

Henning Wall

Regierungsbaumeister Gustav Küchler

Konkurrent in Bau und Betrieb von Kleinbahnen

Neben den großen Konzernen wie Lenz & Co., Bachstein u. a. gab es in der Kleinbahngeschichte viele kleinere Firmen und Einzelpersonen. In der (neueren) Geschichtsschreibung der Klein- und Nebenbahnen ist der Name Gustav Küchler bisher wenig aufgetaucht oder wurde nur mal in einem Nebensatz erwähnt – doch auch die von ihm betreuten Bahnbetriebe haben das ihre dazu beigetragen, ihre Einzugsgebiete zu erschließen bis bessere (oder scheinbar preisgünstigere) straßengebundene Verkehrsmittel ihre Aufgabe übernehmen konnten – oder mußten. Von allen oben genannten Klein- und Nebenbahnen existieren heute nur noch wenige, u. a. die 101-jährige Meppen-Haselünner Eisenbahn als Bestandteil der Emsländischen Eisenbahn und die Bentheimer Eisenbahn AG (früher: Bentheimer Krb.), sowie natürlich die Straßenbahnen in Halle und Leipzig. Alle übrigen Klein- und Nebenbahnen, die Küchler betreute, haben ihre Schuldigkeit getan und konnten schon vor etlichen Jahren gehen.

Gustav Oswald Küchler war einer dieser Baumeister mit einer ganz anderen Arbeitsweise. Geboren zwischen 1840 und 45 in Neustadt bei Stolpen (Königreich Sachsen) besuchte das in Dresden das kgl. Polytechnikum und legte dort die Staatsprüfung ab. Vom 12. 9. 1870 bis 1872 war er bei der Bauverwaltung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn. Bei den Vorarbeiten für die Linie Freiberg – Böhmisches Grenz¹⁾ sowie der Strecke Nossen – Freiberg hat Küchler mitgearbeitet. Vom 1. 11. 1872 an war er als Ingenieur-Assistent bei der Sächsischen Staatsbahn; zuerst beim Staatseisenbahn-Neubau, dann ab 1. 2. 1877 bei der Betriebsverwaltung angestellt. 1884 trat er mit Genehmigung des kgl. Finanzministeriums zur Leipziger Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft über. Dort baute er die Straßenbahn „nach neuem System“ um, d. h. er leitete die Arbeiten beim Ausbau des Gleisnetzes sowie den Umbau und die Reparatur der Wagen und hat die probeweise Einführung der Natron-Lokomotive²⁾ vorbereitet. Danach war er mit Erweiterungsbauten der Halle-schen Straßenbahn befaßt und war seit dieser Zeit technisches Mitglied in deren Aufsichtsrat.

1886 und 1887 unternahm er eine Studienreise durch Nordamerika, die ihn aber auch durch die Niederlande und durch Deutschland führte. 1887 und 1888 war er wieder im Eisenbahnbau für die

sächsische Staatsbahn tätig.

Am 24. 5. 1888 hatte König Karl von Württemberg die Konzession für die Dampfstraßenbahn von der Station Degerloch (der von der Maschinenfabrik Emil Kessler erbauten Zahnradbahn Stuttgart – Degerloch) über Möhringen nach Hohenheim erteilt. Die Fahrzeuge wurden wieder bei Kessler bestellt, im September 1888 abgeliefert und zu den Bauarbeiten eingesetzt. Den Auftrag für den Bau der Bahnanlage hatte Wilhelm Hostmann³⁾ für seine Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft hereinge-holt. Zu der Zeit trat Küchler bei Hostmann ein, so bauten beide die Strecke Degerloch – Hohenheim in der für Hostmann typischen Weise als Dampfstraßenbahn. Ende Oktober waren die Bauarbeiten beendet, am 12. 12. 1888 nahm die Bahn den plan-mäßigen Betrieb auf.

Gustav Küchler siedelte 1888 ins Rheinland um, genauer ins Bergischen Land, um die nächsten zwei Jahre dort als Ober-Ing. der Fa. Hostmann die Strecken der Wermelskirchen-Burger (WBE) und der Remscheid-Müngstener Eisenbahn (RME)⁵⁾ zu bauen.

1890 verließ Gustav Küchler die Firma Hostmann und richtete in Wermelskirchen ein selbständiges technisches Büro für die Betriebsleitung der beiden Bahnen ein. Mit der Dienstbezeichnung „Betriebs-

Dirigent“ war er Beamter der WBE mit Wohnsitz Heintjesmühle unmittelbar an der Bahnstrecke der WBE. Bei der in Ronsdorf an die RME anschließenden Strecke Toelleturm – Ronsdorf der Barmer Bergbahn war Küchler ebenfalls der Technische Leiter für den Bahnbau und die Beschaffung der Betriebsmittel. So wundert es nicht, wenn die Erstausstattung mit Betriebsmitteln bei der WBE, der RME und der Strecke der Barmer Bergbahn einander ähneln. Auch gibt es gewisse Parallelen zur Erstausstattung der Feldbahn, denn bei den Lokomotiven wurden wiederum (außer WBE) dreiachsige Krauss-Lokomotiven gewählt.

Die beiden Bahnen WBE und RME sind (ähnlich wie die Lenz-Kleinbahnen) von Hostmann und Küchler mit sparsamsten Mitteln gebaut und ausgerüstet worden. So besaß z. B. die 11,2 km lange WBE lediglich zwei Bahnhöfe mit Gebäuden (die beiden Endbahnhöfe Wermelskirchen und Burg I), acht Haltestellen wiesen Nebengleise auf, besaßen aber für die Reisenden nur teilweise offene Wartehallen, dazu kamen neun Anschlußgleise (hauptsächlich für Kohleanfuhr) entlang der Strecke⁶⁾.

Küchler wurde in Wermelskirchen auch als Gutachter für die Gemeinden und den Kreis Lennep tätig, unter anderem für Wasserversorgungs- und Wegeanlagen sowie für die Stadt Solingen für die Lage des neuen Hauptbahnhofs.

Zum 1. 10. 1895 kündigte Gustav Küchler seine Stelle als Betriebsleiter von WBE und RME. Die vakante Stelle wurde mit einem jährlichen Gehalt von 3.600 Mark neu ausgeschrieben. Anscheinend fand man keinen geeigneten Nachfolger oder man überredete Küchler weiterzumachen, jedenfalls führte er die Betriebsleitung bis zum 10. 2. 1898 fort. Dann übernahm die Westdeutsche Eisenbahn Gesellschaft AG (WEG) die Betriebsleitung der beiden bergischen Linien⁷⁾. Mit so einer Konzernfirma wollte Küchler nicht zusammenarbeiten. Au-

