

SCHWERE BROCKEN

Regelspurige E-Tenderlokomotiven

Ergänzungen | Korrekturen zu den Bänden 1–4

Stand: 1. April 2023

**Wolfgang Fiegenbaum
Ingo Hütter**

**Herdam Verlag
2012–2022**

**Wolfgang Fiegenbaum
Ingo Hütter**

Ergänzungen und Berichtigungen zu „SCHWERE BROCKEN“, Bände 1–4

Herdam Verlag, Quedlinburg-Gernrode 2012–2022

Die folgenden Ergänzungen und Korrekturen der Bände 1 bis 4 stammen sowohl aus neu erschienenen bzw. erst nach Drucklegung der einzelnen Bände bekannt gewordenen Literatur-Quellen, als auch aus zahlreichen Hinweisen unserer Leser. Dafür möchten wir uns bei allen Einsendern sehr herzlich bedanken. Wir sind auch weiterhin sehr daran interessiert, solche Angaben zu erhalten. Ziel ist es, möglichst viele Details zu der Geschichte der normal- und breitspurigen E-Tenderlokomotiven zusammenzutragen und diese möglichst fehlerfrei zu publizieren. Dazu gehören ebenfalls neu auftauchende Bilder dieser Lokomotiven, ebenso wie relevante Dokumente zu ihrer Geschichte.

Die nachfolgenden Seiten wurden u.a. bebildert mit einer Reihe von Aufnahmen des bekannten Eisenbahn-Fotografen Ludwig Rotthowe aus Telgte. Nach seinem plötzlichen Ableben am 18. Oktober 2017 infolge eines Unfalls waren diese Bilder eine längere Zeit für niemanden mehr verfügbar. Noch kurz vor seinem Tod hatte einer der Autoren dieser Bände mit Ludwig Rotthowe die Herausgabe eines weiteren gemeinsamen Bildbandes in der Buchreihe „Alte Meister der Eisenbahn-Photographie“ vereinbart. Nach seinem Tod war diese Option zunächst obsolet.

Dafür gelang es dann nach Verhandlungen mit den Erben der Sammlung, Ludwig Rotthowes Gesamtwerk dauerhaft in einem neu errichteten Archiv des Eisenbahnmuseums Bochum zu erhalten und seine Bilder wieder der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Eines sei schon jetzt verraten: Der bisher unveröffentlichte riesige Schatz an einzigartigen Farbaufnahmen von Ludwig Rotthowe wird sicher noch manche Überraschungen bieten.

Für weitere Ergänzungen und Korrekturen nehmen Sie bitte postalisch oder per E-Mail Kontakt zu uns auf:

Wolfgang Fiegenbaum
Nordstraße 34
48149 Münster

archiv-huetter@eisenbahnmuseum-bochum.de
archiv-fiegenbaum@eisenbahnmuseum-bochum.de

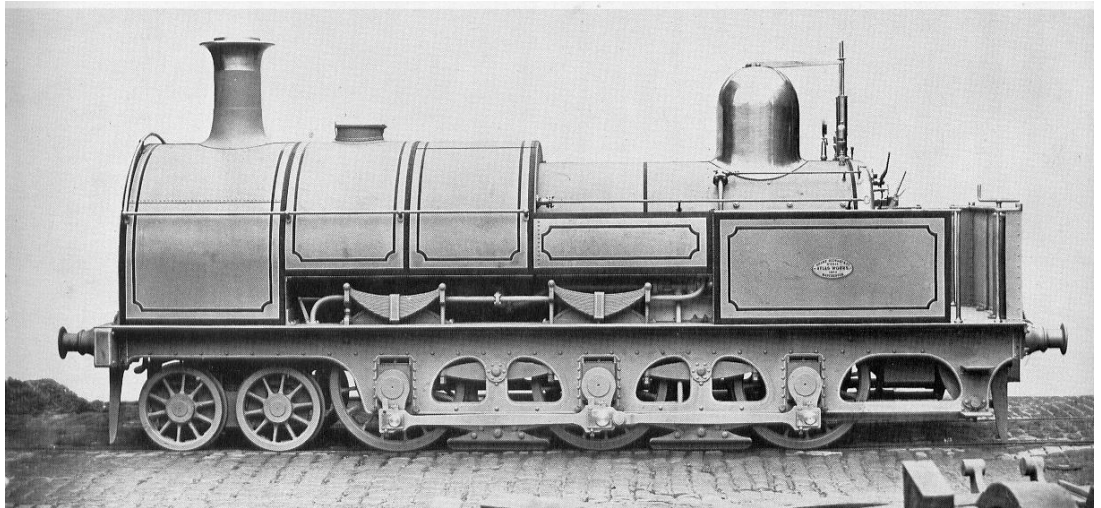
Vielen herzlichen Dank für Ihre Unterstützung schon im Voraus!

Band 1 (Wolfgang Herdam Fotoverlag 2012)

Seite	Ergänzung / Berichtigung	
KAPITEL 1.		
8	Bildtext; am Textende einfügen: Die Maschine erhielt im Jahre 1959 eine Ölhauptfeuerung (siehe auch Kapitel 11.5; Seite 227).	
9	links, letzter Absatz, Zeile 6: von höchstwahrscheinlich 228, eventuell auch 229 Exemplaren (statt: von rund 230 Exemplaren). Zur Differenz zwischen diesen Angaben siehe Kapitel 6.11; Seite 249 und 252 sowie zugehörige Ergänzungen.	
9	rechts, 1. Absatz ersetzen durch: ... Kapitel 9.2, 22.1, 22.3, 22.4 und Anhang F . Ähnliches gilt für Belgien mit 46 dort gebauten Exemplaren (siehe Kapitel 4.1, 22.5 und Anhang B). Für die Niederlande wurden ganze fünf Loks (in Deutschland) gebaut (siehe Kapitel 11.7); Tschechien bzw. die frühere Tschechoslowakei bauten seit ihrer Gründung 1918 44 Stück (siehe Kapitel 15.1 und Anhang CS), Österreich nach dem Ende des Deutschen Bundes 1866 ganze drei Stück (siehe Kapitel 15.1; später Tschechoslowakei). Luxemburg, Dänemark, Polen und die Schweiz bauten keine normalspurigen E-Tenderloks bzw. besaßen bis auf Luxemburg und Polen (dort eingesetzte bzw. übernommene deutsche Loks) auch kein einziges Exemplar. Auch das Mutterland der Eisenbahn, Großbritannien, besaß nur eine einzige Lok dieser Bauart (siehe Anhang GB).	
13	links, Zeile 29: Poznań (statt: Poznán)	
13	rechts, Zeile 21: Pfaffenberger (statt: Pfaffenbach) [wir bitten vielmals um Entschuldigung]	
13	rechts, Zeile 21 von unten: Villányi (statt: Villanyi)	
KAPITEL 2.1		
17	rechts, Zeile 13: Die Anzahl der getöteten Reisenden bei der ersten großen Eisenbahnkatastrophe der Welt schwankt in der Literatur zwischen etwa 50 und 200. Der Unfall vom 8. Mai 1842 fand zwischen den Orten Meudon und Bellevue auf der Strecke Paris–Versailles statt (siehe auch Püschel 1977, Seite 12–13 und Dörflinger 2019, Seite 199).	
19	rechts, letzte Textzeile: Statt B'B + C müsste die Achsfolge der „BAVARIA“ eigentlich G lauten, da ja alle Achsen gekuppelt waren (siehe dazu Kapitel 2.2; Seite 37). Die Achsfolgebezeichnung der C+B – Lok der Bauart Grund (Kapitel 2.3; Seite 49) ist dagegen korrekt [danke an Manfred Hohmann].	
19	rechts, unterer Zeichnungstext, Zeile 3: ... Achse eine weitere... (statt: ... Achse ein weitere...)	
21	rechts, 2. und 3. Absatz: Zur „REUBEN WELLS“ und zur „PENNSYLVANIA“ von Millholland siehe Dietel 2014 und Anhang USA (siehe Seiten 395–401). Die drei Forquenot-Loks 1201–1203 werden im Anhang unter F ab Seite 366 besprochen. Neue Überlegungen zur Anciennität bei den Starrrahmen-Fünfkupplern führen dazu, dass wir derzeit (Ende 2021) folgende Reihenfolge beim Erscheinen dieser Bauart annehmen:	
1867	„LE CANTAL“	Paris-Orléans-Bahn (1201)
1868 ¹	„REUBEN WELLS“	Jefferson, Madison & Indianapolis Railroad
1868 ¹	1202	Paris-Orléans-Bahn
1869	1203	Paris-Orléans-Bahn
1870	„PENNSYLVANIA“	Philadelphia and Reading Railroad

¹ genaue Reihenfolge nicht klärbar

- (21) Die von Rihosek (Nachdruck 2008; Seite 70) genannten Sharp & Stewart-E-Tenderloks für Indien haben – wie von uns vermutet – nie existiert. Sie gehen möglicherweise auf einen Zeitschriftenbeitrag von Hermann Liechty in Glasers Annalen, Heft 746 (Band 63) vom 15. Juli 1908 (Seite 30–37) zurück. Dort hatte Liechty die von uns auf Seite 21 abgedruckte Zeichnung der französischen Lok „LE CANTAL“ von Forquenot aus dem Jahre 1867 publiziert und sie als 1861 gebaute Sharp-Lok für Indien gekennzeichnet. Sharp hatte im genannten Jahr als seine ersten größeren Maschinen überhaupt fünf 2'C-Tenderloks – also keine Fünfkuppler, sondern **Fünfachser** – nach Indien geliefert. Dank des entscheidenden Hinweises von Stefan Lauscher, der den Autoren den Liechty-Artikel zugesandt hatte, konnte 112 Jahre nach seiner Entstehung dieser Fehler korrigiert werden, der übrigens nicht nur Rihosek in die Irre geführt hatte.



Das Bild aus der Sammlung von Helmut Dahlhaus zeigt die indischen 2'C t-Maschinen von Sharp aus dem Jahre 1861. Diese sehr frühe Bauart mit der Achsfolge 2'C zeichnet sich u.a. durch einen sehr engen Radstand der ersten drei Achsen und durch einen Außenrahmen in Stahl-Holz-Sandwichbauweise aus.

Zum Fehler Liechtys, diese Lok zum ersten E-Kuppler der Welt erklärt zu haben, wird sicherlich auch die amerikanische Bezeichnungsweise der 2'C-Bauart beigetragen haben. Dort wird diese Achsfolge durchgängig als „Ten Wheeler“-Bauart bezeichnet. Deren weltweit meistgebauter Vertreter war die von 1906 bis 1940 gelieferte preußische P8. Die bisher wohl umfangreichste Übersicht zur Entwicklungsgeschichte der 2'C-Maschinen findet sich bei Messerschmidt (1986).

- 22** links, 1. Absatz: Eine Übersicht über alle 154 gebauten Loks mit Klose-Triebwerk und weitere 18 Loks nur mit Klose-Laufwerk bietet Knupfer (2018) auf Seite 59.
- 24** Tabelle: Zehn Jahre nach unserer G10-Liefertabelle erschien von Wenzel (2022a; Seite 35) ein erneuter Versuch, die Gesamtzahl aller gebauten G10-Lokomotiven zu klären. Hinsichtlich der Loks für deutsche Bahnen (KPEV/DR/REB EL) stimmen Wenzels Angaben mit unserer Aufstellung vollständig überein. Bei den in Deutschland gebauten Loks für ausländische Bahnen (CFR/Türkei/PKP/Saar/k.u.k. HB) kommen wir auf 333 Stück und Wenzel auf 387. Ursache hierfür sind ein Additionsfehler in der Spalte „CFR“ bei Wenzel, die Zählung der Saarloks bei uns als ausländische und der REB EL-Loks als deutsche Maschinen (vgl. Kapitel 1., Seite 7–8). Auswirkungen auf die Gesamtzahl aller G10 hat hier nur der genannte Additionsfehler.

In der Summe aller in Deutschland gebauten G10 kommen wir demnach auf 2 948, Wenzel (2022a) dagegen auf 2 966. Auch der von Wenzel gebrachte Absatz „Lieferungen an andere Bahnen“ nennt 387 G10, zählt aber anschließend 396 Maschinen auf. Bei den im Ausland gebauten G10 hat Wenzel die 18 schwedischen NOHAB-Loks für die CFOA (Türkei) nicht mit aufgeführt, worüber man wegen verschiedener kleiner Bauartunterschiede durchaus diskutieren kann. Weiterhin haben wir – ebenso wie Wenzel – auf die Berücksichtigung der luxemburgischen Gattung I der Prinz Heinrich Eisenbahn

- (24) (spätere DR 57 901–905) u.a. wegen ihrer etwas höheren Kessellage verzichtet (Federmeyer 2009). Bei der rumänischen Firma Reșița unterscheidet sich unsere Produktionszahl von 261 Exemplaren nicht von der von Wenzel. Zur ebenfalls rumänischen Firma Malaxa schreibt Wenzel (2022a; Seite 35): „... und Malaxa angeblich 259, mindestens aber 246 Lok. Die Malaxa-Liste ist chaotisch, für 13 angebliche Malaxa-G10 gibt es keinen Beweis“. Wir teilen diese Auffassung voll und ganz und hatten deshalb vor zehn Jahren aus den 259 nummernmäßig gebauten Malaxa-Loks bereits eine Maschine ausgeschieden, die eindeutig keine G10 war. So entstand unsere Zahl von 258, die sich möglicherweise noch weiter verringern wird.
- Zusammengefasst kann man konstatieren, dass die von uns gebrachte G10-Aufstellung mit Ausnahme der Malaxa-Zahlen unverändert Bestand hat. Letztere werden sich möglicherweise bei uns und bei Wenzel (2022a) noch weiter reduzieren. Nach all dem sieht man, dass es sicher noch die eine oder andere G10-Lieferliste geben wird...
- 25 links, 4. Absatz, Zeilen 4–6: siehe Korrektur zu Seite 21 sowie im Anhang USA (Seite 399–401)
- 26 links, Zeile 1 und 3. Absatz: Schon vor 1910 wurde 1889 für die preußischen Eisenbahntuppen von Krauss eine 600 mm-Lok mit sechs Treibachsen geliefert. Die Maschine mit vier Zylindern, zwei Drehgestellen und Zahnradgetriebe war unbekannter Bauart und scheint sich nicht bewährt zu haben. Jedenfalls wird sie nur von Brückmann (1891) und Hille (1913) kurz und ohne Bilder und Zeichnungen erwähnt. Als Krauss-Fabriknummer kommt nur die Nummer 2168 in Betracht, die allerdings bei Schmeiser (siehe Kapitel 6.10; Seite 242) nur als C-Tenderlok geführt wird (Schmeiser 1977). Das Lieferjahr der im Buch genannten NWE-Loks 31–32 ist unklar: Bude et al. (1978) nennen 1910, Endisch (2014, S. 76) nennt 1909 für die Lieferung und März 1910 für die Inbetriebnahme.
- 26 oberes Bild, Bildtext Zeile 1: Die ersten **wirklich brauchbaren** Lokomotiven (statt: Die ersten Lokomotiven...). Siehe auch vorherige Ergänzung.
- 28 links, Zeile 1 nach dem ersten Satzteil einfügen: Beide Loks wurden als Heizloks weiterverwendet, wobei die Literatur (u.a. Lüdecke 1991, S. 222–223 bzw. Endisch 2014, S. 26) bezüglich der Zeiträume unterschiedliche Angaben macht. 96 002 ging als Heizlok an das von 1909 bis 1991 betriebene Kraftwerk Finow in Eberswalde-Finow (Heegermühle). 96 024 heizte zunächst beim Betriebsteil Gommern des VEB Geologische Bohrungen und später beim Schwermaschinenbau „Heinrich Rau“ in Wildau, dem Nachfolgeunternehmen der BMAG (siehe Kapitel 9.).
- 28 rechts, 2. Absatz, letzter Satz: Letzten Satz ersetzen durch: Die erstgenannten drei Loks waren bis etwa 1930 im Schiebedienst in Pennsylvania eingesetzt und wurden nach anderer Quelle bis 1933 ausgemustert. Die Lok 700 der Virginian Railroad Company wurde 1921 bei Baldwin geteilt: Aus der vorderen Hälfte entstand eine (1'D)D h4v-Mallet (Lok 610; Baldwin 1921/ 55100), die im November 1942 in den Bahnwerkstätten noch in eine (1'D)D1' h4v umgebaut wurde und im August 1953 in den Schrott wanderte. Aus der hinteren Hälfte entstand eine 1'D1' h2 (Lok 410; Baldwin 1921/ 55099), die noch bis 1953 fuhr [danke an Stefan Vockrodt].
- 28 unterer Bildtext, Zeile 11–13: Bereits **1921** wurde die 1916 bei Baldwin gebaute Lokomotive in eine normale Mallet-Maschine **und in eine 1'D1'-Schlepptenderlok** umgebaut (statt: Bereits 1936... in eine normale Mallet Maschine umgebaut). Trotz ihres Rekordes mit zwölf Treibachsen gehörte die Lok weder zu den zugkräftigsten noch zu den schwersten je gebauten Dampfloks: Mit einem Dienstgewicht von „nur“ 382,8 t lag sie deutlich unter dem der Loks der zweiten Big Boy-Serie (4020–4024), die mit 548,3 t den Gewichtsrekord für konventionelle Dampfloks halten (vergleiche King 2014 in Wrinn 2014). Schwerer waren nur noch mit 559,7 t die drei dampfelektrischen Versuchsloks der Klasse M-1 der Chesapeake and Ohio Railway.

- 29 obere Tabelle, Zeile: 6 angetriebene Achsen: Zweimal 1910 ersetzen durch **1889**. Fußnote 3 ersetzen durch: 600 mm-Schmalspurlok der preußischen Eisenbahnruppen
- 29 obere Tabelle, Fußnote in Fettdruck, Zeile 2–4: Die Zahl der „Zwillinge“ für die genannten Bahnen hat sich nach neuesten Forschungen auf 454 Doppelloks erhöht (siehe Krause et al. 2018, Seite 10–35 und 268). Möglicherweise sind bei den Lokomotiven für Japan Maschinen doppelt gezählt worden, obwohl dies nach den genannten japanischen Betriebsnummern eigentlich nicht möglich ist.
- 29 obere Tabelle, Ende Fußnote in Fettdruck: Ergänzen: Zu nennen sind hier auch noch sechs Doppel-Bt von Krauss, die 1881/82 an die 760mm-spurige Bosnabahn in Bosnien-Herzegowina geliefert wurden (Schiendl 2015).
- 30 rechts, Literatur. Ergänzen hinter Merte 2008/: **Metzeltin 1937 a/**

KAPITEL 2.2

- 33 oberes Bild und zugehöriger Bildtext: Weitere Informationen zu dieser Lok finden sich bei Bangert (1939) und bei Barteld 2013(a), S. 27, 46–47, 52 und 165–168.
- 33 unterer Bildtext, Zeile 5–6: (Epernay): Die Stadt in Frankreich wird überwiegend Épernay geschrieben. Auf ihrer Internetpräsenz (epernay.fr) schreibt sich die Stadtverwaltung selbst Epernay, also ohne „accent aigu“.
- 34 links, 2. Absatz: komplett streichen und durch folgenden Text ersetzen: Drei weitere Kitson-Meyer-Loks der französischen Nord- und der Ostbahn mit der Achsfolge (C1')(1'C) wurden im Ersten Weltkrieg von deutschen Truppen erbeutet und als Gattung T 010 der deutschen Feldeisenbahnen eingesetzt. Die Betriebsnummern 010501 (ex EST 6113; Epernay 1911) und 010502 (ex EST 6111; Epernay 1911) stammten von der französischen Ostbahn, die Betriebsnummer 010503 von der Nordbahn (Nord 6.155; Hellemmes 1911). Nur die erstgenannte Lokomotive (Bild siehe Vorseite) kehrte nach dem Ersten Weltkrieg nach Frankreich zurück und lief später bei der SNCF unter der Bezeichnung 2-031.130 TB 12 (siehe Kretzschmann, Habermann 2019).
- 34 links, 3. Absatz, Zeile 1–4: Die Frage, ob in Deutschland jemals eine Garratt-Lokomotive eingesetzt wurde, kann inzwischen mit „ja“ beantwortet werden: Die C'C' h4-Garratt-Lok 51 der N. V. Limburgsche Tramweg Maatschappij war bei der Firma Hanomag unter deren Fabriknummer 10758 bestellt worden, wurde dann aber 1931 nach der Einstellung des dortigen Lokomotivbaus von Henschel unter der Fabriknummer 22063 in die Niederlande geliefert. Wegen der Stilllegung ihrer Einsatzstrecke Maastricht–Vaals wurde die Lok 1938 über zwei niederländische Firmen und dann schließlich 1941 an die Firma Klöckner & Co – Abteilung Bahnbedarf – in Duisburg verkauft. Diese erhielt mit Schreiben vom 21. August 1941 vom Beauftragten für den Vierjahresplan (Reichsminister Dr. Ing. Todt; gez. durch einen Dr. Weber) die Genehmigung, dass die Garratt-Lok *„an die Jaworznoer Steinkohlengruben A.G. in Jaworzno O/S. abgegeben wird. <...> Die genannte Lokomotive dient für die Errichtung eines regelmäßigen Pendelzugverkehrs auf der Reichsbahnstrecke zwischen Jaworzno und Kressendorf auf einem Abschnitt von etwa 70 km Länge mit eigenen Werkswagen zum Absetzen von Kohle im Generalgouvernement. Heil Hitler!“*
Da die Bahnhöfe der beiden genannten Orte nur 29,3 km auseinander liegen, wird mit den „70 km“ eine vollständige Pendeltour (einschließlich Anschlussbedienung) gemeint gewesen sein. Der Ort Jaworzno (durchgehend von der Bahneröffnung bis heute so benannt und von den Deutschen zur Umbenennung in Arnshalde nur vorgesehen) lag seit 1939 im Deutschen Reich. Kressendorf dagegen hieß seit der Bahneröffnung im Jahre 1847 bis 1939 Krzeszowice, dann kurzzeitig Krzeschowitz und dann bis Kriegsende Kressendorf. Es lag bis 1945 im von Hitler etablierten Generalgouvernement (siehe Kapitel 9.1 in Band 2, Seite 39–40).
- Laut Suchorolski (2022) kam die Garratt-Lokomotive bereits 1945 vor der Übernahme ihres Einsatzgebietes durch Polen zurück in den westlichen Teil des Deutschen Reiches. Dort soll sie in den 1950er-Jahren in Liblar verschrottet worden sein. In Frage käme dort vor

- (34) allem das große 1899 gegründete Lokomotiv-Reparaturwerk bei Liblar Dorf (spätere Westdeutsche Maschinenfabrik). Dieses Werk war zudem 1958 von Klöckner übernommen worden.

Literatur: Suchorolski 2022/ Wall 1999

- 34 links, 3. Absatz, Zeile 4 bis rechts Seitenende sowie oberes Foto: Mit der Geschichte der „Mastodont“ haben sich mehrere unserer Leser beschäftigt. Demnach wurde die Lokomotive im Jahre 1932 unter der Fabriknummer 2096 bei Tubize gebaut, längere Zeit u.a. auf der Strecke von Brüssel in Richtung Luxemburg erprobt und auf der Weltausstellung 1935 in Brüssel ausgestellt. Kaufen wollte sie allerdings niemand. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Lok auf Veranlassung der Firma „Sänger, Brüssel“ (Quelle: vermutlich Liste von Schmeiser), „Saenger z Bremy“ (Zintel 2004) oder „Sangar, Bremen, für Kieler Werft“ (Merte 2012) zweigeteilt, wobei die beiden Teile die neuen Tubize-Fabriknummern 2358–2359 und möglicherweise auch neue Rahmen(-teile) bekamen. Die in der Literatur genannten Fabriknummern 3528–3529 sind falsch. Eine Zeichnung vom 2. Dezember 1943 („gez. Kühl“) weist die Lokomotiven als Loks 0601 und 0602 der „Marineoberbaudirektion Kiel“ aus. Laut einer handschriftlichen Mitteilung „R6 22K Bombe/ Juli 1955“ aus der „Coll. Metzeltin“ waren die beiden Loks für die „Hafenbahnen in Gotenhafen“ (Gdynia) bestimmt (siehe unten).

R6 22K

Bombe / Juli 1955

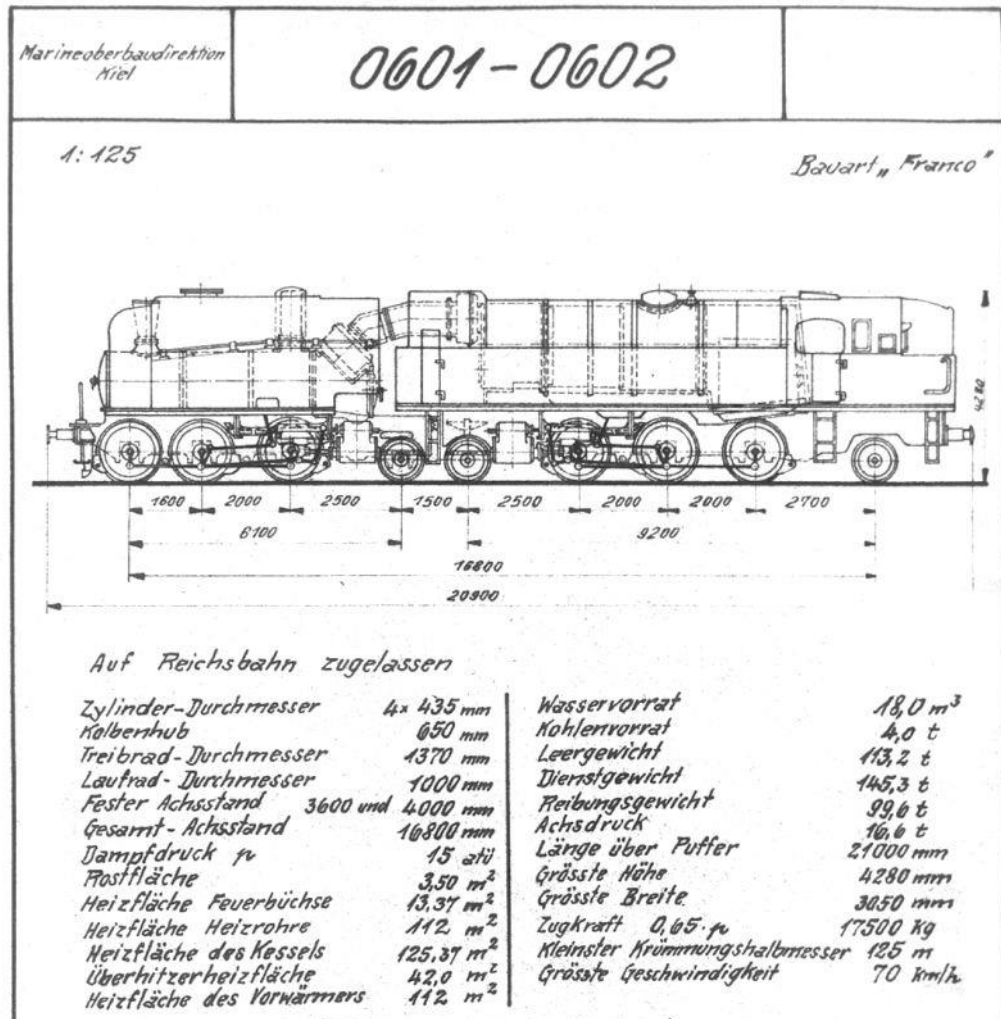
„Ein großer Franco-Lok. ist tatsächlich gebaut worden. Im Jahr 1943 wurde die Fabriknummer angekauft worden und in Tubize umgebaut. Später beim Umbau entstanden zwei Loks, von denen für die Hafenanlagen in Gotenhafen bestimmt und fertig geworden. Es ist möglich, daß sie noch dorthin gekommen sind, dann sind sie den Polen in die Hände gefallen.“

Was heute von Eisenbahnfreunden in umfangreichen Internet-Foren ausgetauscht wird, wurde vor rund 65 Jahren ausschließlich postalisch kommuniziert und dann gegebenenfalls auf Karteikarten festgehalten. Eine solche Karteikarte aus dem Archiv des Eisenbahnhistorikers G. H. Metzeltin zeigt die obige Abbildung. Er ist der Sohn des Eisenbahnhistorikers Erich Metzeltin (1871 – 1948), der „nebenbei“ auch viele Jahre lang die Hanomag als Direktor geleitet hat (siehe Kapitel 8.; Seite 324). Beide Familienmitglieder haben zahlreiche eisenbahnhistorische Beiträge verfasst, die auch für diese Bände genutzt wurden (siehe Literaturverzeichnis).

Konkret geht es hier um Informationen zur Lokomotive „Mastodont“, die der ebenfalls sehr bekannte Lokomotivhistoriker Helmuth Bombe im Juli 1955 geschickt hatte: „Die große Franco-Lok ist tatsächlich gebaut worden. Sie war 1943 von der Kriegsmarine angekauft worden und in Tubize umgebaut. Beide beim Umbau entstandenen Loks waren für die Hafenbahnen in Gotenhafen bestimmt und sind auch fertig geworden. Es ist möglich, daß sie noch dorthin gekommen sind, dann sind sie den Polen in die Hände gefallen.“
Sammlung: Manfred Hohmann

Die reichseigene Werft der Deutschen Werke Kiel AG hatte 1941 den Auftrag erhalten, auf Marinekosten die 1922 gegründete Werft in Gotenhafen (bis 29. Dezember 1939 offiziell Gdingen) zu modernisieren sowie um einen neuen Werftbetrieb zu erweitern (Rössler, 1987/ 1990/ 2002). Dort wurde ab 1944 vor allem der Sektionsbau des neuen U-Boot-Typs XXI (Sektionen IV, VI und VII) forciert. Laut Zintel (2004) waren beide Loks im Jahre 1948 der DOKP Gdańsk zugeteilt, standen aber im Ausbesserungswerk (ZNTK) Poznań. Laut Błaszczyk (1948) wurde die Bauart ab Ende Februar 1948 auf der Strecke Klodzko (Glatz)–Kudowa Zdrój (Bad Kudowa) im Vergleich mit der polnischen OKz 32 (1'E1' h2t) erprobt.

- (34) Nach Zintel (2004) führte das Versuchs-Dezernat des Verkehrsministeriums Warschau im Jahre 1949 weitere Versuchsfahrten auf der Strecke Kraków-Płaszów-Zakopane mit dem Meßwagen des Ausbesserungswerkes (ZNTK) Bydgoszcz (Bromberg) durch. Lok „Cl 0602“ der DOKP Kraków wurde im ersten Quartal 1955 aus dem Bestand gestrichen. Vermutlich diese Lok stand noch bis etwa 1964 auf einem Abstellgleis des Eisenbahn-Forschungs-Instituts in Warschau (COBiRTK). Wahrscheinlich ihre Schwester 0601 war gemeint, als die Direktion Posen (DOKP Poznań) mit Schreiben vom 20. September 1958 eine auf dem Bahnhof Ostrów Wielkopolski (Ostrowo) abgestellte Lok mit der Achsfolge 0-3-1-1-3-1 ohne Betriebsnummer aus dem Bestand strich. Nach ungeprüften Meldungen fuhr diese Lok später noch als 1'C1'-Maschine bei einem nicht bekannten polnischen Industriebetrieb [danke an Manfred Hohmann und Krzysztof Zintel].



Auch wenn die gezeigte Bauart nur wenige Jahre für eine deutsche Eisenbahn im Dienst stand, so dürfte es sich mit Sicherheit um eine der bizarrsten Lokomotiven dieses Landes gehandelt haben. In Korrektur zu unseren Angaben in Kapitel 14.1 (Seite 408) war die Lokomotive 61 002 mit 144,0 Tonnen Dienstgewicht keineswegs die schwerste deutsche Tenderlok. Dieser „Ruhm“ kommt vielmehr den beiden Loks 0601 und 0602 der Kriegsmarine mit einem Dienstgewicht von 145,3 Tonnen zu. Zweifellos noch verrückter war allerdings die belgische Ursprungsversion dieser Lokomotiven, bei der die zwei hier abgebildeten Maschinen zu einer Lok mit der Achsfolge (C1') 1'B 1' B 1' (1'C) zusammengefasst waren.

Zeichnung: Kühl / Sammlung Manfred Hohmann

- 34 rechts, nach dem ersten Absatz ergänzen: Völlig unbekannter Bauart war die erste C'C'-Gelenklok in Deutschland, die 1889 von Krauss für die preußischen Eisenbahntuppen geliefert worden war (siehe auch die Korrekturen zu den Seiten 26 und 29).

- 34 rechts, Fußnote 1, Zeile 12: **Faßberg** (statt: Fassberg)
- 35 links, 2. Absatz bis rechts 1. Absatz: siehe auch Band 3; Ergänzungen zu Seite 407
- 35 links, vier letzte Textzeilen bis rechts, erste Textzeile: Neben der erwähnten E 211 in Frankreich verkehrte eine weitere der 16 zwischen 1911 und 1923 von Henschel gelieferten (1'B)C-Tenderloks seit Ende 2022 auch wieder in ihrer alten Heimat Portugal: Die 1923 von Henschel gebaute Maschine E 214 stand auf der Vouga-Strecke von Aveiro nach Sernada do Vouga im musealen Einsatz (EisenbahnKLASSIK, Heft 8 (2023; Seite 98–99).

Eine dritte Lok (E 206 der Chemins de Fer du Jura in der Schweiz) erhielt sogar im Dampfloswerk Meiningen einen Neubaukessel mit der Fabriknummer 1490.

Die große Seltenheit „asymmetrischer“ Achsfolgen hat bei dieser Bauart offenbar dafür gesorgt, dass 2023 neben den genannten drei Maschinen auch noch weitere (bis zu sechs) vorhanden waren (Merte 2012).

Das gilt übrigens auch für die beiden 1923 von Henschel gebauten (1'B)C2-Lokomotiven, die später die CP-Nummern E 181–E 182 erhalten haben. Beide stehen heute in den Eisenbahnmuseen in Porto und Valencia.

- 35 rechts nach dem 1. Absatz einfügen: Relativ modern wirkende Bo'Co'-Elektroloks waren schließlich auch die zehn Serienloks der ungarischen, insgesamt zwölf Loks umfassenden, MÁV-Bauart mit den Betriebsnummern V 55.001–012. Sie standen bis 1967 im Einsatz, als das Stromsystem von 16 kV / 50 Hz auf 25 kV / 50 Hz umgestellt wurde. Nur die V 55.004 blieb als Museumsstück erhalten.

Literatur: Kubinszky (Hrsg.) 1975, Seite 304–309 / Estler 2021, Seite 66

- 36 Tabelle, Fußnote 1: **wahrscheinlich schon 1862** (statt: eventuell schon vor 1864)
- 40 rechts, 2. Absatz, Zeile 2: endete **für deutsche Bahnen** mit... (statt: endete in Deutschland mit ...)
- 40 rechts, 2. Absatz, Zeilen 7–9: Nebensatz samt Klammer streichen; Zeile 10: „daraufhin“ streichen.
- 41 links, 2. Absatz, vorletzte Zeile und Bildtext, Zeile 2: Die Lok „AQUARIUS C.“ fährt heute nicht mehr in Putbus bzw. auf Rügen sondern in Österreich (siehe Kapitel 14.; Seite 401).

KAPITEL 2.3

- 42–50 Die in diesem Kapitel besprochenen Aussagen beziehen sich ausschließlich auf die in Deutschland gebauten bzw. eingesetzten 2 121 E-Tenderloks gemäß der Tabelle in Band 1 auf den Seiten 46–47. Nachdem das Konzept unserer Reihe auf alle 2 428 Lokomotiven der gesamten Weltproduktion erweitert wurde, finden sich die diesbezüglichen Angaben in Band 4 in Kapitel 23. („Bilanz“) und in den zugehörigen Ergänzungen.

- 48 Tabelle. Die Tabelle ist durch die nachfolgende zu ersetzen:

	Lok StEG 500	Lok GME 15	Faktor	Bandbreite aller deutschen Loks
Länge über Puffer (mm)	ca. 10 000 ¹	13 600	ca. 1,4	10 000 ¹ –14 060
Achsstand (mm)	5 873	6 200	1,1	5 160 –6 980
Dienstgewicht (t)	52,7	104,3	2,0	52,7 –104,3
Gesamtheizfläche (m ²) ²	121,5	169,6	1,4	93,5–200,0 ²
Rostfläche (m ²)	1,4	3,6	2,6	1,3–3,7
Kesseldruck (atü)	7	14	2,0	7–14
Treibraddurchmesser (mm)	1 000	1 300	1,3	1 000–1 400
Kolbenhub (mm)	632	660	1,0	560–660
Zylinderdurchmesser (mm)	461	700	1,5	461–850

(48) ¹ Der Wert von ca. 10 000 mm ergibt sich aus der Zeichnung (der bereits in eine Schlepptenderlok umgebauten Maschine) in Kapitel 5.1 auf Seite 121. Dort beträgt die LÜP zwischen den vorderen Puffern und der Tenderkupplung 9 322 mm. Die beiden oberen Bilder der noch nicht umgebauten Tenderlok 500 im selben Kapitel auf Seite 122 zeigen, dass bei ihr noch ein kleiner (Werkzeug[?]-) Kasten sowie die hinteren Puffer an die Lokomotiv-Rückwand angebaut waren.

