

**Die Heidenheimer Lokomotivremise –
ein selten gewordenes Dokument
der Königlich Württembergischen
Staatseisenbahnen**

Angelika Reiff

Heimat- und Altertumsverein
Heidenheim an der Brenz e.V.

Jahrbuch

1993/94

Jahrbuch 1993/94
des Heimat- und Altertumsvereins Heidenheim an der Brenz e.V.
Auszug

**Die Heidenheimer Lokomotivremise –
ein selten gewordenes Dokument der Königlich
Württembergischen Staatseisenbahnen**

Angelika Reiff

Herausgegeben vom Heimat- und Altertumsverein Heidenheim an der Brenz e.V.

Bearbeitet von Helmut Weimert

© Heimat- und Altertumsverein Heidenheim an der Brenz e.V., 1994, eBook-Version 2025

Alle Rechte vorbehalten

Jeder Aufsatz aus dem Jahrbuch wurde als eBook und PDF aufgearbeitet. Es wurde die Rechtschreibung dieser Zeit belassen. Die Aufsätze sind auf unserer Homepage

<https://hav-heidenheim.de>

zum kostenlosen Download bereitgestellt.

Die neuen Jahrbücher in Buchform werden nur noch in einer kleinen Auflage gedruckt. Die älteren Jahrbücher sind nur noch in wenigen Exemplaren verfügbar. Bei Bedarf bitte beim Vorstand anfragen.

Aus Mangel an Verfügbarkeit der Originalfotografien mussten wir die Bilder aus dem Buch übernehmen, was leider Qualitätsverluste verursacht hat. Sollten wir in irgend einer Weise Zugriff auf die Originalbilder erhalten, werden wir sie ersetzen.

Inhaltsverzeichnis 1993/1994

Glückwünsche und Gedenken

Vorträge, gehalten beim 6. Heidenheimer Archäologie-Colloquium am 8. Oktober 1993:

Uwe Gross Fundmaterial aus städtischem Zusammenhang – Fundmaterial als Sozialindikator:
Beispiel aus dem Neckarraum

Gabriele Isenberg Die Stadt als Gegenstand archäologischer Forschung – Versuch einer Definition

Gottfried Odenwald	Viereckschanzen und Grabhügel. Keltisches Erbe auf der Ostalb
Britta Rabold	Archäologische Ausgrabungen in Heidenheim während der 80er und frühen 90er Jahre – Ein Überblick
Bernhard Rüth	Merchelinstetin. Bemerkungen zu den geschichtlichen Anfängen eines verstäderten Dorfes
Erhard Lehmann	Die Buckelquadermauer auf dem Ottilienberg in Heidenheim
Thomas Becker	Baubeobachtungen zum Brenzer Schloß
Peter Michael Sträßner	Flurnamenerkundung am Beispiel von Heidenheim-Aufhausen
Karl Kenntner	Die Kenntner
Karl Müller	Das „Große Landeswappen“ von 1716 an der Kanzel der Schnaitheimer Michaelskirche
Hans-Georg Lindenmeyer	Die Schnaitheimer Mühle (Teil 2)
Siegfried Kastler	Die Großfamilie der alten Zeit – Wirklichkeit oder Wunschbild
Ursula Angelmaier	Carlsbrunnen und Englischer Wald bei Dischingen – Die ersten Jahre
Gerhard Schweier	Die Anfänge der Fotografie in Heidenheim
Günther Paas	Das volkstümliche Turnen des Friedrich Ludwig Jahn und die Turngemeinde Heidenheim von 1846
Hans Smettan	Pollenanalysen im Kühloch bei Herbrechtingen-Bolheim
Angelika Reiff	Die Heidenheimer Lokomotivremise – ein selten gewordenes Dokument der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen
Veit Günzler	Ein Wachtmeister, ein Feldprobst und ihr König – Geschichte(n) eines Briefes
Alexander Usler	Brennende Heimat – Ein Heimatspiel mit Nachklang
Manfred Allenhöfer	Von der Freiheit eines Pressemenschen
Roland Würz	Der Landkreis Heidenheim in der Zeit der großen Verwaltungsreformen in Baden-Württemberg 1968–1975
Wolfgang Heinecker	Mergelstetter Reutenen – Wohngebiet seit 15 Jahren
Wolfgang Hellwig	Der Heimat- und Altertumsverein Heidenheim in den Jahren 1993/94
	Autorenverzeichnis
	Inhaltsverzeichnisse der Jahrbücher 1985 - 1992

Die Heidenheimer Lokomotivremise – ein selten gewordenes Dokument der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen

Angelika Reiff

Zu den Kulturdenkmälern der Stadt Heidenheim zählt als besondere Rarität die Lokomotivremise der 1863/64 erstellten Bahnlinie Aalen-Heidenheim, die zusammen mit dem Stationsgebäude, dem Zollamt und dem südlich gelegenen Bahnwärterhaus an die Aufbauphase des württembergischen Eisenbahnnetzes erinnert.