Anmerkungen

- 1) heute Freiburger Eisenbahn GmbH, Tochter der Rhenus-Keolis GmbH & Co. KG – Eurobahn
- 2) Allerdings hatten die Natron-Lokomotiven, wie auch andernorts, z.B. bei der Aachener Straßenbahn oder in Würselen (Aachener Industriebahn), keine Zukunft.
- 3) Wilhelm Hostmann war „Großherzoglich Sächsischer Baurat“ und anfangs bei der Thüringischen Eisenbahn in Eisenach angestellt. Er baute 1878 für die Lokomotivbau-firma Krauss und Comp. zu München die meterspurige Feldbahn von Salzungen nach Vacha und Kaltennordheim und war auch deren erster Betriebsleiter im Auftrag der Pächterin Krauss & Co., bis er sich (um 1886) mit seiner eigenen Firma, der Lokalbahn-Bau- und Betriebsges. Hostmann in Eisenach selbständig machte, kurz bevor Krauss in München die Lokalbahn AG gründete. In der Kleinbahnliteratur wird Hostmann vielfach falsch mit „Horstmann“ zitiert [19]. Neben Emil Kuhrt sowie den Berliner Baumeistern Chr. Havestadt und Max Contag, die als Havestadt & Contag firmierten, gilt Hostmann als einer der Wegbereiter der schmalspurigen Lokalbahnen, später häufig als „Kleinbahn“ bezeichnet. 1891 übernahm die Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter die Fa. Hostmann. Baurat Carl Waechter war bei Hostmann eingetreten und sogar Teilhaber geworden. Einige späte Bahnprojekte Hostmanns wurden von Vering &

Waechter (u. a. Haltingen – Kandern, Krozingen – Untermünstertal), Carl Waechter hatte auch schon früher bei einigen Projekten der Firma Hostmann & Co. die Leitung inne (so beim Bau der Frankfurter Waldbahn).

- 5) In den Jahren 1883 bis 1887 war in mehreren Versammlungen und Vorverhandlungen beschlossen worden, das Eschbachtal im Bergischen Land durch eine Eisenbahn zu beleben. Fast gleichzeitig wurde eine Bahn für das benachbarte Morsbachtal geplant. Am 21. 7. 1888 erhielten die Initianten der WBE die Konzession und gründeten 10. 12. 1888 mit einem Aktienkapital von 500.000 Mark die AG, die am 18. 1. 1889 ins Handelsregister eingetragen wurde. Hostmann saß anfangs im Aufsichtsrat der Gesellschaft. Am 10. 5. 1888 begannen die Vorarbeiten, der erste Spatenstich erfolgte am 20. 4. 1889 in der Nähe der Gasanstalt Wermelskirchen. Schon am 23. 9. begannen Gütertransporte zum Bau einer Talsperre im Eschbachtal, während erst am 7. 12. sämtliche Streckengleise bis Burg verlegt waren, die landespolizeiliche Prüfung am 29. 3. 1890 und zwei Tage später die Betriebseröffnung erfolgen konnte. Die benachbarte RME AG durch das Morsbachtal wurde am 19. 12. 1889 mit 550.000 Mark gegründet, die Konzession datiert vom 11. 11. 1889, Betriebsaufnahme war am 28. 5. 1891.
- 6) Die Erstausstattung der WBE an Betriebsmitteln war mit 2 dreiachsigen Tenderlokomotiven von je 15 t Dienstgewicht, 3 Personenwagen mit 32 Sitzplätzen, 2 PwPost, 2

gedeckten Güterwagen und 15 offenen Güterwagen mehr als bescheiden. Erweiterungen des Streckennetzes waren wegen fehlender eigener finanzieller Mittel nicht möglich, daher suchten die Anschließer, die auch gleichzeitig fast alle Aktionäre waren, nach anderen Wegen der Finanzierung und nahmen Kontakt auf mit der 1895 in Köln gegründeten Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft AG (WEG). Die WEG war als Bau- und Finanzierungsfirma von Lenz & Co. und einem westdeutschen Banken-konsortium gegründet worden und interessiert an Bauaufträgen und Bahnbeteiligungen.

- 7) Im November 1897 kaufte die WEG die Aktienmehrheit von RME und WBE, um beide Bahnen für eine beabsichtigte Verbindung untereinander mit anschließendem Ausbau und Streckenerweiterung sowie Elektrifizierung zu fusionieren. Zunächst erwarb die WEG die Aktien der RME, die wiederum die Aktien der WBE erwarb, um mit der WBE zu fusionieren. Aktien der WBE wurden gegen Aktien der RME eingetauscht, für je eine Aktie Lit. A erhielt die Aktionäre eine Aktie Lit. A der RME und für 10 WBE-Aktien Lit. B je eine Aktie Lit. A der RME. Die vergrößerte RME behielt ihren Sitz zunächst in Ronsdorf. Durch Umbenennung entstand 1900 aus der RME die Vereinigte Westdeutsche Kleinbahnen AG (VKA), die ihren Sitz zur Mutterfirma WEG nach Köln verlegte und sich in den Folgejahren zu einer bedeutenden Konzernfirma im Lenz-Konzern entwickelte.

Berdem war er bereits 1893 mit dem Bau der Meppen-Haselünner Eisenbahn beauftragt worden und projektierte und baute die schmalspurigen Bahnen in Hohenlimburg und Plettenberg. Die Betriebsführung der beiden fertig erstellten Schmalspurbahnen im Bergischen Land lastete ihn nicht mehr aus.

Küchlers Arbeitsweise

Die Art Küchlers Tätigkeit geht aus einem Anpreisungsschreiben vom März 1894 hervor, in dem sich Küchler für neue Kleinbahnprojekte im Kreis Wetzlar als sachkundiger Baumeister empfiehlt:

„Ich trete für alle in mein Fach einschlagenden Bureau- und Feldarbeiten zu der auftraggebenden Behörde auf die Dauer der Arbeit in ein festes Verhältnis als verantwortlicher Beamter. Die Tagegelder für mich und meine Leute werden vor Beginn der Arbeit bestimmt. Ich garantiere die Güte und sachgemäße Ausführung der Arbeiten in einer bestimmten Zeit und erhalte nach Abwicklung aller Geschäfte eine vorherbestimmte Prämie, die je nach dem Umfange der Arbeiten und der getragenen Verantwortlichkeit bemessen wird. In den Bereich meiner Thätigkeit fallen:

1. Die Anfertigung von generellen Vorarbeiten für Eisenbahnen aller Art
2. Spezielle Vorarbeiten für den Bau und die Aufstellung der dazu gehörenden Kosten-Anschläge
3. Die Anfertigung aller Unterlagen für die Enteignung, die Bauausführung und die Bauabrechnung
4. Die Anfertigung aller Eingaben, Gesuche u.s.w. an die Behörden, einschließlich der Vorberathungen mit den Behörden
5. Die Wahrnehmung aller Termine und Verhandlungen
6. Die vollständige Betriebs-Einrichtung, ganz gleich, ob die Bahn als Vollbahn, Nebenbahn oder Kleinbahn betrieben wird
7. Die Führung der Baurechnung
8. Die Führung des Betriebes

Bei meiner Thätigkeit ist die auftraggebende Provincial-, Kreis- oder Gemeinde-Behörde der Bauherr. Alle Ausführungen, Vergebungen von Arbeiten an Dritte unterliegen der Controle des zu ernennenden Bau-Vorstandes. Ich halte mich fern von allem Einfluss auf die Vergabung der Arbeiten und beschränke meine Thätigkeit darauf, alle Unterlagen zu sachgemässen Verdingung der Arbeiten rechtzeitig herbeizuschaffen und bei der Ausführung und Abrechnung die Interessen des Bauherrn zu wahren. Es wird nach diesen Grundsätzen jeder Unternehmervorgewinn gespart und das aufgebrauchte Geld voll und ganz zur Erreichung des beabsichtigten Zwecks verwendet“.