² Bei praktisch keiner Maßangabe zur Heizfläche von Lokomotiven wird in der Literatur oder in Firmenprospekten angegeben, ob sich die genannten Flächenwerte auf die feuer- oder die wasserberührte Heizfläche beziehen. Beide unterscheiden sich um rund zehn Prozent und teilweise auch um mehr und wurden z.B. bei Henschel „entsprechend den Gepflogenheiten der in Frage kommenden Abnehmerkreise“ verwendet (siehe Kapitel 6.15; Seite 286).

Vergleiche auch die Ergänzungen zu Kapitel 5.1; Seite 121

KAPITEL 3.

52

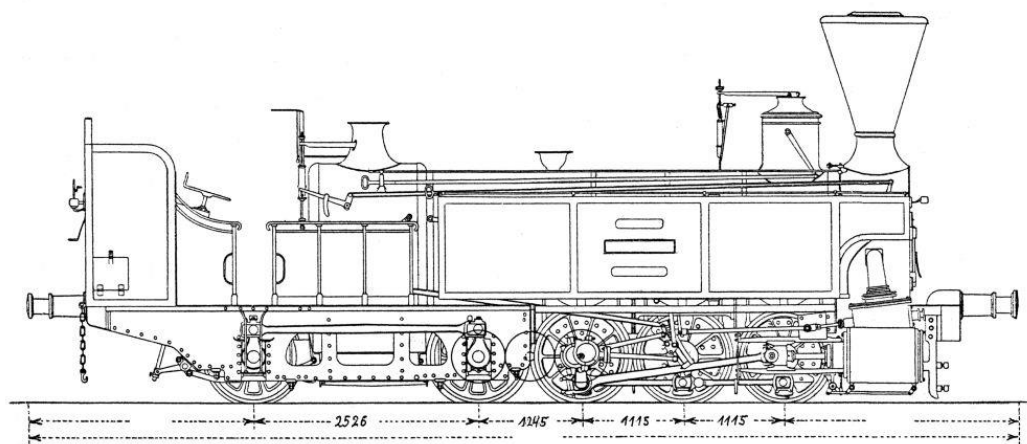


*Knapp 38 Jahre nach ihrer Ablieferung in Esslingen stand die auf Seite 51 unten abgebildete indonesische Zahnrad-Lok E 10 60 noch im musealen Einsatz. Das Bild von Hansjörg Brutzer zeigt die Maschine am 7. August 2004 in Jambu. Die Lok gehörte auch 2023 noch zum großen indonesischen Eisenbahnmuseum in Ambarawa. Der dortige Bahnhof war Ausgangspunkt der Schmalspur-Zahnradbahn nach Bedono und dient heute als Standort u.a. für 22 ausgestellte Dampflokomotiven.
Foto: Sammlung Wolfgang Fiegenbaum*

KAPITEL 3.1

- 55 Strecke Pöchlarn–Waidhofen (Ybbs): **Kienberg-Gaming** (statt: Kienberg-Kaming)
- 55 Strecke Agram/Zagreb–Budapest: **Kopreinitz** (statt: Kopremitz)
- 55 Strecke Wien–Raab: **Parndorf** (statt: Permdorf)
- 55 Strecke St. Valentin–Garsten: „Pergern“ direkt unter dem Namen „St. Valentin“ streichen
- 55 Strecke Kopreinitz/Kaproncza–Našic–Esseg/Osiek: **Terezovac-Suhopolje** (statt: Terczovac-Suhopolje)

- 56 links, Zeile 8: siehe Anmerkung zu Seite 19 (rechts, letzte Textzeile).
- 56 rechts, 2. und 3. Absatz: Im Hinblick auf die Frage der geistigen Urheberschaft für die 26 für den Semmering bestimmten Lokomotiven gehen Tóth et al. (2016, Seite 28) davon aus, dass Engerth diese Maschinen „in Zusammenarbeit mit der belgischen Fabrik Cockerill“ entwickelt habe. Der Grund für die Bestellung der Loks ausschließlich im Ausland sei „die starke Auslastung der österreichischen Lokomotivfabriken“ gewesen.
- 57 rechts, letzter Absatz: siehe auch Anmerkung zu den Seiten 110–112
- 59 links, 6.–8. Zeile von unten streichen und durch folgenden Text ersetzen:
 ... Gesamtheizfläche der Loks betrug 140,47 m², der Gesamtachsstand 5 997 mm. Dabei sind die folgenden Aspekte zu beachten: Manfred Hohmann hat uns dankenswerterweise eine Reihe von bemaßten Zeichnungen der Engerth-Lokomotiven von Esslingen und Cockerill für die k.k. südliche Staatsbahn zur Verfügung gestellt (siehe unten und in den Ergänzungen zu Kapitel 4.1; Seite 110). Ohne dass wir die Authentizität der dortigen Maßangaben in Millimetern überprüfen könnten, bestätigen diese Zeichnungen unseren schon bei der Erstrecherche aufgekommenen Eindruck, dass die Achsstände der ersten vier Achsen nur bei den Esslingen-Loks nicht identisch waren:
 Bei den Achsen 1 bis 3 betragen die Abstände laut der Zeichnung jeweils 1 115 mm, bei den Achsen 3 und 4 dagegen 1 245 mm. Zusammen mit dem Achsstand zwischen den Achsen 4 und 5 von 2 526 mm kommt man auf einen Gesamtachsstand von 6 001 mm für die Esslingen-Loks. Das entspricht weitgehend den oben von uns und in den meisten Quellen angegebenen 5 997 mm für den Gesamtachsstand.
 Bei den Loks von Cockerill finden sich dagegen laut der Zeichnung (Ergänzung zu Kapitel 4.1; Seite 110) dreimal 1 150 mm bei den Achsen 1–4. Für den ab Seite 60 beschriebenen Umbau beider Bauarten in D n2-Schleppender-Loks der späteren BBÖ-Reihe 371 (Cockerill: 371.01–05; Esslingen: 371.06–10) geben Blieberger, Pospichal (2019; Seite 490) einheitlich ohne Unterscheidung der Hersteller einen Gesamtachsstand des D-Kupplers von 3 438 mm an.
 Da man bei beiden Bauarten wohl einen extrem aufwändigen Umbau der Rahmen im Bereich der vorderen drei Achsen (einschließlich neuer Treib- und Kuppelstangen sowie weiterer Teile) ausschließen kann, müssten sich im Umkehrschluss bei den umgebauten Esslinger-Loks folgende neue Achsstände ergeben haben: 1 115 + 1 115 + 1 208 mm. In der Summe ergibt das den o.g. Gesamtachsstand von 3 438 mm.
 Für die Cockerill-Loks lauten bei gleichem Gesamtachsstand die Einzel-Achsstände: 1 150 + 1 150 + 1 138 mm. Denkbar wäre natürlich auch, dass sich bei den Zahlen von Blieberger, Pospichal (2019) oder bei den Zeichnungen aus der Sammlung von Manfred Hohmann Fehler eingeschlichen haben. Hier besteht weiterer Forschungsbedarf.
 Während die Angaben zum Gesamtachsstand in der gesamten Literatur...



Die dankenswerterweise von Manfred Hohmann zur Verfügung gestellte Zeichnung der Esslinger Semmeringlokomotiven zeigt die unterschiedlichen Achsstände zwischen den Achsen 1 und 2 sowie 2 und 3 einerseits und den Achsen 3 und 4 andererseits. Dieser Unterschied scheint uns auch bei den Bildern und Zeichnungen in Kapitel 3.1 auf Seite 58

KAPITEL 3.1

- (59) *sichtbar zu sein. Die andersartige Situation bei den Cockerill-Loks (siehe Ergänzungen zu Kapitel 4.1; Seite 110) müsste eigentlich auch Auswirkungen auf den Umbau der Loks in D n2-Schleptenderloks gehabt haben.*

KAPITEL 3.2

- 68** oberer Bildtext, letzte Zeile: Sammlung Wolfgang-**D.** Richter (statt: Sammlung Wolfgang Richter).
- 68** links, 3. Absatz, Zeile 2: Hinter dem Satzende mit Punkt einfügen: Vom 18.–21. Januar 1962 kam sogar noch einmal der Dampfbetrieb mit der Leihlok 94 1672 der DB zurück (siehe Kapitel 9.4; Seite 186 sowie Wenzel 2018; Seite 321).

KAPITEL 3.3

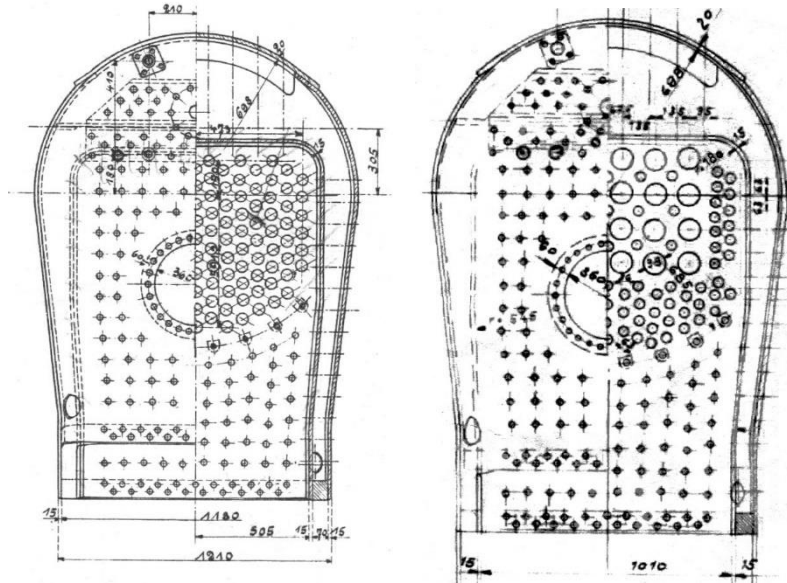
- 70** links, 2. Absatz, Zeile 15 bis rechts, 1. Absatz, Zeile 2: Als Reaktion auf das Erscheinen des Buches konnten die Autoren das Betriebsbuch der Lok 21 (und das der Lok 15) erwerben. Die im Text auf Seite 70 erwähnte Beschreibung Nr. 688z bildet ebenso wie die Zeichnung auf Seite 71 (unten) auch im Betriebsbuch die einzige dort verwendete Beschreibung und Zeichnung. Die durch Verwendung eines Kleinrohrüberhitzers veränderten Maße wurden in der Beschreibung der Lok im Betriebsbuch nur handschriftlich korrigiert. Bei der Lokzeichnung (siehe Seite 71) wurde ebenfalls die Zahl der Rohre von 124 (21 und 103) auf 134 geändert, nicht aber die Anordnung von Dom und Sandkasten. An weiteren Maßen ergaben sich aus dem Betriebsbuch:

- Gewicht bei vollen Vorräten: 53,5 t (korrigiert in 55,6 t, später in 55,68 t)
- Wasser: 6 500 Liter
- Kohle: 1 800 kg
- Höchstgeschwindigkeit: 42 km/h (und das ohne Geschwindigkeitsmesser!)

Die Lok wurde am 20. November 1914 vom „Betriebstechn. Bureau“ der „Generaldirektion d. K.W. Staatseisenbahnen“ in Stuttgart abgenommen, nachdem die Kesselabnahme bereits am 18. August 1914 erfolgt war [danke an Dominik Stroner und Peter Stürner].

- 71** Karte: Kaiseringen-**Frohnstetten** (statt: Kaiseringen-Fronstetten)
Der Bahnhof an der Strecke Balingen–Sigmaringen besaß übrigens von 1912 bis 1919 eine weitgehend unbekannte 2,4 km lange Standseilbahn für den Transport von Normalspur-Güterwagen zur Versorgung des Truppenübungsplatzes Heuberg (Details siehe Lenk 2015).
- 71** Zeichnung unten: Diese Zeichnung bildete auch die endgültige Zeichnung der Lok im Betriebsbuch. Lediglich die beiden Zahlen zu den Rohren (21 und 103) wurden handschriftlich durch 134 ersetzt.
- 73** rechts, 1. Absatz, Zeilen 11–13: Beide Loks besaßen seit spätestens 1939 einen normalen Großrohrüberhitzer. Während ihn Lok 22 beim Umbau auf Heißdampf erhielt, wurde er bei der Lok 21 während der Untersuchung vom 6. Januar 1939 bis zum 9. Juni 1939 in Gammertingen eingebaut. Mit dem Antrag auf Genehmigung des Umbaus ließ man sich rund 16 Jahre Zeit: Erst am 21. Juni 1955 genehmigte das Innenministerium von Baden-Württemberg „nachträglich“ den Umbau. Die sehr schlichten Skizzen von 1938/39 mussten dafür durch von der Firma Samesreuther & Co. G.m.b.H. in Butzbach am 27. November 1954 erstellte ordentliche Kesselzeichnungen ersetzt werden. Diese Firma hatte schon öfter – ebenso wie die Maschinenfabrik Esslingen – Kesselarbeiten für die Lok 21 ausgeführt. Nach dem Umbau besaß der Kessel 24 Rauchrohre und 95 Heizrohre. Eine eigentlich erforderliche Neuberechnung der Heizflächen findet sich im Betriebsbuch nicht.

(73)



Links im Bild der Schnitt durch den Stehkessel der Lok 21 aus der Original-Kesselzeichnung des Betriebsbuches vom 18. August 1914. Rechts ein Ausschnitt aus der nachträglich durch die Firma Samesreuther in Butzbach erstellten Kesselzeichnung vom 27. November 1954 mit dem Schnitt durch den Stehkessel der Lok 21. Beim Vergleich der beiden Rohrteilungen des Kessels fällt auf, dass bei dem ursprünglichen Kleinrohrüberhitzer alle Rohre gleich groß waren, während beim Großrohrüberhitzer wenige große Rauchrohre und viele kleine Heizrohre eingebaut wurden.
Sammlung Wolfgang Fiegenbaum

INNENMINISTERIUM
BADEN-WÜRTTEMBERG
Abteilung für Verkehr

STUTTGART-N, den 21.6.1955
Jägerstraße 15
Postfach 606 Fernruf 69446
Bau 1338

Nr.: Verk' HLB - 11/11
(Diese Nummer im Schriftverkehr
stets angeben)

Genehmigung

der Änderung der Bauart des von der
Maschinenfabrik Esslingen im Jahre 1914
gefertigten Kessels, Fabr.-Nr. 3735

Der im Jahre 1939 erfolgte Umbau des von der Maschinenfabrik Esslingen im Jahre 1914 gefertigten Kessels, Fabr.-Nr. 3735 der E h 2 Lokomotive der Hohenzollerischen Landesbahn AG, Betr.-Nr. 21, von Kleinrohr- auf Großrohrüberhitzer (Bauart Schmidt) wird hiermit nachträglich genehmigt.

Stuttgart, den 21. Juni 1955

Innenministerium Baden-Württemberg
-Abteilung für Verkehr-

Im Auftrag



Fiegenbaum

- (73) ,Schon' ziemlich genau 16 Jahre nach dem Umbau der Lok 21 auf einen Großrohrüberhitzer wurde dieser am 21. Juni 1955 vom Innenministerium Baden-Württembergs „nachträglich“ genehmigt. Es findet sich in der Urkunde kein Hinweis darauf, wer für diese leichte Verzögerung wohl verantwortlich war.
Sammlung Wolfgang Fiegenbaum

Die Biegebeanspruchung k_b wird ohne Berücksichtigung der zwischen den Rauchrohren angeordneten Heizrohre errechnet. In diesem Fall ist die Teilung = 150 mm.

$$k_b = \frac{P}{360 \cdot (1 - 0,7 \frac{d}{e}) \cdot (\frac{e}{e})^2} = \frac{12}{360 \cdot (1 - 0,7 \frac{150}{150}) \cdot (\frac{25}{150})^2} = \frac{12}{360 \cdot 0,42 \cdot 0,28} = 2,84 \text{ kg/mm}^2$$

(ausreichend, da $k_{b, \text{zul}}$ = $\frac{\text{Zugfestigkeit}}{4,5} = \frac{36}{4,5} = 8,00 \text{ kg/mm}^2$).

Gegenrechnung:

$$s = \sqrt{\frac{P}{k_b \cdot 360 \cdot (1 - 0,7 \frac{d}{e})}} \cdot e = \sqrt{\frac{12}{2,84 \cdot 360 \cdot 0,42}} \cdot 150 = 25 \text{ mm.}$$

Stuttgart, den 4. Mai 1955

Tiefenbach
Regierungsbaumeister

Es dürfte heute nicht mehr allzu viele Personen geben, die eine derartige Berechnung der beiden Rohrwände der Lok 21 vornehmen könnten (zusammen vier eng beschriebene Seiten). Unterzeichnet hat sie am 4. Mai 1955 ein Regierungsbaumeister, dessen Namen mit „Tiefen...“ beginnt.

- 76 links, 2. Absatz: Ausmusterungsdaten lt. Stangl o.J. (HzL), Seite 43: Lok 21 am 15. August 1963, Lok 22 am 12. April 1960 (das Übernahmejahr durch die HzL 1929 ist dort aber nicht korrekt). Laut Betriebsbuch lief die letzte Verlängerung der Untersuchungsfrist der Lok 21 am 20. September 1962 ab. Für dieses Datum findet sich im Betriebsbuch die Eintragung: „Lok wurde am 20.9.1962 ausgemustert. Betriebs-Werkstätte der Hohenzollerischen Landesbahn“. Möglicherweise bezog sich dieser Eintrag nur auf die Außerdienststellung der Maschine, die ja an diesem Tag zwangsläufig erfolgen musste, während der 15. August 1963 eventuell das Datum der formellen Ausmusterung darstellt.

KAPITEL 3.4

- 78 links, letzter Absatz: Christian Kamrath weist darauf hin, dass die württembergische Tn eine Steuerung mit Kuhnscher Schleife (vor der Schwinge) besaß, die WN- und HzL-Vorgänger (siehe Kapitel 3.2 und 3.3) dagegen eine Steuerung mit Hängeeisen und ungewöhnlicher gerader Schwinge.
- 79 links, 2. Absatz, Zeile 12: Die Firma ALSTOM Power Energy Recovery GmbH wurde 2014 an den Investor Triton verkauft und firmiert seit 2015 als Schmidtsche Schack Division innerhalb der neuen Arvos Group mit Sitz in Heidelberg.
- 79 rechts, 3. Absatz, Zeile 5: Fabriknummer **3982** (statt: 3882) [danke an Frank Glaubitz].
- 81 links, letzter Absatz, Zeile 8–10: Zur „schwierigen Strecke Schiltach–Schramberg“ sei ergänzt, dass dort der kleinste Kurvenhalbmesser nur 99,6 Meter betrug. So waren dort laut der „Übersicht über die Verwendbarkeit der Triebfahrzeuge (VT) auf den Strecken der ED Karlsruhe“ ab dem 1. Juli 1952 (laut Berichtigungsblatt) nur noch die vier Lokomotiven 94 110/ 128/ 129 und 130 als einzige Triebfahrzeuge überhaupt zugelassen. Die Autoren nehmen an, dass diese vier Tn keine Festlegung der fünften Achse erfahren hatten. Mit dieser Festlegung konnten lediglich noch „bis zu $r = 135 \text{ m}$ ‚leidlich‘ durchfahren“ werden (siehe Seite 80–81).

- 82** links, 3. Absatz: Dank Unterlagen von Josef Motyčka (2004) können wir den Einsatz beider Loks bei den ČSD bestätigen. Demnach war die 1945 umgezeichnete 523.1500 am 31. Dezember 1945 beim Depot Plzeň in Betrieb, kam 1946 zum Depot Č. Budějovice, wo sie am 15. März 1946, 31. Dezember 1946 und am 31. Dezember 1947 als „neprovozni“ (nicht in Betrieb) geführt wurde. Die ebenfalls 1945 umgezeichnete 523.1501 des Depot Č. Budějovice wurde am 31. Dezember 1945 und am 1. November 1946 (an beiden Terminen in Betrieb) und am 31. Dezember der Jahre 1946 und 1947 als nicht im Betrieb in Volary (Wallern) gemeldet. Beide Maschinen waren laut Werner Umlauf (unter dem Pseudonym Komotauer 1976) im Jahre 1939 nach Wallern gekommen, für das zwei Bestandslisten erhalten blieben:

15. Juli 1943: 53 7511/ 7515 (Auswaschlok)/ 7538
 53 1507/ 1508/ 1509/ 1512/ 1513/ 1534/ 1550
 94 119/ 124
 15. April 1945: 93 1507/ 1508/ 1509/ 1512/ 1513/ 1534/ 1550
 94 119/ 124
 98 501/ 511
 98 803/ 808

Eine einfühlsame Schilderung des Betriebs in Wallern am 14. Juli 1943 findet sich in Komotauer (1976) auf den Seiten 27–29.

- 82** In der drittletzten Zeile des linken 3. Absatzes ist die 91 719 durch **91 717** zu ersetzen (siehe auch Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 264).
- 82** rechts: Zwischen 1. und 2. Absatz einfügen: Zum Abschluss der Vorkriegs-Stationierungsgeschichte der Tn sei noch erwähnt, dass man eine Lokomotive dieser Bauart auch auf der Hamburger Hafenbahn erprobt hat, wenngleich ohne Erfolg (siehe Kapitel 16.2; Seite 61 und Pöhlsen et al. 2016).
- 82** rechts, Bw-Tabelle: Streichen: AW Esslingen (Werklok); siehe auch Korrektur zu Seite 83.
- 83** rechts, vier letzte Zeilen: Nach ihrer Ausmusterung war 94 114 zunächst im Bw Tübingen abgestellt und wurde dann mit Verfügung vom 28. Januar 1958 Ersatzteilsponder im AW Esslingen. Dort erfolgte auch im dritten Quartal 1959 die Verschrottung der Lok. Ein Werkslokeinsatz ist demnach wohl auszuschließen.
- 84** links, Zeile 9–10: Für 94 113 wird auch genannt: Mit Verkaufsschreiben Fau/L 19.6919 vom 28. November 1961 verkauft und im April 1963 auf dem Weg nach Österreich mit Heißläufer liegengelassen. Weitere Überführung im Oktober 1963 und Zerlegung im vierten Quartal 1963.
 Weitere Zerlegefirmen bzw. -orte für die Baureihe 94¹ waren:

AW Esslingen: 94 114 (3. Quartal 1959)/ 126 (nur Kessel; 18. September 1956)

Fa. Walter Trapp, Frankfurt (Verkauf am 22. August 1960): 94 102/ 104/ 111/ 123

Hauptsammellager (HSL) Desching in (Kösching-)Desching: 94 115 (Januar 1957)/ 122 (Februar 1957)/ 126 (nur Rahmen; 1. Juni 1956)

Fa. Layritz, Nürnberg (Verkauf am 3. Dezember 1959; Verschrottung vermutlich im HSL Desching): 94 107/ 108/ 112/ 117/ 125

Fa. Aluminium Rheinfelden GmbH, Rheinfelden (Verkauf am 12. April 1961): 94 105/ 107/ 121

Im AW Kaiserslautern wurden zeitweise 94 106 und 94 110 als Ersatzteilsponder vorgehalten, später im Bahnhof Einsiedlerhof abgestellt und am 28. März 1960 an unbekannt verkauft.

- 85 unterer Bildtext, letzter Satz: 94 111 und 94 123 wurden am 22. August 1960 mit Schreiben Fau/L 19. 6249 an die Firma Walter Trapp in Frankfurt verkauft und dort verschrottet.

KAPITEL 3.5

- 88 rechts, Ende 3. Absatz: Die Bezeichnung „Hz“ lässt sich erstmalig im „Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn“, Ausgabe 1940, nachweisen. Dort steht sie auf den Seiten 5, 82, 83 und 182 jeweils in Klammern (im Gegensatz zu den anderen nicht eingeklammerten Länderbahn-Bezeichnungen). In allen älteren Merkbüchern (später unter der Nummer DV939a) findet sich dagegen die Bezeichnung „E + 1Z“ [danke an Werner Willhaus].
- 91 links, Zeilen 2–9: In Willhaus (2013) wurden die Organisationsänderungen des Bw Reutlingen wie folgt angegeben: Umwandlung der Lokstation in ein Bahnbetriebswerk am 16. November 1922, Rückstufung zum Lokbahnhof des Bw Tübingen am 1. Januar 1946 und schließlich am 1. Juli 1952 zur Außenstelle (Ast) des Bw Tübingen. In Willhaus (2013) und Ulbricht (2013) finden sich zahlreiche weitere Details zur Baureihe 97⁵ und zur Aufarbeitung der 97 501.
- 91 links, 2. Absatz, Zeile 2: Wegen des großen Andrangs wurde die Seddiner Ausstellung bis zum 19. Oktober 1924 verlängert (siehe Distelbarth 1984, Seite 327 und 336).
- 95 rechts, im Anschluss an 2. Absatz: Nach der endgültigen Zulassung aller Sicherheitseinrichtungen im Herbst 2017 fuhr die 97 501 erstmals am 22. April 2018 bei Pendelfahrten zwischen Reutlingen und Tübingen als führendes Triebfahrzeug. Am Vormittag des gleichen Tages hatte die Oberbürgermeisterin von Reutlingen, Barbara Bosch, die Lok mit einer Sektdusche auf den Namen „PAULA“ getauft (siehe auch Seite 403; Kapitel 23. [Seite 315 und 316] und Powalka 2018).
- 96 links, vor Textzeile 1 einfügen: Nach zeitgenössischen Meldungen (N.N. 1975a) bot die Daimler-Benz AG im Jahre 1975 die 97 502, die in diesem Jahr noch einmal frisch lackiert worden war, dem Deutschen Museum in München für dessen im Aufbau befindliche Abteilung „Bergbahnen“ an. Nach anfänglichem Interesse entschied man sich dort allerdings für die in Jugoslawien gekaufte „handlichere“ Zahnradlok 97 019 der JŽ (760mm-Spurweite).
- 96 rechts, Textende: **Seite 403 – 405** (statt: Seite 404 und 405)

KAPITEL 3.6

97–106



Gleich zwei 82er von Esslingen waren am 10. April 1971 an einer großen Sonderfahrt im Raum Wuppertal, Velbert, Angertal, Brügge beteiligt. Neben 82 035 und 82 040 hatte sich auch Ludwig Rotthowe eingefunden, um diese schönen Maschinen noch einmal zu fotografieren. Während sich wohl die meisten Fahrtteilnehmer nicht besonders über das typische Aprilwetter freuten, gab es für Ludwig Rotthowe beim Fotografieren kein schlechtes Wetter, wie die Aufnahme der umsetzenden beiden Maschinen in Brügge beweist. Wie man an den tiefer abgesenkten Lüftungsklappen in den Dächern der letzten vier gebauten Maschinen (82 038–041) erkennen kann, war die im Bild vordere Lok die 82 040 und die hintere die 82 035.

Foto: Sammlung Eisenbahnmuseum Bochum (siehe auch Band 4; Seite 411)

- 98** links, nach 2. Absatz einfügen: Insgesamt war die Maschinenfabrik Esslingen am Neubau-Dampflokomotivprogramm der DB offiziell mit 13 Maschinen (7,7 Prozent) beteiligt. Neben den hier besprochenen 82 033–041 und den vier 23 077–080 wurden aber auch noch die Rahmen und die Tender der zwölf Krupp-Loks 23 053–064 in Esslingen gebaut (Details siehe Kapitel 18.; Seite 137).
- 98** rechts, Textzeile 7: **unter dem** Führerstand (statt: im Führerstand) [danke an Jürgen U. Ebel].
- 102** Oberer Bildtext: Die abgebildete 82 040 ist nicht die Schublok am Zugende, sondern die Zuglok. Dementsprechend dampft 82 041 am Zugende [danke an Dietrich Bothe].
- 105** rechts, 2. Absatz: Die vollständige Liste aller Zerlegungsorte der 40 verschrotteten Loks der Baureihe 82 findet sich in Kapitel 18.7, Seite 199.

- 105 rechts, 3. Absatz, Zeile 5: „wahrscheinlich“ streichen

LIEFERLISTE ESSLINGEN

- 107 Fabriknummer 3624: **+12.04.60** (statt: +1959/60)
- 107 Fabriknummer 3735: **+15.08.63** (statt: +1962; siehe auch Anmerkung zu Seite 76)
- 107 Fabriknummer 3982: Hinter K.W.St.E. die Fußnote ¹ einfügen und nach der letzten Zeile der Seite ergänzen:
¹ Die Bezeichnung „K.W.St.E.“ steht hier nur für die Herkunft des Betriebsnummernsystems. Alle Lokomotiven der Bauart Tn wurden 1921/22 bereits an die Reichseisenbahnen bzw. die Deutsche Reichsbahn geliefert.
- 107 Fabriknummer 4005: Zweite Zeile komplett streichen
- 107 Fabriknummern 4971 und 5127: Ein Bild dieser beiden Loks findet sich in Band 4; Seite 411.

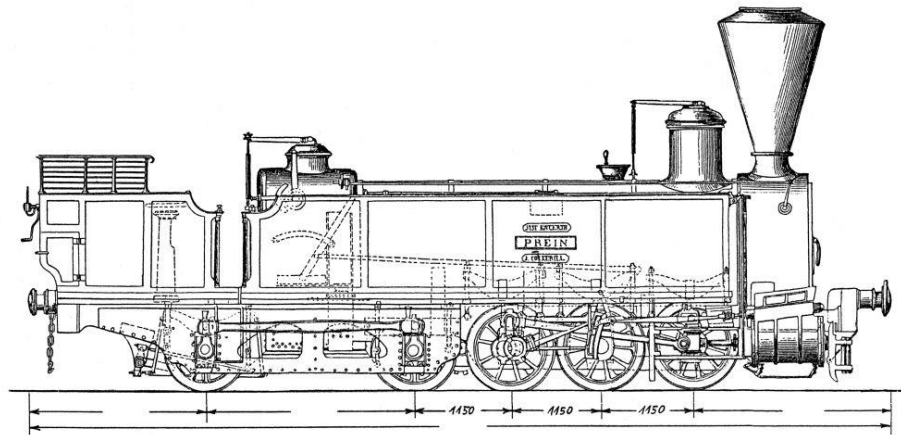
KAPITEL 4.

- 108 Kapitelüberschrift: In Analogie zu den Kapiteln 13. und 15. müssen die Jahreszahlen 1853–1854 (**–1930**) lauten (statt: 1853–1854)
- 108 rechts, 4. Absatz, sechs letzte Zeilen: Der Hochofen 6 in Seraing wurde 2005 stillgelegt, 2008 wieder in Betrieb genommen, schon Anfang 2009 wieder stillgelegt und am 15. Dezember 2016 gesprengt. Mit der Stilllegung des Hochofens B in Ougrée und des Stahlwerks in Chertal im Jahre 2012 endete die Roheisen-Stahlproduktion in der gesamten Region (Bergstein 2017).
- 109 rechts, 2. Absatz: Die Fortschreibung der Firmengeschichte von Cockerill bis zum Jahre 2019 findet sich im Anhang B; ab Seite 327.

KAPITEL 4.1

- 110 links, vorletzte bis letzte Zeile: Die hier von Helmholtz, Staby (1930) genannten Maße für Länge über Puffer (5 997 mm) und Achsstand (4 700 mm) der Cockerill-Loks sind sicherlich falsch. Ausweislich der hier gezeigten Zeichnung aus der Sammlung von Manfred Hohmann besaßen die ersten vier der fünf Achsen alleine bereits einen symmetrischen Achsstand von dreimal 1 150 mm, zusammen also von 3 450 mm. Sofern der in mehreren Quellen genannte Gesamtachsstand von 5 997 mm auch für die Cockerill-Loks zutrifft, betrug der Abstand zwischen 4. und 5. Achse demnach 2 547 mm. Nach dem Umbau der Loks in D n2-Schleppender-Maschinen (siehe Kapitel 4.1; Seite 112) ergaben sich von vorne gesehen folgende Achsstände: 1 150 + 1 150 + 1 138 mm. Diese zusammen 3 438 mm Gesamtachsstand der Umbauloks basieren auf Angaben von Blieberger, Pospichal (2019; Seite 490). Siehe auch im Vergleich zu den Loks von Esslingen die Korrekturen zu Kapitel 3.1; Seite 59.

(110)



Zeichnung der Cockerill-Lokomotive „PREIN“ aus der Sammlung von Manfred Hohmann. Nach Augenschein dürfte hier der Achsstand zwischen den Achsen 3 und 4 (ähnlich wie bei den Esslingen-Lokomotiven) größer als die angegebenen 1 150 mm zwischen den Achsen 1 bis 3 gewesen sein. Bei der Zeichnung der Lok „WARTENSTEIN“ aus Birk, Aichinger 1861 (siehe Kapitel 4.1; Seite 112) erscheinen dagegen alle Achsstände zwischen den Achsen 1 bis 4 annähernd gleich groß. Hier verbleiben derzeit – vor allem auch im Hinblick auf den Umbau in D n2-Maschinen – einige offene Fragen.

- 110** rechts, letzter Absatz: Zu dem im Text erwähnten Foto der Lokomotive 610 siehe auch die Anmerkungen zu Seite 112
- 110–112** Laut Tóth et al. (2016, Seite 28, Fußnote 59) sind nur die drei Cockerill-Lokomotiven „LANAU“, „WERNING“ und „KIRCHBERG“ mit Verbindungszahnrädern zwischen Lok und Tender gelaufen. Bezüglich der „LANAU“ stimmt diese Darstellung mit den von Engerth gegenüber Heusinger von Waldegg gemachten Angaben überein (siehe Kapitel 4.1, Seite 111).
- 111** links, 2. Absatz: Laut Tóth et al. (2016; Seite 28) kamen sowohl die „GRÜNSCHACHER“ von Cockerill als auch die „KAPELLEN“ von Esslingen am 7. November 1853 in Payerbach an (vergleiche auch die Diskussion von Horn in Kapitel 3.1; Seite 54).
- 112** oberes Foto: Bei dem Bild handelt es sich um eine retuschierte Aufnahme, bei der die Kurbel der vierten Achse falsch eingezeichnet wurde. So wie sie auf dem Foto dargestellt wurde, würde die Kurbel schon nach weniger als einer Radumdrehung von der Kuppelstange zwischen vierter und fünfter Achse abrasiert werden. Die korrekte Anordnung von Kurbel und Kuppelstange ist aus dem Modellfoto (Seite 58 oben) und aus der Projektzeichnung auf Seite 111 ersichtlich. Das wirft die Frage auf, ob nicht die gesamte Kuppelstange eine Retusche darstellt, was auch eine Erklärung für die von uns formulierte unklare zeitliche Einordnung des Bildes bieten würde (siehe Seite 110, letzter Absatz bis Seite 111, erster Absatz). Offenbar gibt es kein einziges Original-Foto einer Engerth-Stütztenderlok mit Kuppelstangen zwischen vierter und fünfter Achse [danke an Dietrich Bothe].
- 113** rechts, 1. Absatz, vorletzte Zeile: ..., wobei es in diesem Fall **bei den BBÖ** nur die... (statt: ..., wobei es in diesem Fall nur die...). Die fehlenden Reihen 71, 171 und 271 gab es zwar bei den kkStB, von ihnen gelangten aber keine Lokomotiven zu den BBÖ.

KAPITEL 5.

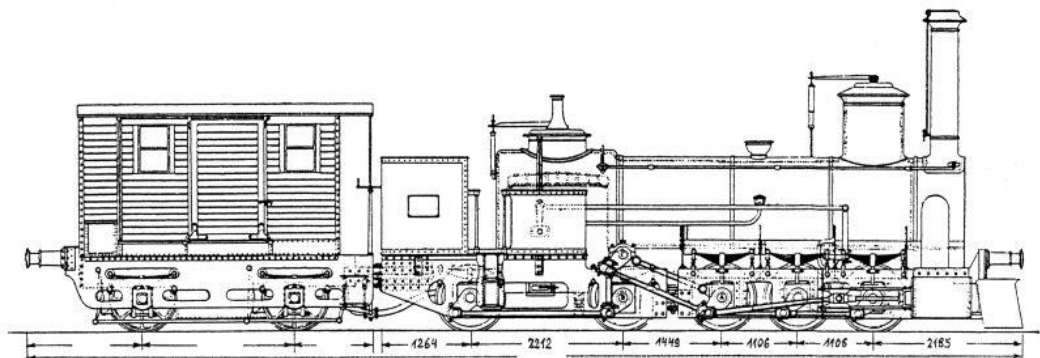
117



So sieht es heute auf dem früheren Gelände der StEG-Werkstätten und der beiden Kopfbahnhöfe (siehe Seite 116) aus. Am 10. Oktober 2014 wurde dort der futuristische Wiener Hauptbahnhof offiziell eröffnet, der hier aus einem der umgebenden Hochhäuser fotografiert wurde (siehe auch Bönsch [Hrsg.] 2015).
Foto vom 22. August 2021: Wolfgang Fiegenbaum

KAPITEL 5.1

- 118** links (kompletter Text) und rechts, 1. Absatz: Im wohl umfassendsten Standardwerk zur StEG-Geschichte (Horn 2012) werden zu den Eröffnungsdaten und zu den Streckenparametern teilweise leicht abweichende Angaben gemacht. Da sich aber in dieser Quelle zahlreiche einschlägige Unterschiede zwischen den Seiten 66–68 einerseits und 155–156 andererseits finden, verzichten wir auf eine Wiedergabe.
- 121** Die angebliche Zeichnung der Lok 500 zeigt den Zustand der Maschine **nach** dem Umbau in eine Schlepptenderlok, erkennbar z.B. an den am hinteren Lokende fehlenden Puffern (vgl. auch die beiden oberen Fotos auf Seite 122). Von Manfred Hohmann erhielten wir die nachfolgende Zeichnung, die zusätzlich zur Lok auch den kombinierten Zugführer- und Wasser-Tender umfasst. Aus der durchgehend geraden Steuerstange könnte man eventuell schließen, dass diese Zeichnung tatsächlich die Lok 500 zeigt, die laut Foto eine gerade Steuerstange besaß, während diese ausweislich der Fotos auf den Seiten 122 (unten) und 124 (oben) wahrscheinlich bei den Loks 501 bis 503 am vorderen Ende gebogen war. Auch die Zeichnung aus Gölsdorf (1898; siehe in Kapitel 5.1, Seite 121) besitzt die gebogene Steuerstange und zeigt deshalb wahrscheinlich die Schlepptenderloks 501–503.