Entwicklung, Planung und Ausführung des Eisenbahnbaus stellten in Württemberg eine der vorrangigsten Aufgaben des Staatswesens im 19. Jahrhundert dar. Lange Diskussionen, Gutachten und Studien an bereits durchgeführten ausländischen Bahnen gingen voraus, bis am 18. April 1843 durch gesetzlichen Beschluss mit dem Aufbau der Bahnlinien unter staatlicher Regie begonnen wurde. Entgegen der ursprünglichen Absicht, aus Kostengründen die von den Haupttrouten abzweigenden Bahnen privaten Unternehmen zu überlassen, wurden aufgrund des wirtschaftlichen Erfolgs, den die ersten Bahnstrecken einbrachten, in mehreren Bauperioden nach und nach alle maßgeblichen Linien durch den württembergischen Staat erstellt. In den 1890er Jahren galt der Eisenbahnbau in Württemberg im wesentlichen als abgeschlossen. Es folgte nun eine zweite Bauphase, in der kleinere Nebenbahnen ländliche Gebiete flächendeckend erschlossen. Diese untergeordneten Bahnen waren vorwiegend von lokalem Interesse und wurden teilweise auch privaten Firmen überlassen.

Der württembergische Eisenbahnbau wurde daher insbesondere in seiner Aufbauphase von zentraler Stelle aus konzipiert und überwacht. Im Bewusstsein der kulturgeschichtlichen Bedeutung dieser raumgreifenden Bauaufgabe wurde ein hoher Anspruch sowohl an die technische Einrichtung als auch an die Architektur der erforderlichen Hochbauten gestellt. Die Oberleitung lag in Händen versierter Ingenieure und namhafter Architekten. Um einen zügigen und vom Ausland unabhängigen Aufbau zu garantieren, wurde 1846 mit staatlicher Unterstützung die Maschinenfabrik Esslingen gegründet.¹ Nach umfangreichen geologischen Untersuchungen, Vermessungen, Kostenvoranschlägen und detaillierten Entwürfen führten lokale Bauämter die Bauarbeiten durch. Die erforderlichen Bahngebäude erhielten entsprechend der architekturgeschichtlichen Entwicklung im 19. Jahrhundert, variiert nach Größe und Bedeutung der jeweiligen Bahnstation sowie nach ihrer Funktion, eine einheitliche, qualitätvolle Baugestalt; die Bahnhöfe sicherten dadurch den weitverzweigten Linien einen optischen Zusammenhalt und gewährten auch bei räumlicher Distanz ein kennzeichnendes Erscheinungsbild.

Für die aufstrebende Industriestadt Heidenheim war der Anschluss an das im Aufbau stehende Eisenbahnnetz von höchster Bedeutung, da die verkehrsgünstige Lage am Ostrand Württembergs Im- und Export erheblich erschwerte. Erst 1842 war beispielsweise mit dem Bau der Weißensteiner Steige eine direkte Straßenverbindung über Göppingen nach Stuttgart geschaffen worden.² Nach schnellem wirtschaftlichem Aufschwung in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts geriet die industrielle Entwicklung in der Mitte des Jahrhunderts in eine Krise, die nicht zuletzt auf den mangelhaften Verkehrsverbindungen beruhte.³

Große Hoffnung setzten die Heidenheimer Fabrikanten daher auf einen Anschluss an die im Aufbau begriffene württembergische Staatseisenbahn. Die bereits in den 1830er Jahren erhobenen Forderungen des Heidenheimer Gewerbevereins⁴ nach einer Streckenführung der geplanten Nord-Süd-Richtung durch das Remstal, über die das Kocher- und Brenztal erschlossen und angebunden werden sollten, blieben zunächst unberücksichtigt; 1845 wurde der Filstallinie der Vorzug gegeben. Der Bau der Bahnlinie Heidenheim-Aalen erfolgte schließlich 1860 bis 1864. Am 12. September 1864 konnte der langersehnte Streckenabschnitt, ein Jahr nach Fertigstellung der Remstalbahn, mit festlichem Zeremoniell eingeweiht werden.⁵ Aufgrund einer Sperrfrist im Staatsvertrag mit Bayern vom 21. Februar 1861 konnte der Ausbau der Brenztalbahn erst 1875/76 bis Ulm vollendet werden.⁶

1) Vgl. Köhle-Hezinger, Christel: Die Maschinenfabrik in Esslingen 1846-1965. Eine Fabrik verändert die Stadt, Esslinger Bank e.G. Hrsg. (Esslingen o. J.).

2) Meck, Karl Kaspar: Die Industrie- und Oberamtsstadt Heidenheim a. d. Brenn nebst dem Schloß Hellenstein in der Vergangenheit und Gegenwart. 11. Teil: Chronik des Zeitraums 1800-1910 (Heidenheim 1910), 81.