Gustav Küchler war also nicht der Finanzier und Generalunternehmer wie Friedrich Lenz mit den hinter L & C stehenden Banken. Er betrieb auch kein Baugeschäft wie die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft. Er ist eher als der ehrliche Berater anzusehen, der als Zwischeninstanz zwischen Bauunternehmung und kapitalgebender Provinzial- oder Kreisbehörde mit seinem Ingenieurbüro („Bau- und Betriebsbüro für Neben- und Kleinbahnen“ genannt) für die reelle Abwicklung der Bautätigkeit sorgte und die Bahnbetriebe über den Tag der Eröffnung hinaus beriet und als (oberster) Betriebs-

Zeugnis der Leipzig-Dresdener Eisenbahn

Der Ingenieur Herr Gustav Küchler aus Dresden, ist in der Zeit vom 12. September 1870 bis dato bei unterzeichneter Bauverwaltung als technische Kraft verwendet worden. Insbesondere hat Herr Küchler von oben gedachtem Tage ab zunächst als Techniker bei den generellen Vorarbeiten der Linie Freiberg-Böhmische Grenze, ferner für die speziellen Vorarbeiten Nossen-Freiberg mitgewirkt, inzwischen auch einen kurzen Zeitraum die Aufnahme von Bahnhof-Situationsplänen gefertigt.

Vom 15. Januar d. J. ab ist Herr Küchler bei der Bauausführung der Nossen-Freiburger Eisenbahnlinie, Sektion Großvoigtsberg, als Ingenieur-Assistent angestellt und tätig und verläßt im Interesse besseren Fortkommens dieses Amt

mit dem 31. Oktober ds. Js. kündigungswise freiwillig.

Herr Küchler hat vom Anfang an gute Fähigkeiten gezeigt und sich in allen ihm übertragenen technischen theoretischen und praktischen Arbeiten als tüchtig und wissenschaftlich gebildet bewährt, so daß wir ihm nur die günstigsten Empfehlungen mit auf den Weg geben können, um so mehr, als wir auch sein sittliches Betragen als ein tadello-ses bezeichnen können.

Dresden, den 14. August 1872

Technische Bauverwaltung

gez.: Poege

Ober-Ingenieur

Zeugnis der Wermelskirchen-Burger Eisenbahn

Der geprüfte Ingenieur Herr Gustav Küchler aus Neustadt bei Stolpen (Königreich Sachsen) ist seit Mai 1888 an der Wermelskirchen-Burger Eisenbahn angestellt und wird ihm über seine Tätigkeit nachstehendes Zeugnis gegeben:

Zunächst war Herr Küchler als bauleitender Ober-Ingenieur angestellt und hatte als solcher die speziellen Vorarbeiten ausgeführt und den Bau geleitet. Er hat zu allen Verhandlungen, Terminen und Verträgen die Unterlagen bearbeitet und beschafft und schließlich den Bau selbst abgerechnet. Seit Beginn des Betriebes (1. April 1890) bis heute ist Herr Küchler als Betriebs-Dirigent angestellt und wurde derselbe in dieser Stellung von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten – Zuschrift des Königlichen Eisenbahn-Kommissariates vom 3. April 1890 Nr. 1941 I – bestätigt. Als Betriebs-Dirigent ist Herr Küchler der erste verantwortliche Beamte des unterzeichneten Vorstandes und gleichzeitig beratendes Mitglied desselben in allen technischen Fragen.

Während der Bauzeit war Herr Küchler zwar Beamter der Firma Hostmann & Co. in Hannover, er hat aber so direkt und selbständig mit uns gearbeitet, daß wir uns zur Abgabe des vorstehenden Zeugnisses, soweit es sich auf die Bauzeit

bezieht, mit berechtigt halten. Als Betriebs-Dirigent ist Herr Küchler Beamter unserer Gesellschaft. Da die Wermelskirchen-Burger Eisenbahn in der Hauptsache von den Gemeinden Wermelskirchen, Burg und Remscheid, sowie vom Kreise Lennep erbaut und verwaltet ist, so ist Herr Küchler wiederholt auch zu größeren technischen Arbeiten für diese Gemeinden herangezogen worden. (Gutachten für Wasserversorgungen, Wegeanlagen.)

Herr Küchler hat durch den Bau der Wermelskirchen-Burger Eisenbahn und die Leitung des Betriebes derselben nachgewiesen, daß er sowohl als Bau- wie als Betriebsleiter hervorragend ist. Seinen Kenntnissen und Fähigkeiten gesellt sich eine große Tatkraft und seltener Fleiß hinzu.

Wir haben ihn immer durchaus zuverlässig gefunden. Seine dienstliche und außerdienstliche Führung war tadellos.

Wermelskirchen, den 11. Dezember 1891

Der Vorstand der Wermelskirchen-Burger Eisenbahngesellschaft

gez.: Eugen Kattwinkel

gez.: Moritz Hasenclaver

gez.: Wiel

leiter betreute.

Küchler selbst schrieb dazu im Mai 1903 (bereits in Bad Oeynhausen ansässig) in einem weiteren Anpreisungsschreiben:

„Nachdem die Erkenntnis, daß der Bau von Neben- und Kleinbahnen wirtschaftlich richtig selbst auszuführen ist, stetig an Boden gewonnen hat, bringe ich mein, seit einer Reihe von Jahren bestehendes Bureau für etwa dort vorliegende Aufgaben in empfehlende Erinnerung. Wie aus dem nachstehenden Vertrags-Schema ersichtlich, stelle ich mich und meine Erfahrungen in den Dienst von Bau-Comités, Kreisen, Gemeinden, Privaten etc. zur Durchführung aller in die Verkehrstechnik einschlagenden Projekte. Die Interessenten bleiben im vollen Sinne des Wortes Bauherren und behalten für die ganze Dauer des Baues, der Betriebs-Einrichtung und der Betriebsführung vollen Einfluß.

Auf diese Weise ist es einzig und allein möglich, daß das mit schweren öffentlichen oder privaten Opfern geschaffene Werk vollständig und ausschließlich den örtlichen Verhältnissen angepaßt werden kann und angepaßt bleibt. Die geschäftlichen Gesichtspunkte bei Durchführung dieses Prinzips sind nachstehend beleuchtet und kann das Zutreffende dieser Ausführung an jedem der von mir ausgeführten Projekte ohne weiteres nachgewiesen werden.

Wie aus der Aufstellung der von mir ausgeführten Arbeiten ersichtlich, befasse ich mich mit der Ausführung von Neben- und Kleinbahnen jeder Art und jeder Spurweite. Als besondere Spezialität betreibe ich aber die Einrichtung mit Schmalspurbahnen mit Rollbockbetrieb, sowie von Anschlüssen für Fabriken, Zechen, Hütten etc.