Im Gegensatz zur Gölsdorf-Zeichnung auf Seite 121 des Kapitels 5.1 zeigt diese Zeichnung aus der Sammlung von Manfred Hohmann eine Maschine mit gerader Steuerstange und mit zusätzlichem Wasser- bzw. „Kabinen-Tender“. Eine gerade Steuerstange besaß laut Foto

(121) die „Erstlings-Lok“ 500 (einzige Tenderlok), während die Bilder der Lok 502 eine zweifach gebogene Steuerstange zeigen.

121 links, Zeile 6: Zu den Bezeichnungen E n2t bzw. CB' n2t siehe Kapitel 2.2 (Seite 37).

121 links, Zeilen 13–14: dampfbremse **der Bauart Haswell**. Mit einem Dienstgewicht von **52,7 Tonnen (nach Umbau: 42,5 Tonnen)** war der Fünfkuppler der leichteste... (statt: dampfbremse. Mit einem Dienstgewicht von nur 42 Tonnen war der Fünfkuppler der mit Abstand leichteste...)

121 links, Zeilen 18–24: Ab Satzanfang ersetzen durch: Auch andere Maße wie Kesseldruck (7 atü), Zylinderdurchmesser (461 mm) und Treibraddurchmesser (1 000 mm) waren das jeweilige Minimum bei deutschen E-Tenderloks. Bei anderen Maßen wie Länge über Puffer (ca. 10 000mm), Achsstand (5 873 mm), Heizfläche (121,5 m²), Rostfläche (1,44 m²) und Kolbenhub (632 mm) gab es noch kleinere Werte (siehe Kapitel 2.3; Korrekturen zur Tabelle auf Seite 48).

Einige ergänzende oder leicht abweichende Maße nennen Blieberger, Pospichal (2022, Seite 132):

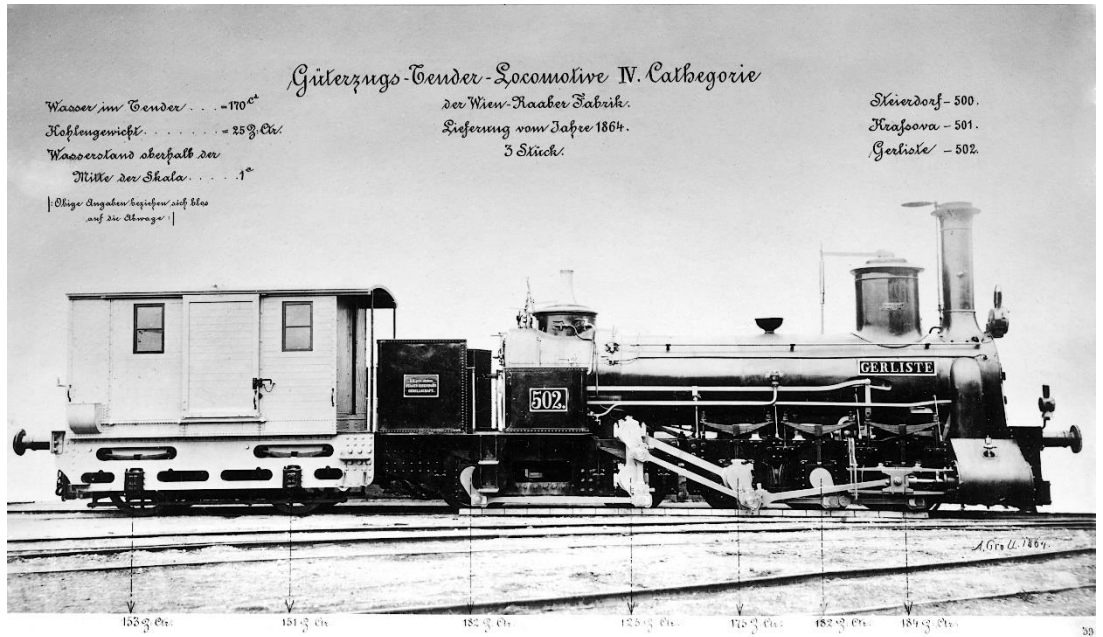
Länge über Puffer (vorne) bzw. Kupplung zum Tender (hinten)	9 324 mm
Höhe	4 530 mm
Breite	2 924 mm
fester Radstand	2 212 mm
Gesamtradstand	5 873 mm
Leermasse	40,35 t
Dienstmasse/Reibungsmasse	42,4 t
Anzahl Heizrohre	158
Rohrlänge	4 425 mm
Gesamtheizfläche	123,0 m ³

121 rechts, Zeilen 1–2: Horn (2012) benennt die dritte Achse der Lok (statt der fünften) als zu schwer belastet. Durch die Beigabe eines Tenders mit einem Fassungsvermögen von 5,36 m³ Wasser und 1,89 m³ Kohle sank das Dienstgewicht der Lok (ohne Tender) von 52,7 t auf 42,5 t. Da Kohle und Wasser zuvor ausschließlich auf dem Stütztender (Achsen vier und fünf der Lok) untergebracht worden waren, trat die gewünschte Entlastung primär auch hier ein. Das passt besser zu unserer Angabe, dass die fünfte Achse ursprünglich zu hoch belastet war. Durch den zusätzlichen Tender sank der höchste Achsdruck von 13,8 t auf 9,0 t. Nach Horn (2012) erfolgte der Umbau der Lok nach der Rückkehr von der Londoner Ausstellung.

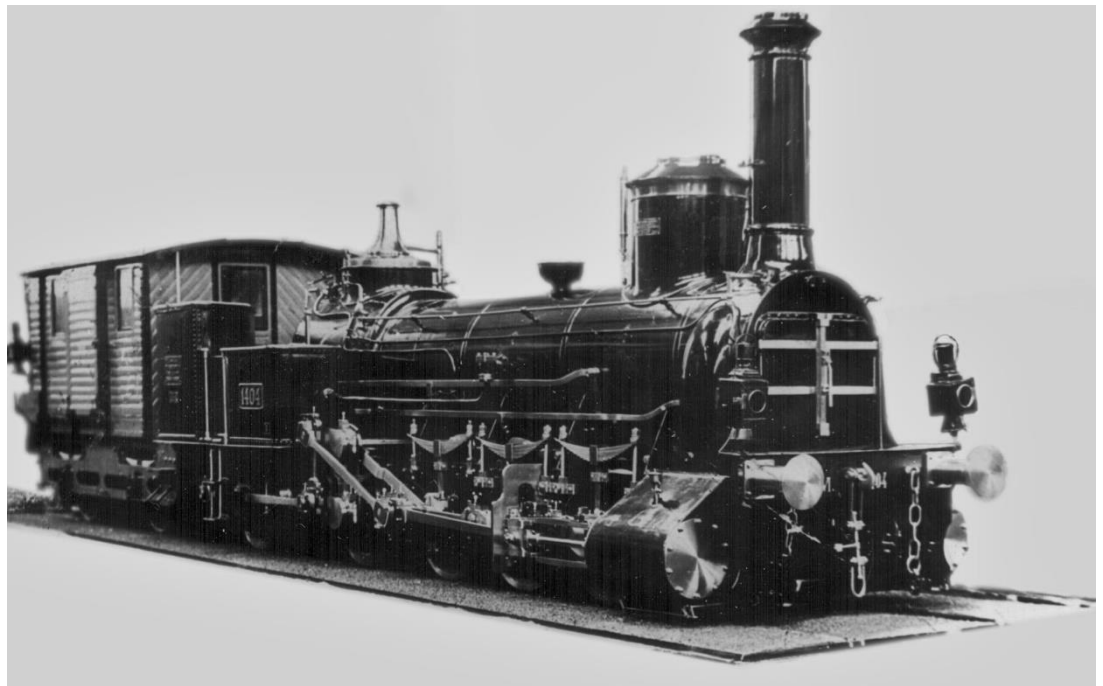
Als Ursache für die Ausrüstung der Loks mit Tendern nennen dagegen Blieberger, Pospichal (2022; Seite 131): „*In der Praxis stellte sich schnell heraus, dass der Verbrauch von Kohle und Wasser das Reibungsgewicht <...> so weit herabsetzte, dass sie nicht entsprechend den Wünschen der Bahnbetreiber eingesetzt werden konnten*“.

Nach dieser Lesart hätte man allerdings nach Wegfall der Vorräte auf der Lok dort Ballast-Gewichte einbauen müssen, um das Reibungsgewicht stabil zu halten. Faktisch sank stattdessen das Reibungsgewicht der Lok um rund 10 Tonnen, was wegen der geringen Tragfähigkeit der Gleise auch dringend erwünscht war: Die Achsdrücke in Zentnern nach dem Umbau lauteten nach den Angaben auf dem nachfolgenden Bild von vorne nach hinten: 184|182|175|125|182|151 und 153 Zentner.

(121)



Das Bild von Andreas Groll aus der Sammlung von Lothar Rihosek zeigt die Lok 502 „GERLISTE“ mit nachträglich eingetragenen Achsdrücken. Der von manchen Autoren vermutete Hatschek auf dem S des Namens (GERLIŠTE) ist zumindest auf den Namenstafeln an der Lok nicht zu sehen.



Im zweiten StEG-Nummernschema erhielt die Lok 503 in zweiter Besetzung („LISSAVA“) die Betriebsnummer 1404. Das Bild zeigt besser als andere Aufnahmen den hölzernen Wagenkasten des „Kabinentenders“ der Maschine.
 Foto: Sammlung Josef Pospichal

(121)



Bild folgt später nach

Die weiter oben gezeigte Lokomotive 1404 war die einzige der vier Maschinen, die noch bei der 1891 erfolgten Verstaatlichung der StEG durch die MÁV vorhanden war. Sie erhielt von dieser in deren zweitem Bezeichnungsschema die Betriebsnummer 4270 und die Gattungsbezeichnung TIVa. Zum Zeitpunkt der Aufnahme hatte die Lok schon ein geräumiges Führerhaus erhalten.

- 121** rechts, 4. Absatz, Zeile 3: Laut Horn (2012) wurde in Paris 1867 die Schwesterlok „LISSAVA“ ausgestellt. Hotz (1965, S. 28 und 30) benennt demgegenüber explizit die „STEIERDORF“. Auf jeden Fall bezieht sich der letzte Absatz dieser Seite über die Bewährung der Maschine definitiv auf die letztgenannte Lok.
- 123** links, 4. Absatz, Zeile 9: **(mit Wirkung vom 1. Januar 1891)** (statt: (1. Juni 1891)).
- 123** links, 4. Absatz, Zeile 11–12: Laut Horn (2012) wurde die Lok 4270 bereits **1902** (statt: im Dezember 1905) ausgemustert. Klärung derzeit nicht möglich.
- 123** links, an vorletzten Absatz anschließen: Die erste Lok 503 (C n2; StEG 1866/758) wurde nach der Lieferung der Zweitbesetzung im Jahre 1867 an das damalige Ende der Serie als Nummer 523 gesetzt. Sie trug den Namen „ADLER“ und später noch die Nummern StEG 777 | StEG 3320 | kkStB 32.44 und schließlich ČSD 311.109. Am 28. November 1925 wurde sie von den ČSD ausgemustert und lebte damit immerhin 20 Jahre länger als die ein Jahr jüngere Zweitbesetzung der Nummer 503.

Wenig bekannt ist auch, dass der Name „STEIERDORF“ der Lok 500 bei der StEG bereits eine Zweitbesetzung darstellte. Die erste „STEIERDORF“ war 1859 als C2 n2t-Engerth-Bauart bei der StEG mit der Fabriknummer 493 und der Bahnnummer 494 entstanden. Im zweiten StEG-Nummernschema wurde sie von 494 in 738 (Gattung IVh) umgezeichnet und in den 1880er-Jahren ausgemustert.

Als 1862 die eigens für die Bahn nach Steierdorf konstruierte Lok 500 erschien, lag es nahe dieser den Namen „STEIERDORF“ zu geben. Dafür wurde aus der ersten „STEIERDORF“ nun die „MAIDAN“.

Reine Spekulation ist es, anzunehmen, dass auf dem Auslieferungsfoto der Lok 500 nur deshalb kein Namensschild zu sehen ist, weil dieses noch auf der Lok 494 prangte.

- (123) Andererseits dürfte es sicher sein, dass man damals für die Lok 500 keine neuen Namensschilder gegossen, sondern die der 494 verwendet hat. Da wir heute weder ein Bild der Lok 494 noch der Lok 500 mit Namensschild besitzen, wissen wir auch leider nicht, ob der Name STEIERDORF (wie hier von uns) oder STEYERDORF (wie z.B. von Blieberger, Pospichal 2022) geschrieben wurde. Die Version mit I ist bezogen auf den namensgebenden Ort in Literatur und Internet allerdings weitaus häufiger (siehe auch die Namensliste auf dem Groll-Foto der Lok „GERLISTE“ [Ergänzungen zu Seite 121]).
- 123** rechts, 3. Absatz, Zeile 7: und **73** (statt: 72)
- 123** rechts, Ende letzter Textabsatz: Aus Anlass des 150-jährigen Bestehens der Strecke im Jahre 2013 schildert Mausolf (2014) den damals aktuellen Betrieb. Mitte 2016 verkehrte nur noch ein tägliches Zugpaar. Vorhanden waren drei Reisezugwagen und die beiden Diesellokomotiven 69 0005 und 73 0001. Die Züge müssen mit je zwei Lokführern und zwei Zugbegleitern besetzt werden. Per Bahn ist die Strecke nicht mehr zu erreichen, da die zuletzt von Regiotrans betriebene Linie Berzovia–Oravița–Iam (siehe Seite 119) stillgelegt wurde (N.N. 2016).
Der die Grundlage des Bahnbaus bildende Bergbau in Anina wurde aufgrund einer Methangas-Explosion am 14. Januar 2006 in 800 Meter Tiefe mit sieben getöteten Kumpeln endgültig eingestellt.
- 123** Literatur zu Kapitel 5.1: Kubinszky (**Hrsg.**) 1975 (Korrektur)
- 124** unterer Bildtext, letzte Zeile: **vierachsiger** (statt: zweiachsiger)

KAPITEL 5.2

- 130** Tabelle, Fußnote 2, letzter Satz: Auch einige **normale Henschel- und Jung-Loks** wiesen Fülldrücke bis **40** atü auf. (statt: Auch einige Jung-Loks wiesen Fülldrücke bis 30 atü auf, was gleichzeitig die Untergrenze der Hochdruckloks war) [Lauscher, Moll 2014, S. 196; sowie danke an Christian Kamrath].
- 131** links, Zeilen 5–7: Die Lokomotive existierte bis mindestens 1965, wie das am 3. April 1965 von Helmut Griehl aufgenommene Foto auf Seite 132 (oben) belegt [danke an Helmut Griehl].
- 132** Bildtext oberes Foto, Zeile 3: Foto: **Helmut Griehl (3. April 1965)**/ Sammlung Josef Pospichal (statt: Foto: Sammlung Josef Pospichal)

LIEFERLISTE StEG

- 133** Lieferliste: Ausmusterungsdaten: Fabriknummer 619 + 1891
(Fabriknummer 701 + 1885)
(Fabriknummer 702 + 1891)
Laut Horn (2012) wurde die Fabriknummer 783 bereits 1902 (statt: + 12.05.) ausgemustert. Klärung derzeit nicht möglich.
Blieberger, Pospichal (2022; Seite 132) nennen für die Fabriknummern 619, 701 und 702 die Jahre 188X und für die Fabriknummer 783 den Dezember 1905 als Ausmusterungsdatum.

Bei der Fabriknummer 619 ist hinter dem Namen STEIERDORF eine hochgesetzte römische II (für Zweitbesetzung) einzusetzen.
- 133** Lieferliste, Fabriknummer 4745, Zeile 3, hinter „Leopoldau 3“ ergänzen: (April 1965 noch vorhanden)

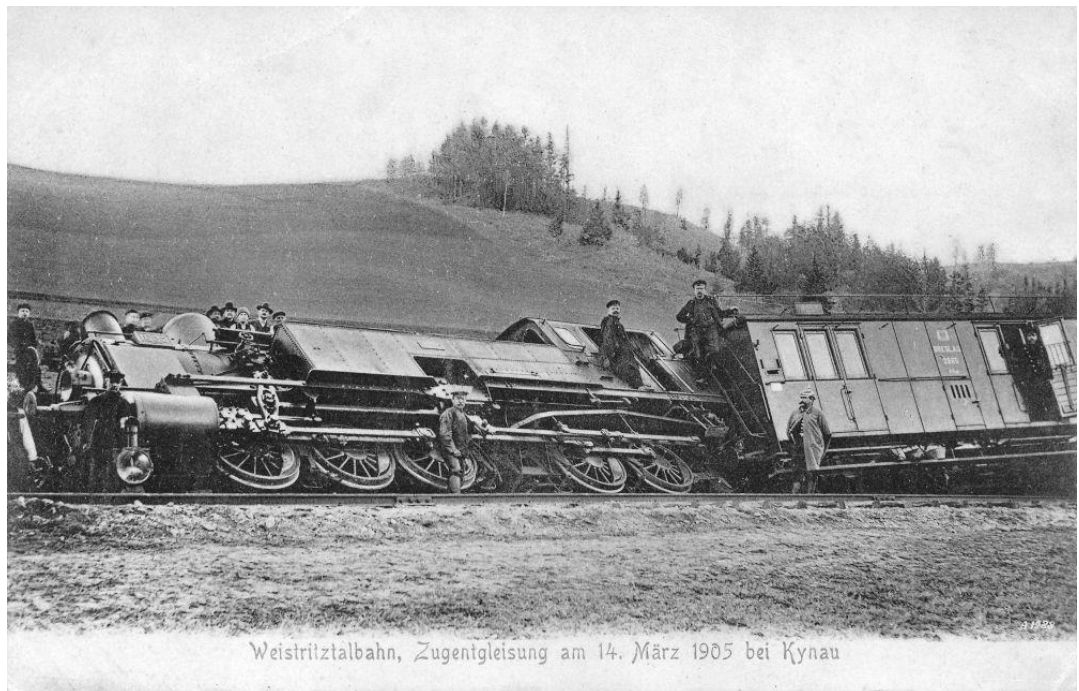
KAPITEL 6.

- 134 rechts, fünftletzte Zeile: Der in der Literatur genannte Zerstörungsgrad von 80 Prozent erscheint angesichts vorliegender Fotos nach Kriegsende als viel zu hoch. Gottwaldt (2014, S. 33) nennt neben der Zahl von 80 Prozent auch 40 Prozent.
- 136 Tabelle: Im Jahre 2012 wurde auch die Fabriknummer 35000 gebaut (DB AG-Lok 245 003-9).
- 137 rechts, 2. Absatz: Von der Henschel-Lok E 8 sind inzwischen sowohl Dokumente zur Bestellung bei Henschel als auch das Betriebsbuch aufgetaucht. Demnach wurde die Lok am 25. März 1955 bestellt, und am 25. Mai 1956 wurde vom Oberbergamt die „Urkunde über die Genehmigung zur Anlegung eines beweglichen Dampfkessels“ erteilt. Die „Bescheinigung über die Prüfung der Bauart und Wasserdruckprobe des Kessels“ datiert bereits vom 5. März 1956. Damit wurde die E 8 definitiv später geliefert als die 82 041 von Esslingen (Lieferung am 29. August 1955).
- 138 links, unter der Tabelle, Zeile 2–3: ... noch die **eventuell** in der Sowjetunion **verbliebene** T16¹ mit **der Fabriknummer** 19664 sowie die Lok mit der ... (statt: ... noch die in der Sowjetunion verbliebenen T16¹ mit den Fabriknummern 18886 und 19664 sowie die Lok mit der ...)

KAPITEL 6.1

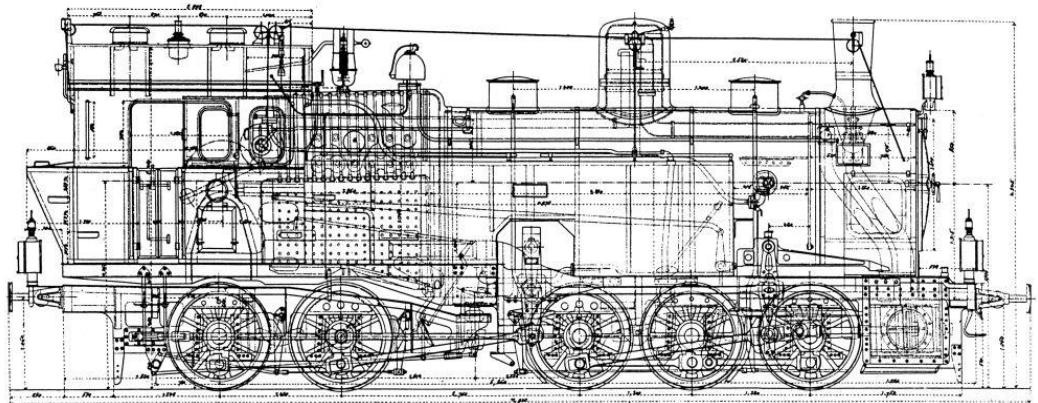
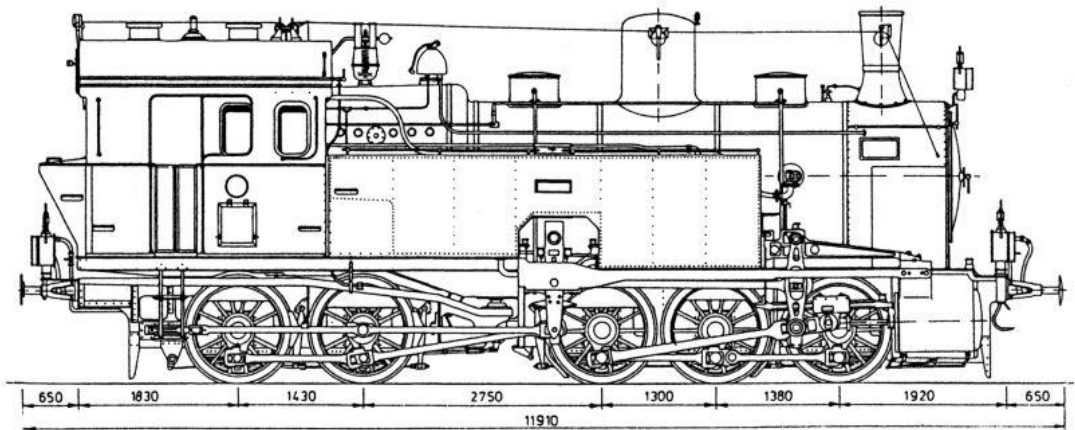
- 140 oberer Abbildungstext, Zeile 2: **Schwinghebel**-Loks (statt: Schwinkhebel-Loks)

140–151



Eine Lok der dritten T15-Serie (Henschel 1898/99/ 4899–4911) ist am 14. März 1905 zwischen Kynau und Hausdorf von rechten Weg abgekommen (Details siehe Dominas; 2010, Seite 51–53). Man erkennt die Lok daran, dass sie nicht mehr den auffälligen Rahmen der ersten beiden Serien (Henschel 1896/ 4484–4485 und Henschel 1898/ 4775–4776) besaß, wohl aber noch die abgerundeten Ecken des Wasserkasten-Ausschnitts. Auch wurde der Dampfdom ab der nachfolgenden Serie auf den zweiten Kesselschuss verlegt. Kynau heißt heute Zagórze Śląskie und liegt an der dort seit 2004 stillgelegten Weistritzalbahn (Eröffnung am 1. Oktober 1904). Von den 13 Loks der dritten T15-Serie muss es sich bei der gezeigten Lok um eine der drei Loks BRESLAU 1633 bis 1635 (spätere BRESLAU 8003 bis 8005) handeln.
Foto: Sammlung Günter Krall

- 143 Als Ergänzung zu den beiden T15-Zeichnungen der KED Erfurt und Frankfurt (Main) hat uns Manfred Hohmann die beiden folgenden Zeichnungen der T15 mit Dampfdom auf dem zweiten Kesselschuss zugesandt. Sie zeigen eine Außenansicht der Maschine und eine sehr detaillierte Schnittzeichnung. Bei beiden Darstellungen ist die Führung der Heberleinbremse mit ihren Seilrollen am Kamin und am Führerhausdach gut zu erkennen. Diese auf einem 1856 für Jacob Heberlein erteilten Patent beruhende Bremsbauart kann man noch heute gelegentlich (z.B. auf der Preßnitztalbahn in Sachsen) im Einsatz erleben.



Etwas detaillierter als die Zeichnung aus dem Direktionsverzeichnis Frankfurt/Main (aus dem Jahre 1907) zeigen diese beiden Zeichnungen aus der Sammlung von Manfred Hohmann die Außenansicht und den Schnitt der preußischen T15 in der zweiten Bauausführung mit dem Dampfdom auf dem zweiten Kesselschuss. Gut zu erkennen ist auch der Ausschnitt im Wasserkasten, der bei diesen Maschinen nicht mehr abgerundet ist.

- 144 oberer und unterer Bildtext, jeweils letzte Zeile: **Klaus Christian Kasper** (statt: Klaus-Christian Kasper)
- 147 links, 2. Absatz bis Seite 148 links, Ende 1. Absatz: Für die Direktion Erfurt nennt Wenzel (2018; Seite 9–11) detailliertere Einsatzdaten der T15.
- 147 links, 3. Absatz, Zeile 1: **Beyer (2004)** (statt: Berger (2004))
- 150 rechts, 3. Absatz: Nach neu erschlossenen Akten im Bundesarchiv (R43.04 No. 253) betrug der Bestand an T15 am 1. Oktober 1920 81 Stück. Zu diesem Zeitpunkt fehlten also von den insgesamt 93 T15 nur die elf „Waffenstillstandsloks“ für Belgien und Frankreich (siehe Seite 154–158) und die schon vor dem 1. Oktober 1918 ausgeschiedene Köchy-T15 (siehe Berichtigung zu Seite 167). Die Angaben aus Wagner et al. (1991) sind also höchstwahrscheinlich falsch. Ebenfalls von Wagner et al. (1991) stammen auch die meisten der von uns berichteten T15-Stationierungen (Seite 147–150).

- 152** links, 4. Absatz, Zeile 5: ... ihren insgesamt **89** Dampfloks ... (statt: ... ihren insgesamt 91 Dampfloks ...). Der in der Literatur häufig zu beobachtende Fehler basiert auf der Doppelzählung der Umbauloks 97/98 bzw. 0037/ 0038.
- 153** rechts, drittletzte Zeile: Zwar haben wir noch keinen Hinweis auf die Verwendung der Abkürzung KPFV gefunden, wohl aber für das analoge BFV als Abkürzung für Bundesfinanzverwaltung. Letztere verwendet diese Abkürzung z.B. auf Hinweisschildern oder im Internet.
- 154** rechts, 3. Absatz, Zeile 2: **englische** (statt: englische)
- 155** links, unterster Absatz, Zeilen 6–10: Details zur SNCF-2-050 TD siehe im Anhang F; ab Seite 371.
- 157** links, Textzeilen 1–5: Eine Tabelle über alle bei der SNCF eingereichten 050 T (TA–TE, TQ und TX) findet sich in Kapitel 22.4 auf Seite 249.
- 158** links, Überschrift, Zeile 2: **Staatsspoorwegen** (statt: Staats-Spoorwegen)
- 158** links, 1. Absatz unter dem Kasten: Nach Unterlagen von Maurice Hennequin schieden im Jahre 1922 (zwischen dem 1. Mai und dem 1. September) zwei und im Jahre 1923 (zwischen dem 1. Mai und dem 1. September) vier T15 aus dem Bestand aus. Am 1. Mai 1922 gehörten fünf Loks zum Distrikt Liège (FL; 14 Depots) und eine zum Distrikt Quartier Leopold (LX; fünf Depots im Raum Brüssel). Nach dem 1. September 1922 waren die noch verbliebenen vier T15 im Distrikt Liège beheimatet. Schon 1922 soll keine Lok mehr Plandienste verrichtet haben [danke an Hansjürgen Wenzel].
- 158** rechts, Tabelle im Kasten, drittletzte Zeile: Baujahr **1915** (statt: 1918)
- 158** rechts, 2. Absatz unter dem Kasten; Zeile 4–12: Die belgischen Betriebsnummern für die T15 und für zahlreiche andere früh ausgeschiedene Loks sollen laut einem bekannten Lokomotiv-Historiker in den 1960er-Jahren von einem anderen bekannten Lokomotiv-Historiker „generiert“ worden sein.
- 159** links, 2. Absatz, erste Zeile: siehe Ergänzung zu Seite 298, Fabriknummer 6836
- 159** rechts, 4. Absatz, Zeile 17: hinter „unterwegs war.“ einfügen: Einer ähnlichen Vereinfachung unterlagen die beiden baugleichen Hagans-Schwinghebelloks 102 und 103 der 785 mm-spurigen Brölthaler Eisenbahn / Rhein-Sieg Eisenbahn (Hagans 1898/348 und 1901/440). Sie wurden ebenfalls vor ihrem dortigen Einsatz im Jahre 1923 bei der Firma Jung (siehe Kapitel 21.) von der Achsfolge E (bzw. C B') auf die Achsfolge C2' umgebaut (Clößner, Gussmann 2017).
- 160** unterer Zeichnungstext: siehe Ergänzung zu Seite 298, Fabriknummer 6836
- 161** Literatur: Hagans **et al.** 1991 (statt: Hagans 1991)

KAPITEL 6.2

- 162** rechts, Zeilen 2–3: In einer neueren Arbeit zur Vennbahn (Heinzel et al. 2012) wird vermutet, dass es sich bei der dort auf Seite 152 abgebildeten Lokomotive „möglicherweise... um das einzige Foto der... Köchy-Lok „Cöln 1900“ ... handelt“. Leider zeigt dieses Bild „nur“ eine T16 der zweiten Bauart (siehe Kapitel 9.3), sodass unser Satz bedauerlicherweise gültig bleibt.
- 165** links, 3. Absatz: Zu den bizarren staatsrechtlichen Verhältnissen des Gebiets Neutral Moresnet und deren Auswirkungen auf seine Bewohner siehe das eindrucksvolle Werk von Dröge 2017.

- 167** rechts, 2. Absatz: Neu aufgefundene Bestandsverzeichnisse im Bundesarchiv (R43.04 No. 253) zeigen, dass die Köchy-T15 bereits am 1. Oktober 1918 nicht mehr im Bestand der KPEV geführt wurde und damit auch nicht mehr an die am 1. April 1920 gegründeten Reichseisenbahnen gelangte. Inwieweit sie noch als Schrottllok vorhanden war, lässt sich derzeit nicht klären.
- Von 1895 bis 1901 gab es für die Direktion Köln die Schreibweisen „CÖLN“, „COELN“ (siehe auch Seite 163) und KÖLN (fotografisch nachgewiesen z.B. bei der späteren preußischen G7¹ „KÖLN 1345“ (BMAG 1898/2500)). Laut dem uns vorliegenden Amtsblatt der Königlichen Eisenbahndirektion zu Kattowitz Nr. 9. vom 2. März 1901, Nr. 179 soll die amtliche Schreibweise Cöln künftig „auch bei den Anschriften an den Betriebsmitteln angewendet werden. Die Umzeichnung der vorhandenen Lokomotiven und Wagen pp. wird allmählig erfolgen.“
- Kemp 2016 (Seite 49) beschreibt die Abgabe der Köchy-T15 an Frankreich und die anschließende Zurückweisung durch die Abnahmekommission „wegen Untauglichkeit“. Leider werden dafür keine Belege oder Quellen genannt. Laut Kemp war die Maschine „ab 1908 <...> die meiste Zeit in Stolberg/Rhld. stationiert und zog bis 1918 leichte Güterzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung zwischen Stolberg und Malmedy.“

KAPITEL 6.3

- 171** Rechts, nach erstem Absatz einfügen: Ob diese bei einer oder bei mehreren dieser Loks so stark waren, dass sie nach Kriegsende nicht mehr zum Einsatz kamen, ist leider unbekannt. Für einen solchen „Totalschaden“ kämen allenfalls in Betracht:
- 94 1278, ausgemustert als ČSD 537.506 am 10. Juli 1956. Lt. Motyčka 2004 lassen sich für diese Lok bei den ČSD keine Einsätze nachweisen.
- 94 1293, ausgemustert in den 1950er-Jahren bei den ČSD unter ihrer alten Reichsbahn-Betriebsnummer. Laut Motyčka 2004 lassen sich für diese Lok bei den ČSD keine Einsätze nachweisen.
- 94 1300, ausgemustert als PKP TKw2-80 am 23. Juli 1952. Die frühe Ausmusterung deutet auf eine Kriegsschadlok oder auf eine Unfalllok hin.
- Für alle anderen 51 Henschel-T16¹ (=94,4 Prozent) gibt es dagegen Nachweise, dass sie noch nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs Dienst verrichtet haben, oder, wie im Falle der verschollenen 94 1526, nach Kriegsende unbeschädigt waren (siehe Nachkriegsfoto dieser Lok auf Seite 175). Bei den beiden oben genannten tschechoslowakischen Maschinen wäre zudem zu fragen, ob sie nicht mit vertretbarem Aufwand zu reparieren gewesen wären, oder ob für sie bei den ČSD schlicht kein Bedarf (anders als bei den PKP) bestand. Da auch bei der dritten der oben genannten T16¹ unklar ist, ob die Lok wegen eines Kriegsschadens oder eines Unfalls bei den PKP ausgeschieden ist, kann man folgern, dass die Quote der Totalschäden durch den Zweiten Weltkrieg bei den Henschel-T16¹ zwischen 0 und 5,6 Prozent liegt (vergleiche z.B. die Quote von 4,6% bei der Baureihe 01; siehe Kapitel 9.4; Seite 172).

171–173



Da, wo im Jahre 2021 ein üppiges Dickicht und ein völlig verfallener Ringlokschuppen die Szenerie beherrschten, stand knapp 50 Jahre zuvor die bei Henschel gebaute 094 533-7 vor dem Dillenburger Lokschuppen und wartete auf neue Herausforderungen. Die Lok selbst war an diesem Tag, dem 30. April 1972, auch schon ein halbes Jahrhundert alt und hatte bis zur Ausmusterung keine drei Monate mehr vor sich.

Foto: Ludwig Rotthowe / Sammlung Eisenbahnmuseum Bochum

- 173** Bildtext, erste Zeile: Laut Wolfgang Müller entstand die Aufnahme erst am 9. Mai **1957** (statt: 9. Mai 1955).
- 174** rechts, Zeile 1: „gültig ab 1. **Juni** 1970“ (statt: „gültig ab 1. Juli 1970“). Details zum Inkrafttreten des neuen DR-Nummernplans siehe in den Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 201.
- 174** rechts, nach 2. Absatz einfügen: Von ebenfalls zwei Maschinen (94 1287 und 94 1301) ist bekannt, dass sie von der Deutschen Reichsbahn in der DDR zeitweise an Industriebetriebe vermietet worden waren: 94 1287 im August 1955 an den VEB Bauunion Ost und 94 1301 1951/52 an die Maxhütte in Unterwellenborn (siehe Kapitel 8.4 [Ergänzungen zu Seite 358]; Kapitel 9.4 [Ergänzungen zu Seite 195]; Kapitel 10.2 [Seite 127] und Kapitel 16.3 [ab Seite 87]).
- 174** rechts nach der Zwischenüberschrift, Zeile 1 bis 4: Text streichen und ersetzen durch: Die sowjetischen Truppen in Österreich betrachteten ehemals deutsche Lokomotiven als Kriegsbeute und fuhren im Winter 1948/49 rund 600 dieser Lokomotiven aus Österreich ab (siehe Kapitel 9.4; ab Seite 317). Das betraf auch die dort abgestellte Henschel-Lok 94 1526 von ...
- 175** links, Textzeile 14–16: Text streichen und ersetzen durch: ... waren drei weitere Henschel-Maschinen: 94 1278, 1285 und 1304, übernommen zwischen dem 12. September 1945 und dem 25. Februar 1946 als 537.0506, 537.0503 und 537.0509. Das einzige überhaupt be- ...
- 175** links, Textzeile 21–23: Text streichen und ersetzen durch: Von den vier 537.0 aus dem Hause Henschel wurden wahrscheinlich drei mit der Verfügung 35019/56 am 10. Juli 1956 ausgemustert (für 537.0509 wird alternativ die Verfügung 10370/ 57 vom 8. März 1957 genannt). Die 537.0503 war dagegen bereits ...