3) Krüger, Michael: Heidenheim – die Stadt und ihre Industrie im 19. Jahrhundert (Heidenheim 1984) 55 f. 90 ff.

4) Meck o. Anm. 2, S. 80.

5) Bericht zu den Einweihungsfeierlichkeiten des Bahnhofareals in der Lokalzeitung der „Grenzboten“ vom 10. 9. 1864.

6) Vgl. Supper, Otto: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg. Hrsg. Wolfgang Fiegenbaum. Reprint (Stuttgart 1981). Hierzu heißt es auf S. 50: „... Von einschneidender Bedeutung war die darin enthaltene Bedingung, an die die Zubilligung des Anschlusses bei Nördlingen von Bayern geknüpft war. Es wurde nämlich Württemberg die Verpflichtung auferlegt, während der nächsten zwölf Jahre vom Tage der Eröffnung der Cannstatt-Nördlinger Bahn – Bayern hatte längere Zeit hindurch auf der Forderung einer Zeitdauer von fünfzehn Jahren bestanden – keine Schienenverbindung zwischen dieser Linie und der Cannstatt-Ulmer Eisenbahn herzustellen, da hiedurch die württembergische Linie von Nördlingen bis Friedrichshafen kürzer geworden wäre, als die bayerische Linie von Nördlingen bis Lindau ...“

Stuttgart.
Verdingung von Eisenbahnbau-Arbeiten.

Zu Ausführung der Hochbauten etc. auf der Station
Heidenheim
werden mit höherer Genehmigung die in nachstehenden Tabellen aufgeführten Bauarbeiten zur Submission ausgeteilt:

Benennung der Bauten.	Ordnungs- Arbeit.		Maurer- und Zementbauer- Arbeit.		Schreiner- Arbeit.		Flischer- Arbeit.		Schlosser- Arbeit.		Schmied- Arbeit.		Holzner- Arbeit.		Anstrich- Arbeit.		Schiefer- bedeck- Arbeit.		Dachner- Arbeit.		Pflaster- Arbeit.					
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.				
I. Verwaltungsgebäude	862	37	37750	—	1999	21	12729	8	6316	18	1516	43297	13	898	—	1208	34	1028	—	55	—	266	24			
II. Arbeitsgebäude mit Holzbock, Wahlung und Abtritt	85	44	2083	34	24	27	1506	42	117	47	16	10	169	50	—	226	10	661	16	—	150	58				
III. Güterschuppen	136	18	2892	9	104	24	6109	32	820	4	123	8111	44	460	28	262	52	501	20	1988	—	—				
IV. Locomotivemise	844	33	19494	40	303	36	3772	41	784	—	445	27147	34	—	—	270	41	213	30	2337	56	—				
V. Wasserstationengebäude	474	29	11117	41	382	38	2110	43	603	33	264	54	559	32	106	36	230	12	182	25	955	24				
VI. Trottoir, a. Haupt-Trottoir	67	36	6983	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
b. Zweites-Trottoir	—	—	2315	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
c. Güter-Trottoir und Ramp	39	8	3831	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
VII. Vieh- und Equitwagen- Ramp	18	5	1904	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
VIII. Drehscheibe	151	58	2504	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
IX. Drei Einfahrungsgruben	162	57	2771	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
X. Drei Wassertrabenschränke	13	18	992	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
XI. Dohlen	526	5	4626	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Summe	3382	189	48992	58	2814	26	26228	46	8611	42	2366	22	6207	17	1704	19	1972	22	2451	28	8239	4	71	30	5346	9

Die Pläne, Voranschläge und Bedingungen können bei dem Hochbauamt in **Aalen** bis 24. dieses Monats incl. einge-
sehen werden.
Viehhaber zur Uebernahme dieser Arbeiten oder eines Theils derselben haben ihre Angebote, in welchen der Abtritt in
Procenten ausgedrückt sein muß, unter Anschlag von Vermögens- und Fähigkeitzeugnissen, schriftlich, versiegelt und mit der
Aufschrift:
„Angebot an Arbeiten für die Hochbauten der Aalen-Heidenheimer Bahn“
versetzen, spätestens bis
Dienstag den 25. August, Mittags 12 Uhr,
bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.
An demselben Tage, Nachmittags 4 Uhr, findet die urkundliche Eröffnung der eingelaufenen Offerte statt, welcher die
Submittenten anzuwohnen können.
Den 6. August 1864.

Königl. Eisenbahnbau-Commission.
Hlein.