Durch langjährige Erfahrungen und durch genaue Aufzeichnungen und Berechnungen bei meinen vielen Ausführungen bin ich in der Lage, die ordnungsgemäß aufgestellten und geprüften Anschläge (mit Ausnahme des Grunderwerbs) vor Überschreitungen sicher zu stellen. Ganz besonders mache ich darauf aufmerksam, daß ich vor allem auch die Betriebs-Einrichtung und die Betriebsleitung auf kürzere oder längere Zeit übernehme.

Nach meinem System der Betriebs-Einrichtungen wird ein Betriebs-Koeffizient von 0,55 bis 0,60 erzielt, d.h. es werden 0,55 bis 0,60 der Betriebs-Einnahmen auf Betriebs-Ausgaben verwendet und übernehme ich nach eingehender Prüfung der einschlägigen Verhältnisse gegebenenfalls auch eine Garantie für die Höhe der Betriebs-Ausgaben, solange mir Einfluß auf die Betriebs-Einrichtung und Betriebsleitung gewährt wird. Durch diese Sicherstellung bei Bau- und Betriebskosten wird den Unternehmungen von vornherein eine feste Grundlage gegeben.

Im Besitz gut durchgearbeiteter Normalien und sonstiger Unterlagen, welche ständig verbessert und ergänzt werden, und mit Hilfe eines gut geschulten Personals ist es mir möglich, eine größere Zahl von Arbeiten gleichzeitig zu übernehmen und schnellstens durchzuführen. Wenn ich auch in den ersten Jahren meiner Tätigkeit vorzugsweise in den Provinzen Rheinland und Westfalen tätig war, so kann ich doch jetzt auch mit gleichem Erfolge in den übrigen Provinzen Arbeiten übernehmen und bin ich unter anderen bereits in Westpreußen, Holstein, Hannover, Großherzogtum Hessen und Fürstentum Lippe (Detmold) in Tätigkeit getreten.

Neben dieser Bau- und Betriebstätigkeit stelle ich mich auch noch zur Revision von Bauprojekten,

Kostenanschlägen und zur Prüfung von bestehenden Betrieben aller Art zur Verfügung. In letzterer Beziehung bin ich zur Zeit im Kreise Minden (für die Kleinbahn Minden – Uchte) tätig. Zur Leitung der Grunderwerbsverhandlungen, Durchführung von Enteignungen und landmesserischen Arbeiten habe ich ebenfalls ein sehr gut geschultes Personal an der Hand.

Soweit feste Vertrags-Abschlüsse nicht getätigt werden, berechne ich meine aufgewandte Zeit und die Reiseauslagen sowie sonstige Unkosten nach anerkannt billigen Grundsätzen, die ich auf Wunsch vorher mitteile. Zeugnisse über ausgeführte Arbeiten stehen jederzeit zur Verfügung.

Küchler arbeitete als Bauleiter und „Controller“ direkt mit den jeweiligen Firmen, die auf Grund der abgegebenen Angebote den Auftrag erhalten hatten. Bei anderen Firmen, insbesondere Lenz aber auch schon beim „Eisenbahnkönig“ Stroussberg war es üblich, den Bahnbau als Generalunternehmer durchzuführen und die einzelnen Gewerke Subunternehmern zu überlassen. Küchler wollte jedoch erreichen, daß die Arbeiten nicht durch zusätzliche kalkulatorische Unternehmergewinne des Generalunternehmers unnötig verteuert würden.

Küchlers Arbeitsweise unterschied sich auch in einem weiteren Punkt wesentlich von Konzerngesellschaften. Als Berater der Bauherren hat er sich bei keiner seiner Bahnen finanziell engagiert und ist auch bei keiner Bahngesellschaft in deren Aufsichtsgremien vertreten gewesen. Er ließ sich auch nicht in Aktien bezahlen. Damit konnte er zwar kein Firmenimperium aufbauen wie Lenz, er war jedoch unabhängig und hatte damit auch keine Mühe, möglicherweise schwer verkäufliche Kleinbahnaktien an der Börse oder bei anderweitigen Interessenten wieder zu Geld zu machen.

Küchler konnte natürlich nicht alles alleine machen. Er stützte sich wie Lenz oder Bachstein auf ein gut ausgebildetes Personal, wobei ihm seine Erfahrungen bei der sächsischen Staatseisenbahn sowie als Oberingenieur der Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Hostmann zu Gute kamen. Und wie aus den oben zitierten Worten hervorgeht: auch Küchler hatte seine „Normalien“⁸⁾, also Musterblätter oder Musterausführungen und Musterberechnungen, die er immer wieder verbesserte und ergänzte, und auf die er bei späteren Angeboten und Bauausführungen zurückgreifen konnte. Heutige Bau- und Ingenieurbüros arbeiten nicht viel anders.

Küchler war an vielen regionalen Bahnbauten beteiligt. Sehr oft waren es Schmalspurbahnen, auch schmalspurige Werksbahnen, aber auch normalspurige Kleinbahnen wurden von ihm betreut. Seine Referenzliste der ausgeführten Arbeiten, Projekte und Gutachten sowie Halten von Vorträgen liest sich wie die Liste eines der großen Konzerne (Stand: 1903):

8) Die vielfach in der Kleinbahnliteratur zitierten „Lenz-Normalien“ waren also kein Einzelfall. Ebenso hatten Emil Kuhrt oder Wilhelm Hostmann und die anderen Baufirmen genaue Vorstellungen von „genormten“ Trassierungselementen, Bauausführungen und Ausstattungen der Bahnen, die sie an die interessierten Kreise verkaufen wollten.

I. Fertig ausgeführte Linien

1. Filderbahn (Degerloch – Hohenheim) 1,0 m spurig, 10 km lang
2. Wermelskirchen-Burger Eisenbahn, 1,0 m spurig, 11 km lang
3. Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn, 1,0 m spurig, 15 km lang
4. Toelleturm-Ronsdorf, (Teilstrecke der Barmer Bergbahn) 1,0 m spurig, 4,5 km lang
5. Meppen-Haselünner Eisenbahn, normalspurig, 24 km lang
6. Bentheimer Kreisbahn, normalspurig, 28 km lang
7. Plettenberger Straßenbahn, 1,0 m spurig, ca. 7 km lang mit Rollbockbetrieb
8. Fabrikbahn für die Farbenfabriken vorm. Bayer & Co., Leverkusen bei Mülheim am Rhein, 1,0 m spurig, 17 km lang mit Rollbockbetrieb
9. Wittlager Kreisbahn
10. Hohenlimburger Kleinbahn, 1,0 m spurig, 7 km lang mit Rollbockbetrieb
11. Fabrikbahn für A. Jung in Kirchen an der Sieg, 1,0 m spurig mit Rollbockbetrieb
12. Fabrikanschluß für das Walzwerk Charlottenhütte in Niederschelden bei Siegen, normalspurig
13. Fabrikanschluß für Carl Siebel, Kirchen an der Sieg, normalspurig
14. Geldernsche Kreisbahn, 1,0 m spurig, 34 km lang
15. Ahaus-Enscheder Eisenbahn, normalspurig, 21 km lang
16. Zechenbahn Werne-Ermelinghof, normalspurig, 12 km lang