- 175** links, viertletzte Textzeile bis rechts, Zeile 3: Text streichen und ersetzen durch: ... 1845) aus der Tschechoslowakei zurück (genaue Details siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 264). 94 1293 verblieb ohne Umzeichnung in der Tschechoslowakei, wo sie laut Motyčka (2013) in den 50er-Jahren ausgemustert wurde. Laut Motyčka (2004) lassen sich bei den fünf Henschel-T16¹ der ČSD lediglich Einsätze für die beiden Loks 537.0500 und 537.0509 nachweisen.
- 175** rechts, Zeile 2 nach der Zwischenüberschrift: ... gemeinsam mit **zehn**... (statt: elf)
- 175** rechts, Zeile 14 nach der Zwischenüberschrift: Das Datum 27. April 1945 kennzeichnet die formale Wiedererrichtung des Staates Österreich. Die „Österreichischen Staatseisenbahnen“ wurden strenggenommen erst mit dem „Behördenüberleitungsgesetz“ vom 28. Juli 1945 (Paragraph 51) neu errichtet.

176–181



Am 11. Juli 1967 fotografierte Ralf Reich vor den Anlagen der Zeche Grimberg in Bergkamen die Lok VI der Monopol Bergbau AG. Ihr vorletzter Arbeitgeber war die Deutsche Bundesbahn, bei der sie unter dem „Namen“ 94 1282 knapp elf Jahre gearbeitet hatte. Rund fünf Jahre nach der Aufnahme kam auch für diese 1922 gelieferte Maschine das Ende.

Foto: DGEG-Archiv

- 176–181** Zur Geschichte des Bergwerkes Monopol ist zwischenzeitlich ein 656-Seiten-Band von Norbert Meier (2019) erschienen. Meier geht auch auf die Werksbahn (u.a. Seite 616–625) und ihren nichtöffentlichen Personenverkehr (Seite 102 und 312) ein. Zahlreiche Fotos und Pläne zeigen zudem den Verlauf der Gleisanlagen.

- 179/181** 179 rechts, 2 Absatz und 181 links, 1.–2. Absatz: Durch den Erwerb des RAG-Betriebsbuches der 94 1283 / Monopol IV / RAG D 791 im April 2017 sind einige Ergänzungen möglich: Beim Verkauf der DB-Lok 94 1283 im Jahre 1959 an das Bergwerk Monopol trug die Lok den Kessel Hanomag (1923/10176), der ursprünglich mit der Lok 94 1518 abgeliefert worden war (siehe Kapitel 8.10; Seite 398). Bei der Hauptuntersuchung dieser Lok im AW (bzw. damals schon Awst) Lingen vom 19. Dezember 1969 bis zum 1. April 1970 wurde neben rund 25 weiteren Positionen auch der Tauschkessel BMAG (1919/6915) eingebaut. Dieser war ursprünglich mit der am 18. Januar 1968 bei der Deutschen Reichsbahn der DDR ausgemusterten 94 893 („ESSEN 8198“) geliefert worden. Das Foto der Lok IV auf Seite 179 des Kapitels 6.3 zeigt die Maschine unmittelbar nach dem Abschluss der Hauptuntersuchung in Lingen. An Untersuchungen lassen sich bei der Lok IV bzw. D 791 nachweisen:

14.04.1959	L3 AW Bremen
17.10.1962	Verlängerung um 12 Monate
20.10.1963	L3 AW Lingen (Kessel 17.09.1963 AW Bremen)
14.01.1964	L0 AW Lingen (Unfallschäden)

(179/181)	08.08.1966	Verlängerung um 6 Monate
	24.01.1967	Z.U. AW Lingen
	04.02.1969	L0 AW Lingen
	01.04.1970	H.U. Awst Lingen (Kesseltausch)
	18.04.1972	äußere Untersuchung Bergkamen
	04.04.1973	Verlängerung 12 Monate Kamen-Heeren
	19.06.1974	Fristverlängerung (ohne Angabe einer Frist; aus älteren Dokumenten geht hervor, dass die Frist bis 01.04.1975 verlängert wurde) Kamen-Heeren

Zentralwerkstatt Königsborn 2/5

Betr.: Fristverlängerung der Lok D 791

Ausgeführte Instandsetzungsarbeiten:

Kessel:

a) Der Lang- und Stehkessel wurde gereinigt und sämtliche Stehbolzen aufgebohrt. 56 Stück Heizrohre im oberen Bereich des Langkessels wurden erneuert. Alle Überhitzerelemente durch neue ersetzt.
Alle Kesselarmaturen wurden aufgearbeitet, die Kesselsicherheit auf 12 atü eingestellt und verplombt.
Kontrollhülse = 36 mm

Fahrgestell:

In Anbetracht dessen, daß das Fahrwerk bei der letzten Fristverlängerung neu aufgearbeitet worden ist und die Lok wenig gelaufen hat, wurde das Fahrwerk belassen. Die Lok wurde gereinigt und der Aschenkasten repariert. In beiden hinteren Puffern die Federn erneuert. Stangenlager überprüft und nachgestellt. Die Luftanlage wurde überprüft und sämtl. Steuerventile einschl. Führerbremsventil gegen andere, bei der Deutschen Bundesbahn aufgearbeitete ventile ausgetauscht. Die Lichtanlage wurde überprüft und die Lichtmaschine ausgewechselt. Die Sandstreuanlage wurde nachgesehen und repariert, und die Schienenräumer gerichtet. Der Feuerschirm wurde erneuert und die Rauchkammer neu ausgeschmiert. Die gesamte Bremsanlage wurde überprüft und die Bremsbacken erneuert. Die Handbremse wurde neu eingestellt.

Geschen :
Horn (West), den 20.11.74
Bundesbahn - Maschinenamt


Kamen-Heeren, den 19.6.74



Als letztes Dokument im Betriebsbuch der 94 1283 / Monopol IV / RAG D 791 ist diese Aufstellung über die anlässlich der letzten Fristverlängerung durchgeführten Arbeiten eingehaftet. Im Ergebnis dieser Arbeiten wurde eine Fristverlängerung für die D 791 bis zum 1. April 1975 ausgesprochen. Wie lange die Lok tatsächlich noch lief, wissen wir nicht.

Die Zulassungsurkunde für den Einsatz beim Bergwerk Monopol hat „Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Essen“ am 7. Juni 1960 ausgestellt.

- 181** links, 2. Absatz, Zeile 3: Laut dem Monopol-/RAG-Betriebsbuch wurde die 94 1283 / Monopol IV / RAG D 791 am 23. März 1922 angeliefert und am 15. März 1922 abgenommen („Endabnahme“). Mindestens eines dieser Daten ist definitiv falsch.
- 182–185** In Kenning et al. (2023, Seite 118–153) findet sich die bisher wohl ausführlichste Darstellung zur Geschichte des Hüttenwerks Donawitz und seiner schmalspurigen Werksbahn mit ihren knapp 100 schmalspurigen Lokomotiven aller Traktionsarten. Auch wenn die Normalspurfahrzeuge in dem genannten Buchbeitrag ausgespart bleiben, bieten die über 80 Bilder einen sehr guten Überblick über die Betriebsverhältnisse in der Hütte Donawitz, die u.a. über zwei preußische T16¹ verfügte.

(182–185) Wir müssen uns im Rahmen der „Schweren Brocken“ auf diese beiden Maschinen konzentrieren und gehen im Folgenden nur auf einige Korrekturen und Ergänzungen ein, die im ursprünglichen Text in Kapitel 6.3 (Seite 182–185 für die ehemalige 94 1521) und in Kapitel 9.4 (Seite 340–342 für die 94 503) notwendig wurden.

Weitere Literatur zum Kapitel 6.3 sowie 9.4 (beide ÖAMG):

Bude et al. 1978 / Hohn 2010 / Kenning et al. 2023 / Metzeltin 1974 / Schmeiser 1977 / Stockklausner 1982 / Zoubek 2004 (Seite 317)

- 182** links, 1. Absatz, Zeilen 6–7 sowie 2. Absatz, Zeilen 1–7: Kenning et al. (2023; Seite 141) nennen den 17. März 1965 als Zugangsdatum der ÖBB-694.1521 in Donawitz.
- 182** rechts, 2. Absatz, Zeile 15: **Škoda** (statt: Skoda)
- 182** unterste Bildtextzeile: **Archiv** (statt: Sammlung)
- 183** rechts, Zeilen 1–3: Die Lok 1000.2 wurde nachweislich noch am 22. März 1972 von Herbert Fritz im Einsatz fotografiert. Ob sie formal noch zur VOEST-Alpine AG (ab 1. Januar 1973) gelangte, muss derzeit offenbleiben [danke an Frank Glaubitz und Christian Kamrath]. Hinweis: Die Angaben zur ÖAMG 1000.2 in der Tabelle auf S. 138 sind korrekt.
- 183** oberer Bildtext: Die neben der Lok 1000.2 abgebildete Schmalspurlok ist laut Kenning et al. 2023 entweder nicht die im Bildtext genannte Lok 100.6, sondern die 100.11, zu der auch die auf Seite 183 genannten Baudaten passen würden, oder aber es handelt sich doch um die 100.6, die die Baudaten Krauss (München) 1916/7159 trug. Letztgenannte Lok besaß zum Schluss den Kessel der erstgenannten Lok 100.11. Beide Maschinen wurden im Jahre 1974 ausgemustert, wobei die 100.11 seit 2002 bis heute als Denkmal in Neu Nagelberg erhalten geblieben ist. Wir bitten unsere Leser um Mithilfe bei der Aufklärung.
- 185** links, 2. Absatz: Wie bereits auf Seite 182 erwähnt, wurde um 1943 in Donawitz ein neues Betriebsnummernschema für alle Dampflokomotiven eingeführt, das sich mit den ersten zwei bis vier Ziffern an der ungefähren PS-Leistung der Loks orientierte. Getrennt durch einen Punkt folgte dann die ein- oder zweistellige Ordnungsnummer. Die 65 Loks umfassende Liste zeigt ein breites Spektrum an Lokomotiven mit Baujahren zwischen 1897 und 1953 sowie Leistungen zwischen 30 und 1 000 PS:

Spur ¹	Betriebsnummern	Bauart	Baujahre	Hersteller
S	30.1–3 ²	B n2t	1897–1919	Krauss (München) / (O&K) ²
S	40.1–5	B n2t	1906–1910	Krauss (Linz)
S	60.1–10 / 9 ^{II}	B n2t	1911–1942	Krauss (Linz/München) / O&K / Jung
S	100.1–19 / 13 ^{II} –17 ^{II}	B n2t	1912–1947	Krauss (Linz/München) / Floridsdorf / Slavonisch Brod
S	170.1–4	B n2t	1938–1952	Floridsdorf / Krauss-Maffei
N	200.1–7	B fl / B n2t	1918–1946	Floridsdorf / O&K / Krauss-Maffei
N	250.1–2	B n2t	1952–1953	Krauss-Maffei
N	290.2	C n2t	1907	Wiener Neustadt
N	350.1	C n2t	1927	Borsig
N	400.1	D n2vt	1919	Krauss (Linz)
N	550.1	D n2t	1941	Floridsdorf
N	600.1–2	1'C1' n2vt	1897	Floridsdorf / Wiener Neustadt
N	650.1	D h2t	1944	Floridsdorf
N	1000.1–2	E h2t	1913–1923	BMAG / Henschel

¹ S = Schmalspur (790 mm) / N = Normalspur

² Bei der Lok 30.2 ist nur der spätere Ersatzkessel (O&K 1908/2846) bekannt, nicht aber der Hersteller der Lok.

- 185** links, 2. Absatz: Laut Kenning et al. (2023; Seite 118) wurden die ersten Werksbahn-Lokomotiven von 1872 bis etwa 1919 für eine Spurweite von 660 mm gebaut. Das gesamte Netz wurde „sogleich nach Kriegsende <...> von 660 mm auf 790 mm“ umgestellt. Laut den Lieferlisten von Krauss (München), Krauss (Linz) und O&K waren aber alle zwischen 1872

- (185) und 1919 gebauten rund 20 Dampfloks mit einer Spurweite von 790 mm ausgeliefert worden.
Die erste Schmalspur-Dampflok im Donawitzer Werk war die 1872 bestellte und im Januar 1873 ausgelieferte Lok 1 (Krauss 1873/130). Eigene Loks für den seit 1884 bestehenden Normalspuranschluss der Hütte gab es erstmalig 1936. Bis dahin versah die Südbahn bzw. die BBÖ den Rangierdienst im Werk. Erste eigene Normalspurlok in Donawitz war die feuerlose B fl von Floridsdorf (1936/3105), die später zur 200.1 wurde (siehe Tabelle).
- 186** unterste Bildzeile: Einen solchen Kasten für Dosiermittel besaß auch die 94 1606. Fotos der 94 1015 und der 94 1606 siehe Kapitel 9.4, Seite 164 und 406.
- 187** links, Zeile 10: ... des **früheren Stellwerks W3**... (statt: ... des Abzweigs Tabakmühle...) [danke an Wolfgang Müller].
- 187** links, Ende erster Absatz: Wolfgang Müller weist ergänzend darauf hin, dass die unkontrollierte Erweiterung der Spurweite der Leipziger Straßenbahn schon zwischen 1872 und etwa 1890 stattfand (siehe auch Adam o.J., S. 20–21). Diese von Metzeltin (1974; Seite 133) in einem anderen Zusammenhang so genannte „Verwilderung der Regelspur“ war bei deutschen Straßenbahnen nicht ganz unüblich. Für Leipzig nennen Metzeltin und andere u.a. 1 448, 1 456 und 1 458 mm Spurweite. Auch die Straßenbahnen von Danzig, Hannover, Ingolstadt, München und Straßburg (jeweils 1 440 mm Spurweite) sowie die von Dresden, Mannheim und die Ausstellungs-Straßenbahn von Zittau (jeweils 1 450 mm) waren Beispiele für die Aufweichung der Normalspur.
- 187** rechts, Skizze: An der östlichen Spitze des Gleisdreiecks (Abzweig Tabakmühle) gab es nie einen Anschluss an die Großmarkthalle (bis dorthin lagen nur die Ausziehgleise des Anschlussgleises parallel zur Strecke nach Stötteritz). Stattdessen zweigte der Anschluss an der Nordspitze des Dreiecks beim Stellwerk W3 in Richtung Südosten ab. Der in der Grafik ebenfalls eingezeichnete Anschluss von Süden direkt zur Großmarkthalle bestand laut Wolfgang Müller (Mitteilung vom 19. Dezember 2012) nur bis maximal 1938 und diente wahrscheinlich ursprünglich dem Bau der Hallen (siehe auch Preuß o.J. [Leipzig Bayer Bf] und im Gegensatz dazu Brandt o.J. [Leipzig]). Zur revolutionären Bautechnik der Leipziger Markthallen siehe Lorenz et al. 2013.
- 188** links, 2. Absatz, Zeilen 10 und 11: Wolfgang Müller vermutet, dass das genannte „buchmäßige“ Verschrottungsdatum der 94 1287 (27. August 1969) wahrscheinlich eher das Verkaufsdatum der Lok von der GHG OGS an das Kombinat Metallaufbereitung gewesen ist. Letzteres betrieb an dem im selben Absatz genannten Ort als Nachfolger der Firma Ruhnu bzw. der Volkseigenen Handelszentrale Schrott die Zerlegung von Lokomotiven.
- 188** links, Ende 2. Absatz: Winkler (2014) nennt als weitere Heizlok der Großmarkthallen die 55 5168 (1971 abgestellt im Bw Leipzig Bayrischer Bahnhof).
- 188** rechts, Textzeile 1: Neben den **1938** und 1940 (statt: 1937 und 1940)
- 189** links, Zeile 3, hinter dem Satzende einfügen: Laut Wenzel (2018; Seite 392) wurde die Lok nicht am 22. Juni 1967 verkauft, sondern schon am 20. Juni 1967. Auf Seite 369 nennt Wenzel allerdings für diese Maschine ebenfalls den 22. Juni 1967 als Verkaufsdatum.
- 190** links, nach 2. Absatz einfügen: Natürlich erfolgt ein solcher Entschluss für eine erneute kostspielige Hauptuntersuchung nicht im luftleeren Raum. Die Namen der Förderer solcher Aktionen bleiben allerdings meistens im Anonymen verborgen. Umso erfreulicher ist es, dass Franz Rittig (2022; Seite 10–19) dem wohl wichtigsten Protagonisten der 94 1252, dem Lokführer Eberhard Mühlau, eine längere einfühlsame Schilderung dessen Einsatzes für diese Maschine widmet.

KAPITEL 6.4

191–200 Von den zehn Fünfkupplern der GBAG sind zwischenzeitlich neun Betriebsbücher (E1–E2 und E4–E10) aufgetaucht, die auch zu Kapitel 6.4 einige Ergänzungen ermöglichen:

Ursprüngliche Betriebsnummern (siehe S. 191 und 194):

Die erste Lok (Fabriknummer 22511) wurde laut Betriebsbuch und Foto als ALMA 1 abgeliefert, die drei weiteren wahrscheinlich als ZOLLVEREIN 9–11. Für die Loks 10–11 ist dies durch die Betriebsbücher belegt. Die beiden letztgenannten Bücher weisen für diese Loks 1941 (beide Maschinen), 1943 (nur die spätere E4) und 1948 (nur die spätere E5) die Betriebsnummern 4–5 aus. Das wäre eine Vorwegnahme der späteren Nummern E4–E5 (Vergleiche: Leitsch, Sydow 2011, S. 22).

Abnahmedaten:

Die Bauartprüfung des Kessels mit Wasserdruckprobe und die Genehmigung zur Anlegung eines beweglichen Dampfkessels fand an folgenden Terminen statt:

Fabriknummer (spätere Nummer)	22511 (E2)	22697 (E4)	23756 (E5)
Wasserdruckprobe	24.9.34	20.3.35	3.12.37
Betriebsgenehmigung	10.11.34	29.4.35	15.1.38

Technische Angaben (siehe Seite 193):

Die angegebene Verdampfungsheizfläche von 200m² bezieht sich auf die wasserberührte Heizfläche. Der Wert für die feuerberührte Heizfläche lautete 177.52m². Im Betriebsbuch der ALMA 1 ist die Höchstgeschwindigkeit – wie bei den meisten Loks – mit 45 km/h angegeben. Alle Loks besaßen zwei Dampfstrahlpumpen zur Speisung des Kessels.

Lokunterhaltung (siehe Seite 195):

Die drei Loks E2, E4 und E5 wurden hauptsächlich in den Werkstätten Alma und Zollverein 1/2 unterhalten. Weitere Standorte für größere Reparaturen und Untersuchungen waren Zollverein 4/11, Nordstern 1/2 (bzw. Hafen Nordstern) und die Zeche Graf Moltke 3/4 (nur Lok E5). Die häufigen Kupfer-Schweißarbeiten bei allen drei Maschinen besorgte meistens die Firma Petzold in Duisburg, während Reuschling in Hattingen mehrfach Teile zulieferte. Die spätere Lok E2 fand sich zudem zur Hauptuntersuchung bei der Firma Jung in Jungenthal (siehe Kapitel 21.) ein. Ihre letzte Zwischenuntersuchung erhielt diese Lok im Jahre 1965 bei der Firma Klöckner in Georgsmarienhütte (siehe Kapitel 20.)

Ausmusterungen (siehe Seite 195–197):

Laut Betriebsbuch der Lok E2 erhielt diese Maschine ihre letzte Zwischenuntersuchung im Juli 1965 in Georgsmarienhütte. Die nächste Untersuchung wäre am 4. April 1967 fällig geworden und wurde nicht mehr durchgeführt. Lok E4 erhielt am 1. Februar 1968 eine Fristverlängerung bis zum 1. Februar 1969. Laut einem Schreiben der Rheinelbe Bergbau Aktiengesellschaft vom 20. Januar 1969 an die DB (Maschinenamt Essen) wurde die Maschine „im November 1968 außer Betrieb genommen und verschrottet“.

Zuletzt war die E4 nach Zeichnung Nr. 200.4.73 (ebenso wie die Lok E10) für den Heizlokdienst umgebaut worden.

Bei der Lok E5 lief die letzte Fristverlängerung am 25. Juli 1967 aus.

- 192** links, 2. Absatz, Zeile 11 und rechts, Zeile 9: Von manchen Eisenbahnhistorikern wird die offizielle Verwendung der Bezeichnung „Bauart Bochum“ für die Heißdampf-E-Kuppler von Henschel bezweifelt. Diese Benennung findet man jedoch häufig in Henschel-Dokumenten wie Betriebsbüchern, Bauakten und Bremsberechnungen (Beispiel: Auftragsbestätigung für die Loks 30 und 31 der Hibernia vom 19. April 1939: „... 1435 Spurweite, Bauart Bochum, Fabrik Nr. 25 684/85“).
- 193/194** rechts, letzte Zeile bis Seite 194, links, erste Zeile: ... **WLE-Loks 106 und 107** (statt: ... WLE-Loks 107 und 108)
- 200** Literatur: Mayer, Constant **o.J.** (statt: Mayer, Constant 1998).

KAPITEL 6.5

- 205** rechts, 3. Absatz, Zeilen 4–7: Nach Wolfgang-D. Richter und Christian Dahm stammten zumindest drei der genannten 30 Loks von der auf Seite 66 genannten Firma Trelenberg in Breslau, zwei weitere von der WUMAG in Bautzen. Auch sollen nach dieser Quelle einige Grubenlokomotiven vom Bochumer Verein für Dritte gebaut worden sein, bevor dieser Geschäftszweig 1927 an die Firma Brüninghaus abgegeben wurde [Drehscheibe Online, 15. November 2009 und 21. März 2013].

In einem bebilderten Vortrag aus dem Jahre 2017 führte Wolfgang-D. Richter folgende Elektrolokomotiven für den Bochumer Verein auf, von denen „in der eigenen Werkstätte <...> insgesamt 18 Maschinen für den eigenen Bedarf“ gefertigt wurden:

Stückzahl	Baujahr	Achsen	Hersteller	Fabriknummern
1	1924	4	SSW / Trelenberg	SSW 1877
2	1924	2	SSW / Trelenberg	SSW 1878–1879
17	1924–27	2	SSW / BV	
2	1937	2	SSW / Wumag	SSW 3285–3286
2	1937	4	AEG / AEG	AEG 6080–6081
(2	1941	2	SSW / Henschel	SSW 3648–3649 ¹)
2	1941	2	SSW / Wumag	SSW 3631–3632

¹ Dieselelektrische Lokomotiven der Henschel-Bauart DEL 110

Quelle: Wolfgang-D. Richter: Elektrische Werkbahnen im Revier. Ein Blick auf die Anfänge und die Entwicklung der innerbetrieblichen Netze (O.O. und o.J. [2017]).

- 207** links, 2. Absatz: Die weitere Geschichte des nördlichen Abschnitts der Hafenbahn nach Grimberg findet sich am Schluss des Kapitels 11.2 (Seite 185–186).

- 207** rechts unten, Literatur, Zeile 2: Budde **et. al.** 2005 (statt: Budde 2005)

KAPITEL 6.6

- 213** rechts, vor letztem Absatz einfügen: Hinzu kamen zwei weitere von der Deutschen Reichsbahn zeitweise geliehene T16¹: 94 949 im dritten Quartal 1955 beim Kaliwerk „Einheit“ in Dorndorf und 94 541 beim Kalikombinat „Werra“ ab Februar 1963 (siehe Kapitel 9.4; Seite 195 und zugehörige Ergänzungen).

- 214** oben, Bildzeile 2: eine der **51** (statt: eine der rund 60). Nach jetzigem Forschungsstand entstanden bei LKM wahrscheinlich nur 51 C h2t dieser Bauart. Die von uns zwischenzeitlich vermuteten drei weiteren C n2t trugen zwar ebenfalls LKM-Fabriknummern (133 001 bis 003), wurden aber 1953 bei LEW in Hennigsdorf (siehe Kapitel 14.; ab Seite 394) unter den zusätzlichen (früheren) Borsig-Fabriknummern 16348 bis 16350 gebaut. Bei diesen Loks einer anderen Bauart handelte es sich möglicherweise „um die Verlagerung eines Auftrags, um den Zeitplan für die Lieferung einzuhalten. <...> Auftraggeber war die ungarische Firma Nikex, die die Loks für die ungarische Staatsbahn orderte.“ (Nieke 2018, Heft 5, Seite 100–101) Die drei Maschinen (MÁV 319.001 – 003) kamen laut György Villányi ab 1. Januar 1961 zu den Stahlwerken Dunai Vasmü, wo zwei von ihnen 1964 (319.003) und 1967 (319.002) zu Dampfspeicherloks (319.1003 und 319.1002) umgebaut wurden. In aufsteigender Nummernreihenfolge wurden die drei Loks am 29. November 1973, 5. November 1981 und 5. Dezember 1981 ausgemustert (siehe auch Kapitel 9.4; Seite 338). Ab Fabriknummer 133 004 baute dann LKM bis zur Nummer 133 057 den in diesen Bänden mehrfach gezeigten C h2t-Typ, wobei für die Fabriknummern 133 018, 031 und 057 bisher keine Belege vorliegen, ob diese Loks auch wirklich abgeliefert wurden oder nicht. Die mit 70 Tonnen besonders schweren LKM-C h2t für Ungarn (318.001 – 007) trugen dagegen die Fabriknummern 134 001 – 007 (siehe dazu Kapitel 9.4; Seite 238).

(214)



Bei gleicher Grundkonzeption wie die der LKM-Lok wirkt der LEW-Dreikuppler 319.001 doch etwas antiquierter. Das liegt vor allem an den für Borsig typischen Führerhaus-Seitenfenstern, dem eckigen Sandkasten und der verwinkelten Konstruktion rund um die Einströmrohre.

Foto: Sammlung György Villányi

KAPITEL 6.7

216 Kapitel 6.7: links, Zeile 3: ... Kapiteln (u.a. **13.4**) (statt: ... Kapiteln (u.a. 13.6))

216–222 Von der Lokomotive Henschel 1938/ 23757 ist im Jahre 2014 das Betriebsbuch aufgetaucht, das ausnahmslos die in diesem Kapitel gemachten Angaben zu dieser Lokomotive bestätigt. Folgende Ergänzungen sind möglich: Die „Urkunde über die Genehmigung zur Anlegung eines beweglichen Dampfkessels“ wurde vom Preußischen Oberbergamt in Dortmund am 19. Februar 1938 erteilt. Als „Betriebsort“ wurde erstmalig am 27. Mai 1938 und letztmalig am 5. August 1939 die Zeche Nordstern 1/2 genannt, ab 10. Dezember 1939 nur noch die (identischen) Ortsbezeichnungen „Gelsenberg-Benzin“, „Horst Emischer Nord“ und „Gelsenkirchen Horst“. Untersuchungen und Ausbesserungen fanden laut Betriebsbuch u.a. bei der „Zeche Alma“ (Hauptwerkstatt; 1941 bis 1958), bei der Firma Heinrich Toennessen in Düsseldorf-Wersten (1944; neue Kupferfeuerbüchse), bei der Westfälischen Lokomotivfabrik in Hattingen (1952 bis 1961) und bei der Firma Klöckner in Georgsmarienhütte (1965; Zwischenuntersuchung) statt. Mit Schreiben vom 15. November 1966 und vom 21. Februar 1968 wurden die Fristen der Lokomotive zweimal bis letztmalig zum 2. November 1968 verlängert. Laut letztgenanntem Schreiben wurde der „Kessel <...> nach Zeichnung Nr. 200.4.73 zum vorübergehenden Betrieb als Heizkessel umgebaut.“ Laut Schreiben der Rheinelbe Bergbau Aktiengesellschaft vom 20. Januar 1969 an das Maschinenamt Essen der DB sind die beiden zuletzt als Heizlokomotiven eingesetzten Loks E4 und E10 im „November 1968 außer Betrieb genommen und verschrottet worden“. Die Betriebsnummer der Lokomotive lautete bei der Anlieferung 1. Erstmalig in einem Dokument vom 18. April 1942 wird die Maschine mit 6 bezeichnet. In der „Bescheinigung über die innere Untersuchung“ vom 17. Mai 1952 heißt es dagegen „Lokomotive Nr. 6 neue Nr. 1“. Letztere Betriebsnummer war bis zur Abgabe an die Rheinelbe Bergbau A.G. und deren Ummummerung in E10 (erstmalig in einem Dokument vom 22. September 1961 genannt) gültig. Die im Betriebsbuch genannten technischen Daten für die Lok entsprechen den im Kapitel 6.4 (Seite 192–193) genannten Werten. Bei der Verdampfungsheizfläche von 200 m² ist die wasserberührte Heizfläche gemeint. Feuerberührt stehen 177,5 m² zur Verfügung.

(216–222)

Beschreibung
der Lokomotive Betriebs-Nr. _____, Fabrik-Nr. **23757**

Henschel & Sohn A.G., Kassel

Die Lokomotive ist eine **E-Tender** Lokomotive, bestimmt für eine höchste Geschwindigkeit von **45** km in der Stunde.

Die Lokomotive ruht auf **5** Achsen aus bestem Siemens-Martin-Flußstahl, **welche** gekuppelt sind.

Durchmesser der Dampfpylinder = **600** mm
 Hub der Dampfzylinder = **600** mm
 Naddurchmesser der Treib- und Kuppelräder = **1200** mm
 „ „ Laufräder = **-** mm
 Dampfspannung = **13** kg/cm² Überdruck.

Baustoffe und Abmessungen des Kessels.

Baustoff der Feuerbüchse: **Kupfer**
 „ des Langkessels: Siemens-Martin-Flußstahl
 „ des Stehfessel-Mantels: **deögl.**
 „ der vorderen Rohrwand: **deögl.**
 „ der hinteren „ **Kupfer**

Abmessungen der Feuerbüchse: obere Länge i. L. **2105** mm
 untere „ „ **2485** mm
 obere Breite „ „ **1290** mm
 untere „ „ „ **1290** mm
 Höhe über dem Kof, hinten **1317** mm
 „ „ „ „ vorn **1487** mm

Stärke der Feuerbüchse-Platten **15** mm
 „ der Feuerbüchse-Rohrwand: im oberen Teil **25** mm
 „ unteren „ **15** mm
 „ des Stehfessel-Mantels: in der Decke **16** mm
 „ den Seitenwänden **16** mm
 „ der Vorderwand **15** mm
 „ der Sinterwand **15** mm

Die Beschreibung der Lokomotive Henschel 1937/ 23757 der Gelsenberg-Benzin A.G. geht in deren Betriebsbuch u.a. ausführlich auf die Bauart der Feuerbüchse und des Kessels ein. Während die vordere Rohrwand des Langkessels wie üblich aus „Siemens-Martin-Flußstahl“ bestand, war die hintere Rohrwand als Bestandteil der kupfernen Feuerbüchse ebenfalls aus diesem – 1937 schon kontingentierten – Halbedelmetall gebaut worden. Das sollte sich bald grundlegend ändern ...

*Interessant sind auch die verschiedenen Materialstärken von 15, 16 und 25 mm bei den Teilen der Feuerbüchse.
 Sammlung Wolfgang Fiegenbaum*

217 rechts, 4. Absatz, Zeile 6–8: Die erwähnte Hagans-Leihlok der WLH trug laut verschiedener Auftragskarteikarten die Fabriknummer 407. Nach allen Literaturquellen zur Lokfabrik Hagans wäre das aber eine 785mm-spurige B n2t-Maschine gewesen, was aufgrund der Einsatzbahnen dieser Lok (Gelsenberg-Benzin, Dolomitwerke Wülfrath, Hoesch Hohenlimburg) nicht möglich ist. Das inzwischen den Autoren vorliegende Betriebsbuch dieser B n2t-Lokomotive (Lok 5 des Eisen- und Stahlwerk Hoesch in Dortmund) zeigte ursprünglich die Fabriknummer 321, die durchgestrichen und durch 407 ersetzt worden war. Da z.B. auch bei den von Hagans gebauten preußischen T3 ähnliche Ungereimtheiten auftraten (siehe Kapitel 9.1; Seite 53–54: „Binnenhäfen Oder, Betriebsteil Frankfurt Oder“), scheint uns ein grundsätzliches Problem bei den publizierten Hagans-Lieferlisten zu bestehen.

(217)

Becheinigung

über die

Prüfung der Bauart und Wasserdruck-Probe des Kessels der Lokomotive,
Betriebs-Nr. ~~1849~~ 6139


Der für eine höchste Dampfspannung von ~~12~~ Atmosphären Ueberdruck bestimmte, von
der Firma:

Lokomotivfabrik Hagans.

zu *Erfurt* im Jahre ~~1895~~

angefertigte und mit der laufenden Fabriknummer ~~394~~ bezeichnete Lokomotivkessel ist in Bezug
auf Bauart, Material und Ausführung in allen Theilen genau untersucht und nach § 9 der Betriebs-
ordnung für die Haupt-Eisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 bezw. § 11 der Bahnordnung für die
Neben-Eisenbahnen Deutschlands vom gleichen Tage mit einem Wasserdruck von ~~12~~ Atmosphären
Ueberdruck von dem Unterzeichneten heute geprüft worden.

Dabei hat der Kessel zu Beanstandungen keinen Anlaß gegeben und hat insbesondere auch dem
Probdruck mit befriedigendem Erfolge widerstanden.

Die Nieten, mit denen das Fabrikbild am Kessel befestigt ist, sind mit dem Stempel 
versehen worden.

Die Abmessungen und Verankerungen des Kessels, sein Material und seine Zusammenfügung
ergeben sich aus der hier beigefügten Beschreibung und Zeichnung.

Erfurt den *6. August* 189*5*

Beschreibung

der Lokomotive, Betriebs-Nr. ~~1849~~ 6139, Fabrik-Nr. ~~394~~

Die Lokomotive ist eine *gekuppelte Tender*-Lokomotive, bestimmt
für eine höchste Geschwindigkeit von ~~40~~ km in der Stunde.

Die Lokomotive ruht auf ~~8~~ Achsen aus *Flügelstahl*
nach vornwärts gekuppelt sind.

Durchmesser der Dampfzylinder = *350* mm

Hub " " = *550* "

Naddurchmesser der Treib- und Kuppelräder = *1100* "

" " Laufräder = *—* "

Dampfspannung = *12* Atmosphären über dem äußeren Luftdruck.

Bei mehreren Hagans-Lokomotiven finden sich um 1895 in deren Betriebsbüchern zwei verschiedene Fabriknummern für dieselbe Lokomotive, so wie hier bei der preußischen T3 „POSEN 1849“ (später „POSEN 6139“). Für diese Lok wurde sowohl die Hagans-Fabriknummer 394 (oben) als auch 309 (unten) genannt, was einen Unterschied von 85 Nummern ausmacht. Bei der im Haupttext erwähnten WLH-Leihlok (ursprünglich eine Hoesch-Werkslok) betrug der Unterschied sogar 86 Nummern, wobei die niedrigere Nummer öfters durchgestrichen war.

KAPITEL 6.8

- 225** oberer Bildtext, Zeile 1: Die Aufnahme dürfte erst nach 1966 entstanden sein, da laut Leitsch, Sydow (2011) ab diesem Jahr die Buchstaben „Bergw. Ges.“ aus dem Eigentumsschild herausgefräst wurden (vergleiche Bild auf Seite 227) [danke an Christian Kamrath].
- 226** Bildtext, Zeile 1: **Lokomotive 41-E beim ...** (statt: Eine der beiden Lokomotiven 41-E oder 42-E beim ...) [danke an Christian Kamrath].
- 227** links, 2. Absatz, Zeile 2–9: Christoph Weleda weist uns darauf hin, dass der im Text erwähnte Henschel-Mischvorwärmer vermutlich bei Krupp in dessen Werkhalle M1 in die Henschel-Lok 41-E eingebaut worden sei (möglicherweise sogar bei dem von uns im gleichen Absatz erwähnten Einbau von Rollenlagern in Treib- und Kuppelstangen im Jahre 1956). Herr Weleda schreibt dazu weiter: *„Dass Krupp damals Fremdkomponenten in Fremdlokomotiven eingebaut hat, fand ich schon sehr erstaunlich.“* Da uns in einem ähnlichen Kontext noch eine weitere Anfrage erreichte, wollen wir kurz auf diesen Sachverhalt eingehen: Grundsätzlich war es so, dass allein der Kunde bestimmte, welche Teile in einer bestellten oder zu reparierenden Lok verbaut wurden. Speziell Pumpen, Vorwärmer, Bremsteile, Indusi-Anlagen, Turbodynamos, Überhitzer, Achs- und Stangenlager, Puffer, Ventile aller Art und Schmieranlagen wurden überwiegend nicht von den Lokfabriken selbst hergestellt, sondern von spezialisierten Zulieferern oder auch Konkurrenten. Wenn der Kunde also gerne eine Henschel-Mischvorwärmer-Anlage mit Turbopumpe für seine Lok (egal welchen Herstellers) haben wollte, wurde die in der Regel von dem den Bau oder Umbau ausführenden Unternehmen (hier von Krupp) bei Henschel bestellt, ähnlich wie man z.B. einen Knorr-Vorwärmer bei Knorr bestellt hätte. Dafür gibt es zahlreiche Beispiele, insbesondere bei den DB-Henschel-Mischvorwärmer-Loks 23 024–025, 65 014–018 und 82 038–041 (siehe Kapitel 3.6; Seite 98), die allesamt nicht von Henschel gebaut worden waren. Zu einer noch etwas anderen Kategorie gehören dagegen z.B. die Krupp-Loks 23 053–064, deren Rahmen und Tender von Esslingen stammten (siehe Kapitel 18.; Seite 137).
- 229** rechts, 1. Absatz: Bei der Premiere des Musicals am 12. Juni 1988 stand die Lokomotive 41-E bereits vor dem Theater in Bochum. Am 18. Juni 2000 konnte die 5 000. Aufführung gefeiert werden. Aus diesem Anlass war die Lokomotive 41-E am Vortag erneut vor dem Starlight Express Theater in Bochum aufgestellt worden. Dort verblieb sie bis zum 9. November 2015 (siehe Ergänzungen zu Seite 230).
- 230** links, nach 1. Absatz einfügen: Die Lok 41-E wurde am 9. November 2015 mittels zweier Autokrane auf einen Tieflader verladen und ins Eisenbahnmuseum Bochum gebracht. Anstelle der 41-E wurde am gleichen Tag vor dem Starlight-Express-Theater die in Pila restaurierte preußische T9¹ („CÖLN 7270“) aufgestellt. Die Lok 41-E bildete nach ihrer Restaurierung mit Mitteln der RAG-Stiftung in Essen einen der Publikumsmagnete der „Zeichenbahntage“ im Eisenbahnmuseum Bochum vom 14. bis zum 23. September 2018.