Abb. 1: Ausschreibung der Arbeiten zu den Bahnbauten der Station Heidenheim im „Grenzboten“ vom 12. August 1864

Die Planung beider Streckenabschnitte lag in Händen des Stuttgarter Baudirektors Georg von Morlok. Der 1815 in Dätzingen geborene Architekt sammelte erste praktische Erfahrungen in den Stuttgarter

Architekturbüros von Friedrich Bernhard Groß, Karl Ludwig von Zahnt und Carl Etzel. Selbstverständlicher Teil der Architekturausbildung des 19. Jahrhunderts waren Reisen, die Morlok insbesondere auch nach England, Frankreich und Italien führten. Zunächst zu den königlichen Hüttenwerken in Wasseralfingen bestellt, wurde Morlok zusammen mit Carl Julius von Abel 1858⁷ in die Eisenbahnkommission berufen. Neben den bedeutenden Leistungen im Eisenbahnbau zählen zu Morloks Werk u. a. auch Wohn- und Arbeitersiedlungen (z. B. Laborantenhäuser in Wasseralfingen, Postdörfle in Stuttgart, Teile der Arbeitersiedlung in Kuchen), die Eisenkonstruktion der alten Stuttgarter Markthalle sowie zahlreiche katholische Kirchen.

Das Gemeinderatsprotokoll vom 10. Juni 1864⁸ zeigt, dass Morlok sich bei seiner Tätigkeit nicht nur auf den Entwurf der einzelnen Eisenbahnbauten beschränkte, sondern auch ihre städtebauliche Einbindung verfolgte. Zu dem neu zu verabschiedenden Stadtplan im Bahnhofgebiet legte Morlok eine eigene Zeichnung vor; seine Verbesserungsvorschläge wurden vom Bürgerausschuss der Stadt Heidenheim einstimmig angenommen.

Aufgrund der mehr als zehnjährigen Unterbrechung erhielten die Hochbauten der Brenztalbahn aus baugeschichtlicher Sicht einen aussagekräftigen Stellenwert: durch Zugehörigkeit zu verschiedenen Bauperioden veranschaulichen sie den architekturgeschichtlichen Entwicklungsschritt von der in klassischer Tradition stehenden Formensprache, die sich vorzugsweise am Spätklassizismus und an der italienischen Renaissance orientiert (Abschnitt Aalen-Heidenheim) zu einer historistischen Stilauffassung, die nach dem erfolgreichen 1870/71er Krieg bevorzugt Merkmale der deutschen Renaissance einbezieht (Abschnitt Mergelstetten-Ulm).

Die Arbeiten zu den Hochbauten der Station Heidenheim wurden am 6. August 1863⁹ ausgeschrieben. Es handelte sich um Arbeiten für das Verwaltungsgebäude, für ein Nebengebäude mit Holzlege, Waschküche und Abtritt (heute abgegangen), für den Güterschuppen (1987 durch Brand zerstört), für die Lokomotivremise und das Wasserstationsgebäude (1986 abgebrochen). Nach Morlok lag die Einzelbearbeitung in Händen des Bauinspektors Klemm vom Bauamt Heidenheim, der Heidenheimer Werkmeister Hans Wulz führte die Arbeiten aus.¹⁰ Wulz war auch an dem in Zusammenhang mit der Bahnlinie erforderlichen Zollamt beteiligt, das 1866 nach Entwurf des Königlichen Hochbauamts erstellt, 1896 erweitert und 1904 um ein Stockwerk erhöht wurde.¹¹

Den Bauarbeiten vorausgegangen war am 5. 2. 1863 im Gemeinderat der Stadt Heidenheim eine ausführliche Diskussion über den Standort des Bahnhofs.¹² Zur Debatte standen das nördlich der Stadt auf dem Schmittelfeld gelegene Baugelände und ein unmittelbar östlich der Altstadt angrenzendes Gebiet im sog. Brenzfeld. Dass ohne Berücksichtigung einer ablehnenden Eingabe von 239 Heidenheimern dem neben der WCM gelegenen Schmittelfeldgelände der Vorzug gegeben wurde, zeigt den Einfluss der hier angesiedelten Unternehmen auf die Stadtpolitik. Der „Grenzbote“ vom 15. 09. 1864 beschreibt anlässlich der Einweihungsfeierlichkeiten anschaulich Lage und Beschaffenheit des Heidenheimer Bahnhofs und lobt dabei die getroffene Entscheidung der Stadtgemeinde. Zitat: „Bald darauf gelangen wir ..., immer der Brenz entlang, an das Ziel unserer Reise, Heidenheim, wo der Lokomotive vorläufig Einhalt geboten ist. Der Bahnhof von Heidenheim ist äußerst freundlich, durch schöne Maßverhältnisse ausgezeichnet und nach seinen Dimensionen (er ist 140 Fuß lang) offenbar schon für seine Zukunft berechnet. Es ist jetzt augenscheinlich, dass die geeignetste Stelle für den Bahnhof gewählt worden ist, obgleich dieser ganze weite Platz 6 Fuß hoch aufgefüllt werden musste, denn die Fabrikstadt bietet hier mit ihren ragenden Kaminen einen ganz großstädtischen Anblick dar ...“.