II. Zur Zeit im Baue befindliche Linien

17. Kleinbahn Piesberg – Rheine, 1,0 m spurig, 50 km lang
18. Kleinbahn im Kreise Norderdithmarschen (Heide in Holstein) 1,0 m spurig, 54 km lang
19. Das Anschlußgeleise für Storch & Schönberg bei Nieder-Dresselndorf, Kreis Siegen

III. Zur Zeit befinden sich folgende Projekte in Bearbeitung

20. Die Lippischen Landes-Eisenbahnen, 1,0 m spurig, ca. 200 km in 9 Linien
21. Die Linie Volmarstein – Silschede, normalspurig, 8 km lang
22. Die Kleinbahnen des Kreises Mörs, ca. 60 km lang, teils normalspurig, teils 1,0 m spurig
23. Die Kleinbahnen bei Siegburg a.Rh., 1,0 m spurig, ca. 30 km lang
24. Die Kleinbahn für den Kreis Cleve bei Kalkar, 1,0 m spurig, ca. 10 km lang
25. Die Anschlußbahn für die Agnesenhütte bei Haiger (Hessen)

IV. Früher habe ich teils generelle, teils spezielle Projekte angefertigt:

26. Brilon – Büren, normalspurig, für die Königl. Eisenbahn-Direktion Münster
27. Teutoburger Wald-Eisenbahn, normalspurig, ca. 100 km lang
28. Hain – Marienborn für die Eisern-Siegener Bahn, normalspurig, 5 km lang
29. Eiserfeld – Gosenbacher Schmalspurbahn
30. Die Zechenbahn für die Grube Grimberg bei Siegen
31. Die Zechenbahn für die Grube Concordia bei Siegen
32. Lübbecke – Lemförde
34. Lübbecke – Oeynhaus
34. Burg – Müngsten – Sonnborn

35. Remscheid – Talsperre
36. Burg – Leichlingen
37. Stadtbahn Schlebusch
38. Haspe – Vörde
39. Kreisbahnen in und bei Siegen
40. Riesenbeck – Borghorst
41. Die Schwetzer Kreisbahnen, 1,0 m spurig, 100 km lang
42. Die Anschlußbahn für die Kolonie Freistatt bei Varrel, normalspurig, 10 km lang

V. Durch vorbereitende Arbeiten, Halten von Vorträgen und Anfertigung der ersten Pläne sind ins Leben gerufen:

43. Die elektrische Bahn Schwelm – Barmen
 44. Die Stadtbahn in Solingen
 45. Die Kreisbahnen in Solingen
 46. Solingen – Hitdorf
- #### **VI. Gutachtlich bin ich tätig gewesen für:**
47. Die Vorgebirgsbahn Köln – Bonn
 48. Engelskirchen – Marienheide
 49. Für den Landkreis Hagen bezüglich der Stadt Breckerfeld
 50. Bingen – Kreuznach
 51. Kreuznacher Kleinbahn
 52. Zentralbahnhof Solingen
 53. Die Stadt Witten
 54. Die Stadt Werden
 55. Lübbecke – Mindener Kreisgrenze
 56. Für das hessische Verwaltungsamt Büdingen.

Außerdem war Küchler noch an weiteren Bahnbauten beteiligt, die nicht in seiner Referenzliste von 1903 stehen:

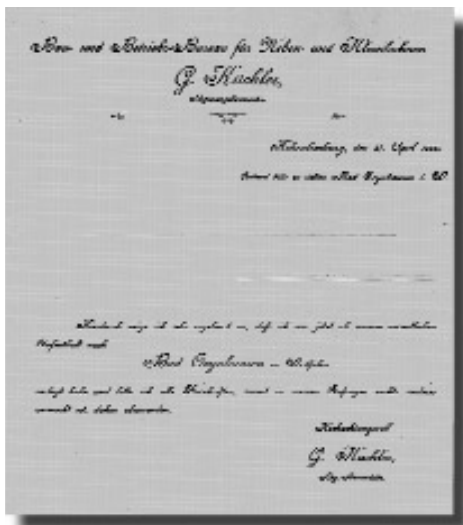
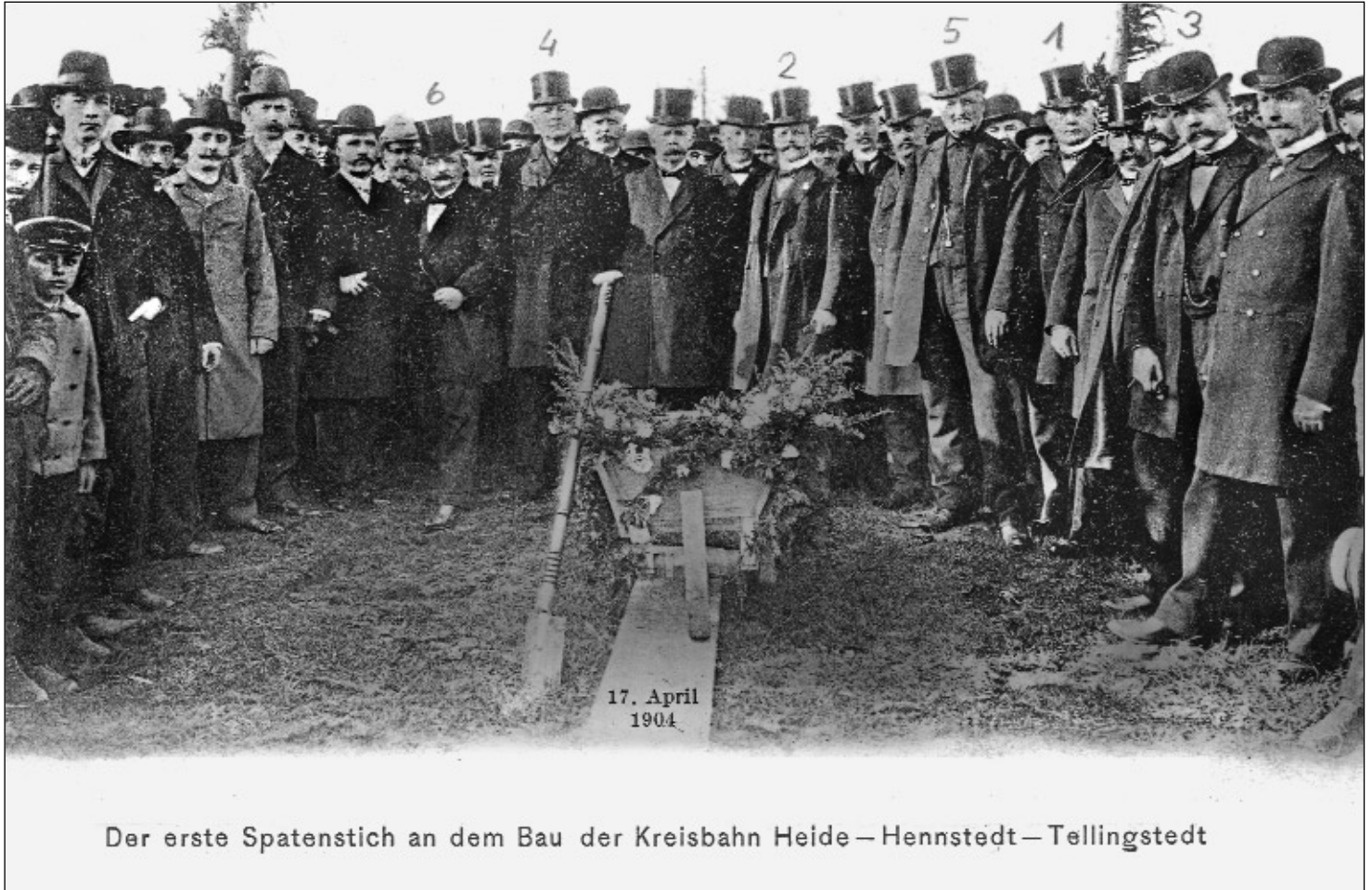
- Butjadinger Eisenbahn
- Bocholt – Haltern