(230)



Am 9. November 2015 wurde die vor dem Starlight-Express-Theater stehende 41-E gegen die preußische T9¹ („COELN 7270“) ausgetauscht. Letztere war seit vielen Jahren in Einzelteilen auf dem Museumsgelände in Bochum-Dahlhausen verteilt gewesen und wurde nun in Pifa und mit einer Finanzierung durch das Theater wieder restauriert. Auch die 41-E wurde mithilfe einer großzügigen Finanzierung durch die am 26. Juni 2007 gegründete RAG-Stiftung vorbildlich aufgearbeitet. Das Foto (unten) entstand am 29. Februar 2020 im Eisenbahnmuseum Bochum.
Fotos: Hans-Henning Pietsch / Wolfgang Fiegenbaum

- 230** rechts, Zeilen 1–4: Hier fehlt die Lokomotive 51-C (Krupp 1952/ 2491), die als Lok „MEVISSEN 4“ der Museums-Eisenbahn Minden gehört [danke an Christian Kamrath]. Außerhalb des genannten Nummernplans wäre hier auch noch die in Privatbesitz erhaltene Lok 1 des Hibernia-Stickstoffwerks Wanne-Eickel (Hanomag 1923/ 10132) zu erwähnen

(230) [danke an Wolfgang Kreißl]. Die Maschine gehört seit 28.November 2014 der Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum.

231 rechts, 2. Absatz, Zeilen 10–13: Wie sich aus den Darlegungen in Kapitel 11.7 (Seite 253) ergibt, ist der steigende Privatisierungsgrad der deutschen Bahnen nur vordergründig nachzuweisen. Durch die sogenannte „Cross-Border Nationalization“ ist in der Realität der Staatsanteil an den deutschen Eisenbahnen größer geworden (Hanstein 2012 / Hanstein 2012 a).

KAPITEL 6.9

237 links, 2. Absatz, Zeile 5: ... überwiegend **elf** moderne... (statt: ... überwiegend zwölf moderne...)

KAPITEL 6.10

242 links, drittletzte Zeile: Max **Mayer** (statt: Max Meyer)

243 Abbildungstext, Zeilen 2–4: Der Kessel mit der Henschel-Fabriknummer 26186 war für die spätere Lok 351(Hanomag 1909/5749) der Eisenbahn Gittelde-Bad Grund bestimmt. Diese C-Tenderlok wurde 1969 verschrottet [danke an Jens Merte].

248 rechts, 2. Absatz, Zeilen 1–3: Angaben zu diesen 150 Tonnen-Elektroloks finden sich u.a. bei Barteld, Barteld 2023; Fiedler 2019; Neumann, Fiedler 2011 sowie in den „Schweren Brocken“ Kapitel 9.3 (Seite 141) und 13.4 (Seite 383) und den zugehörigen jeweiligen Ergänzungen.

248 rechts, an letzten Absatz anschließen: Von Matthias Nieke erhielten wir einige Ergänzungen zum Lokomotivpark: Die beiden feuerlosen D-Kuppler von Krupp besaßen die Baudaten 1935/1508 (Lok 6) und 1937/1661 (Lok 7). Neben der Lok 18 mussten auch die Lokomotiven 2 (Cfl; Henschel 1941/26143), 10 (Cfl; Henschel 1918/13259) und 12 (ex 10, Ct; LHW 1929/3126) als Reparationsleistungen an die Sowjetunion abgegeben werden. Neben weiteren feuerlosen Loks von Borsig, Esslingen, Hanomag, Henschel und Maffei, gab es weitere Ct von Henschel (Lok 11, 1922/19382), LHW (Lok 13, 1929/3129) und LKM (Lok 14, 1954/133 008). Große Raritäten waren zwei Nachkriegs-Importe aus der Tschechoslowakei: Škoda lieferte 1948 zwei C n2t mit den Wolfen-Betriebsnummern 11 (2. Besetzung) und 12 und den Fabriknummern 1975 und 1974. Im Škoda-Lieferbuch stehen sie als Typ 51 Lo3 (CS 500) für die „sovětská okupační zóna Německa“.

Für deutsche Werksbahnfreunde ist vielleicht interessant, dass insgesamt sogar neun dieser Loks nach Deutschland gingen:

Škoda-Fabriknummer	Škoda-Bauart	Kunde
1334	51 Lo 1 ¹	Georg Jänsch, Berlin
1378	51 Lo 2	Schles. AG für Bergbau und Zinkhüttenbetrieb, Kattowitz
1379–1380	51 Lo 2	Mannesmannröhrenwerke, Düsseldorf
1389	51 Lo 2	Friedrich Krupp AG, Essen (fraglich)
1390	51 Lo 2	Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken AG, Posen
1391	51 Lo 2	Kurmärkische Zellwolle u. Zellulose A.G., Wittenberge
1974–1975	51 Lo 3	Wolfen (siehe oben)

¹ Diese Lok war bestimmt für die Doggererz AG in Blumberg, die dort unter maßgeblicher Initiative von Hermann Röchling seit 1935 minderwertiges Eisenerz abbaute. Mit der deutschen Eroberung Lothringens und Luxemburgs, wo mit den Minette-Erzen wesentlich hochwertigeres Eisenerz zur Verfügung stand, wurde der Erzabbau in Blumberg 1942 eingestellt und die Škoda-Lok an die Dillinger Hüttenwerke als Lok 23 weitergegeben. Dort stand sie bis 1967 im Dienst. Seit 1972 bis heute (2021) steht die Lok als Denkmal am Bahnhof Bundenthal-Rumbach. Laut einer an der Lok angebrachten Informationstafel trägt die Lok die Baudaten 1941/ 1333, was im Widerspruch zu Zeithammer (2013; Seite 391) steht, der die Fabriknummer 1334 nennt. Als Fabriknummer 1333 führt Zeithammer eine baugleiche Werklok für die Škodawerke an. Auch in Tschechien blieben mindestens fünf Loks der Bauart 51 Lo erhalten.

- (248) Wie sich aus den bekannt gewordenen Wolfen-Betriebsnummern 2 bis 18 ergibt, besaßen die Loks der Film- bzw. Farbenfabrik Wolfen einen eigenen Nummernkreis, unabhängig vom sonstigen Bitterfelder Netz. Die auf Seite 248 genannte Stückzahl von rund 80 Lokomotiven bezieht sich dagegen auf das Gesamtnetz.



*Schon seit knapp vier Jahrzehnten fristet die Škoda-Lok der Dillinger Hüttenwerke ein eher karges Dasein am 1911 eröffneten Bahnhof Bundenthal-Rumbach. Dieser verlor schon 1966 seinen regulären Personenverkehr und wird heute nur im Ausflugsverkehr bedient. Die Lok trägt entweder die Fabriknummer 1333 oder 1334 (siehe Fußnote 1 der obigen Tabelle) und könnte einmal eine gründliche Aufarbeitung vertragen.
Foto vom 10. August 1997: Wolfgang Fiegenbaum*

- 248** rechts, zwischen letztem Textabsatz (obige Ergänzung) und Literatur ergänzen: Auch nach dem Abtransport der Henschel-Lok in die Sowjetunion lassen sich in Wolfen E-Tenderloks nachweisen. Laut Veränderungsnachweis der Rbd Halle war vom 19. Mai bis zum 22. Juni 1948 mietweise die belgische Fremdlök 9865 (T16¹, siehe Kapitel 9.4, Seite 195) des Bw Oberröblingen bei der I.G. Farben in Wolfen eingesetzt.
- 248** hinter Bildtext an letzten Satz anschließen: Die Maschine in Gelsenkirchen ging am 7. Dezember 2014 ebenfalls nach Mannheim, um dort nach Aufarbeitung in Meiningen den vorhandenen Bestand an betriebsfähigen feuerlosen Lokomotiven des Großkraftwerks Mannheim zu verstärken.

KAPITEL 6.11

- 249** links, 3. Absatz (Zitat): Zur Frage, ob der Kunde von der Verlagerung erfuhr, siehe auch Kapitel 22.4; Seite 276–277.
- 249/252** Seite 249: rechts, letzter Absatz und Seite 252: links, erster Absatz: Nicht vollständig geklärt ist bis heute die Frage, ob die Henschel-Fabriknummer 24829 bei Henschel in Kassel oder bei Homécourt in Saint-Chamond gebaut worden ist. Neue, uns von Christoph Weleda zugesandte Dokumente, legen allerdings nahe, dass die fragliche Maschine in Kassel gebaut wurde. Zur Ausgangslage seien zunächst einige Daten der Henschel-Lok 26187 (I.G. Farben Bitterfeld; Kapitel 6.10), der fraglichen Lok Henschel 24829 (Harpener Bergbau; Kapitel 6.11) und der erstgelieferten Homécourt-Maschine 324 (CFEL; Kapitel 22.3) gegenübergestellt:

	Henschel 26187	(Henschel) 24829	Homécourt 324
Bestelldatum	9. April 1941	21. März 1940¹	unbekannt
Übergabe an Kunden	28. Februar 1944	16. November 1944	27. Dezember 1945
Ausführung	Friedensausführung	KDL5-Bauart	KDL5-Bauart

¹ Berichtigung zu Kapitel 6.11; Seite 249

(249/252) Daraus ergibt sich, dass die über ein Jahr später bestellte Henschel 26187 noch in voller Friedensausführung geliefert wurde, während die früher bestellte Lok 24829 erst knapp neun Monate nach der 26187 in stark vereinfachter KDL-Ausführung zur Auslieferung gelangte. Das kann natürlich darin begründet liegen, dass sich faktisch bei den planenden Stellen die Prioritäten für den Bau häufig änderten. So wäre es z.B. denkbar, dass eine im Bau befindliche Lokomotive des einen Kunden für einen anderen Kunden vorzeitig fertiggestellt wurde und der erstgenannte Kunde dann später eine modifizierte Maschine (z.B. als KDL5) übernehmen musste.

Ausweislich der abgedruckten Dokumente war die Lieferung der Henschel-Lok 24829 der Zeche Hugo mit Schreiben vom 11. April 1940 zu einem Preis von 109 475 RM frei Bahnhof Buer-Süd fest zugesagt worden. In diesem Preis waren z.B. 1 600 RM für die später nicht gelieferte Elektroanlage enthalten.

Auf die Anfrage der Zeche Hugo vom 28. September 1944 nach dem Liefertermin der Lok teilte Henschel mit: „Wegen mehrfacher Fliegerschäden kann Liefertermin z. Zt. nicht angegeben werden“. Einen Tag vor dieser Anfrage hatte am 27. September 1944 die sogenannte „Kassel Mission“ stattgefunden, bei der insgesamt 481 US-Bomber und -Jäger versuchten, die kriegstechnisch bedeutsamen Henschel-Werke auszuschalten.

Im Hinblick auf die Lieferung der KDL5 an die Zeche Hugo kam es noch schlimmer: Am 28. Oktober 1944 hielt die Zeche Hugo in einem Vermerk fest: „Nach bisher vorliegenden Mitteilungen ist die Lokomotive bei Henschel wahrscheinlich beim letzten Bombenangriff auf Kassel mit zerstört worden. Nähere Nachrichten folgen.“ Doch nur 18 Tage später ging die Lokomotive dann „am 15.11.44 mit eigenem Dampf auf Hugo ein und wurde am 16.11. von dem begleitenden Monteur Hauser übergeben.“ Ende gut, alles gut!

(249/252)



HENSCHEL & SOHN
G.M.B.H.
KASSEL

LOKOMOTIVE, KASSEL
KASSEL 2 4151

CODES:
A.B.C. V. AVI. BENTLEY, ENGINEERING
LIEBER, HOESE
WESTERN UNION

KASSEL, den 11. April 1940.

HARP BERGBAU-AG
57553 15. IV. 40
Geantw. am Erl. dur. Ing. 20 APR. 1940
Tgb. Nr.

HARP BERGBAU-AG
ZECHE HUGO
Eing. 20 APR. 1940
Tgb. Nr.

Harpener-Bergbau-Aktiengesellschaft
Hauptverwaltung,
Dortmund.

Abt. T
16 APR 1940



Abt. LA Verkauf Shg/Schlr.

Betreff: Ihre Abteilung T, Zeichen: Kr.Nr. 4/40 A-1, Zeche Hugo, Ihre Bestellung auf Lieferung einer normalspurigen E-5/5 gek. Sattdampf-Tenderlokomotive für Steinkohlenfeuerung mit einer Leistung von 800 PS, Fabrik-Nr. 24829. -

Wir danken Ihnen bestens für den uns durch Vermittlung unserer Vertretung, der Firma Willich, Dortmund, erteilten Auftrag vom 21.3.40 und werden liefern:

- 1 Stück E-5/5 gek. Sattdampf-Tenderlokomotive, etwa 800 PS Leistung, 1435 mm Spurweite, etwa 63 t Leer- und etwa 81,5 t Dienstgewicht, für Steinkohlenfeuerung, mit Feuerbüchse und Strohbolzen aus Stahl, gemäß dem Ihnen übersandten Typenblatt P III 2304 sowie den übrigen unserem Angebote vom 12.2.40 beigelegten Unterlagen,

zum Preise von RM 103.100,--

+ Mehrpreise:

- a. Druckluftbremse Knorr mit Zusatzbremse RM 3.500,--
- b. Druckluftsandstreuer RM 300,--
- c. Druckluftläutewerk RM 275,--
- d. elektrische Beleuchtung mit Turbogenerator D43 von 0,5 kW Leistung RM 1.600,--
- e. Spindelkipprost RM 700,--

2-fach.

Durch Fa. Willich.

so daß der Gesamtpreis RM 109.475,--

Abdr. Willich, frei Bahnhof Buer-Süd, einschließlich Gestellung eines
Dortmund, Richtmeisters, beträgt.
TB3.03.Ws/Bu.LpK.Ho.Shg.

*Lauf Auftragsbestätigung der Firma Henschel & Sohn G.m.b.H. vom 11. April 1940 wollte diese eine E-Tenderlok an die Harpener Bergbau-AG mit Sitz in Dortmund liefern. Dass dies noch bis zum 16. November 1944 dauern würde, ahnte 1940 noch niemand. Welche genaue Rolle die offenbar zwischen Hersteller und Kunden eingeschaltete 1882 gegründete Großhandels-Firma F. Willich in Dortmund spielte, konnten wir nicht klären. Sie existiert noch heute in Dortmund an der Planetenfeldstraße.
Sammlung Christoph Weleda*

(249/252)

Voraussichtlich fährt Herr Niebaum von Abt. T nochmals nach Kassel um festzustellen, wie es mit unserer Lokomotive steht.

V.

1. Mü A.
2. W. v. n. 8 Tagen.

Hugo, den 6. Oktober 1944. *AW*

14/10

AW
 24 Tage ✓
 f. d. 19. 10. 44.
AW

25/11

Nach bisher vorliegenden Mitteilungen ist die Lokomotive bei Menschel wahrscheinlich beim letzten Bombenangriff auf Kassel mit zerstört worden. Nähere Nachrichten folgen.

V.

1. Mü A. Bsch
2. J. v. n. 3 Wochen.

Hugo, den 28. Okt. 1944. *AW*

Die Lokomotive ging am 15.11.44 mit eigenen Dampf auf Hugo ein und wurde am 16.11. von dem begleitenden Monteur Hauser übergeben. Beanstandungen ergaben sich nicht. Nach Angabe des Monteurs werden die erforderlichen Papiere nachgeschickt.

V.

1. Mü A. Bsch *fsh*
2. J. v. n. 8 Tagen.

Hugo, den 20. November 1944. *AW*

28/11

Laut der Aktennotiz der Zeche Hugo vom 28. Oktober 1944 musste man dort wohl mit dem Schlimmsten rechnen, sollte die neue Lok doch „beim letzten Bombenangriff auf Kassel mit zerstört worden“ sein. Umso überraschter war man dann wohl auf Hugo, als die Lok nur 18 Tage später unter Dampf auf der Zeche einlief und vom „begleitenden Monteur Hauser übergeben“ wurde.

Sammlung Christoph Weleda

Zwei weitere Bestellungen der Harpener Bergbau-Aktiengesellschaft über eine E n2t für die Zeche Gneisenau (Fabriknummer 24843, bestellt am 19. Juli 1940) und über eine D n2t für die Zeche Robert Müser (Fabriknummer 24842, bestellt am 6. September 1940) wurden trotz einer Lieferbestätigung vom 4. Februar 1941 nicht mehr ausgeliefert. Ihre Fabriknummern erhielten erst im Oktober 1951 zwei feuerlose B-Kuppler für das Hydrierwerk Scholven (24843, heute im Bw Gelsenkirchen-Bismarck) und für die Henkel & Cie GmbH (24842; Lok 2) in Düsseldorf.

Aufgrund der vorliegenden Dokumente scheint festzustehen, dass die Lok ab Kassel ins Ruhrgebiet geliefert wurde und in Kassel auch zumindest zeitweise ein Opfer der Bombenangriffe wurde. Natürlich ist nicht ganz auszuschließen, dass die Maschine bei einem Bau durch Homécourt in Saint-Chamond zunächst einen größeren Umweg über Kassel gemacht hat. Das erscheint uns aber aufgrund der Transportrisiken und des dafür notwendigen Aufwandes eher unwahrscheinlich. Wie ein solcher Transport ausgesehen hätte, dokumentiert im Übrigen die Anordnung 457 im Amtsblatt Nr. 24 der RBD Halle vom 9. Juni 1944.

(249/252)

457. Beförderung halter normalspuriger Kriegsdampf- und Kriegsfeuerloser Lokomotiven in Güterzügen

Die normalspurigen Kriegsdampf- und Kriegsfeuerlosen-Lokomotiven (KDŁ und KŞŁ) können als halte Lokomotiven in Güterzügen der Deutschen Reichsbahn befördert werden.

Die Lokomotiven müssen zu diesem Zweck bei abgenommenen Treibstangen mit zusätzlichen Ausgleichgewichten am Radstern bzw an den Treibzapfen versehen sein. Die Bauart und der Zustand der Lokomotiven lassen folgende Höchstgeschwindigkeiten zu:

KDŁ 4 / D-Tenderlot:	60 km/h
KDŁ 5 / E-Tenderlot:	60 km/h
KDŁ 6 / D-Tenderlot:	60 km/h
KDŁ 7 / C-Tenderlot:	60 km/h
KDŁ 8 / B-Tenderlot:	55 km/h
KŞŁ 1 / C-Tenderlot, feuerlos:	60 km/h
KŞŁ 2 / B-Tenderlot, feuerlos:	60 km/h

Zur Wartung der Lokomotiven während der Beförderung wird ein Begleiter der jeweiligen Lokomotivfabrik auf der zu befördernden Lot mitfahren.

Salls die Lokomotiven mit schwachen Zugvorrichtungen ausgerüstet sind oder keine Luftleitung haben, müssen sie am Schluß der Güterzüge laufen.

(31 B 13 Bauř 14 v 5/6 44.)

Auch die Überführung „normalspuriger Kriegsdampf- und Kriegsfeuerloser Lokomotiven in Güterzügen“ wollte natürlich ausführlich geregelt werden. Dafür waren u. a. die Amtsblätter der Direktionen da, die hier im Falle der RBD Halle festlegten, dass alle Loks mit Ausnahme der zweiachsigen KDL 8 mit 60 km/h geschleppt werden durften. Warum die letztgenannte nur mit 55 km/h gezogen werden durfte, die ebenfalls zweiachsige KFL 2 aber mit 60 km/h, wird schon irgendwelche rationalen Gründe gehabt haben – oder auch nicht ... Beide Bauarten hatten den gleichen Achsstand und besaßen ein vergleichbares Leergewicht. Nur bei der KFL 2 hatten die Räder einen um 100 mm kleineren Durchmesser und die Lok durch eine rund einen Meter größere Länge über Puffer auch größere Überhänge!
Sammlung Wolfgang Müller

Wäre die KDL5 für die Zeche Hugo aber tatsächlich das erste Exemplar der Verlagerungsserie von Henschel nach Saint-Chamond, so wäre es zudem erstaunlich, dass sie über ein Jahr früher fertiggestellt worden wäre als ihre älteste Schwester in Frankreich. Ein weiteres wichtiges Argument für einen Bau der Lok in Kassel ist, dass in allen uns vorliegenden französischen Dokumenten immer nur von 38 Loks die Rede ist (siehe u.a. Kapitel 22.4; Seite 278).

Zusammenfassend gehen wir davon aus, dass die Henschel-Lok mit den Baudaten 1944/24829 auch tatsächlich in Kassel gebaut worden ist.

- 251** unteres Bild: Die im Zweiten Weltkrieg gelieferten Henschel-ELNA 6H haben zu vielerlei Spekulationen u.a. über die Herkunft einzelner Maschinen von der französischen Firma Schneider in Le Creusot geführt (siehe u.a. in den Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 236). Auch wurde an die Autoren die Frage gerichtet, ob die hier abgebildete Maschine wirklich eine „echte“ ELNA-Lokomotive darstellt. Letzteres ist nur bedingt beantwortbar, weil ELNA-Loks von fast jeder der beteiligten Lokomotivfabriken mehr oder weniger stark modifiziert wurden. So wiesen z.B. einige ELNA-Loks teilweise sogar abweichende Achsstände gegenüber den Muster-Zeichnungen auf (siehe Endisch 2013). Zudem hatte Henschel eine deutlich schwerere Version der ELNA 6H in einer Stückzahl von sieben Maschinen an zwei Bahnen geliefert (siehe Kapitel 7.1; Seite 313).

Zur Frage der Herkunft der im Krieg gebauten ELNA 6H listen wir im Folgenden die acht Henschel-ELNA 6 der Baujahre 1939 bis 1946 auf:

(251)	Baudaten	1. Bahn	1. Betriebsnummer	letzte Bahn	letzte Betriebsnummer	Ausmusterung
	1939 ¹ /24753	GHW	502	VEB ²	24753	+ unbek.
	1946/24924	OHE	92 148	OHE	92 148	+ 1963 ³
	1940/24936	ASN/ADEG	181	DR	92 6493	+ 1967
	1940/24940	GörIK	183	DR	92 2903-0	+ 1970
	1946/25657	FVE/DEG	203	DME	184	2021 vorhanden
	1946/25658	FVE/DEG	204	NHS	185	+ 1969
	1944/26147	BK	182	DR	92 6383	+ 1968
	1944/26200	BK	181	DR	92 6494-6	+ 1971

¹ geliefert 1. Mai 1940

² VEB Stickstoffwerke Piesteritz, BT Harzkalkwerke Rübeland (Bahnhof Elbingerode). Zuvor bis zum Verkauf durch die DR am 25. Januar 1965 Betriebsnummer 92 6492.

³ nach unbestätigter Literaturquelle (Koerner 1985; Seite 84) noch bis 11. August 1965 Leihlok in Lägerdorf. In dem grundlegenden Werk zu den Bahnen im Raum Lägerdorf (Kienitz et al. 2014) wird die OHE-92 148 nicht erwähnt. Vielleicht handelt es sich um eine Verwechslung mit dem dortigen Henschel-D-Kuppler 2 (1913/11696), der bis zur Lieferung der Diesellok 3 im Jahre 1965 in Lägerdorf eingesetzt war. Wirklich von der OHE leihweise in Lägerdorf eingesetzt war dagegen der C-Kuppler OHE 89 155 (Borsig 1920/10852), der ab 1. Februar 1962 bei der dortigen Breitenburger Portland-Cement-Fabrik lief. Spätestens ab 10. Oktober 1962 war dieser Einsatz wieder beendet, weil die Lok ab diesem Datum leihweise bei der Zuckerfabrik Oestrum Dienst verrichtete. Die genannten Daten entstammen den Original-OHE-Lokomotiv-Karteikarten aus der Sammlung von Ingo Hütter, die für fragliche OHE-92 148 angeben: „Zur Verschrottung verkauft an Gebauer+Reich in Lüneburg am 30.4.65 überführt“. Das letztgenannte Datum kann mit geringer Wahrscheinlichkeit auch der 30.9.65 gewesen sein.

<danke an Christian Kamrath>

Bahnen:	ADEG	Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Betriebs-GmbH
	ASN	Aschersleben–Schneidlingen–Nienhagener Eisenbahn
	BK	Bunzlauer Kleinbahn
	DEG	Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft
	DME	Deutsche Museums-Eisenbahn
	DR	Deutsche Reichsbahn
	FVE	Farge–Veogesacker Eisenbahn
	GHW	Kleinbahn Gardelegen–Haldensleben–Weferlingen
	GörIK	Görlitzer Kleinbahn
	NHS	Kleinbahn Neheim-Hüsten–Sundern
	OHE	Osthannoversche Eisenbahnen
	VEB	Volkseigener Betrieb

Keine dieser Loks wies bei der Ablieferung die typischen Merkmale der KDL 4 auf. Im Gegenteil – es gab eine große Vielfalt an Bauformen, die auf die einzelnen bestellenden Bahnen zurückzuführen sind, die fast alle spezielle Wünsche hatten. Da auch alle 70 KDL 4 aus Frankreich auch dort ausgeliefert wurden, ist damit hoffentlich auch die jahrzehntelange Diskussion um die aus Frankreich kurz vor Kriegsende nach Deutschland verbrachten Schneider-Loks (zuletzt Winkler et al. 2021; siehe auch Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 236) ein für alle Mal ausgestanden.

253–255 links, letzte zwei Zeilen bis Seite 255 (links erste zwei Zeilen): Offenbar hatte man bei der Frage der Radreifenstärke im „Hauptausschuß Schienenfahrzeuge“ trotz aller Sporbemühungen doch noch ein Einsehen. Jedenfalls war man bei der dritten Auflage der Typenblätter der verschiedenen Kriegslokomotiven im Juli 1944 wieder zur vollen Radreifenstärke zurückgekehrt (siehe auch Winkler et al. 2021; Seite 23). Ob das auch schon auf die Lok XVIII der Harpener Bergbau AG zutraf, wissen wir allerdings nicht.

256 Bildtext, Zeile 3: Das Bild ist frühestens im April 1965 entstanden, da ein Waggon das Untersuchungsdatum 28. April 1965 trägt (siehe auch oberes Bild Seite 254) [danke an Dietrich Bothe].

KAPITEL 6.12

- 262–263** Seite 262 (links, 2. Absatz) bis Seite 263 (links, Ende 1. Absatz): Zur Geschichte des Baldwin- bzw. Beugniot-Gestells findet sich eine zusammenfassende Darstellung in den Ergänzungen zu Band 3; Seite 293.
- 265** rechts, Textzeile 5: **Welschen Ennest** (statt: Welschen-Ennest)
- 266** Bildtext oberes Foto, Zeile 4: Ölabscheider **am** oberen Teil (statt: Ölabscheider im oberen Teil)
- 267** links, 2. Absatz, Zeile 5: (siehe Kapitel **11.4**) (statt: [siehe Kapitel 11.1])
- 267** links, 2. Absatz, Zeile 12–13: Zum Stilllegungsdatum des Personenverkehrs zwischen Ratingen West und Wülfrath fanden wir in der Literatur sieben verschiedene Angaben. Der wichtigste Chronist der Strecke, Thomas Feldmann, nennt in seinen jüngeren Publikationen (o.J. [(Ratingen), Abzw Tiefenbroich – Wülfrath] und 2015) als Stilllegungsdatum für den Personenverkehr den 1. Dezember 1952 und 1956. Krause (1986), der laut seinem Literaturverzeichnis die Amtsblätter der Eisenbahndirektion Wuppertal ausgewertet hat, nennt als Stilllegungsdatum auf Seite 88 den 1. Dezember 1952.
- 272** rechts, 2. Absatz: Die vollständige Liste aller Zerlegungsorte der 40 verschrotteten Loks der Baureihe 82 findet sich in Kapitel 18.7 (Seite 199).

KAPITEL 6.13

- 274** links, 1. Absatz, Zeilen 6–14: Zu den KDL 6 gibt es eine Reihe neuer Erkenntnisse, über die im Kapitel 22.4 (Seite 281–283) ausführlich berichtet wird.
- 274** links, 2. – 4. Absatz: Dank neu aufgefundener Dokumente sind einige Ergänzungen möglich. Intern gab es bei Henschel – zumindest bei den Nachkriegsloks – ein weiteres Kennzeichnungssystem für Lokomotiven. Danach trugen z.B. die vier Maschinen der Bauart E 800 die Bezeichnung „Baureihe 2.08“ (analog für die Eh 950: „Baureihe 2.15“; siehe Kapitel 6.16 und für die Eh 1370: „Baureihe 2.05“; siehe Kapitel 6.15). Die Lok XX der Harpener Bergbau AG war am 25. August 1949 (kurz vor der Bestellung der ersten 82er) bestellt worden und konnte am 20. September 1950 geliefert werden. (Empfänger: „Zeche Hugo 2/5“) Das war genau eine Woche nach der Auslieferung der ersten Neubau-Dampflok der DB (82 023) vom 13. September 1950.
- 274** rechts, viertletzte Zeile: „wahrscheinlich“ streichen

KAPITEL 6.14

- 279–284** Das Auffinden zahlreicher Unterlagen aus dem ehemaligen Henschel-Werksarchiv sowie aller drei Betriebsbücher der Henschel-Lokomotiven ermöglicht eine Reihe von Ergänzungen zu Kapitel 6.14:

Abnahmedaten (siehe Seite 279):

Betriebsnummer	E6	E7	E8
Bestelldatum	8.12.50	8.12.50	25.3.55
Wasserdruckprobe	25.9.51	26.9.51	5.3.56
Ablieferung	31.10.51¹	15.11.51¹	?²
Betriebsgenehmigung	13.12.51³	13.12.51	25.5.56

¹ an „Gelsenkirchener A.G. Gruppe Gelsenkirchen“

² an „Rheinlbe Bergbau A.G. Gelsenkirchen/ Eisenbahnwerkstatt Alma“

³ nach Probefahrt vom 5.11.51 auf Alma

Henschel-Bauart:

Bei Henschel wurde die Bauart E 800 intern auch als „Baureihe 2.08“ geführt.

(279–284)

Kaufpreise:

Für die Loks E6–E7 mussten laut Betriebsbuch je rund 200 000 DM, für die Lok 8 rund 295 000 DM ausgegeben werden.

Mischvorwärmer (siehe S. 279):

Bei der Erstlieferung von 1951 besaß nur die Lok E7 einen Mischvorwärmer, mit dem die GBAG im direkten Vergleich mit der Lok E6 testen wollte, ob sich die Ausrüstung mit einem Mischvorwärmer lohnte. In den Betriebsbüchern beider Loks findet sich bei der E6 die Ausrüstung der Maschinen mit zwei saugenden Dampfstrahlpumpen, bei der E7 mit einer Dampfstrahlpumpe und einer Turbospeisepumpe „B.B.250 I Leistung“. Weitere Hinweise – insbesondere auf den erfolgten Ausbau des Mischvorwärmers aus der Lok E7 – finden sich in deren Betriebsbuch nicht.

Technische Angaben (siehe S. 279 und 284):

Die technischen Daten in den Betriebsbüchern entsprechen weitgehend den Angaben des auf Seite 278 abgedruckten Prospektblattes für die Type E 800. Minimale Abweichungen kommen – wie bei fast allen Bauarten – vor: Kohlenvorrat: 3,2 t, Heizfläche (wasserberührt): 201,05 (E6) bzw. 200,1 m² (E8) und Rostfläche 3,1 m². Die feuerberührte Heizfläche wird bei den Loks E6–E7 mit 178,853 m², bei der E8 mit 178,68m² angegeben. Ob bei all diesen Angaben wirklich konstruktive Unterschiede bestanden, darf bezweifelt werden.

Lokunterhaltung:

Die drei Loks wurden in den Werkstätten auf Alma und Zollverein 1/2 unterhalten und untersucht. Schon 1952/53 war bei der E7 eine außerplanmäßige Hauptuntersuchung bei Henschel in Kassel erforderlich (siehe unten), ebenso 1962 (nach Kesselzerknall der Lok E7) und 1966 (Hauptuntersuchung der Lok E7 statt der geplanten Zwischenuntersuchung; beide bei Jung in Jungenthal). Lok E6 erhielt 1965 eine Zwischenuntersuchung bei der Klöckner-Werkstatt in Georgsmarienhütte und Lok E8 1965 eine Hauptuntersuchung bei der Firma Reuschling in Hattingen. Reuschling führte auch bei allen drei Maschinen Schweißarbeiten aus.

Kesselzerknall bei der Lok E7:

Ausgesprochenes Pech hatte die GBAG mit ihrer Lok E7: Nachdem sich schon der Mischvorwärmer (siehe oben) offensichtlich nicht bewährt hatte, musste der Kesselprüfer am 8. Dezember 1952 (kein Jahr nach der Betriebsgenehmigung) konstatieren:

„Die kupferne Feuerbüchse war derart verbraucht, daß sie ausgewechselt werden mußte“. Die Wasserdruckprobe nach Einbau einer komplett neuen Feuerbüchse bei Henschel in Kassel erfolgte am 16. Januar 1953.

Noch schlimmer kam es am 23. Januar 1962 um 3.00 Uhr, als es auf der Rückfahrt einer Tour von Zollverein 4/11 nach Hafen Nordstern zum „Zerknallen des Lokkessels der Lok E7“ kam. Da glücklicherweise derartige Ereignisse sehr selten sind, soll etwas ausführlicher aus der Aktennotiz der Abteilung F (Autor dJ = de Jong) vom 23. Januar 1962 zitiert werden:

„Die Unfallmaschine E7 war mit einem Leerzug vom Hafen Nordstern unterwegs nach Zollverein 4/11. Während der Fahrt sackte der Kesseldruck nach Angaben des Lokführers von 10 auf 5 atm ab. Das Feuer wurde nachgeschürt. Der Dampfdruck kam aber nicht sofort hoch, so daß die Maschine auf der Steigungsstrecke vor Zollverein 4/11 zum Halten kam. Die Maschine fuhr mit dem Führerstand voraus.

Der Zugführer machte bei der Rangierstelle Zollverein 4/11 Meldung zum Hafen Nordstern über den mangelnden Dampfdruck der Maschine. Unterdessen versuchte das Lokpersonal durch Anstellen des Bläasers und Auflockerung des Feuers den Dampfdruck zu erhöhen. Der Dampfdruck stieg allmählich bis auf 7 atü an. Da angeblich dann der Regler sich nicht betätigen ließ, wurde vom Hafen Nordstern eine Maschine geschickt, die den Zug mit der Schadlokomotive wieder zum Hafen Nordstern zurückschleppte.

Hinter der Steigungsstrecke zum Hafen Nordstern, im abfallenden Gleisstück, bemerkte das Lokpersonal und der auf der Lok mitfahrende Zugführer ein deutliches Zischen im Feuerraum. Durch die Luftlöcher in der Feuertür sprühte Ascheregen in den Führerstand. Der Lokführer und Heizer sprangen ab, der Zugführer folgte etwas später. Nach dem

(279–284) *Absprung hörte der Heizer einen Knall. Der Knall wurde auch im Hafen Nordstern vernommen. Der Heizer blieb unverletzt, der Lokführer erlitt eine Handverletzung und ist für 10 Tage dienstunfähig geschrieben worden. Der Zugführer erlitt Verbrennungen dritten Grades im Gesicht.“*

Trotz dieser Bilanz ist – verglichen mit anderen Kesselexplosionen – dieser Unfall sehr glimpflich ausgefallen. Bei der bisher letzten Explosion einer Dampflok (01 1516-2) in Deutschland am 27. November 1977 in Bitterfeld gab es fünf Tote und 59 Verletzte (Preuß 1993).