Durch seine städtebauliche und gestalterische Qualität ist das Stationsgebäude der Bahnstation Heidenheim als architekturgeschichtliches Dokument längst im Bewusstsein der Öffentlichkeit verankert. Aus sorgfältig bearbeiteten Jurasteinen ausgeführt überzeugt der Bau durch seine klare symmetrische und geometrische Konzeption in klassischer Tradition; neben einer klassizistischen Formensprache weist das durch Eckkrisalite und mittigen Turmaufbau gegliederte und durch ein flachgeneigtes Dach abgeschlossene Gebäude einen deutlichen Bezug zur italienischen Renaissance auf.

7) Zur Berufung Morloks als Technischer Referent der Eisenbahnkommission gibt es in der Literatur verschiedene Angaben. Am zuverlässigsten erscheint diesbezüglich u. a. Fraas, Oscar: Württembergs Eisenbahnen mit Land und Leuten an der Bahn (Stuttgart 1880), XVI.

8) Gemeinderatsprotokoll in Verwaltungsangelegenheiten 1864, S. 164. Stadtarchiv Heidenheim, B 226.

9) Vgl. „Grenzbote“ vom 12. 8. 1863.

10) Meck o. Anm. 2, S. 66.

11) Baueingaben von 1866, 1896 und 1904 beim Baurechtsamt der Stadt Heidenheim.

12) Gemeinderatsprotokoll in Verwaltungsangelegenheiten 1863, S. 31 b, Stadtarchiv Heidenheim, B 225.

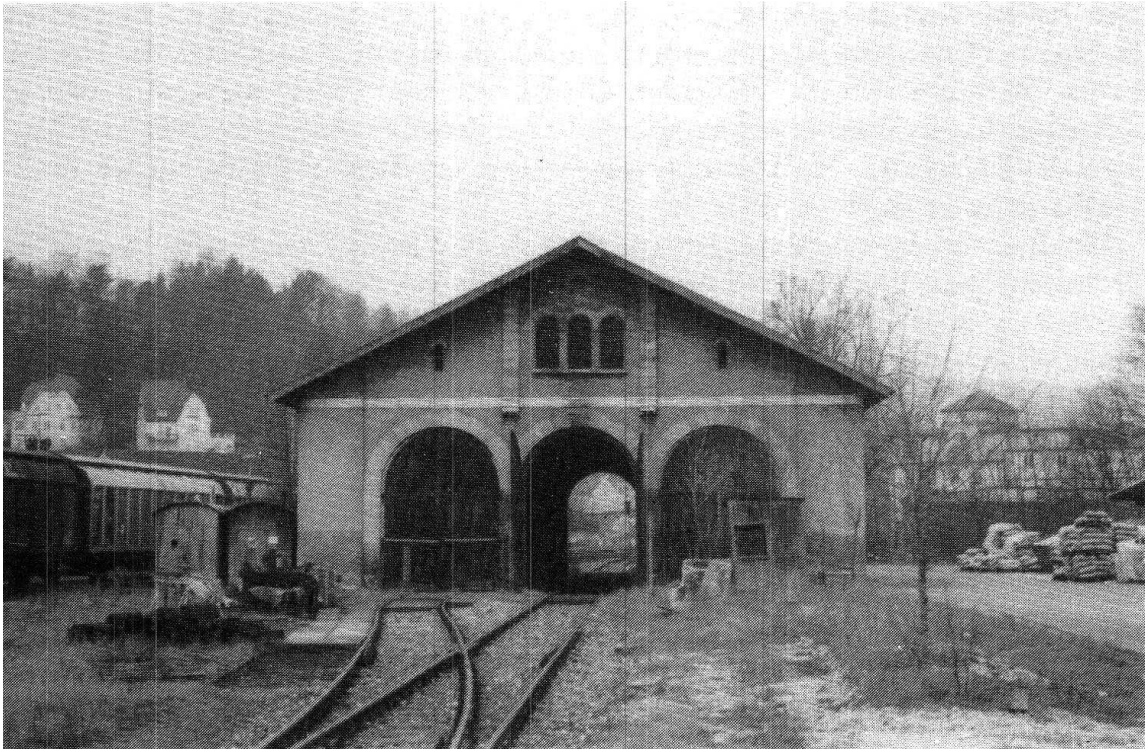


Abb. 2: Lokomotivremise, Ansicht von Süden. Landesdenkmalamt Ba.-Wü. Stuttgart.



