1882.

Deutsche Bauzeitung 1879

Deutsche Bauzeitung, Zur Frage der Haltbarkeit von Thonröhren. No. 42, 28. Mai 1879, 216.

Deutsche Töpfer- und Ziegler-Zeitung 1875

Die Ausstellung in Prag für böhmische Thonwaaren-, Porcellan- und Glas-Industrie. Deutsche Töpfer- und Ziegler-Zeitung, Nr. 25, VI. Jahrgang, 21. Juni 1875, 154–156.

Dietz 1863

Rudolph Dietz, Die Gewerbe im Großherzogthum Baden. Ihre Statistik, ihre Pflege, ihre Erzeugnisse. Karlsruhe 1863.

Generaldirektion 1884

Generaldirektion der K. K. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn, Referat über die Beantwortung der Frage Gruppe II, No. 21. Welches Material hat sich für die Rauchabzüge von Lokomotivschuppen am besten bewährt? Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Neunter Supplementenband 1884, 169–171.

Jahres-Bericht der Großherzoglich badischen Landes-Commissäre 1873

Jahres-Bericht der Großherzoglich badischen Landes-Commissäre über die Zustände und Ergebnisse der innern Verwaltung für das Jahr 1872. Karlsruhe 1873.

Jahres-Bericht des Großherzoglich Badischen Handels-Ministeriums 1874

Jahres-Bericht des Großherzoglich Badischen Handels-Ministeriums über seinen Geschäftskreis für das Jahr 1873. Zweiter Teil: Eisenbahnen. Der Personen- und Güterbahnhof in Mannheim nebst den Hafenbauten daselbst. Karlsruhe 1874, 42–46.

Jahres-Bericht über die Eisenbahnen und die Dampfschiffahrt 1877

Jahres-Bericht über die Eisenbahnen und die Dampfschiffahrt im Großherzogthum Baden für das Jahr 1876. Karlsruhe 1877.

Jarsch 1865

Joseph Cölestin Jarsch, Die Wasserleitungs-Röhren aus glasierter Steinzeugmasse, nach ihrem Werth, ihrer Verwendbarkeit und ihren Vorzügen, mit besonderer Rücksicht auf die Erzeugnisse der Zaběhlitzer Thonwaaren-Fabrik bei Königsaal nächst Prag. Prag 1865.

Karlsruher Zeitung 1872

Karlsruher Zeitung, Nr. 154, Dienstag, 2. Juli 1872.

Karlsruher Zeitung 1872

Karlsruher Zeitung, Beilage zu Nr. 288 der Karlsruher Zeitung, Donnerstag, 5. Dezember 1872.

Königliche Eisenbahndirektion 1894

Königliche Eisenbahndirektion Erfurt, Bericht über die Beantwortung der Frage Gruppe II, Nr. 15. Rauchabzug in Lokomotivschuppen. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Elfter Ergänzungsband 1894, 192–197.

Oedenburger Lokal-Blatt 1866

Oedenburger Lokal-Blatt, R.F.V., Die Thonwaaren von Zabiehlitz in Böhmen, Nr. 54, VI. Jahrgang, 8. Juli 1866, 214.

Prager Biene 1873

Prager Biene, Organ für Gartenbau, Land- und Forstwirtschaft in Oesterreich-Ungarn, Nr. 6, 15. März 1873.

Prager Geschäfts-Zeitung 1876

Prager Geschäfts-Zeitung für Börse, Handel, Industrie und Landwirthschaft, Nr. 1273, XXI. Jahrgang, 17. Mai 1876.

Prager Land 1868

Prager Land. Organ des kaufmännischen Vereines Merkur, Nr. 42, II. Jahrgang, 26. Mai 1868.

Preis-Courant der Ersten Steinzeugwaren-Fabrik Anton Hart, Neukinsberg bei Eger 1905

Preis-Courant der Ersten Steinzeugwaren-Fabrik Anton Hart, Neukinsberg bei Eger. Fabrik zur Erzeugung von glasierten Steinzeugrohren, Drainierrohren, Kaminen etc. Apparaten für chemische und technische Zwecke, Ausgabe 1905.

Schmitt 1882

Eduard Schmitt, Bahnhöfe und Hochbauten auf Locomotiv-Eisenbahnen. Teil 2: Hochbauten für die Zugförderung und Bahnbewachung. Leipzig 1882.

Statistischer Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Pilsen 1877

Statistischer Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Pilsen an das hohe k.k. Handelsministerium über die gesamten volkswirtschaftlichen Zustände ihres Bezirks für die Jahre 1870–1875. Pilsen 1877.

Teplitz-Schönauer Anzeiger 1875

Teplitz-Schönauer Anzeiger 1875, Beilage, Nr. 21, 15. Jahrgang, 22. Mai 1875.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1878

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 187, 27. Jahrgang. Berlin 1878.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin 1865

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin, Berichterstattung von Herrn Weise. Ueber die Construction der von ihm ausgeführten thönernen Schornsteine des Locomotivhauses der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn auf dem Bahnhofe zu Berlin. Zeitschrift für Bauwesen 15, Heft VII bis X, 1865, 411–412.

Welt-Ausstellung 1873

Welt-Ausstellung 1873 in Wien. Officieller General-Catalog. 2. Auflage. Wien 1873.

Wiener Communal-Kalender 1892

Wiener Communal-Kalender und Städtisches Jahrbuch 1892, 30. Jahrgang, Neue Folge 20. Jahrgang. Wien 1892.

Zimmermann 1908

Friedrich Zimmermann, Ash-Lifts. Bulletin of the International Railway Congress Association 22, Heft 1, 1908, 567–572.

Zimmermann 1927

Friedrich Zimmermann, Rauchabzüge in Lokomotivschuppen. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung 64, 6. Heft, 1927, 114–117.