Zur Unfallursache bei der E7 schreibt de Jong:

„Nach dem Untersuchungsbefund ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die Maschine mit ungenügendem Wasserstand gefahren wurde. Da die Maschine mit dem Führerstand voraus fuhr, war das Halten und nachherige Hochjagen des Feuers auf der Steigungsstrecke nach Zollverein 4/11 gefährlich. Es kann mit Sicherheit gesagt werden, daß die Feuerbuchsdecke nicht von Wasser überspült gewesen ist, so daß diese ausgeglüht wurde und sich dadurch die Deckenanker an der Feuerbuchsdecke gelockert haben. Bei der Schleppfahrt zum Hafen Nordstern kam die Maschine mit überhitzter Feuerbuchsdecke wieder in die waagerechte Lage, sogar in der kommenden Steigungsstrecke in eine ansteigende Lage, so daß der vorhandene Wasservorrat die Decke wieder überspülte und abschreckte. Dadurch wurde die Festigkeit des Kupfermaterials stark herabgemindert. In der nun folgenden Gefällestrecke wurde die Feuerbuchsdecke wieder wasserfrei. Bei der nachfolgenden Erhitzung der Decke und dem ansteigenden Dampfdruck mußte das Material nachgeben und führte zu einem Herausreißen der Feuerbuchsdecke aus den Deckenankern und damit zu einem Zerknallen der Feuerbüchse. < ... >

Es ist bekannt, dass die Lokführer lieber mit geringem als zu hohem Wasserstand fahren, um das Spucken der Maschine zu vermeiden. Da wir in unserem Streckennetz erhebliche Gefälle wie Steigungsstrecken haben, ist bei den gefeuerten Lokomotiven diese Gewohnheit gefährlich und das Personal ist darauf hinzuweisen, daß es auf unserer Werksbahn zum mindesten mit einem Wasserstand über dem mittleren zu fahren hat.“

Die stark zerstörte Feuerbüchse mit einem 1 000 Millimeter langen Riss, um 500 mm abgesenkter Feuerbuchsdecke und eingedrückter Rohrwand mußte vollständig erneuert werden. Ebenso waren Schäden an der aufgeschlagenen Rauchkammertür und im Aschkasten zu beseitigen. Die Reparaturen und die fällige Hauptuntersuchung erfolgten bei Jung in Jungenthal und wurden am 4. Oktober 1962 abgeschlossen. Die Wasserdruckprobe war bereits am 14. August 1962 erfolgt.

Nur vier Jahre später musste die bei Jung in Jungenthal geplante Zwischenuntersuchung der Lok E7 wegen „größerer Schäden am Rahmen und Triebwerk“ (25. Mai 1966) in eine vorzeitige Hauptuntersuchung umgewandelt werden.

(279–284)

Bericht über die Untersuchung
der Feuerbüchse in der Lok E 7

Am 23.1.62 wurde von mir die durch Zerknall zerstörte Feuerbüchse der Zechenlok E 7, Kessel Nr 24045, in der Werkstatt der Zeche Alma untersucht, wobei folgende Feststellungen gemacht wurden:

Die Feuerbüchsenplatte zeigte Verformungen und war an der tiefsten Stelle um 500 mm nach unten durchgedrückt (s. untenstehende Skizze). Sämtliche Brandmutter der Deckenstehbolzen, deren Gewinde unbeschädigt war, waren abgestreift. Die Wandstärke der Fb.-Decke wurde nachgemessen und beträgt 15,5 mm. Abzehrungen an Deckenstehbolzen wurden nicht festgestellt. In der Kämpelung der eingeschweißten Feuerbüchsenrohrwand befindet sich außerhalb der Schweißnaht ein Riß von 1000 mm Länge.



Durch den Zerknall, der zweifellos infolge Wassermangels verursacht worden ist, wurde die Rauchkammertür aufgerissen. Außerdem wurde der untere Teil des Aschkastens beschädigt.

Die Bohrungen der Flanschen der sichtbaren Wasserstände in der Stahlschalenwand waren bis auf die untere Bohrung des linken Flansches in Ordnung. Der Durchmesser dieser Bohrung beträgt infolge Kesselsteinansatzes nur 7 mm, während die übrigen Bohrungen einen \varnothing von 15 mm haben.

Der Kessel wurde von mir am 4.3.59 der inneren Untersuchung unterzogen. Nach Vornahme des Wasserdruckversuches und der Untersuchung der Lok als Fahrzeug wurde die Lok am 22.6.59 wieder in Betrieb genommen und hätte fristgemäß am 22.6.62 wieder außer Betrieb gestellt werden müssen.

Essen, den 25. 1. 1962

Hagedorn
Technischer Bundesbahn-Amtmann

Am 25. Januar 1962 fertigte der Technische Bundesbahn-Amtmann Hagedorn diesen Bericht samt Feuerbüchsen-Skizze an und sandte ihn an den BOR Gaedeke in dessen Funktion als LfB. Schon vorab musste Gaedeke durch Hagedorn über Rufnummer 2011327 fernmündlich „umgehend, und zwar noch heute vormittag“ unterrichtet werden. „Von dem Ergebnis Ihrer Untersuchung wird es abhängen, ob Herr BOR Gaedeke das Triebfahrzeug selbst in Augenschein nimmt.“

Ausmusterungen (siehe S. 279, 281 und 284):

Für die Lok E6 bestätigte das Bergamt Bochum die Außerbetriebnahme mit Schreiben vom 14. März 1967. Der Antrag der Bergbau AG Gelsenkirchen an das Bergamt auf Ungültigmachung der Lokpapiere der E6 datiert vom 9. Dezember 1971, die diesbezügliche Bestätigung des Bergamtes Bochum vom 25. Januar 1972.

Für die Lok E7 (D 391) bittet die Bergbau AG Herne/Recklinghausen am 16. Juni 1972 das Bergamt Gelsenkirchen um Freigabe der Verschrottung (gemeinsam mit den Loks D 393 [siehe Kapitel 6.11, Seite 257], D 373 und D 377). Diese wird mit Schreiben vom 25. Juni 1973 erteilt, nachdem die D 391 bereits im Mai 1973 bei der VEM in Essen verschrottet worden war.

Die letzte Fristverlängerung der Lok E8 lief am 27. August 1971 aus. Am 26. Juni 1973 gibt das Bergamt Gelsenkirchen in einem Schreiben an die Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte (ZuH) die Verschrottung der Loks E8/C20/D8 (D-372) und Hugo 8 (siehe Kapitel

(279–284) 6.13) frei. Sowohl die E8 als auch die Hugo 8 (geplant als D-392) waren wahrscheinlich zu diesem Zeitpunkt bereits verschrottet.

279–284



Auch bei außergewöhnlichen Ereignissen, wie bei der Belastungsprobe einer neuen Brücke, kamen die schweren E-Kuppler der Gelsenkirchener Bergwerks AG zum Einsatz. Hier prüft man im Oktober 1963 mithilfe vermutlich der Lok E8, wie weit sich die erneuerte Brücke direkt südlich der Schachanlage Zollverein 4/11 durchbiegt. Sowohl eine zu große als auch eine zu kleine Durchbiegung wäre von Übel. Interessant ist sicher auch die vor knapp 60 Jahren verwendete „Messtechnik“.
Foto: Sammlung Hubertus Große Geldermann

- 281** rechts, Zeile 5: „wahrscheinlich“ streichen
- 284** Tabelle, Fußnote 1: (nur **eine [Lok E7] der drei** Loks) (statt: nur die ersten beiden Loks); siehe auch Anmerkungen zu Seite 279–284
- 284** rechts, nach dem letzten Absatz einfügen: Weitere 25 ähnliche Loks mit identischen Fahrwerksmaßen entstanden 1956 bei ČKD in Prag unter der Typenbezeichnung 1435 EP 1000. Zählt man diese Loks ebenfalls mit, dann umfasste die Bauartfamilie sogar insgesamt 81 Maschinen. Die Bauart 1435 EP 1000 wird im Anhang in Band 4 unter CS (Seite 345–362) ausführlich beschrieben.

KAPITEL 6.15

285–290



Der schwerste aller schweren Brocken – jedenfalls solange man darunter E-Tenderlokomotiven versteht! Die Lok 15 der GME müht sich im Juli 1964 rückwärtsfahrend mit einem langen Güterzug an den Steilhängen des Gebirges mit dem Namen Teutoburger Wald ab. Der wurde bekanntlich schon den Römern zum Verhängnis – zumindest solange man noch glaubte, dass dort im Jahre 9 nach Christus die Varus-Schlacht stattgefunden hätte.

Zurück zur Eisenbahn-Realität: Hinter der Lok läuft ein Güterzug-Gepäckwagen der Bauart 054 (früher: Pwghs 54). Solche oder ältere Wagen für den Zugführer liefen früher in fast jedem Güterzug mit.

Foto: Ludwig Rotthowe / Sammlung Eisenbahnmuseum Bochum (siehe auch Band 4; Seite 415)

- 286** rechts, nach letzter Textzeile ergänzen: Firmenintern führte Henschel die Lok auch als „Eh 1370 Baureihe 2.05“.
- 290** links, 1. Absatz: Nach neu aufgefundenen Henschel-Unterlagen wurde die Lok am 8. Juli 1950 bestellt und am 19. März 1951 geliefert. Die Inbetriebnahme bei der GME erfolgte laut dem von Herrn Reinhard Rolf eingesehenen Betriebsbuch der Lok 15 am 15. Mai 1951.
- 290** rechts, Zeile 6–17: Zum definitiven Ende der Lok 15 erreichte uns die Mitteilung eines ehemaligen GME-Mitarbeiters. Demnach wurde die Lok „mit der anstehenden Untersuchung am 26.07.1965“ abgestellt: „Von ehemaligen Arbeitskollegen ist mir gesagt worden, dass die Maschine im Werk abgestellt war und anlässlich der Ölkrise 1973 für eine Hauptuntersuchung zerlegt worden ist. Aus Kostengründen und gegen Ende der Ölkrise ist die Aufarbeitung dann abgebrochen worden. Die Teile der Lok sind dann noch einige Zeit auf Güterwagen gelagert worden, bis sie schließlich im werkseigenen Siemens-Martinofen eingeschmolzen wurden“ [danke an Reinhard Rolf].

KAPITEL 6.16

- 290** rechts, letzter Absatz, Zeilen 8–10 streichen und durch nachfolgenden Text ersetzen: geht nach mehreren Quellen (Lohmann 1971/ Leitsch, Sydow 2011/ Lohmann 2012 a) auf eine im Zweiten Weltkrieg erfolgte deutsche Bestellung über 13 schwere D-Tenderloks bei

- (290) der niederländischen Firma Werkspoor in Utrecht zurück (geplante Werkspoor-Fabriknummern 829–841; siehe Kapitel 11.7; Seite 248–249). Laut Lohmann 1971 (Seite 920) waren diese Maschinen ursprünglich für die Reichswerke Hermann Göring in Salzgitter (siehe Kapitel 18.4; ab Seite 165) bestimmt, die etwa zur gleichen Zeit aus der Schweiz 20 schwere Dreikuppler von der SLM in Winterthur erhielten. Diese Loks waren ursprünglich von Krupp bei Jung bestellt worden, wurden dann aber 1943 bei der SLM gebaut (Vogel 2003, Seite 226–227). Kurz vor dem deutschen Teil-Rückzug aus den Niederlanden sollen die angearbeiteten Lokomotiven zur Firma Krupp nach Essen gebracht worden sein, wo aus ihnen im Jahre 1948 die erste zwölf Loks umfassende Serie des Typs Bergbau entstanden sein soll (Krupp-Fabriknummern 2901–2912). In den Folgejahren verkaufte sich die neue Bauart mit insgesamt 30 Exemplaren bis 1962 ausgezeichnet. Möglicherweise wurden die letzten Loks des Typs „Bergbau“ bereits im Jahre 1957 fertiggestellt (Ebel 1998, Seite 62 und 77) und erst 1962 ausgeliefert (siehe auch Kapitel 18.; Seite 136–137 und 18.2; Seite 156–157). Auch die genaue Anzahl der gebauten Loks des Typs „Bergbau“ bedarf noch der endgültigen Klärung, wobei wir von einer Stückzahl von 30 Exemplaren ausgehen (siehe die Angaben bei Leitsch, Sydow [2011; Seite 49], Lohmann [2012 a; Seite 68 – 69] und Ziegenfuß [1994; Seite 24, 33 und 35]). Henschel...
- 292** Bildtext oberes Bild, Zeile 3: **Im September 1958** (statt: Vermutlich Mitte der 60er-Jahre) [danke an Christian Kamrath]
- 292** unterer Bildtext: Ergänzend sei erwähnt, dass Krupp 1942 auch noch eine 28. Lok dieser Bauart an die WBHE geliefert hat (1942/ 2516; Lok 11). Nachdem diese Lok als Kriegsverlust abgeschrieben werden musste, erhielt die WBHE als Zweitbesetzung der Nummer 11 im Jahre 1956 die Lok 25 aus Salzgitter und setzte sie bis etwa 1964 ein (Oboth, Tempel 2014 a). Erwähnenswert ist auch die zeitweise Ausrüstung der Loks 17 und 24 mit einer Ölhauptfeuerung (siehe Kapitel 11.5; Seite 227).
- 293** links, Zeile 7: Hinter Eh 950 einfügen: (bei Henschel intern auch als „Baureihe 2.15“ bezeichnet)
- 295** links, unterster Text-Absatz, Zeilen 1–2 streichen und durch folgenden Text ersetzen: Die Lok wurde am 6. Januar 1954 geliefert und mit einer...

LIEFERLISTE HENSCHEL

- 297** Fabriknummer 5968: **+vor 01.10.18** (statt: +1920–22)
- 297** Fabriknummer 6198: Nach Unterlagen von Oskar Pieper wurde diese Lok 1923 an die Brandenburgische Städtebahn als deren Lok 21 abgegeben. Die Chronisten dieser Bahn (Menzel et al. 2017 und Menzel 1984 und 2004) erwähnten sie jedoch nicht, obwohl ihnen umfangreiche Primärquellen (siehe Menzel 2004, Seite 222–223) zur Verfügung standen. Auch andere Autoren (z.B. Rauter 1991) erwähnen die Abgabe der T15 nicht.
- 298** Fabriknummern 6836/ 6912/ 7162: Laut Amtsblatt der KED Halle vom 18. Mai 1904 lautete die deutsche Firmenbezeichnung der Mohatsch-Fünfkirchener Eisenbahn ab 1. Mai 1904 „Eisenbahn Mohács-Pécs“ [danke an Wolfgang Müller].
- 298** Fabriknummer 18870: + **10.07.56** (statt: 10.12.57)
- 298** Fabriknummer 18871: hinter 94 1278: → **'45 ČSD [537.0506]** (statt: → '45 ČSD/R)
- 299** Fabriknummer 18878: → **12.09.45 ČSD 537.0503** (statt: '46 ČSD 537.0503)
- 299** Fabriknummer 18880: Hinter (buchmäßig) einfügen: ; siehe auch Ergänzung zu Seite 188, links, 2. Absatz (Zeilen 10 und 11)
- 299** Fabriknummer 18884: Hinter DRo/DR ergänzen: (' 63– '66 Ersatzkessel Raw Halle 1963/52)
- 299** Fabriknummer 18886: + **195x** (statt: +)

- 299 Fabriknummer 18890: + **27.11.68** (statt: 03.12.68)
- 299 Fabriknummer 18893: siehe Ergänzungen zu Kapitel 6.3; Seite 171 (94 1300)
- 299 Fabriknummer 18897: Neben dem genannten Ausmusterungsdatum kommt auch der 10.07.56 in Betracht.
- 299 Fabriknummer 19659: + **1972/73** (statt: +1970) [danke an Frank Glaubitz]
- 299 Lieferliste Henschel, Fabriknummer 22511: Die Lok war laut Knospe (2023, Seite 197) bis April 1967 im Betrieb. Ihre letzte äußere Untersuchung hatte sie mit Datum 1. Juli 1965 erhalten.
- 299 Fabriknummer 22697: hinter (GBAG): „**ZOLLVEREIN 10**“ → **um '41 Lok 4** → **'49 GBAG E4⁶, zuletzt Heizlok** (statt: (Nr.?) → '49 GBAG E4⁶)
- 299 Fabriknummer 23092: hinter (GBAG): „**ZOLLVEREIN 9**“ (?) (statt: (Nr.?.))
- 299 Fabriknummer 23756: hinter „ZOLLVEREIN 11“ einfügen: → **um '41 Lok 5**
- 299 Fabriknummer 23757: hinter E10^{6,8} einfügen: **zuletzt Heizlok; +11.1969** (statt: +01.1969)
- 300 Fabriknummer 24844: + **bis 1967, ++ um 1972** (statt: + 1969, ++ 1972)
- 300 Fabriknummer 25221: Ein weiteres Bild dieser Lok findet sich im Band 4; Seite 415.
- 300 Fabriknummer 25940: ++ **um 1973** (statt: ++ 1972)
- 300 Fußnote 8 ersetzen durch: Die Lok trug laut Betriebsbuch bei Anlieferung die Nummer 1, ab spätestens 1942 die Nummer 6 und ab 1952 wieder die Nummer 1 (siehe auch Ergänzungen zu den Seiten 216–222).

KAPITEL 7.

- 302 links, Zeilen 4–6: Zum Fährschiffverkehr Friedrichsort – Kiel siehe Bornau 2017.
- 303 rechts, letzter Satz: Streichen (bis Seite 304, links, erster Satzteil)
- 304 rechts, Literatur. Ergänzen hinter Kirchner 2009/: **Kreutzer 1937**

KAPITEL 7.1

- 307 rechts, Zeile 2: **pins** (statt: pints) [danke an Helmut Dahlhaus: „Die pints brauchte wohl eher das Werkstattpersonal“. Und die joints?].
- 309 links, 2. Absatz, Zeilen 3–6: In den Betriebsmittelkonten der HHE tauchen im September 1901 tatsächlich beide Hagans-Loks mit jeweils 75 000 Mark Anschaffungskosten auf (einmal mit Zugangsdatum vom 18. September und einmal mit Datum vom 23. September; siehe auch Ergänzungen zu Seite 317–319).
- 309 links, 2. Absatz, vier letzte Zeilen: Inzwischen sind zu Lenz zwei Grundlagenwerke erschienen: Christopher, Söhnlein 2017 (Band 1 und 2) und Wall 2016.
- 309/311 rechts, letzter Satz: Streichen bis Seite 311, links, erster Satzteil
- 309 Bild und Bildtext: Dietrich Bothe weist daraufhin, dass bei der Hagans-Leitzmann-Lokomotive die beiden Treibstangen (auf der linken Lokseite) fehlen. Damit lässt sich auch über den von uns im Bildtext verwendeten Begriff „Betriebsaufnahme“ streiten.
- 315 rechts, 2. Absatz, letzter Satz: Streichen

KAPITEL 7.1

- 316** links, 2. Textabsatz, Zeile 4: **Janney** (statt: Jeanney)
- 317** rechts (allgemein): Jochen Fink hat dankenswerterweise HHE-Steuerunterlagen sowie die im „Landeshauptarchiv Sachsen-Anhalt“ vorhandenen rund zwei laufenden Meter Akten aus der HHE-Zeit vor 1949 ausgewertet. Danach war die aufgrund eines Aufsichtsratsbeschlusses vom 4. Dezember 1900 beschaffte Lok 10^{hg} bis etwa 1921/22 unverzichtbar. Anschließend beschaffte Lenz die ersten ELNA-Loks für die HHE und wollte sich 1923 von der Hagans-Lok und den letzten drei T3 trennen. Man entschloss sich dann aber, Personenzugloks zu beschaffen und auf die Malletserie zu verzichten und gab diese vier Malletmaschinen bis 1926 nach und nach ab. Das bescherte der Lok 10^{hg} noch Einsätze bis etwa 1928. Mit Stand vom 9. November 1928 war die Lok noch im Lokbestand, allerdings war sie bereits im gleichen Jahr aus den Betriebsvorschriften verschwunden (Grenzlasten). Um 1928 ist die Lok daher offenbar abgestellt worden und schließlich doch schon im März 1930 für 3 600 RM verkauft worden. Da 1930 aufgrund der Wirtschaftskrise sicherlich kein großer Bedarf an leistungsfähigen Loks bei Privat- bzw. Industriebahnen bestand, dürfte der Preis wohl der Schrotterlös sein.
Die in der Literatur mehrfach überlieferte Stationierung der zweiten Hagans-Lok von Vulcan bei der HHE lässt sich nach den ausgewerteten Akten ausschließen, da aus dem Zeitraum von 1920 bis 1932 u.a. auch HHE-Loklisten vorliegen. Der endgültige Verbleib der nachweislich zuletzt bei der Sandbahn in Peiskretscham vorhandenen Lok Vulcan (1901/1886) ist daher noch ungeklärt [danke an Jochen Fink].
- 317** rechts, 6. und 7. Absatz: Streichen
- 317** rechts, 8. Absatz, Zeile 1: Die Lok 10^{hg} konnte im **März** 1930... (statt: Die alteingesessene Lok 10^{hg} konnte dagegen 1930...)
- 318** links, 1. Absatz, Zeilen 1–2: Ersten vollständigen Satz streichen
- 319** Literatur: Hagans **et al.** 1991 (statt: Hagans 1991)

LIEFERLISTE VULCAN

- 319** Lieferliste Vulcan: Zeile 3: Ab „Gleiwitz 7(?)“ streichen
- 319** Lieferliste: Zur Abgabe der Lok Vulcan 1901/ 1886 an die HHE und zum Verschrottungsdatum der Lok Vulcan 1901/ 1887 siehe Anmerkungen zu Seite 317

KAPITEL 8.

- 321** unterer Bildtext, letzte Zeile: ... **eine** für die kkStB **bzw. zwei für die ÖAM**... (statt: ... drei für die kkStB...)
- 322** rechts, unter der Tabelle, Zeile 1–3: Satz komplett streichen
- 323** unteres Bild, Fotonachweis: **Pfaffenberger** (statt: Pfaffenbach)

KAPITEL 8.1

- 329** rechts, Zeile 8: (wahrscheinlich) Firma **Moritz** Hebeler (statt: Firma Max Hebeler).
- 329** Karte: Zahlreiche Ortsnamen werden heute anders geschrieben – siehe Ortsregister.

KAPITEL 8.2

331–337



Der klassische Personenzug der GME bestand vor der Triebwagenzeit aus kleinen zweiachsigen Personenwagen, einem Packwagen und – oft an der Spitze – einer der beiden Loks 13 oder 14. Aber auch andere Dampfloks wie z.B. die kleine Lok 3 in dritter Besetzung (ehemalige 80 016 der DB) wurden im Personenzugdienst eingesetzt. Hier ist die Lok 13 vor einem solchen Zug auf dem vermeintlich zweigleisigen Abschnitt bei Patkenhof zu sehen. Es handelt sich also nicht um einen eher ungewöhnlichen Linksverkehr. Das im Bild rechte Gleis bildet die Stammstrecke von Hasbergen nach Georgsmarienhütte, das linke Gleis führt zum Hüggel.

Foto: Ludwig Rotthowe / Sammlung Eisenbahnmuseum Bochum (siehe auch Band 4; Seite 420)

331–337



Einfahrt des GME-Personenzugs mit der Lok 13 an der Spitze in den Bahnhof Patkenhof im September 1963. Durch die Hauptsignale, die Zweigleisigkeit und den gepflegten Oberbau wäre die Strecke immer auch als wichtige DB-Nebenstrecke durchgegangen.

Foto: Ludwig Rotthowe / Sammlung Eisenbahnmuseum Bochum

KAPITEL 8.3

- 338** links, Absatz unter der Tabelle, Zeile 8–12: Noch länger als die beiden genannten Lokomotiven 7 und 10 der WEG existierte in Deutschland (bzw. der DDR) die D n2vt Lok 1 der Filderbahn (WN; Zeile 7 der Tabelle; Humboldt 1905/291). Diese Maschine gehörte laut Heinrich (o.J. [Zwickau – Crossen – Mosel], S. 34) zwischen 1948 und 1969 dem VEB Zellstoff- und Papierfabrik Crossen-Mulde. Auch die Schwesterlok der oben genannten Maschine (Humboldt 1905/ 292; Filderbahn 2) wurde bereits 1920 – wie die Lok1 – über die Stuttgarter Firma August Stern & Cie. (siehe Kapitel 3.2; Seite 66 und 6.1; Seite 151) verkauft. Sie war in der DDR beim VEB Zuckerfabrik „Fortschritt“ in Zeitz eingesetzt und wurde wohl 1965 zum letzten Mal im Bw Weimar auf dem Weg zum VEB Lokreparatur Mühlhausen/Thür. fotografiert [danke an Matthias Nieke].
- 343** Karte: Bei Pernik: **B/H** (statt: H)
- 343** Bildtext komplett ersetzen durch: Als Wolfgang Müller am 2. Juli 1972 mit dem berühmten „Tourex“ zwischen Dresden und Varna unterwegs war, konnte er in Kaspichan aus dem Zugfenster heraus noch die 49.01 aufnehmen. Nur drei Jahre später wurde die Lok ausgemustert.
- 344** oberer Bildtext, Zeile 1: „dagegen“ streichen
- 344** rechts, Zeile 7: **heruntergekommenen** (statt: heruntergekommen)

KAPITEL 8.4

- 346** rechts, letzter Absatz: Ganzen Absatz streichen.
- 347** oberen Kasten komplett streichen und durch nachfolgenden Text ersetzen:
Ähnlich wie bei den T16¹ anderer Hersteller, wollen wir auch für die Hanomag-T16¹ in einer gesonderten Liste alle Ausmusterungen zwischen 1923 und dem Beginn der systematischen Ausmusterung dieser Loks bei den beiden deutschen Staatsbahnen nachweisen. Erfasst werden damit sowohl Unfallloks als auch Kriegsschäden, deren administrative „Bearbeitung“ vor allem in der DDR noch bis Mitte der 1950er-Jahre andauerte:
- | | |
|---------------|---|
| „ESSEN 8635“, | ausgemustert 1923/24: Die am 15. November 1923 bei Cannstatt verunglückte Lok prallte frontal mit einem Personenzug zusammen, wobei zwölf Menschen starben (siehe Kapitel 8.; Seite 322–323). Die Lok soll laut einer unbestätigten Quelle am 19. Oktober 1924 ausgemustert worden sein und war noch als 94 1278 im vorläufigen (nicht realisierten) Umzeichnungsplan von 1923 enthalten. Im endgültigen Plan von 1926 fehlte sie dann bereits. |
| 94 1052, | ausgemustert durch RBD Nürnberg am 2. Juni 1948 (laut Wenzel 2018; Seite 182: 2. Juni 1948; laut Seite 303: 2. Juni 1947): Lok nicht aufbauwürdig. |
| 94 1058, | ausgemustert am 28. November 1953 beim Bw Leipzig Hbf Süd: Details siehe Seite 351 und zugehörige Ergänzungen (laut Wenzel 2018; Seite 339: ausgemustert am 21. Dezember 1953) |
| 94 1066, | ausgemustert am 1. September 1944 beim Bw Hamm: Nach Bombentreffer am 21. Juni 1944 mit Verfügung der RBD Essen 21 Bl 4 Fuv vom 1. September 1944 ausgemustert. |
| 94 1076, | Ausmusterungs antrag der RBD Frankfurt (M) am 8. Februar 1946 gestellt, nachdem die Lok laut Wenzel (2018; Seite 210) noch bei der Lokzählung des RMA Limburg vom 30. Juni 1945 als betriebsfähig beim Bw Limburg gemeldet worden war (Unfall-Lok?). |
| 94 1244, | ausgemustert am 7. Februar 1947 mit Verfügung der GDE Speyer (CI 21.2101 Ful). Die Lok stand kriegsbeschädigt im Holzbachtal zwischen Puderbach und Neitersen. Ihren Kessel erhielt später die 94 1711. |
| 94 1246, | ausgemustert um 1944: Die Lok ist am 28. August 1944 vom Bw Altenkirchen ins RAW Darmstadt abgefahren worden. |

- (347) 94 1252, ausgemustert am 30. September 1946 durch die RBD Stuttgart: Lok nicht aufbauwürdig.
94 1375, ausgemustert um 1945: Im Juni 1945 im Bw Freudenstadt unter „h“ (Lok im RAW) erfasst. Siehe auch Korrekturen zu Seite 351.
94 1517, ausgemustert am 30. August 1945 durch die RBD Wuppertal: Lok nicht aufbauwürdig.

347 untere Tabelle, Zeile 3: Nach 94 1063 einfügen: (danach Werkslok)

347 untere Tabelle, Zeile 4: Nach 94 1074 streichen: (danach Werkslok)

347–350



Nach Hamm mit seinem großen Rangierbahnhof und den zahlreichen Zechen und Industriebetrieben zog es Ludwig Rotthowe immer wieder. Im September 1965 bereicherte die 1921 bei der Hanomag gebaute 94 1149, die kurz vor Heiligabend 1972 „ihre Papiere erhielt“, noch das Geschehen.

Foto: Sammlung Eisenbahnmuseum Bochum

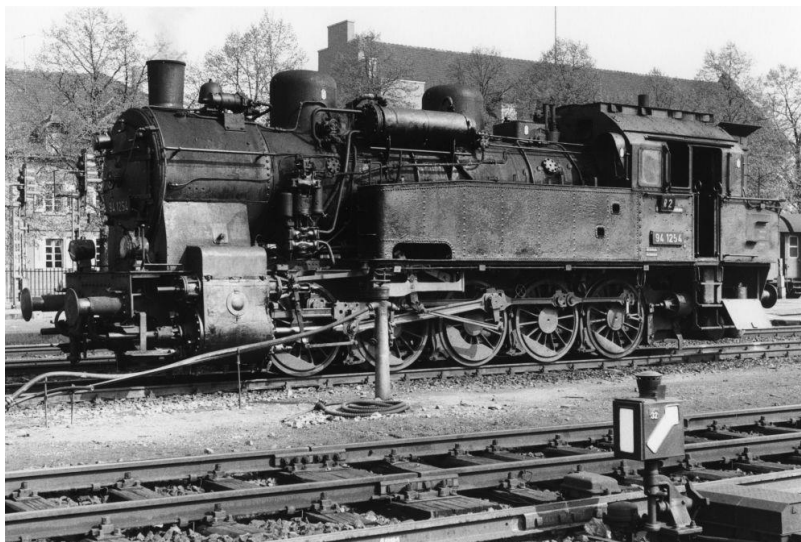
347–350



Nur wenige Tage jünger war die Hanomag-94 1156, der Ludwig Rotthowe sieben Monate nach der oberen Aufnahme ebenfalls in den Weiten des einstmals größten Rangierbahnhofes Europas auflauerte. Drohend streckt die Elektrifizierung, die bereits 1957 von Düsseldorf kommend den Bahnhof Hamm erreicht hatte, ihre Masten in die Höhe. Zweiachsige offene Güterwagen mit Holz- oder Stahlwänden gibt es heute praktisch gar nicht mehr.

Foto vom April 1966: Sammlung Eisenbahnmuseum Bochum (siehe auch Band 4; Seite 423)

347–350



Auch Singen (Hohentwiel) mit seinem Bahnbetriebswerk gehörte einstmals zu den Orten in Deutschland, wo Eisenbahner mit dem Fahren und Pflegen von Dampflokomotiven ihre Brötchen verdienten. Eigene T16¹ gab es hier seit den 1920er-Jahren bis zum 1. Mai 1954, als die dort weiterhin benötigten elf Maschinen an das Bw Radolfzell abgegeben werden mussten. Am 2. Mai 1967 traf Ludwig Rotthowe in Singen die 94 1254 als Rangierlok „R2“ an und fotografierte sie ausgiebig.

Foto: Sammlung Eisenbahnmuseum Bochum

- 351** links, Zeilen 5 und 6 streichen und wie folgt ersetzen: ... am 15. April 1945 beim Bw Erfurt G und erste Ausmusterung am 19. September 1945). Im Dezember 1945 wurde die Maschine beim RAW Halle neu erfasst und 1947 dem Bw Leipzig Süd zugeteilt, wo sie am 28. ...
- 351** links, Tabelle im Kasten: Die dort unter 1966 genannte 94 1257 des Bw Suhl war vom 13. September 1951 bis zum 25. Juni 1952 leihweise bei der Maxhütte in Unterwellenborn eingesetzt (siehe Kapitel 9.4 [Ergänzungen zu Seite 195]; Kapitel 10.2 [Seite 127] und Kapitel 16.3).
- 351** links, 2. Zeile unter der Tabelle: „ab 1. **Juni** 1970“ (statt: „ab 1. Juli 1970“). Details zum Inkrafttreten des neuen DR-Nummernplans siehe in den Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 201.
- 351** links, am Ende des Absatzes über die DR in der DDR einfügen: Eine der genannten acht Hanomag-T16¹ (94 1147) gehörte laut einer Liste vom 1. November 1949 als laufende Nummer 626 zum Park der für die Sowjetunion vorgesehenen „Trophäenlokomotiven“. Diese waren mit einem T vor der Betriebsnummer zu versehen (Details siehe Ergänzung zu Kapitel 9.4 [Band 2]; Seite 190).
- 351** rechts, vor Abschnitt „Abgabe an die Sowjetunion“: Einfügen: Schließlich wird für die TKw 2-120 nach ihrer Ausmusterung am 2. Mai 1974 noch ein Heizlokeinsatz bei der „Huta Silesia“ gemeldet (siehe Ergänzung zu Seite 360).
- 351** rechts, hinter „Abgabe an die Sowjetunion“: 1. Absatz streichen und ersetzen durch: In der Literatur wurden in der Vergangenheit mehrere Hanomag-T16¹ als in der Sowjetunion verblieben genannt (94 1146/ 1236/ 1238/ 1246 und 1375). Nach Motyčka (2013) sind die drei erstgenannten Maschinen in der Tschechoslowakei verblieben (siehe Korrekturen zu Seite 352). Sowohl 94 1246 (siehe auch Seite 347 und zugehörige Korrektur) als auch 94 1375 wurden höchstwahrscheinlich in den Westzonen Deutschlands als Kriegsschadloks ausgemustert. 94 1375 steht im Lokstandsbuch der RBD Stuttgart noch im Januar und Februar 1945 als „Bw Freudenstadt“ (seit Anlieferung) sowie laut Hansjürgen Wenzel (Mitteilung vom 19. Januar 2014) in einer Lokliste der gleichen RBD mit „Ausbess. Karlsruhe 5/45–6/45“. Laut Wenzel (2018; Seite 66) wurde die Lok zuletzt im Juni 1945 im Bw Freudenstadt unter „h“ (= in Ausbesserung im RAW) erfasst. In einer Trophäenlokliste vom 1. November 1949 war auch die 94 1147 der RBD Halle als sowjetische Trophäen-Lokomotive (laufende Nummer 626) aufgeführt. Diese Lok verblieb dann allerdings bis zu ihrer Ausmusterung im Jahre 1966 im DR-Bestand der DDR (siehe auch Reimer et al. 2020; Seite 165 sowie Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190).
- 352** links, Überschrift: ... bei **den** ČSD (statt: bei der ČSD)
- 352** links, 2. und 3. Textabsatz streichen und ersetzen durch:
Alle vier Loks wurden ohne Umzeichnung in die für die Baureihe 94⁵ vorgesehene ČSD-Reihe 537.0 in der Tschechoslowakei ausgemustert. Während dies für 94 1065 und 94 1236 am 10. Juli 1956 durch Verfügung 35019/ 1956 erfolgte, ist für die beiden anderen Loks nur bekannt, dass sie in den 50er-Jahren ausgemustert wurden. Für keine der vier Loks lassen sich laut Motyčka (2004) Einsätze nachweisen.
- 352** rechts, vor Zeile 1 des ersten Textabschnitts einfügen: Nach einem misslungenen Erstkontakt der Hanomag-Lok 94 1053 mit Österreich (siehe Kapitel 9.4; Seite 315 und zugehörige Ergänzungen) sollte es rund 18 Jahre dauern, bis Hanomag-T16 wieder eine Rolle auch in Österreich spielten:
- 354** rechts, 3. Absatz einschließlich Überschrift: Absatz komplett streichen
- 356–358** Abschnitt „Einsatz bei der Neunkircher Eisenwerk AG“: Die im Buch diskutierte Herkunft der Lok 56 (in Zweitbesetzung) aus der 94 1063 statt aus der 94 1074 (siehe Seite 357, letzter Textabsatz) hat sich bestätigt. Laut der im DB Museum in Nürnberg aufbewahrten „Meldekarte über ausgemusterte Triebfahrzeuge und Kessel“ wurde die „94-1063“ als „Tauschklok“ am 3. November 1960 (21 A M5 Fau) bzw. am 4. November 1960 (BD Mz 21A

(356–358) M5 Fau) ausgemustert und mit Schreiben HVB 21.213 Fau 572 vom 1. Dezember 1960 gegen die im Werk vorhandene pfälzische G 4¹ getauscht: „Die Lok wird gegen eine Lok BR G 7¹ der Neunkirchener <sic!> Eisenwerke AG in Neunkirchen/Saar ausgetauscht. Die G 7¹ verbleibt bei BD Saarbrücken“. Damit kam die DB zwölf Monate nach der letzten Dampfloklieferung (23 105 am 2. Dezember 1959) in den Besitz einer pfälzischen G 4¹ mit der Nummer 56 (Foto siehe Kapitel 8.4, Seite 357). Die nicht ganz korrekte Bezeichnung G 7¹ in der Meldekarte resultierte aus der Zeit der Saarbahnen (siehe Kapitel 9.4), als die pfälzische G 4¹ zur G7 der Saarbahnen wurde (als G 7¹ waren dort preußische G 7¹, als G 7² preußische G 7² und als G7³ pfälzische G4^{III} registriert). Was die BD Saarbrücken mit ihrer „neuen“ Lok 56 (in Erstbesetzung) gemacht hat, ist leider unbekannt, wenngleich leicht vorstellbar. Übrigens erhielt die DB nach der Lieferung der 23 105 durch Jung und der hier beschriebenen Übernahme der Lok 56 noch drei weitere gebrauchte Dampfloks aus dem Kauf der Wilhelmsburger Industriebahn am 1. Februar 1962:

Nummer	Baudaten	Bauart
23	Henschel 1924/20340	D n2t
26	Borsig 1936/14610	D h2t
27	Borsig 1940/14977	D h2t

Alle drei Maschinen standen noch bis mindestens April 1964 im Wilhelmsburger Loksuppen der ehemaligen Industriebahn (siehe auch Focken et al. 1992).