Abb. 3: Die Cannstatter Lokomotivremise in einem Aquarell um 1852. Die Strecke Cannstatt-Untertürkheim war die erste württembergische Eisenbahnstrecke, eröffnet 1845. Landesfilmstelle, Stuttgart

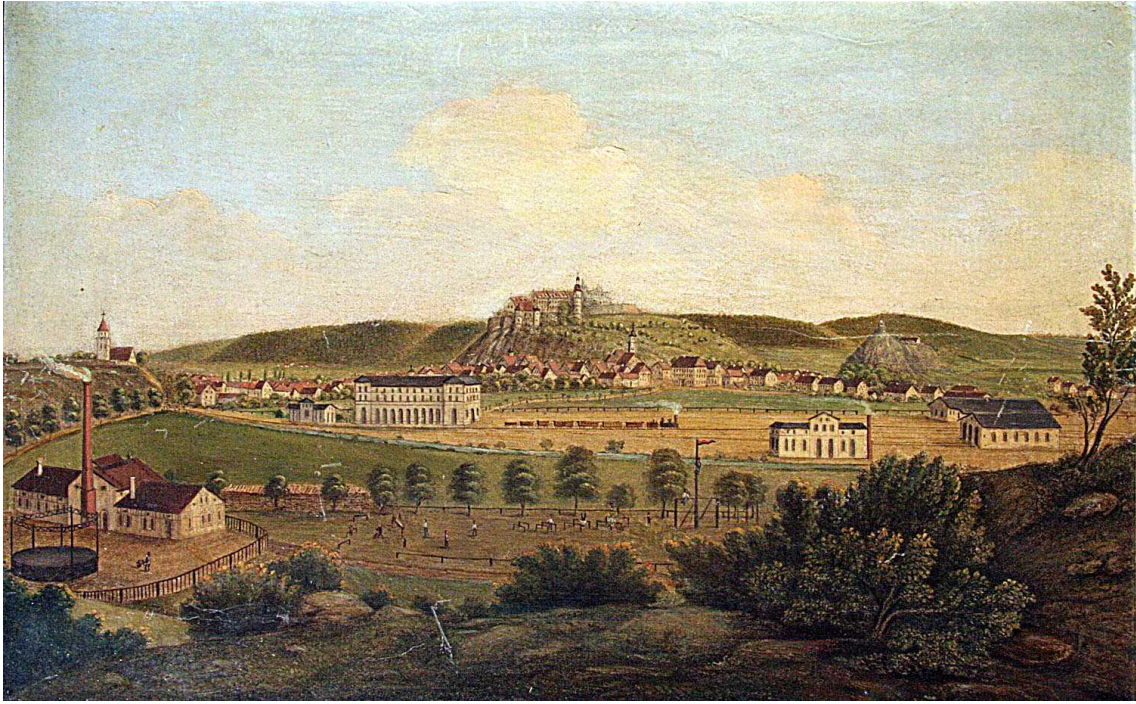


Abb. 4: Abbildung der Heidenheimer Bahnstation, um 1864. Sammlung Uwe Siedentop

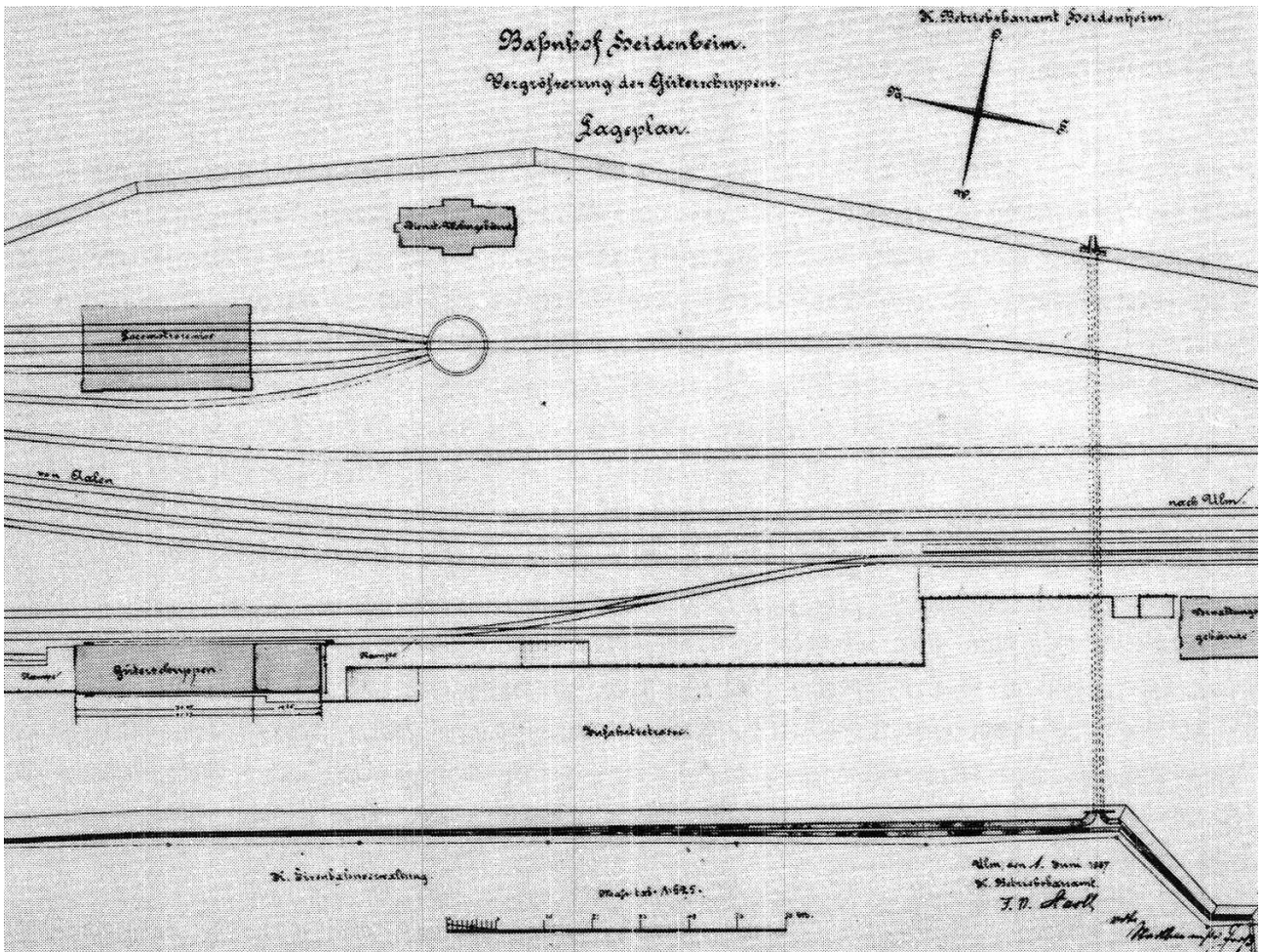