Als persönliche Referenzen fügte Küchler noch an:

- Herr Landrat Koenigs, Lennep
- Herr Geheimrat Behnes, Meppen
- Herr Landrat Kriege, Bentheim
- Herr H. B. Seissenschmidt, Plettenberg
- Herr Amtmann Funke, Hohenlimburg
- Herr Hüttenbesitzer Jacob Kreutz, Siegen
- Herr Landrat Belly, Tecklenburg
- Herr Bürgermeister Fink, Schwelm
- Herr Landrat Dönhoff, Solingen
- Herr Landrat Haldy, Gummersbach
- Herr Landrat Schepp, Siegen
- Herr Direktor Siemsen, Siegen
- Die Direktion der Farbenfabriken, vormals Fr. Bayer & Co. Elberfeld
- Herr Landrat Dr. Heydweiller, Altena
- Herr Geheimrat Agricola, Kreuznach
- Herr Landrat von Nell, Geldern
- Herr Landrat Frhr. von Ledebur, Lübbecke.

Stolz konnte Küchler in seiner Referenzliste auf den Vergleich von Kostenanschlägen und tatsächlichen Bausummen verweisen, die Unterschiede waren minimal, z. B.:

- Wermelskirchen – Burg, 11,2 km, Anschlagssumme 600.000 M., Ausführung 576.000 M.
- Ronsdorf – Müngsten, 15,1 km, Anschlagssumme 1.028.600 M., Ausführung 1.030.000 M.
- Toelleturm – Ronsdorf, 1,5 km, Anschlagssumme 300.000 M., Ausführung 296.000 M.
- Meppen – Haselünne, 15 km, Anschlagssumme 170.000 M., Ausführung 467.800 M.
- Bentheimer Kreisbahn, 28 km, Anschlagssumme 935.000 M., Ausführung 932.000 M.
- Plettenberger Straßenbahn 6,7 km, Anschlagssumme 400.000 M., Ausführung 417.000 M.



Bau- und Betriebs-Bureau für Neben- und Kleinbahnen in Hohenlimburg und Bad Oeynhausen

Küchler verlegte 1898 sein Büro nach Hohenlimburg für den Bau der Hohenlimburger und der Plettenberger Schmalspurbahnen, firmierend als Bau- und Betriebs-Bureau für Neben- und Kleinbahnen G. Küchler, Regierungsbaumeister.

Ende April 1900 verlegte er seinen Aufenthalt für dauernd nach Bad Oeynhausen. Der Bau und die Betriebseinrichtung der Meppen-Haselünner Bahn und der Bentheimer Kreisbahn nahm Küchler selbst vor, hierbei wurde er von Ingenieur Stemmler aus Meppen unterstützt. Stemmler wurde nach Fertigstellung beider Bahnen deren Betriebsdirektor und zudem auch Küchlers Schwiegersohn. Von den weiteren familiären Verhältnissen Küchlers ist leider nichts bekannt.

Gustav Küchler hatte mittlerweile (1903) nach eigenen Worten auch Kontakte zu den Bahnkomitees anderer Provinzen als nur der Rheinprovinz in Preußen, er war inzwischen in Norddeutschland und sogar in Westpreußen aktiv (Kreis Schwedt), wo er natürlich auf harte Konkurrenz traf: Vielleicht waren seine Kontakte zur Politik nicht so gut wie die von anderen und war auch kein „global player“ wie Lenz – er kannte seine Nischen und wußte sie zu nutzen.

1904 wurden von ihm Vorarbeiten für eine Bahnlinie Siegburg – Much erstellt und der Stadt Siegburg vorgelegt. Küchler arbeitete 1904 auch (auf Anfrage) ein Projekt einer elektrischen Bahnverbindung Unterelbe – Unterweser aus zwischen Neuhaus – Cadenberge – Bülkau – Odisheim – Be-

derkesa – Ringstedt – Köhlen – Osterndorf – Bakel – Beverstedt mit Elektrischer Kraftzentrale für die Stromversorgung des Umlandes.

Von Bad Oeynhausen aus empfahl er sich für weitere Bahnbauten in Norddeutschland und wurde u. a. für die Planung und den Bau der Kreisbahn Norderdithmarschen herangezogen. 1903 richtete er in Heide sein Baubüro ein. Schleswig-Holstein war eigentlich das „Revier“ von Emil Kuhrt, der fast alle Schmalspurbahnen zwischen Sylt, Hadersleben und Rendsburg gebaut hatte. Als Küchler den Initiatoren der Kreisbahn Norderdithmarschen riet, Fahrzeuge in Anlehnung an Kuhrtsche Bahnen zu beschaffen, wollten jene etwas repräsentativeres statt der rundum verkleideten Trambahnloks. So wurden „richtige“ Lokomotiven bei Henschel beschafft, zu den vierachsigen Personenwagen von Gotha gesellte sich ab 1907 sogar ein Salonwagen.

Der erste feierliche Spatenstich am 17. 4. 1904 wurde mit allen Würdenträgern des Kreises (in Frack und Zylinder) fotografisch festgehalten – mittendrin neben dem Landrat und dem Amtsvorsteher: Regierungsbaumeister Gustav Küchler. Er übernahm auch dort die Betriebsleitung von 1905 bis 1915. Einige Zeit später verlegte Küchler seinen Wohnsitz nach Hadersleben und übernahm die Betriebsleitung der Haderslebener Kreisbahn. Nach Kriegsende und der Abtretung Nordschleswigs verlieren sich seine Spuren in Süddeutschland.