Die zweite Neunkircher Werkslok mit der Nummer 56 war im Jahre 1921 bei der Hanomag in Hannover-Linden unter der Fabriknummer 9607 als „ESSEN 8217“ abgeliefert worden und war Mitte 1950 beim Bw Altenkirchen beheimatet. Am 26. September 1958 (also nach der politischen und vor der wirtschaftlichen Integration des Saarlandes in die Bundesrepublik) wurde die 94 1063 beim Bw Kaiserslautern z-gestellt. Von dort wurde sie laut der erwähnten Meldekarte am 8. November 1960 „nach dem Bw Homburg überführt“. Auf ihre Ausmusterungsdaten bei der DB wurde bereits eingegangen, bei der Neunkircher Eisenwerk AG soll sie im Mai 1965 ausgeschieden sein [danke an Hansjürgen Wenzel]. Weitere Ergänzungen zur Werksgeschichte und zum 660 mm- und 900 mm-Schmalspurnetz finden sich im Kapitel 12.1 (Seite 280 und 282) sowie bei Christopher (2019; Seite 123–128).

Meldekarte über ausgemusterte Triebfahrzeuge, Tender und Kessel				ausgemustert mit Verf. BD Mz 21A M5 Fau vom 4. 11. 60		Abstellort: wird bereits nach dem Bw Homburg überführt. BD am 8. 11. 60	
Triebfahrzeug		Tender		Cu-Feuerbüchse		Bemerkungen:	
Nr. 94-1063	Fabrik-Nr.	Bauart	ja *	nein *	(z. B. Unfalllok, nicht lauffähig usw.) Die Lok wird gegen eine Lok BR G7 ¹ der Neun- kirchener Eisenwerke AG in Neunkirchen/Saar ausgetauscht. Die G7 ¹ verbleibt bei BD Saarbrücken		
als Ersatzteilspende		geeignet:		Kesselbaustoff St 47 K			
nur noch als Schrottfahrzeug		ja * / nein *		ja * / nein *			
Einzel tender		mit Rollenlagern		geeignet für *		Bemerkungen:	
Bauart	Febr.-Nr.	von Lok Nr.	ja *	nein *	Sprengwagen Wasserwagen usw. nur noch als Schrotttender		(z. B. nicht lauffähig usw.)
Einzelkessel		Kesselbaustoff St 47 K		geeignet als *		Bemerkungen	
Febr.-Nr.	aus Lok Nr.	ja *	nein *	Ersatzkessel Heizkessel usw. nur noch als Schrottkessel			

Sicherlich ein einzigartiges Dokument über den viertletzten Dampflok-Zugang bei der Deutschen Bundesbahn bildet diese Meldekarte zur Ausmusterung der „94-1063“ (BD Mz 21A M5 Fau vom 4. November 1960). Nur am Rande unter „Bemerkungen“ wird erwähnt, dass die BD Saarbrücken nunmehr stolze Eigentümerin einer pfälzischen „G7¹“ (eigentlich G4¹) mit Baujahr 1899 ist. Sammlung Verkehrsmuseum Nürnberg

357 2. Absatz, Zeile 8: Der Vierkuppler 61 trug die Baudaten Graffenstaden (1952/8099). Bereits 1927 hatte Graffenstaden eine C-Tenderlok (Nummer 52) an die Neunkircher Eisenwerk AG geliefert (1927/7498; siehe Kapitel 13.; Seite 322).

- 358** links, 2. Absatz, Zeile 8 und unterer Bildtext, Zeile 6: DHG **1000** BB (statt: DHG 1100 BB). Bei den fälschlicherweise genannten Loks der Bauart DHG 1100 BB handelt es sich um Schmalspurlokomotiven für Bulgarien und Spanien. Eine dieser Maschinen lief 2021 als D5 bei der Brohltalbahn.
- 358** links, vorletzte und letzte Zeile: Nach inzwischen vorliegenden Dokumenten der Rbd Halle ging die 94 1147 des Bw Altenburg am 10. Dezember 1966 an den „Spezialbau Magdeburg Betriebsteil Bau-Union Süd, Dresden“. Der genaue Einsatzort ist nicht bekannt, wobei zudem die Kombinatstrukturen ständig wechselten. Die Bau-Union Süd in Dresden war seit dem 1. Januar 1950 eine von nur vier zentralgeleiteten Bau-Unionen (Mitte, Nord, Ost und Süd) in der ganzen DDR. Neben zahlreichen Großprojekten (wie z.B. das Gaskombinat „Schwarze Pumpe“) war der spätere Kombinatsteil Dresden des Spezialbaus Magdeburg auch von 1963 bis 1969 am Bau des 252 m hohen Dresdener Fernsehturms (Architekt: Kurt Nowotny) beteiligt. Laut Wenzel (2018) wurde die Lok im Raw Engelsdorf verschrottet.
- 359** unterste zwei Zeilen des Dokumententextes: „**Przemysłu Węglowego Kop. Dębieńsko**“ (statt: „Przemysłu Węglowego Kop.“ Dębieńsko)
- 360** rechts, Zeile 1: **4 KF-1324** (statt 4 KF-1234)
- 360** rechts, nach 2. Absatz einfügen:

Einsatz bei der Huta Silesia

Laut einer von Hansjürgen Wenzel übermittelten polnischen Liste wurde die Lokomotive TKw 2-120 (frühere 94 1235) nach ihrer Ausmusterung bei den PKP am 2. Mai 1974 noch an die „Huta Silesia“ als Heizlok abgegeben. Ort, Dauer und Art dieses Einsatzes sind leider nicht bekannt. Ebenso unsicher ist, ob es sich um einen Verkauf der Lok oder um einen leihweisen Einsatz handelte.

Unter dem Namen Huta Silesia (Hütte Schlesien) firmierten in Schlesien an verschiedenen Standorten vorwiegend Hüttenbetriebe aus dem Bereich der Zinkindustrie, die sich bis auf das 18. Jahrhundert zurückführen lassen. Auch bekannte Namen der schlesischen Industriegeschichte (wie z.B. Henckel von Donnersmarck oder Karl Godulla, der preußische „Zinkkönig“) tauchen in diesem Zusammenhang auf (siehe auch Kapitel 16.3; Seite 83). Heute betreibt die Firma ZM Silesia SA als führender polnischer Zinkhersteller u.a. Werke in Katowice (Kattowitz) und Oława (Ohlau).

- 361** links, 2. Absatz: Das niederländische Standardwerk zur Streckengeschichte (Sluiter et al. 2011) gibt um wenige Tage abweichende Eröffnungs- und Stilllegungsdaten an: Eröffnung: 2. Juli 1887. Stilllegung Personenverkehr: 4. Mai 1947. Stilllegung Güterverkehr: ab 31. Mai 1964 (Loenen–Eerbeek) bis 2. Juni 1984 (Reststück Dieren–Eerbeek; siehe auch Burgemeester 2014).
- 361** links, 3. Absatz: Vor ihrer Verschrottung diente 094 055-1 als „Denkmal“ am Eingangstor der Schrotthandelsfirma van Uffelen in Apeldoorn am gleichnamigen Kanal. Da ihr die komplette Kesselverkleidung und weitere Teile fehlten, wurde sie im Mai 1977 dort durch die 044 216-0 (44 1212) ersetzt. Zuvor hatte diese Lok am Pfingstmontag 1977 ihre letzte Fahrt über die VSM-Strecke mit einem Sonderzug absolviert (Burgemeester 2014).
- 361** rechts, Literatur, Zeile 6: **Kreckler, Kreckler** (statt: Kreckler)

KAPITEL 8.5

- 361** links, im Anschluss an den vorletzten Absatz: Ergänzen: Bei der Hanomag erhielten die neuen Lokomotiven das Kennwort „Pluie“ [danke an Christian Kamrath].
- 361** rechts, Zeile 7 von unten: „erhielt“ streichen
- 362** Zeichnungstext: Christian Kamrath weist auf weitere kleine Fehler in der Zeichnung von Friedrich Risse hin, z.B. im Bereich der Tür und der Fenster des Führerhauses.

KAPITEL 8.6

- 365** links, 1. Absatz vorletzte Zeile und links, 2. Absatz, Zeile 4: Die hier genannte Firma Tampella erhielt diesen Namen erst im Jahre 1938 bzw. 1963 (Details siehe Kapitel 22.2; Seite 269).
- 365** links, 2. Absatz, Zeile 2: wurde aber schon **im November 1925** in die (statt: wurde aber schon 1926 in die)
- 365** links, letzte Zeile bis rechts, Zeile 1: Achsdruck **minimal 14,1** Tonnen (statt: Achsdruck größer als 16 Tonnen)
- 366** links, Zeile 8 bis rechts, Zeile 3: Das im Text erwähnte Funkensieb besaßen finnische Dampfloks immer nur zwischen April und Oktober, da es in der übrigen Zeit des Jahres nicht notwendig war.
Auch die Lok 752 besaß über vier Jahre lang einen großen Kobelschornstein für Holzfeuerung, für die sie vom 10. Februar 1940 bis zum 11. September 1941 und vom 2. Oktober 1944 bis zum 14. April 1948 eingerichtet war. Allerdings war der Vorratsbehälter kaum für Holzfeuerung geeignet und erforderte das Nachbunkern von Holz während einer Dienstschrift. Juhani Katajisto, dem wir viele Ergänzungen zur finnischen Reihe Vr 3 verdanken, weist darauf hin, dass auch Loks mit großem Kobelschornstein teilweise kohlegefeuert waren (z.B. in den letzten Dienstjahren alle 16 Loks der Reihe Vr 2). Umgekehrt wurden Loks mit Holzstapeln auf dem Tender oft für kohlegefeuerte Maschinen gehalten, obwohl dieses (meist Birken-) Holz nur dem Anheizen diente (siehe auch Kapitel 22.2).
- 368** links, 2. Absatz, Zeile 10–11 und rechts, 1. Absatz, Zeile 13: Die hier genannte Firma Tampereen Pellava-ja Rauta-Teollisuus Osake-Yhtiö (Tampella Oy) trug diese Namen erst seit 1938 bzw. 1963 (Details siehe Kapitel 22.1; Seite 269).
- 368** rechts, Zeile 2 und Karte: Hinter Viipuri und in der Karte etwa in der Mitte zwischen Oulu und Seinäjoki ist das Depot **Ylivieska** nachzutragen, wo 1973 die Lok 753 eingesetzt war. Haupteinsatz-Depots der Reihe Vr 3 mit den anspruchsvollsten Einsätzen waren Helsinki (Pasila), Tampere und Viipuri. In Kuopio befand sich die Hauptwerkstatt. Die konkreten Beheimatungsdaten der Lok 752 finden sich in Kapitel 22.2; Seite 263.
Ein nettes Detail zu den finnischen Dampf-Rangierloks soll noch nachgetragen werden: Sie trugen inoffizielle, aber weithin bekannte Spitz- bzw. Kosenamen. Die in diesem Kapitel besprochene Vr 3 hieß „Hahn“ (finnisch: „Kukko“), die Vr 1 „Huhn“, Vr 2 „Ente“ und Vr 5 „Truthahn“ (siehe auch Kapitel 22.2) [danke an Juhani Katajisto].
- 368** rechts zwischen 1. und 2. Absatz einfügen: Die ersten eigenen E-Schlepptenderloks erhielt die VR im Jahre 1941 in Gestalt der sowjetischen Beutelokomotiven der Reihe A1/Tr2. Details finden sich in Kapitel 22.2 (Seite 267–268).

KAPITEL 8.7

- 370** rechts, 2. Textabsatz: Ein Foto in Ewald (1926, Seite 78) zeigt, dass die Lok ursprünglich, wie ihre Schwesterloks (siehe Kapitel 8.2 und 8.8) einen Caledonian-Schornstein besaß. Auch die später sehr flache Rauchkammertür scheint (möglicherweise nach einem Unfall oder Kriegsschaden) ausgetauscht worden zu sein. Die Angaben über die Seitenverschieblichkeit einzelner Achsen entstammen der Skizze auf S. 371, die aber – wie dort erwähnt – die fast baugleiche Lok der Preußischen Bergwerks- und Hütten-AG darstellt. Abweichungen sind demnach möglich [danke an Christian Kamrath].
- 374** Bildtext oberes Bild: Satz 2 komplett streichen
- 375** links, 2. Absatz, Zeile 2: **1958, Seite 11** (statt: 1958, Seite 1)
- 375** rechts, 2. Absatz: Das von Knospe (2023, Seite 126) genannte Verschrottungsdatum „Dezember 1965“ muss richtig „nach Mai 1966“ lauten (siehe Band 1, Seite 11 und 375).

KAPITEL 8.7

- (375) Dezember 1965 ist vermutlich das Verkaufs- oder Überstellungsdatum an den Schrotthändler Deumu in Recklinghausen (siehe Kapitel 8.7; Seite 375).

KAPITEL 8.8

- 377** links, Zeile 2: **Wie** bei der Maschine... (statt: Anders als bei der Maschine...)
- 380** rechts, hinter erstem Absatz einfügen: Wenn die eigenen schweren Loks nicht zur Verfügung standen, lieh man sich bei der Staatsbahn preußische T16¹: Laut Wenzel (2018, Seite 294 und 297) liefen bei der PREUSSAG ab 26. Januar 1947 die 94 1562 und ab Juli 1962 die 94 1040 für jeweils einige Monate. Beide Loks waren seinerzeit beim Bw Osnabrück Gbf bzw. Rbf beheimatet.
- 380** rechts, 2. Absatz, Zeile 7: **15 kV** (statt: 25 kV)
- 381** links, im Anschluss an 1. Absatz einfügen: Mit dem offiziellen Ende des Steinkohlenbergbaus in Deutschland zum 31. Dezember 2018 wurde auch das Bergwerk Ibbenbüren geschlossen. Die Zechenbahn wurde aber weiterhin genutzt, wobei sich die Lastrichtung der Kohlentransporte umgekehrt hatte. Nunmehr wurde Importkohle bergan zum in der Nähe der Zeche liegenden Kraftwerk (siehe Seite 379) transportiert. Mit der Stilllegung des Kraftwerks Ibbenbüren in der Nacht vom 7. auf den 8. Juli 2021 war auch diese Phase beendet. Die bisher ausführlichsten Beschreibungen der Zechenbahn finden sich bei Meyer (2018) sowie Knospe (2018). Über die Geschichte des Bergwerks selbst ist ein 796-Seiten-Buch von Gawehn (2018) erschienen.
- 381** rechts, Literatur: Hinter Schumann 1994 einfügen: Schumann 2018.

KAPITEL 8.9

- 381** rechts, Zeilen 2 und 3 von unten: „Speisewasservorwärmer“ streichen [danke an Dietrich Bothe]
- 385** Bildtext oben: Die abgebildete WLE-Lok VL 0632 war laut Glöckner (2014) in diesem Jahr in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) im Bauzugdienst eingesetzt.
- 385** Bildtext unten: Bei den Änderungen gegenüber der Ursprungsausführung wäre noch der Umbau der Führerhaustüren zu erwähnen.
- 386** unterste zwei Zeilen: letzten Satz streichen
- 387** rechts, Literatur, Zeile 2: „Große et al. 1997“ streichen

KAPITEL 8.10

- 389** rechts, Ende 2. Absatz: In der Tat benutzte bereits die Hanomag die hier dargestellten Henschel-Kennziffern, allerdings mit einem vorangestellten L. (mit oder ohne Punkt). Eine Übersicht über diese im Hanomag-Sprachgebrauch ein- bis sechsstelligen „Signaturen (Auftragsnummern)“ für die Jahre 1913 bis 1920 findet sich im „Inhalts-Verzeichnis der Hanomag-Nachrichten. Jahrgang 1913/14–1920“ am Ende des Jahrgangs 1922 (Seite 16). Für die Hanomag E-Tenderloks lauteten sie wie folgt:

Bahn	Kapitel	Signatur	Kennwort
WLE	8.1	L. 950	Plastecer
GME	8.2	L. 5541	Pocharder
BDŽ	8.3	L. 5543	Plier
Reichseisenbahnen	8.4	L. 5544	Teesatz
WLE	8.5	L. 55003	Pluie
VR	8.6	L. 55007	–
Hibernia	8.7	L. 55009	–
PREUSSAG	8.8	L. 55011	–
WLE	8.9	L. 55013	–
ATH	8.10	L. 55015	–

(389) Die Signaturen fanden sich sowohl in den meisten Hanomag-Prospekten als auch auf den Werkfotos [danke an Christian Kamrath]. Die oben in der Tabelle bei den vierstelligen L.-Nummern fehlende L. 5542 war die E-Schmalspurtenderlok für die Mossamedes-Bahn im heutigen Angola (siehe Kapitel 8., S. 322).

391 Tabellentext, Zeile 3: **1936** (statt: 1932) [danke an Christian Kamrath]

LIEFERLISTE HANOMAG

- 396** Fabriknummer 7119: Ein weiteres Bild dieser Lok findet sich in Band 4; Seite 420.
- 396** Fabriknummer 9596: Hinter DRw einfügen: (siehe auch Ergänzungen zu Kapitel 8.4; Seite 347 [94 1052])
- 396** Fabriknummer 9599: Hinter Nr. 1 ergänzen: → Denkmal am Eingangstor Schrotthandel van Uffelen, Apeldoorn ++ 1977
- 396** Fabriknummer 9602: siehe Ergänzungen zu Kapitel 8.4; Seite 347 und 351 (94 1058)
- 396** Fabriknummer 9607: Am Zeilenende ergänzen: Laut Schreiben vom 1.12.1960: → Neunkircher Eisenwerk AG (getauscht) Nr. 56^{II} + 05.65
- 396** Fabriknummer 9610: Vor Ausmusterungsdatum einfügen: Bombenschaden vom 21. Juni 1944 (RBD Essen; siehe auch Ergänzungen zu Kapitel 8.4; Seite 347 [94 1066])
- 397** Fabriknummer 9618: Zweite Zeile komplett streichen
- 397** Fabriknummer 9620: Hinter DRw einfügen: (siehe auch Ergänzungen zu Kapitel 8.4; Seite 347 [94 1076])
- 397** Fabriknummer 9624: → '45 **ČSD + 195x** (statt: ČSD/R → '51 MPS (siehe Haupttext) +)
- 397** Fabriknummer 9625: 1. Zeile hinter DRo/DR einfügen: Am 1. November 1949 als sowjetische Trophäenlokomotive geführt; siehe auch Ergänzungen zu Kapitel 8.4; Seite 351 (94 1147)
- 397** Fabriknummer 9634: Ein Bild dieser Lok findet sich in Band 4; Seite 423.
- 397** Fabriknummer 9893: Hinter dem Ausmusterungsdatum ergänzen: , anschließend Heizlok bei der „Huta Silesia“ +
- 397** Fabriknummer 9894: → '45 **ČSD + 10.07.56** (statt: '45 ČSD/R → '5x MPS (siehe Haupttext) +)
- 397** Fabriknummer 9896: → '45 **ČSD + 195x** (statt: '45 ČSD/R → '5x MPS (siehe Haupttext) +)
- 397** Fabriknummer 9900: (**ÖBB**) (statt: ÖBB)
- 397** Fabriknummer 9902: + **07.02.47** (statt: + 11.06.46) Siehe auch Ergänzungen zu Kapitel 8.4; Seite 347 (94 1244)
- 397** Fabriknummer 9904: laut Wenzel (2018; Seite 66) „vom Bw Altenkirchen am 28. August 1944 ins RAW Darmstadt abgerollt; seitdem nirgends mehr erschienen“ (siehe auch Ergänzungen zu Kapitel 8.4; Seite 347 und 351 [94 1246]).
- 397** Fabriknummer 9910: Wenzel (2018; Seite 182) nennt als Ausmusterungsdatum den 30. September 1946 (siehe auch Ergänzungen zu Kapitel 8.4; Seite 347 [94 1252]).
- 398** Fabriknummer 9924: vor Klammerende ergänzen: und Ergänzungen zu Kapitel 8.4; Seite 347 („ESSEN 8635“).

- 398 Fabriknummer 9933: → '45 (**ÖBB**) (statt: → '45 ÖBB)
- 398 Fabriknummer 10043: Hinter 094 373-8 ergänzen: (zeitw. falsch als 94 373)
- 398 Fabriknummer 10045: Hinter Haupttext einfügen: Siehe auch Ergänzungen zu Kapitel 8.4; Seite 347 und 351 (94 1375)
- 398 Fabriknummer 10175: Hinter DRw einfügen: (siehe auch Ergänzungen zu Kapitel 8.4; Seite 347 [94 1517])
- 398 Fabriknummer 10569: Meyer (2018, Seite 11) nennt als Verschrottungsjahr 1964.

ANHANG BAND 1

- 399 Kapitel 11.1 (Städtische Hafenverwaltung Dortmund): **4–5** (statt: IV-V)
- 399 Kapitel 11.6 (Köln-Bonner Eisenbahn): **60–61** (statt: 70–71)
- 400 oberer Bildtext, Zeile 2: **Bauart** (statt: auart)
- 401 Kapitel 18.4: Betriebsnummer 60 ersetzen durch: **M**
- 409 oberer Bildtext, Zeile 2: **Schachanlage** (statt: Schachanlagr)
- 412 mittlerer Bildtext: Da die zweite Lok hinter der vorderen Lok 13 eindeutig dem Musterblatt MIII-4 1^{IV} entspricht, kann es sich nur um die Maschinen 1 oder 2 der GME handeln. Loks 3 bis 5 gehörten zur älteren T9³-Bauart mit flacherem Führerhausdach mit Lüftungskasten. Sowohl Lok 1 als auch Lok 2 wurden 1963 ausgemustert. Zumindest für Lok 2 ist aber die Existenz der Maschine in Georgsmarienhütte noch im März 1965 nachgewiesen [danke an Dietrich Bothe].

Band 2 (Herdam Verlag 2016)

Seite Ergänzung / Korrektur

VORWORT

- 3 links, vorletzter Absatz, Zeile 4: T16-**Familie** (statt: T16-Famlie)

INHALTSVERZEICHNIS

- 6 Zeile 8: ... und beim Ministerstvo **Putej** Soobščeniija (MPS) (statt: und beim Ministerstvo Soobščeniija (MPS))

KAPITEL 9.

- 13 rechts, 1. Absatz, vorletzte Zeile: **Wüstemann** (statt: Wüstmann)
- 13 rechts, letzte 17 Zeilen: Zu den bei Frichs gebauten 44ern finden sich weitere Details in den Ergänzungen zu Kapitel 14. (Band 3); Seite 396.
- 15 rechts, Tabelle: Mit Ausnahme der 46 Loks für die Deutsche Feldbahn gehörten alle Maschinen in der Tabelle zur Bauart „Czeczott-Schwartzkopff“ (Beugniot-Hebel zwischen den Achsen 4 und 5 sowie Blindwelle zur Stabilisierung der hinteren Kuppelstangen hinter der fünften Achse; siehe Kapitel 12.2, Seite 293). Laut Bergmann (2017) sind die für Niederländisch Indien genannten Lieferzahlen wie folgt zu korrigieren:

Stückzahl	Baujahr	Fabriknummern	Spurweite	Kunde ³
4	1926–28	8834/9408–9410	1067 mm	Waldbahn Cepu
2 ²	1926–29	8842/9446	750 mm	Zuckerfabrik PG Ceper Baru
3 ²	1928	9316–9318	600 mm	Zuckerfabrik PG Sragi
1 ²	1929	9596	700 mm	Zuckerfabrik PG Olean

Fettdruck = korrigierte Daten

² mit Zusatztender

³ z.T. bei Lieferung auch andere Werke (siehe Bergmann 2017; Seite 56/141/201 und 355)

Die zwei zusätzlichen in der Tabelle auf Seite 15 genannten Loks (Fabriknummern 9319 [600 mm] und 9411 [1067 mm]) finden sich u.a. bei Merte (2012), konnten jedoch bisher nicht verifiziert werden. Damit sind möglicherweise bei der BMAG zwischen 1905 und 1931 insgesamt nur **1 538** E-Kuppler (statt: 1540) gebaut worden (siehe auch Kapitel 16.; Seite 40).

Zu den Einzelschicksalen der 46 Loks für die Deutsche Feldbahn siehe Krause et al. (2018, S. 233–237 und 275)

- 15 rechts, dritte Textzeile unter der Tabelle: siehe obige Anmerkung zu den Gesamtlieferzahlen
- 16 rechts Tabelle: Für die neun BDŽ-T16 der zweiten Bauart (50.01–50.09) nennt Stefan Stoitschkov (Mitteilung vom 26. Juni 2016) zum Teil andere Ausmusterungsdaten, die Auswirkungen auf die Tabelle hätten. Details siehe in den Ergänzungen zu den Seiten 87–88, 441 und 444–445
- 16 rechts, Tabelle, Fabriknummer 3902: Laut Stoitschkov erreichte die Lok der ersten T16-Bauart ein Alter von 67 Jahren (siehe Ergänzung zu Seite 36, links, erster Absatz).
- 17 In der viertletzten Zeile des Literaturverzeichnisses „Statistik 1867“ durch „Statistik 1881“ ersetzen.

KAPITEL 9.1

- 20 rechts, Zeile 3: Hinter gestützt werden mussten. einfügen: Nicht allzuhäufig war bei der T16 auch die Hochlage der Schieberschubstange bei Vorwärtsfahrt oberhalb und bei Rückwärtsfahrt unterhalb des Schwingenlagers. Über die tieferen Zusammenhänge dieser Konstruktion informieren die Ergänzungen zu Kapitel 9.3; Seite 80.
- 21 rechts, letzter Absatz, Zeile 9: Die Umzeichnung erfolgte laut Herbert Rauter („3. Aufschreibung“ vom August 1979) bereits im Jahre 1907.
- 23 links, 2. Absatz von unten, Zeile 6: **1'D1' h2t** (statt: 1'D1 h2t)
- 29 Tabelle: Unter 1933 sind zu ergänzen: 94 203 und eventuell 94 240, unter 1936: 94 233. Die Summenzahlen (10 und 1) sind in den betreffenden Zeilen auf (11–12) und (2) zu ändern.
- 29 links, Tabelle unter „unbekannt“: In den von Herbert Rauter als „3. Aufschreibung“ im August 1979 publizierten maschinenschriftlichen Listen wird für die 94 222 das Ausmusterungsjahr 1931 genannt.
- 29 rechts, drittletzte Zeile: siehe Anmerkung zur Tabelle auf der gleichen Seite
- 31 links, Zeile 2: **(240?)** (statt: 240)
- 31 links, 2. Absatz sowie abgedrucktes Dokument links samt Text: siehe Anmerkung zur Tabelle auf Seite 29
- 32 Tabelle: Hinter der 94 240 in Zeile 2 ist ein Fragezeichen zu ergänzen.
- 33 links, letzter Absatz, erste Zeile: Die **drei** einzigen bekannten **Leihlokeinsätze**... (statt: Die beiden einzigen bekannten Heizlokeinsätze...)
- 33 links, drittletzte Zeile: Hinter „Erzen“ einfügen: Wenzel 2018 nennt als Ende des Leiheinsatzes der 94 253 statt des 1. Juli 1963 den 28. Juni 1963. Dieser als Heizlok eingesetzte Maschine folgte in Calbe vom 23. Juni 1965 bis zum 29. September 1965 die 94 1655 des Bw Güsten (siehe Kapitel 9.4; Seite 195 und zugehörige Ergänzungen). Weiterhin war die 94 202 (siehe Seite 34 und zugehörige Ergänzungen) vom 5. Januar bis zum 6. März 1957 an das Kupfer- und Blechwalzwerk Ilseburg verliehen.
- 36 oberer Bildtext, letzte Zeile: Stefan **Stoitschkov** (statt: Stefan Sroischnov)
- 36 links, erster Absatz: Stefan Stoitschkov nennt in seinem Schreiben vom 26. Juni 2016 für die Lokomotive 50.10 das Ausmustersdatum 1. September 1974 und den Verschrottungsort Septemvri. Sie wäre demnach 67 Jahre alt geworden.
- 43 rechts, nach 1. Absatz einfügen: Kurz nach Kriegsende stand die 050 TB 2 am 3. Juni 1945 im niederländischen Depot Fijenoord, wobei die genannte Betriebsnummer groß mit weißer Farbe auf der Rauchkammer und den Führerhausseitenwänden angeschrieben worden war. Noch größer waren die Anschriften „Bw. K“ ebenfalls auf der Rauchkammertür und auf den Wasserkästen. Die nicht im niederländischen Bestand eingereichte T16 der ersten Bauart gehörte damals der 708. Railway Grand Division des United States Army Transportation Corps. Diese Einheit bestand hauptsächlich aus Soldaten, die im Zivilleben bei der Baltimore and Ohio Railroad Company beschäftigt waren. Bis auf die fehlende (lange!) Treibstange machte die Maschine einen fast betriebsfähigen Eindruck. Literatur: van Oostrom (2022, Seite 99)
- 47 rechts, elftletzte Zeile: **Sechs** der übernom- (statt: Acht der übernom-)
- 47 rechts, neuntletzte Zeile: Die Loks 94 203 und 233 sind zu streichen.

- 52 links, Zeile 1 und 9: Laut Wenzel (2018) wurde die Lok 94 248 erst am 6. Februar 1960 von der Deutschen Reichsbahn an den VEB Mansfeld Kombinat „Wilhelm Pieck“ verkauft. Auch Fischer, Werner (2023; Seite 97) nennen ebenfalls 1960 als Verkaufsjahr.
- 52 links, nach 1. Absatz: Der Einsatz der Lok 59 auf Gleisen der Deutschen Reichsbahn zwischen den einzelnen Betriebsstätten des Mansfeld-Kombinats war (ebenso wie der der Loks 60 und 61) in einem fünfseitigen Vertrag zwischen dem Kombinat (vertreten durch den Werkdirektor Dr. Jentsch) und der Reichsbahndirektion Halle vom 15. Oktober 1963 geregelt. Demnach durften die hierfür zugelassenen Loks des Kombinats (siehe Dokument) ab 1. Oktober 1963 die Reichsbahn-Strecken von Eisleben nach Röblingen und von Eisleben nach Hettstedt befahren. Die Fristarbeiten dieser fünf Loks waren in Reichsbahn-Bahnbetriebswerken durchzuführen. Weitere fünf Loks durften diese Strecken erst nach einer Lauffähigkeitsuntersuchung befahren.

Nachweisung

Über die auf Reichsbahngleisen zugelassenen Werklokomotiven des VEB Mansfeld-Kombinat W. Pieck

a) Lokomotiven, die regelmäßig die Reichsbahnbetriebswerke Röblingen a./See und Güsten zur Durchführung von Fristarbeiten nach DV 947 anlaufen

<u>Lok-Nr.</u>	<u>Lok-Typ</u>	<u>Baujahr</u>	
50	C h 2	1954	Bw Güsten
51	C h 2	1954	Bw Güsten
59	E h 2 (ehem. Reichsbahnlok 94 248)	1908	" "
60	E h 2 (ehem. Rb-Lok 94385)	1912	" "
61	E h 2 (ehem. Rb.-Lok 94870)		" Röblingen

b) Lokomotiven, die von der Bahnwerkstatt Klostermansfeld unterhalten werden und für die vor Fahrten auf Reichsbahngleisen eine Lauffähigkeitsuntersuchung von einem Reichsbahn-Betriebswerk durchgeführt werden muß

<u>Lok-Nr.</u>	<u>Lok-Typ</u>	<u>Baujahr</u>	
52	C n 2	1953	Gleisanschl. Eisleben
53	B n 2	1918	" Hettstedt
54	C n 2	1909	" Eisleben
58	B n 2	1919	" Hettstedt
70	V 10 B	1961	" Halbra

Werkbahn, den 20. April 1963

Immerhin zehn Loks des VEB Mansfeld-Kombinats durften nach unterschiedlichen Regularien die „geheiligten“ Gleise der Reichsbahn befahren. Die Baudaten der genannten Lokomotiven lauten [danke an Matthias Nieke]:

50	C h2t	LKM	1954 / 133 012
51	C h2t	LKM	1954 / 133 015
52	C n2t	LEW	1953 / 16343
53	B n2t	Henschel	1918 / 16394
54	C n2t	Henschel	1909 / 9515
58	B n2t	Henschel	1913 / 12541
59	E h2t	BMAG	1908 / 4103
60	E h2t	BMAG	1912 / 4873
61	E h2t	BMAG	1919 / 6892
70	B dm	LKM	1961 / 252 334

52



Die bisher wohl schönste Aufnahme der Lok 59 des VEB Mansfeld Kombinats „Wilhelm Pieck“ erhielten wir von Lothar Behlau aus Köln. Im Gegensatz zur Aufnahme der gleichen Lok auf Seite 52 oben trägt die Maschine hier keine Anschriften und Schilder mehr, sodass das Bild wahrscheinlich am Ende der Karriere der früheren 94 248 entstanden ist. Trotz der direkten Nachbarschaft zur heutigen Museumslok 94 249 gehören beide Loks nicht zur gleichen – damals üblichen – Zweier- oder seltener Dreier-Tageslieferung (siehe Kapitel 9.4; Seite 159 und 163): Die späteren 94 247 und 248 verließen gemeinsam am 4. Dezember 1908, die 94 249 dagegen mit zwei anderen erst am 9. Dezember 1908 das Werksgelände in Wildau (siehe Lieferliste auf Seite 440).

Foto: Manfred Kother

52 links, an 1. Absatz anschließen: Laut Fischer, Werner (2023, Seite 97) wurde die Lok 59 im August 1970 verschrottet.

52 Zeichnung, linker Rand: Klingetal (**Gronenfelde**) (statt: Klingetal (Gronefelde))

KAPITEL 9.2

57 beide Bilder: Fragen wirft ein Vergleich der beiden hier gezeigten Bilder mit der im Kapitel 22.1 auf Seite 244 abgebildeten Aufnahme der 2-050 TE 002 auf. Handelt es sich um dieselbe Lokomotive?

57 unterer Bildtext, Zeile 1–2: **Leonhardt** (statt: Leonhard)

60 Karte, Ligne des Causses: **Campagnac-St-Geniez** (statt: Champagnac-St-Geniez)

60 Karte, linker mittlerer Kartenrand: **Luc-la-Primaube** (statt: Luc-Primaube)

61 rechts, unterster Absatz, Zeile 11: In der Klammer ergänzen: und Anhang F; Seite 366–370).