Abb. 5: Auf dem Lageplan von 1887 ist die Gleisanlage einschließlich Drehscheibe südlich der Lokomotivremise ablesbar. Baugesuch zur Vergrößerung des Güterschuppens von 1887, Baurechtsamt Heidenheim.

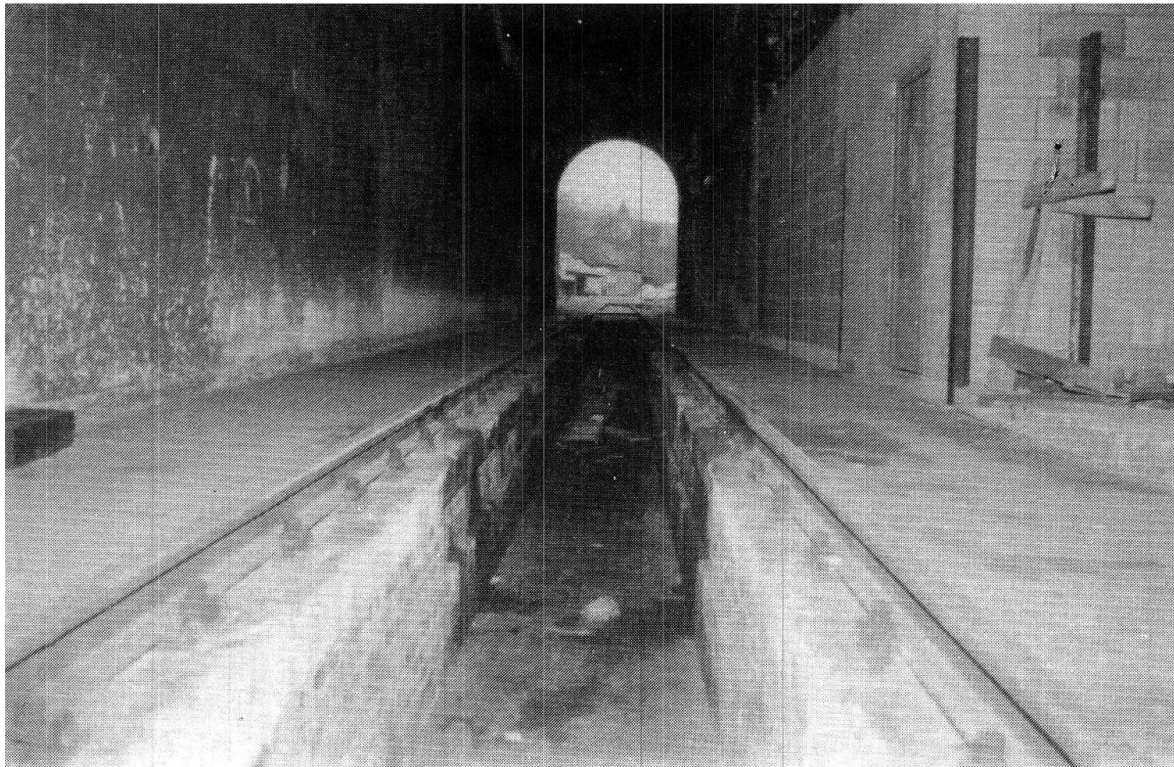


Abb. 6: Arbeitsgrube zur Wartung der Dampflokomotiven. Durch den Torbogen ist im Hintergrund die Totenbergekappelle zu sehen. Landesdenkmalamt Ba.-Wü., Stuttgart.