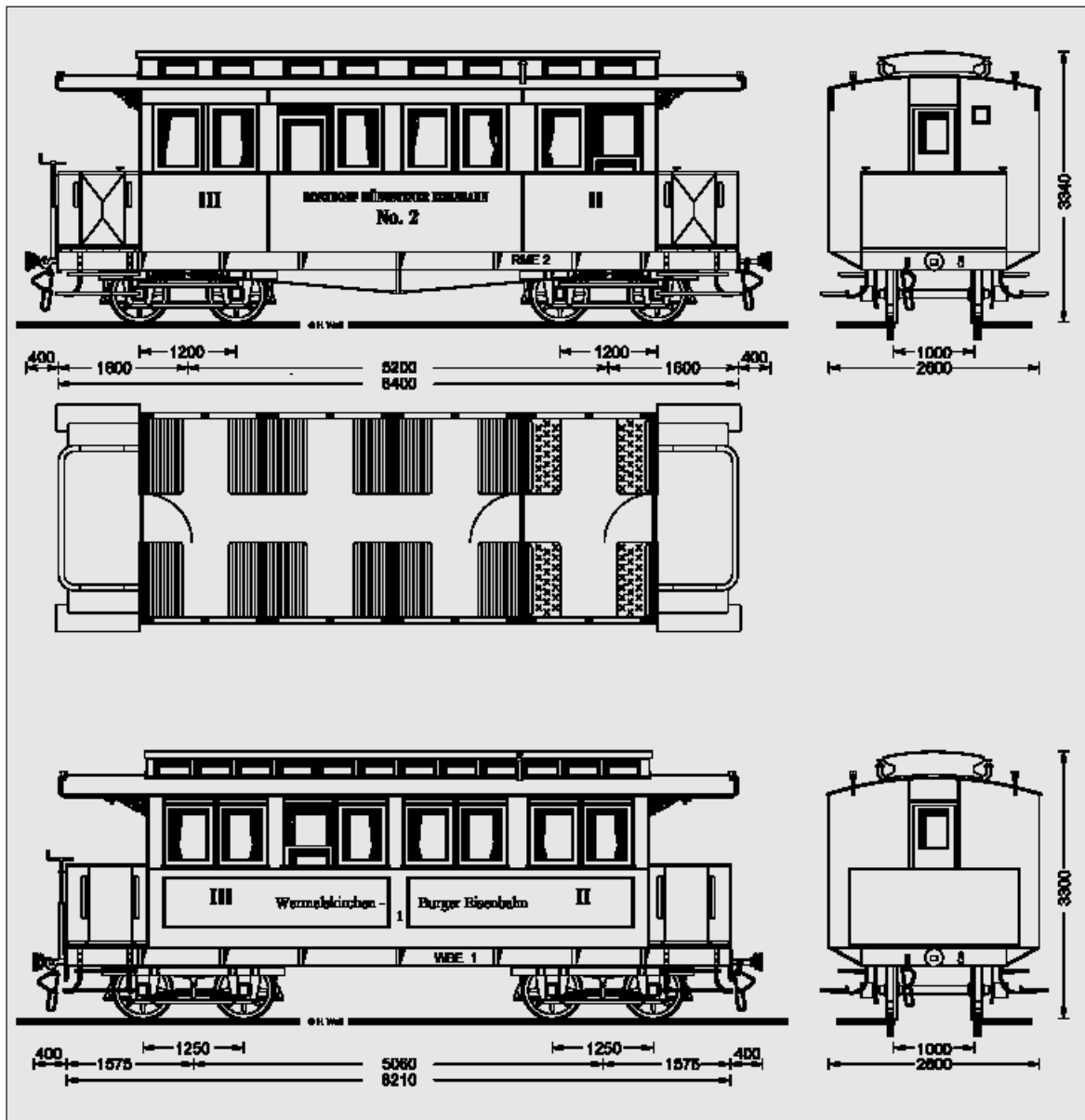
Bei der Kreisbahn Norderdithmarschen trugen die Lokomotiven Namen der Stationen. Als Henschel 1918 zwei Stütztenderloks aus einem wegen des Krieges nicht ausgelieferten Südtindien-Auftrages nach Heide verkaufte, erhielt die eine davon den Namen KÜCHLER⁹⁾.

9) Noch vor Einstellung der Kreisbahn (1936) wurden die Lokomotiven nach fünfjähriger Einsatzzeit wegen Problemen beim Kurvenfahren, die zu häufigen Entgleisungen führten, nach Hamburg als Schrott verkauft.

Ganz oben: Gustav Küchler (6) zusammen mit anderen Honoratioren beim ersten Spatenstich für die Kreisbahn Norderdithmarschen (auch als Kreisbahn Heide bekannt).

Oben: Umzugsanzeige an die Geschäftspartner,

Bilder: Slg Henning Wall



Küchlers Kritik an den Konzernen

Naturgemäß waren alle Bahnen, die Küchler als Bauleiter oder Betriebsleiter betreut hatte, konzernungebunden. Gerade die kleinen Bahnunternehmen oder die etwas ärmeren Kreise oder weniger aussichtsreichen Bahnunternehmen, für die sich keine Bau- und Betriebsgesellschaft wie Lenz erwärmen konnte, waren der natürliche „Acker“, den Küchler bestellen wollte, obwohl gerade in diesen Fällen Konzerne durch die betriebsübergreifende Verwaltung und die in den Betriebsabteilungen zentralisierte Betriebsführung rationelle und sparsamste Betriebsführung und Verwaltung der Finanzen bieten konnten. Außerdem verfügten Konzerne über eigene Betriebsmittelreserven, die bedarfsweise zur Verfügung gestellt werden konnten. Einzelne und konzernunanhängige Kleinbahnen hatten es schwerer, wenn Betriebsmittel nicht ausreichten und ergänzt werden mußten und die finanziellen Mittel dazu nicht vorhanden waren.

Küchler jedoch argumentierte, daß keine Baugesellschaft Geld in die betreffende ihr fremde Gegend bringen wolle, sondern sie will Geld herausholen. Den geschäftsführenden Händen stehe das eigene Kapital stets am nächsten. Und da sei es egal, ob sich das Kapital aus Betriebskosten oder aus den Überschüssen vermehre. Schädlich sei

auch die Aufbürdung von Zinsgarantien für das von den Baugesellschaften beigebrachte Kapital. Die Möglichkeit des Zuschusses laste dauernd über derartigen Bahnen. Da sollten die Gemeinden lieber selbst das nötige Kapital aufnehmen. Auch gegen die Behauptung, größere Gesellschaften hätten größere Erfahrungen und bessere Bezugsquellen wettete Küchler in den von ihm verteilten Pamphleten.

Die großen Gesellschaften würden nach Schema arbeiten, meinte Küchler: Die grundlegenden Bestimmungen würden fern vom Gebrauchsorte festgestellt, und die örtlichen Verhältnisse müßten sich mehr oder weniger gewaltsam diesen Bestimmungen fügen. Die geringste Änderung in Fahrplan und Tarifen mache schwierige Verhandlungen nötig. Zwischen den Interessenten und die lokale Bahnverwaltung schiebe sich eine fernstehende Direktion gleich der Staatsbahnverwaltung, nur mit dem Unterschiede, daß die Staatsbahn-Direktion von der über der Allgemeinheit wachenden Regierung und Landesvertretung abhängig sei, während die Gesellschaftsdirektion unabhängig entscheide.