Ein besonderer Stellenwert fällt jedoch dem weit weniger beachteten und abgelegenen Lokomotivschuppen zu. Georg von Morlok führt in seiner 1890 veröffentlichten Rückschau u. a. 64 Lokomotivschuppen mit 300 Lokomotivständen an.¹³ Neben Bahnhöfen mit Betriebsinspektion (z. B. Stuttgart, Heilbronn, Ulm) verfügten vorwiegend größere Bahnstationen „I. Classe“ (z. B. Schwäbisch Gmünd, Waiblingen oder Ludwigsburg), Standorte mit abzweigenden Linien, Grenzbahnhöfe und Endhaltestellen über diese betriebstechnische Einrichtung. Der Bahnhof Heidenheim verdankt seine Lokomotivremise wohl seiner 11jährigen Funktion als Endstation.¹⁴ Wie allen Bahnbauten lag auch den Lokomotivschuppen ein einheitlicher Entwurf zugrunde. Zwei Darstellungen des 19. Jahrhunderts – ein Aquarell des Bahnhofs Cannstatt aus der Zeit um 1852 und eine Lithographie Heidenheims nach 1864 – zeigen eine annähernd identisch gestaltete Lokomotivremise. Je nach Standort unterschieden sich die Betriebsgebäude vorwiegend in ihrer Größe (d. h. Anzahl der Stände). Nach endgültiger Einstellung des regulären Dampflokomotivbetriebs (1977) wurden die Betriebsgebäude zum Teil überflüssig und fielen allgemeinen Rationierungsmaßnahmen zum Opfer. Bei der Heidenheimer Lokomotivremise handelt es sich um eines der wenigen überlieferten Beispiele dieses ehemals weit verbreiteten Bautypus.¹⁵

Der langgestreckte, massive Putzbau mit schwach vortretenden Ecklisenen wird im Sinne der klassizistischen Stilauffassung durch ein flachgeneigtes Satteldach mit umlaufendem Überstand sowie profilierten Sparren- und Pfettenköpfen abgeschlossen. Die Schieferdeckung ist heute durch Welleternit ersetzt. Wie die o. a. zeichnerischen Darstellungen zeigen, bestimmen insbesondere die sandsteingefassten, symmetrisch angeordneten Rundbogentore an den Giebelseiten sowie die regelmäßige, ebenfalls rundbogige Fensterabfolge an der Traufseite auch im Fall der Heidenheimer Remise den Bautypus. Durch eine besondere Gestaltung zeichnet sich das charakteristische, durch ein Gesims betonte Giebeldreieck aus; die mittige Dreibogenöffnung wird durch Lisenen in sorgfältig bearbeitetem Werkstein flankiert. Die teils original tradierten, kassettierten Holztore schmückte im oberen Teil ein Bogenfriesmotiv.

Der 34,67 m lange und 17,47 m breite dreischiffige Bau diente zur Unterstellung und Wartung der

13) Georg von Morlok: Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Rückschau auf deren Erbauung während der Jahre 1835-1889. Reprint der Ausgabe von 1890 (Heidenheim-Ravensburg 1986), 233.

14) In wenigen Ausnahmen verfügten wohl auch Bahnstationen der „II. Classe“, oder im Fall Weil der Stadt auch ein einfacher Bahnhof über eine Lokomotivremise.

15) Eine Lokomotivremise aus der Aufbauzeit der Eisenbahn ist noch in Sigmaringen (früher Hohenzollern) erhalten; ein vergleichbares Objekt in Bad Mergentheim ist heute in anderer Nutzung tradiert.

Dampflokomotiven. Einander gegenüberliegende Tore ermöglichten die Ein- und Durchfahrt, eine südlich des Gebäudes gelegene Drehscheibe (abgegangen) diente ehemals zum Wenden der Lokomotiven. Erforderliche Wartungsarbeiten konnten in annähernd gebäudelangen Arbeitsgruben durchgeführt werden; der Heidenheimer Bau zeigt den mittigen Wartungsgraben samt Stufen und Schienen unverändert; die beiden seitlichen Gräben sind aufgefüllt, aber noch ablesbar. Die im Lageplan ersichtliche Gleisführung ist insbesondere im südlichen Bereich des Gebäudes heute noch nachvollziehbar – völlig abgegangen ist lediglich die östliche Gleisbahn.

Bei der Heidenheimer Lokomotivremise handelt es sich aufgrund der guten Überlieferung in Zusammenhang mit ihrem hohen Seltenheitswert um ein anschauliches Dokument eines ehemals selbstverständlichen Betriebsgebäudes der Königlichen Württembergischen Staatseisenbahn. Sie stellt eine wichtige Quelle für die auf Repräsentation angelegte Bahnarchitektur und für die frühe Eisenbahntechnik dar; gleichzeitig erinnert sie mit ihren rußgeschwärzten Torbogen an die vergangene Dampflokomotivzeit.