Die eigene Verwaltung, beraten durch einen erfahrenen Bau- und Betriebstechniker und unterstützt durch die benachbarte Staatsbahnverwaltung, könne die lokalen Verhältnisse besser und schneller

und deshalb auch wirksamer unterstützen. Die Erfahrungen für die betreffende Bahn könnten viel schneller und nachhaltiger benutzt werden, wenn nicht von dritter Seite die Frage dazwischen geworfen werde: „wieviel verdienen wir hieran?“ Der Umstand, daß die größeren Gesellschaften in Ausnutzung einer günstigen Marktlage sich größere Posten von Material sichern, werde nicht einzelnen Unternehmen zu Gute kommen, denn in die Passiva derselben werde der jeweilige Zeitwert eingesetzt, während die Differenz an zentraler Stelle verbucht werde.

Küchler hat in seinen kritischen Ausführungen jedoch stets vermieden, bestimmte Gesellschaften beim Namen zu nennen. Und sicher hat er nicht für Lenz oder WEG-Bahnen gebaut oder geplant, wie Wolff zur Vorgeschichte der Klb Haspe-Voerde-Breckerkfeld schreibt [19].

Anders als z. B. Lenz war Küchler kaum an bestimmte Hersteller gebunden, arbeitete jedoch mit regionalen Lieferanten (Lokfabrik Hohenzollern Düsseldorf, Waggonfabrik van der Zypen & Charlier Köln) recht oft zusammen. Bei den beiden bergischen Bahnen WBE und RME kamen noch die Einflüsse durch Hostmann hinzu, der wie bei seinem ersten Projekt als Bauleiter, der

Thüringischen Feldbahn, die Lokomotiven für die RME bei Krauss & Co. in München bestellte. Die WBE erhielt jedoch zwei nahezu gleiche Maschinen von Hohenzollern in Düsseldorf. Setzte sich hier der OBERINGENIEUR Küchler gegen seinen damaligen Chef durch?

Die Personenwagen der RME stammten von van der Zypen & Charlier, die der WBE teilweise von der Waggonfabrik Hofmann in Breslau, waren jedoch vom gleichen Typ (BC4i). Bei späteren Bauprojekten (Plettenberg, Geldern) waren ebenfalls Personenwagen von van der Zypen bei der Erstausstattung gewählt worden, jedoch zweiachsige.

Van der Zypen entwickelte ein Rollbocksystem, das 1895 in Plettenberg und Ronsdorf unter Leitung von Küchler der Fachpresse und den interessierten Eisenbahner-Kollegen vorgestellt wurde. Die Schmalspurbahnen in Plettenberg, Haspe und Hohenlimburg, die Fabrikbahn für Bayer in Leverkusen und die meterspurige Werksbahn der Lokfabrik Jung in Kirchen bei Siegen führten dieses System ein, und auch RME und WBE sowie die Barmer Bergbahn (Strecke Toelleturm – Ronsdorf) sollen nach einem zeitgenössischen Bericht über die Vorführung des Systems dessen Einführung beschlossen haben.

Die Rollböcke des Systems van der Zypen¹⁰⁾ hatten feststehende Gabeln, die die Achsen der Normalspurwagen zu tragen hatten. Sie standen beim Verladevorgang in einer abgesenkten Grube zwischen den Normalspurschienen. Die zu verladenden Wagen wurden über die Grube gefahren und unter je eine Achse wurde ein Rollbock geschoben. Abnehmbare Mitnehmer, die in die Rollböcke gesteckt wurden und die sich gegen die Achse des zu verladenden Normalspurwagens stützten, nahmen den Normalspurwagen beim Verladevorgang soweit mit, bis die Wagenachse in der Rollbockgabel auflag. Ronsdorf, Plettenberg und Hohenlimburg kehrten diesem System jedoch bald wieder den Rücken und gingen stattdessen zum Rollwagenbetrieb über. Lediglich bei der Kleinbahn Haspe-
Voerde-Breckerfeld hielt sich diese Rollbockart sowie bei den Euskirchener Kreisbahnen (die allerdings nicht von Küchler, sondern von Lenz erbaut wurden).

Quellen:

- a) von Küchler selbst
- [1] Bewerbungsschreiben von G. Küchler an Kreis Wetzlar, März 1894, Hessisches Hauptstaatsarchiv Wiesbaden
 - [2] G. Küchler, Grundzüge für die Anlage von Erneuerungsfonds bei Kleinbahnen, Wermelskirchen 1896
 - [3] G. Küchler, Ist es ratsam, bei Neben- und Kleinbahnen selbst zu bauen oder Gesellschaften bauen zu lassen?, Hohenlimburg 1899
 - [4] Zeugnisse des Regierungsbaumeister G. Küchler, 1872 – 1903, Stadtarchiv Bad Segeberg
- b) Literatur und Quellen über Bahnen und Bauten von G. Küchler (Auswahl):
- [11] Lothar Riedel, Die Geldernsche Kreisbahn, Geldern 1989
 - [12] Geschäftsberichte der Wermelskirchen-Burger Eisenbahn AG
 - [13] Lieferliste der Lokomotivfabrik Krauss & Cie, München und Linz
 - [14] Illustrierte Zeitschrift für Klein- und Straßenbahnen mit elektrischem und Dampftrieb, Berlin, div. Jahrgänge
 - [15] Kompendium der Bahnen niederer Ordnung, bearbeitet von Max Hahn, Berlin 1895 und Folgebände
 - [16] Heinz-H. Schöning, Die Kleinbahn des Kreises Norderdithmarschen, Heide 1980
 - [17] Evert Heusinkveld, Die Meppen-Haselünner Eisenbahn, Nordhorn 1994
 - [16] Wolf Dietrich Groote, Die Plettenberger Kleinbahn, Nordhorn 1994
 - [17] Josef Högemann, Die Teutoburger Waldeisenbahn, Nordhorn 1997
 - [18] Hinrich Rudolfsen / Rolf Gerdes / Jochen Ewald, Die Butjadinger Bahn, Nordhorn 1998
 - [19] Gerd Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 5, Nordrhein-Westfalen – nordw. Teil, Freiburg 1998

10) Damit unterschieden sie sich stark vom „System Langbein“ der Maschinenfabrik Esslingen, die abklappbare Gabeln verwendeten, die lediglich der Führung dienten, während die Achsen mit ihren Spurkränzen auf seitlichen Stützknaggen ruhten.

Vorführung des Rollbocksystems der Waggonfabrik van der Zypen & Charlier in Ronsdorf. Bild S/g Wolf-Dietrich Groote

Schematische Abbildung des Rollbocksystems der Waggonfabrik van der Zypen & Charlier. Bild aus: Illustrierte Zeitung für Klein- und Schmalspurbahnen, Berlin 1895

Fig. I und Fig. II zeigen den Aufbockvorgang. Während der Normalspurwagen über die Grube fährt, schiebt er die Rollböcke mittels der Mitnehmer die Rampe hinauf. Die Achsen des Normalspurwagens setzen in den Gabeln der Rollböcke auf. Bild aus: Illustrierte Zeitung für Klein- und Schmalspurbahnen, Berlin 1895