64 links, 3. Absatz, Zeile 10 und rechts, Zeile 1: dreimal **État** bzw. **ÉTAT** (statt: Etat bzw. ETAT)

KAPITEL 9.3

- 69** links und rechts, jeweils unterer Absatz: Offenbar unausrottbar ist die T16 der „Bauart 1913“, die seit Wenzel (1973) durch die meisten Publikationen zur T16/16¹-Geschichte geistert. Auch in Wenzel (2018) berichtet der Autor auf Seite 29 über diese angebliche Variante mit zahlreichen gegenüber den Vorläufern veränderten Maßen sowie mit Kuhn'scher Schleife (statt Hängeeisensteuerung), hochgewölbtem Führerhausdach, zweitem Sandkasten und Dampfpeife auf dem Führerhaus. „94 421–461 und 94 487 sowie im »Reichsland« 8101–8113“ sollen diese Merkmale besessen haben. Ein Blick in Wenzel (2018, Seite 104 [oben], 387 [oben], 388 [oben], 401 [oben], 402 [oben], 403 [beide] usw. belehrt uns vom Gegenteil...
Übrigens: Bereits am 20. August 1913 wurde die erste T16¹ ausgeliefert, die bei Wenzel als „Bauart 1914“ aufscheint.
- 70** links, hinter den letzten Absatz einfügen: Ab 1914 rüstete die KPEV insgesamt fünf T16 der zweiten Bauart mit einer anfangs „Verbundbremse“ genannten Gegendruckbremse aus (siehe Kapitel 9.4; Ergänzungen zu Seite 225). Von diesen Maschinen wurde die 94 433 als letzte T16 in einem Dokument vom Mai 1927 erwähnt (siehe in Band 2; Seite 225).
- 70** rechts, Zeile 1: Die 248 Loks **der zweiten T16-Bauart** wurden... (statt: Die 248 Loks wurden...)
- 71** Bildtext, letzte Zeile: Laut Riepelmeier (o.J. [Bw Osnabrück Rbf]; Seite 11) wechselte die Bezeichnung des Bw Osnabrück Rbf mehrfach. So lassen sich von 1933 bis 1951 die Bezeichnungen „Bw Osnabrück Gbf“, von 1951 bis Mai 1961 „Bw Osnabrück Vbf“ (für Verschiebebahnhof) und danach bis zur Schließung des Bw „Osnabrück Rbf“ nachweisen. Insofern muß im Bildtext Osnabrück Vbf statt Osnabrück Rbf genannt werden [danke an Wolfgang Müller].
- 72** Tabelle unter „unbekannt“: In den von Herbert Rauter als „3. Aufschreibung“ im August 1979 publizierten maschinenschriftlichen Listen wird für die 94 353 und 94 384 das Ausmusterungsjahr 1931 genannt.
- 72** Tabelle: Bei 1931 ist 94 353, bei 1932 94 329 zu ergänzen. Die entsprechenden Zeilensummen sind von 32 und 15 auf 33 und 16 zu erhöhen.
- 72** Tabelle, letzte Zeile: Die dort genannte 94 417 war zwischen 1935 und 1938 als Werkslok 3 in einem RAW eingesetzt. Details finden sich in den Berichtigungen zu Kapitel 9.4, Seite 198 (rechts) und zu Seite 445 (Fabriknummer 4942).
- 72** Fußnote 1 unter der Tabelle: (siehe auch Kapitel **23.**; **Seite 313–314**) (statt: [siehe auch Kapitel 21.]
- 73** links, Tabelle: Zur 94 384 siehe auch die Anmerkung zur Tabelle auf Seite 72.
- 73** rechts 2. Absatz, Zeile 1–5: Vor Beginn des Zweiten Weltkriegs waren damit **88** der im Nummernplan von 1926 enthaltenen 198 T16 (**44,4** Prozent) mit Antrieb auf die dritte Achse ausgeschieden. Die vergleichbare Quote bei den T16 mit Antrieb auf die vierte Achse betrug **34–35** von 63 Stück (**54,0–55,6** Prozent) und zeigt, (statt: Vor Beginn des Zweiten Weltkriegs waren damit 86 der im Nummernplan von 1926 enthaltenen 198 T16 (43,4 Prozent) mit Antrieb auf die dritte Achse ausgeschieden. Die vergleichbare Quote bei den T16 mit Antrieb auf die vierte Achse betrug 32 von 63 Stück (50,8 Prozent) und zeigt.)
- 73** rechts, hinter letztem Absatz einfügen: Ebenfalls in die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen fällt die Normung der Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (siehe auch Kapitel 9.4; Seite 155). Erste genormte Reichsbahnlok war die preußische P8 mit der Bezeichnung „ELBERFELD 2657“ (später 38 3323) des Bw Darmstadt. Als erste genormte preußische T16 (der zweiten Bauart) verließ am 12. Februar 1925 die „MAINZ 8109“ (später 94 301) das Werk Darmstadt Lokwerk in Richtung Heimat-Bw Weinheim.

- 75 rechts, hinter 1. Absatz einfügen: Ab Mitte der 1930er-Jahre führte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zudem verstärkte Versuche mit Speisewasserreinigern durch. Die am häufigsten erprobte Bauart war der Umlauf-Wasserreiniger „Dejektor“ D.R.P., dessen Lizenzinhaber die Firma des Ingenieurs Erich Müller in Starnberg war. Der Reiniger geht auf eine Erfindung des Italieners Cesare Piccardo in Genua zurück und wurde laut einer Reichsbahn-Liste bei mindestens 114 Reichsbahn-Lokomotiven der Baureihen 38¹⁰/ 44/ 56¹/ 56²⁰/ 57¹⁰/ 58¹⁰/ 64/ 74⁴/ und 94² erprobt. Bei der preußischen T 16 wird in dieser Liste zu den entsprechenden Verfügungen der Hauptverwaltung (als letzte: 31 Fklkst47 vom 5. Februar 1936) nur eine Maschine des Bw Meuselwitz mit Dejektor-Anlage der Größe 3 genannt. Die Lok wurde im RAW Chemnitz unterhalten. Unklar ist, ob diese T 16 einen Antrieb auf die vierte (Kapitel 9.1) oder dritte Achse (Kapitel 9.3) besaß.

Anhand von weiteren Dokumenten und von Fotos lassen sich mindestens folgende zusätzlichen Loks mit einem Dejektor nachweisen (siehe auch Humbach 2020):

Baureihe	nachweisbare Stückzahl
18 ^{4,5}	13
54 ¹⁵	3
56 ²	1
70 ⁰	4
98 ⁸	13
98 ⁸ (Umbau)	4 ²
98 ¹⁷	3 ¹
98 ¹⁸	2 ¹

¹ Dejektoren bereits bei LAG ab Lieferung

² Umbau ab 1935; Umzeichnung in Baureihe 98¹¹ ab 1937

Weiterhin erprobte man mit dem sogenannten Neckar-Verfahren an acht Lokomotiven (u.a. 59 001 sowie je drei Loks der Baureihen 57¹⁰ und 75⁰) ein Konkurrenzprodukt der Firma Philipp Müller GmbH in Stuttgart. Bei dieser wurde jedoch laut einem Ausschuss-Protokoll aus dem Januar 1936 moniert, dass an ihr „auch ein Holländer mit 50000 RM, das ist 1/3 des Gesamtkapitals, beteiligt“ sei.

Dessen ungeachtet empfahl der Direktor bei der Reichsbahn (Dir b d R) Prof. Dr.-Ing. eh. Nordmann die „Erweiterung der Versuche mit dem Neckar-Verfahren, damit eine bessere Vergleichsbasis mit dem Dejektor geschaffen wird.“ Im Protokoll der Sitzung heißt es weiter:

Dir b d R Prof Dr-Ing eh Nordmann empfiehlt Erweiterung der Versuche mit dem Neckar-Verfahren, damit eine bessere Vergleichsbasis mit dem Dejektor geschaffen wird.

Dir b d R Dr-Ing Gugel: Es muß noch darauf hingewiesen werden, daß die Vergleichsversuche etwas einseitig durchgeführt worden sind, was vielleicht im Zweifel der arischen Zusammenstellung der Firma Philipp Müller GmbH zu suchen sein wird. Es stehen 114 Versuchslokomotiven mit Dejektor nur 8 Lokomotiven mit Neckareinrichtung gegenüber, ein gewisser Ausgleich wäre dringend erwünscht. Wenn die Zweifel der arischen Zusammensetzung behoben sind, möchte ich die Weiterführung der Versuche auf paritätischer Grundlage vorschlagen.

ROR Hörmann: Die von der Hauptverwaltung angeordneten Versuche mit den Neckaranlagen konnten - wie ich schon in meinem Bericht erwähnt habe - noch nicht durchgeführt werden, weil sich herausgestellt hat, daß der größte Teil der Gesellschaftsanteile der Lieferfirma Philipp Müller im Besitz von Nichtariern war. Die

(75)

Bestellung ist deshalb zunächst zurückgezogen worden. Seit 1. Juli d J ist die Firma ein arisches Unternehmen. Der Erprobung der Neckaranlagen in größerem Umfange dürfte sonach jetzt nichts mehr im Wege stehen.

RR Jordan: In der Beschaffung ist die Neckar-Einrichtung billiger als der Dejektor, so daß ein Ausgleich um so mehr zu empfehlen ist.

ROR Hörmann: Der Beschaffungspreis einer Neckaranlage beträgt zur Zeit 1 200 RM, die Dejektoren einschließlich der beiden Anschlußventile für die Rohrleitungen kosten je nach Größe 630 bis 1 120 RM. Die Neckaranlage wäre, selbst wenn ihr Preis bei Abnahme einer größeren Anzahl auf 600 bis 800 RM herabgesetzt würde, immer noch zu teuer, weil sie ja in der Hauptsache nur aus Rohrleitungen besteht.

Beschluß: a) Der Ausschuß empfiehlt, die Versuche mit Dejektor- und Neckarverfahren weiter, insbesondere auf die Lokomotiven der Lok-Stationen auszudehnen, bei denen das Auswaschen wegen größerer Zuführungswegen zum Bahnbetriebswerk besonders hohe Kosten verursacht.

b) Beide Verfahren möchten in gleichem Umfange erprobt werden.

*Protokoll einer Sitzung zum Thema „Einsatz von Wasserreinigern bei Dampfloks der Deutschen Reichsbahn“.
Sammlung Klaus Hopf*

Letztmalig erhielten wohl ab 1937 neugebaute Loks der Baureihen 44 und 64 Dejektor-Anlagen, während die Ausrüstung mit Neckar-Anlagen im gleichen Zeitraum nur für einige 44er belegbar ist (siehe Bothe 2020; Seite 34–35 und Humbach 2020; Seite 43). Soweit bekannt, wurden die letzten Loks der DB mit Dejektoranlagen im Jahre 1960 ausgemustert.

Günter Meyer aus Aue schrieb auf der Rückseite eines Fotos der Dejektor-Lok 64 444 zu diesem: „Soll auf ‚Führerbefehl‘ eingebaut worden sein, weil der Erfinder ein ‚Alter Kämpfer‘ gewesen sein soll“.

Humbach (2019) diskutiert, ob es sich bei dem „Alten Kämpfer“ Erich Müller aus Starnberg (s.o.) um Prof. Dr.-Ing. Erich Müller (1892 – 1963; „Kanonen-Müller“, siehe Kapitel 18.; Seite 134) gehandelt haben kann. Der war – obwohl er nach 1935 mehrfach bei Krupp mit Hitler zusammengetroffen war – erst im Mai 1933 in die NSDAP eingetreten und damit kein „Alter Kämpfer“ (Eintritt vor der Machtergreifung und Mitgliedsnummer unter 300000) sondern eher ein „Märzgefallener“. (Voß 1997).

77 links, Zeile 2: **79** BMAG-T16 (statt: 80 BMAG-T16)

77 links, Zeile 3: und damit **31,9** Prozent (statt: und damit 32,3 Prozent)

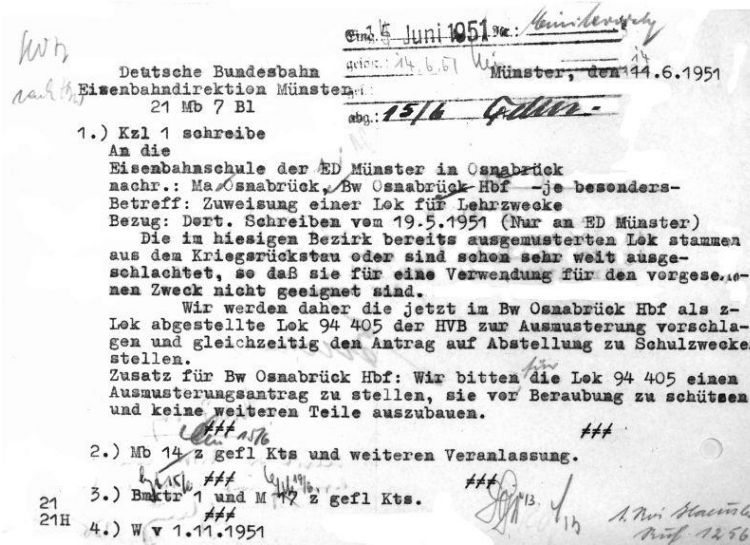
77 links, Zeile 4: **77** von ihnen (statt: 78 von ihnen)

77 links, Zeile 8: **1946** erfolgten Ausmusterung von **zwei** (statt: 1946/47 erfolgten Ausmusterung von drei)

77 obere Tabelle: Zeile 1947 komplett streichen

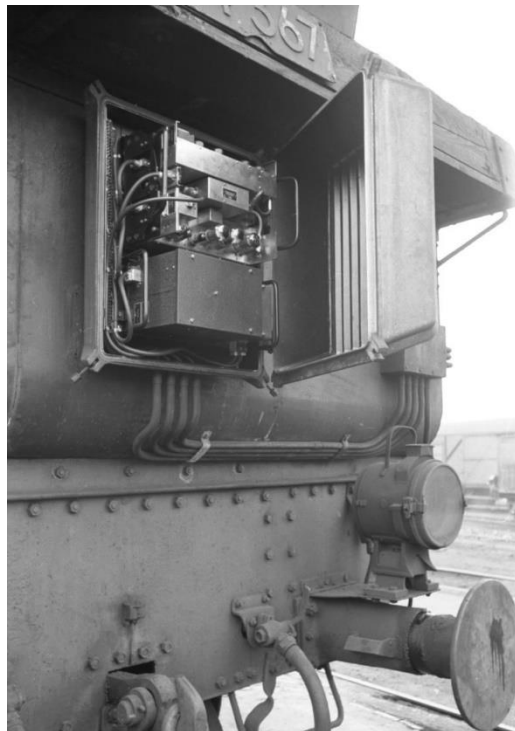
77 obere und untere Tabelle: Der große Zeitunterschied zwischen Ausmusterung (14. November 1951) und Verschrottung (März 1957) der 94 405 resultiert aus der Nutzung dieser Lokomotive für die „Eisenbahnschule der ED Münster in Osnabrück“. Mit Schreiben 21 Mb 7 Bl vom 11. Juni 1951 schrieb die ED Münster: „Wir werden daher die jetzt im Bw Osnabrück Hbf als z-Lok abgestellte Lok 94 405 der HVB zur Ausmusterung vorschlagen und gleichzeitig den Antrag auf Abstellung zu Schulzwecken stellen“ [danke an Friedemann Krauß]. Diesem Antrag stimmte die Hauptverwaltung der DB in Offenbach mit Schreiben vom 1. April 1952 (21.213 Fuv 80) zu.

(77)



Offenbar hatte man bei der Suche nach einer „Lehrlok“ zunächst auf eine der
 zahlreich vorhandenen „Kriegsrückstau“-Loks rekurriert. Nicht bedacht hatte man
 dabei allerdings, dass eine Lokomotive z.B. ohne Pumpen oder Schieber oder
 sonstige Teile für einen solchen Zweck kaum geeignet war.
 Insofern war die noch vollständige, aber vor der baldigen Ausmusterung stehende
 94 405 ein guter Kompromiss, zumal diese Bauart auch noch nicht „als völlig aus
 der Zeit gefallen“ gelten durfte.
 Sammlung Friedemann Krauß

78



(78)



Mit einer kleinen Bilderserie hielt der Fotograf der BD Münster die Ausrüstung der Münsteraner 94 367 mit einem frühen Vorläufer des heutigen Mobiltelefons fest. Zwischen Sandkasten und den Ramsbottom-Sicherheitsventilen ist die UKW-Stabantenne zu erkennen; „ihre verhältnismäßig kurze und dünne Rute läßt sich elegant und verhältnismäßig unauffällig anbringen“ (Buchmann 1951; Seite 186-187). Die meisten Leser werden Buchmann sicher recht geben: Die - zugegebenermaßen - etwas diskrete „Elégance“ einer preußischen T16 wird durch die „Rute“ kaum tangiert. Richtig abenteuerlich ist allerdings die Standposition des Mitarbeiters am Funkkasten der Lok. Dem Arbeitsschutzbeauftragten nach Paragraph 22 SGB VII würde beim Betrachten dieses Bildes sicher selbst ein erhöhtes Gesundheitsrisiko drohen. Fotos: BD Münster / Eisenbahnmuseum Bochum

94 367 der BD Münster erhielt 1952 am hinteren Lokende unter dem „Blumenbrett“ einen fast quadratischen, circa einen Quadratmeter großen und rund 30 Zentimeter tiefen Schaltkasten angebracht. Er enthielt zahlreiche mit Kabeln verbundene elektrische Bauelemente und verfügte außen über zehn Kühlrippen, die Aufschrift „Siemens“ und vier Kabelrohre zu einem weiteren kleinen Kasten an der rechten Heckseite der Lok und von dort zur Führerhaus-Seitenwand. Den Zweck dieser Einrichtung konnten wir lange nicht klären, bis uns Christoph Frank – vermittelt über Wolfgang-D. Richter – den nachfolgenden Artikel aus dem Jahre 1951 zusandte:



ZEITSCHRIFT

SIEMENS & HALSKE AKTIENGESELLSCHAFT · SIEMENS-SCHUCKERTWERKE AKTIENGESELLSCHAFT

25. JAHRGANG · BERLIN · SIEMENSSTADT · MÜNCHEN · ERLANGEN · SEPTEMBER 1951 · HEFT 4

Der drahtlose Fernsprechananschluß über UKW-Funkkanäle

VON ERNST BUCHMANN

Der immer stärker werdende Verkehr brachte sehr bald den Wunsch mit sich, auch aus Kraftfahrzeugen und Eisenbahnzügen, von Schiffen und Flugzeugen Ferngespräche führen zu können. Eine solche wesentliche Erweiterung der Draht-Fernsprechnetze durch die hierzu notwendige Anzahl drahtloser Fernsprechananschlüsse setzt voraus, daß man eine große Anzahl Funkwege zur Verfügung hat. Hierzu waren geeignete

der Draht- und Funkübertragungstechnik gehen mehr und mehr ineinander über, so daß beide Dienste heute in einer sinnvollen Ergänzung zueinander stehen.

Eigenschaften der UKW-Funkkanäle

Bei Wellen unter 10 m (über 30 MHz) sind die Einflüsse der Ionosphäre, die einmal die zeitlich stark schwankenden Schwunderscheinungen der Lang-,

- (78) *Erste Seite eines siebenseitigen Artikels von Buchmann in der Siemens Zeitschrift (1951) zur Schaffung eines drahtlosen Fernsprechanchlusses. Bemerkenswert ist, dass in diesem Artikel bereits die Funkzellentechnologie vorweggenommen wurde. Sammlung Christoph Frank*

Bei der Anlage handelte es sich um eine „gekapselte bewegbare UKW-Funksprechstelle“ von Siemens, mit deren Hilfe man sich theoretisch von überall in das öffentliche Festnetz der Post einwählen konnte. Theoretisch deswegen, weil dafür erst noch ein flächendeckendes wabenförmiges Funkkanalnetz aufzubauen gewesen wäre, das selbst heute im ähnlich funktionierenden Mobilfunknetz noch nicht überall existiert. Im Rangierfunk wäre damit z.B. statt des üblichen Wechselsprechens (immer nur ein Partner kann reden) ein Gegensprechverkehr wie in „Draht-Fernsprechnetzen“ (also dem normalen Telefon-Festnetz) möglich gewesen. 94 367 des Bw Münster diente demnach 1952 wohl mehr als optischer Demonstrator für eine Zukunftstechnologie, denn als praktisches Anwendungsbeispiel mit Kundennutzen. Das erklärt auch die Wahl dieser schon am 11. Juli 1912 gelieferten Lok, die bereits am 17. März 1954 ausgemustert wurde. Auch die reichlich provisorische Installation der Anlage auf der Lok spricht für diese These. Für konkrete Projekte mit Nutzwert hätte man wohl eher Loks wie die gerade ausgelieferten V200 001–005 ausgewählt.

Literatur: Buchmann 1951

- 80 oberer Bildtext: Zum Einsatz der T16 beim Bw Leipzig-Plagwitz sandte uns Wolfgang Müller aus Leipzig den nachfolgenden kurzen Bericht, der auch auf die dort eingesetzte belgische T16¹ eingeht:

„Die einzige Fremdlök im Betriebspark, die ich selbst beobachtet habe, war die belgische 9844. Ich sah sie als Rangierlok auf dem Bf Leipzig-Plagwitz am 20. März 1955, als sie mit einer Rangierabteilung an den Bahnsteigen vorbeifuhr. Während der ganze Bahnhof einem 13-jährigen Jungen unzugänglich war, konnte man an einem Zaun an dem Empfangsgebäude das Betriebsgeschehen sehr gut verfolgen. Ich kann mich noch genau an das ovale Nummernschild erinnern. Die 9844 konnte ich aber in meinem Notizbuch nicht unterbringen, sodaß ich eine Seite für die Baureihe „98“ anlegte. Was es mit der seltsamen Nummer auf sich hatte, wußte ich damals aber noch nicht. Später wurde aus ihr noch die „reguläre“ 94 1804.

Die Loks 9844 und 94 543 des Bw Leipzig-Plagwitz wurden vom 26. Mai bis 22. Juli 1954 an das Bw Senftenberg verliehen. Im Gegenzug kamen dafür die beiden G 8-Loks 55 2007 und 2254 nach Plagwitz. Grund für diese Maßnahme war die Herabsetzung der zulässigen Meterlast der sogenannten Hafenbahnbrücke, die in Höhe des Bw Leipzig-Plagwitz die Gleise nach Zeitz und Gaschwitz überspannte. Über diese Brücke fand die ganze Zufuhr zu den westlich des Bahnhofes Leipzig-Plagwitz gelegenen Anschlußgleisen statt, die einen umfangreichen Verkehr aufwiesen (Skizze in Kapitel 9.4; Seite 407). Die bisher hier eingesetzten T16¹ konnten nun nicht mehr verwendet werden.

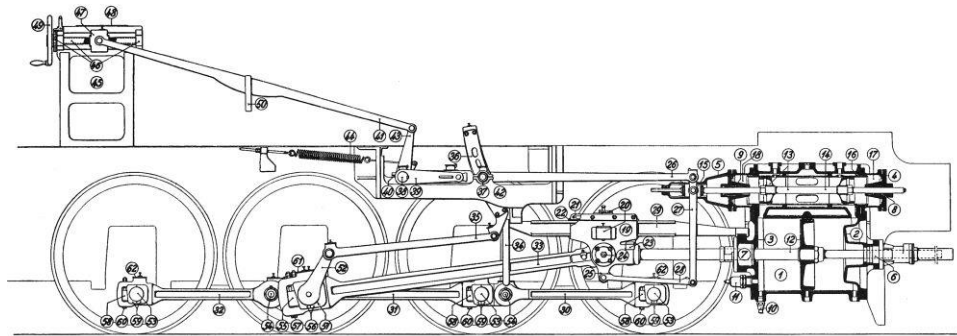
Die beiden G 8-Loks bewährten sich nicht, und so wurden dem Bw Leipzig-Plagwitz zu den bereits seit Februar 1954 dort befindlichen T16 Loks 94 453 und 462 weitere Maschinen der gleichen Bauart zugeteilt. Das ist der Grund für den T16-Einsatz in diesem Bw. Als 1963 der V60¹⁰-Einsatz im Bw Leipzig-Wahren begann, kamen diese auch in Leipzig-Plagwitz zum Einsatz; die Ablösung der T16 konnte beginnen. Beheimatet wurden V60¹⁰ aber hier nicht mehr, am 01. Januar 1964 wurde Plagwitz eine Einsatzstelle des Bw Leipzig-Wahren.

In diesem Zusammenhang fand ich viel später auf der Rbd Halle einen Vorgang um die 89 1004 (preußische T8 und spätere Museumslok) aus dem Jahre 1954. Wegen der Brücke sollte diese Lok zum Bw Leipzig-Plagwitz versetzt werden. Dabei stellte man fest, daß die Maschine seit September 1950 das Gattungszeichen „Gt 33.16“ trug, was natürlich die Verwendung über die Brücke ausschloß. Laut Merkbuch hätte es eigentlich „Gt 33.15“ sein müssen. Die Lok wurde daraufhin zum Verwiegen nach Halle gebracht. Im Ergebnis dessen bekam sie ab Mai 1954 das Gattungszeichen „Gt 33.14“ angebracht. In Plagwitz wurde sie aber trotzdem nicht eingesetzt und kam zum Bw Leipzig West (siehe auch Kapitel 9.4; Seite 408).“

- 80 unteres Bild: Zu diesem Bild, das die 94 484 beim Überqueren der Erich-Zeigner-Allee in Leipzig-Plagwitz bei der Rückfahrt nach der Bedienung der Ladestelle 1 zeigt, schrieb uns Wolfgang Müller aus Leipzig am 27. Februar 2020 eine längere technische Erläuterung zur Steuerung der preußischen T16. Da wir seine Darlegungen tatsächlich noch nie im Zusammenhang mit den verschiedenen Varianten der T16-Familie in der Fachliteratur gefunden haben, haben wir uns entschlossen, hier seinen Beitrag – mit seinem Einverständnis – abzudrucken:

„Bei der Bildunterschrift »Lok fährt Richtung Bahnhof Leipzig-Plagwitz« fiel mir etwas auf: Wenn die Lok zum Bahnhof Plagwitz fahren soll, muss sie nach links, also rückwärtsfahren. Bei Rückwärtsfahrt müsste sich die Schieberschubstange (26 in der nachfolgenden Zeichnung) nach allgemeiner Kenntnis oberhalb des Schwingenlagers (37) befinden. Auf diesem Bild liegt sie aber unterhalb. Wohin fährt die Lok nun? Der Blick des Lokführers, die kleine Dampfvolke am Strahlpumpenabdampfrohr und die straffe Kuppelkette zum nächsten Wagen weisen eindeutig auf Rückwärtsfahrt hin. In keiner mir bekannten Literatur fand ich etwas über diese Eigenart der Baureihe 94, wie sich später herausstellte, nicht nur der ehemals preußischen T 16, DR-Baureihe 94². Die »Dampflok Bibel«, der »Leitfaden für den Dampflokotivdienst« von Leopold Niederstrasser (1989) schweigt sich dazu aus. Fündig wurde ich dazu im Werk »Die Dampflokomotive« vom Transpress-Verlag (Schwarze et al. 1983). Ohne die preußische T 16 direkt zu erwähnen, werden hier die Unterschiede zwischen innerer und äußerer Einströmung sehr gut dargestellt. Flachschiebersteuerungen hatten stets äußere Einströmung, weil sonst der Flachschieber durch den Dampfdruck vom Schieberspiegel abgehoben würde. Es gab Versuche, auf Heißdampf umgebaute Loks mit Flachschiebern einer Sonderbauart zu betreiben, um sich den Umbau der Dampfmaschine zu ersparen. Diese sogenannten »Preßschieber« wurden mit Federkraft auf dem Schieberspiegel gehalten. Das bewährte sich nicht. Der Kolbenschieber kennt das Problem nicht, er kann sowohl mit innerer als auch mit äußerer Einströmung arbeiten. Da aber bei äußerer Einströmung der volle Dampfdruck die Stopfbuchsen (16) der Schieberstange (14) belasten würde, legte man die Einströmung nach innen. Die Stopfbuchsen (16) sind dann nur noch dem wesentlich geringeren Abdampfdruck ausgesetzt. Diese Festlegung, ob innere oder äußere Einströmung, hat an sich mit der äußeren Steuerung nicht direkt zu tun. Das Problem liegt in der heute allgemein üblichen Schwingensteuerung, bekannt als Heusingersteuerung: Um die Umsteuerung der Lok von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt und das Fahren mit veränderlichen Füllungsgraden der Dampfzylinder (1) zu ermöglichen, wird die Schieberschubstange (26) mittels eines Schwingensteins in einer Schwinde (36) geführt. Um hier nicht zu viel Theorie anzubringen, nur kurz: Der Lokführer kann vom Führerstand mittels der Steuerungsmechanik über das Hängeeisen die Schieberschubstange (26) anheben oder senken. Solange die Schieberschubstange (26) im Drehpunkt der Schwinde (37) liegt (man sagt: Die Steuerung liegt auf null), ist die Dampfzufuhr zu den Zylindern abgesperrt. Wird die Schieberschubstange (26) gesenkt, wird der Schieber (13) mit verschoben und lässt die Dampfeinströmung so zu, dass die Lokomotive vorwärtsfährt. Wird die Schieberschubstange (26) über den Schwingendrehpunkt (37), also über das Schwingenlager, hinaus angehoben, so wird Rückwärtsfahrt eingestellt. Je nachdem, wie weit die Schieberschubstange (26) gesenkt oder angehoben wird, wird auch der mögliche Schieberweg größer und damit mehr Einströmung von Dampf zugelassen. Das dient der Leistungsregulierung der Lok im Zusammenhang mit der Fahrgeschwindigkeit. Das Problem liegt nun darin, dass die Schwinde (36) ihre Winkelbewegung von der Gegenkurbel (52) über die Schwingenstange (35) erhält. Der Angriffspunkt liegt am unteren Ende der Schwinde (36). Die Schwinde selbst ist in einem Radius gebogen, der in etwa der Länge der Schieberschubstange (26) entspricht. Bewegt sich die Lokomotive, wird zwar die Schieberschubstange (26) in einer Höhe gehalten, aber die Winkelbewegung der Schwinde (36) zwingt den Schwingenstein zum Ausweichen, dieses wirkt sich auf den Schieberweg und damit auf die Dampfverteilung aus.

(80)



Bei den meisten deutschen Staatsbahnlokomotiven liegt bei Vorwärtsfahrt die Schieberschubstange (26) im Bereich der Schwinge (36) tiefer als das Schwingenlager (37). Bei Rückwärtsfahrt wandert sie dagegen – in Abhängigkeit vom Füllungsgrad – mehr oder weniger stark in den oberhalb des Schwingenlagers (37) gelegenen Teil der Schwinge (36). Bei der preußischen Bauart T16 und bei der sächsischen XI HT verhielt es sich genau umgekehrt (siehe das Bild in Kapitel 9.3; Seite 80).

Die Zeichnung aus den „Deutschen Lokomotiv-Normen“ (Lonorm Tafel 2) zeigt die Steuerung in der sogenannten Null-Lage, d.h. die Schieberschubstange (26) fluchtet genau mit dem Mittelpunkt des Schwingenlagers (37). In dieser Stellung blockieren die beiden auf der Schieberstange (14) sitzenden Kolbenschieber-Körper (13) die Dampfwege zum Zylinder (1). Bei eventuellen Undichtigkeiten des Reglers ist in dieser Stellung die Lok gegen selbstständiges Anfahren gesichert.

Dietrich Bothe weist darauf hin, dass eine voreilende Gegenkurbel (52) nicht unbedingt ein Bestimmungsmerkmal dafür ist, dass die Schieberschubstange (26) bei Vorwärtsfahrt in der Schwinge (37) oben liegt. Beispiele hierfür sind z.B. die Bayerische S³/₆ und die badische IVh, bei denen dieser Effekt dadurch entsteht, dass die Schieberschubstange (26) am Voreilhebel (27) unterhalb der Schieberstange (14) angreift und nicht wie bei den anderen hier genannten Bauarten oberhalb (siehe zu den Steuerungen der S³/₆ und der IVh: Düring 1972, ab Seite 46 und ab Seite 149).

Man nennt es das »Steinspringen«, und es soll kleingehalten werden; vermeiden kann man es nicht. Am kleinsten ist es, wenn die Schieberschubstange (26) unterhalb des Schwingenlagers (37) liegt, am größten, wenn sie oberhalb liegt. Und hier liegt der Grund, dass die Konstrukteure unserer Lokomotiven bei Vorwärtsfahrt, also der überwiegenden Fahrtrichtung, die Lage der Schieberschubstange (26) unterhalb des Schwingenlagers (37) vorsahen. Da bei den beiden Einströmungsarten die Lage des Schiebers (13) zu den Einströmungskanälen des Dampfzylinders jeweils entgegengesetzt ist, muss auch die Schwingenstange die jeweils andere Lage einnehmen. Dies regelt man mit der Stellung der Gegenkurbel (52) zum Treibstangenlager (56). Bei äußerer Einströmung, also Flachschiebersteuerung, liegt die Gegenkurbel (52) ca. 45 Grad vor der Treibkurbel, man nennt es »Voreilung«, Bei innerer Einströmung, also Kolbenschiebern, liegt die Gegenkurbel ca. 45 Grad nach der Treibkurbel, also »Nacheilung«.

Der Laie erkennt das am einfachsten, wenn die Treibkurbel in der untersten Stellung liegt. Dann steht bei Nacheilung die Gegenkurbel den Zylindern zugewandt, also nach vorn, bei Voreilung jedoch umgekehrt, also nach hinten.

Und nun sind wir wieder am Ausgangspunkt, fährt die 94 484 nun vorwärts oder rückwärts? Wie bereits festgestellt, fährt sie rückwärts. Trotzdem ist die Schieberschubstange (26) in der unteren Lage, also muss die Gegenkurbel (52) für Voreilung eingerichtet sein, damit der Schieber (13) sich trotz der anderen Lage der Schieberschubstange auf die richtige Fahrtrichtung einstellt. Und so ist es dann auch. Schön zu sehen, da sich die Treibkurbel gerade in der unteren Lage befindet, weist die Gegenkurbel (52) nach hinten, sie eilt also vor. Damit haben die Konstrukteure bei der BMAG das ungünstigere Steinspringen bei Vorwärtsfahrt in Kauf genommen. Bei einer Tenderlok ist das unproblematisch, die fährt auch im Streckendienst oft rückwärts. Der Grund für die von den Regeln abweichende Konstruktion der äußeren Steuerung der preußischen T 16 kann nur vermutet werden. Die erste Bauserie hatte wegen der Gölsdorf-Achsanordnung Antrieb auf die vierte Achse, was eine Sonderkonstruktion der Kolbenstangen und Schieberstangen notwendig machte. Die Umkonstruktion des Antriebs auf die dritte Achse vereinfachte diese, an der Steuerung wurde aber nichts verändert.

- (80) *Die Neukonstruktion der Gattung T 16 im Jahre 1913 zur Gattung T 16¹ brachte dann allerdings die Rückkehr zur »normalen« Steuerungsbauart. Hier verwendeten die Konstrukteure anstatt des Hängeeisens die sogenannte »Kuhn'sche Schleife« zur Höhenverstellung der Schieberschubstange. Diese Bauform verhindert zwar nicht das Steinspringen, macht es aber in beiden Fahrtrichtungen kleiner und gleich groß, also beherrschbarer. Die Kuhn'sche Schleife wird seitdem vor allem für Tenderloks verwendet; aber auch bei Schlepptenderloks für niedrigere bis mittlere Höchstgeschwindigkeiten ist sie zu finden. Bekannte Beispiele sind die preußischen Gattungen P 8 (38¹⁰) zweite Bauform, G 8¹ (55²⁵) und G 12 (58¹⁰). Trotzdem wird auch hier an der Regel festgehalten, dass bei Vorwärtsfahrt die Schieberschubstange stets die untere Lage einnimmt. Nun war noch die Frage zu klären: Ist die T 16 die einzige Lokgattung mit dieser Eigenheit? Die Durchsicht von Zeichnungen und Bildern brachte die Erkenntnis, die T 16 steht nicht allein da. Mindestens vier in größerer Stückzahl gebaute Lokgattungen haben die gleiche Steuerungsbauart, die preußischen Gattungen P 8 (DR-Baureihe 38¹⁰) in der ersten Bauform mit Hängeeisen-Steuerung, T 10 (76⁰) und G 8 (55¹⁶) sowie die sächsische Gattung XI HT (94²⁰). Das sind alles Gattungen aus der Anfangszeit der Heißdampflokomotiven. Aber typisch war das nicht, andere bekannte Gattungen aus dieser Zeit, z.B. S 6, P 6 oder T 12 hatten die spätere Regelausführung. Betrachten wir die Konstruktion einer Lokomotive als das Ergebnis des Erfahrungsschatzes ihrer Konstrukteure, so lässt dies die Vermutung zu, dass bei den hier betrachteten Lokgattungen die äußere Steuerung von den bisher gebauten Nassdampflokomotiven übernommen wurde. Die innere Steuerung wurde jedoch auf Kolbenschieber mit der nun möglichen inneren Einströmung umgestellt, was die abweichende Lage der Schieberschubstangen bei der jeweiligen Fahrtrichtung bedingte. Technisch kein Problem, wenn man vom »Steinspringen« absieht, das Lokpersonal hat das im Betrieb aber überhaupt nicht interessiert. Wichtiger ist vielleicht, dass die Steuerschraube auf dem Führerstand die umgekehrte Windungsrichtung haben muss, damit der Lokführer beim Einstellen der Fahrtrichtung immer dieselben Handlungen, sprich Drehrichtung des Steuerrades, ausführen kann. Bleibt zum Schluss festzustellen, dass in keiner mir bekannten Baureihenbeschreibung der preußischen Gattung T 16 (94²), wie auch in denen der anderen genannten Gattungen, auf diesen Umstand hingewiesen wird. Weltbewegend ist diese Erkenntnis nicht, aber die Frage »Fährt sie nun rückwärts oder vorwärts?« ist hiermit entschieden.“*
- Ergänzend sei erwähnt, dass es auch abseits der Staatsbahn-Gleise viele Bauarten gab, bei denen bei Vorwärtsfahrt die Schieberschubstange die obere Lage einnahm. Dietrich Bothe nennt hier z.B. die Henschel-Fünfkuppler aus den Kapiteln 6.4–6.8, 6.10, 6.11, 6.13 und 6.14 sowie alle ELNA-Loks (siehe auch Bothe 2013; Seite 37).
- 81 links, zweiter Absatz, Zeile 1: **Vier** Loks waren... (statt: Zwei Loks waren...)
- 81 rechts, nach erstem Absatz einfügen: Bis zum 7. Dezember 1953 rangierte 94 484 des Bw Halle P für das Bahnpostamt Halle 2. Grund war wahrscheinlich das erhöhte Post- und Paketaufkommen zu Weihnachten, das dort auch schon im Vorjahr zum Einsatz der 94 1606 geführt hatte (siehe ergänzte Tabelle in Kapitel 9.4; Seite 195). Schließlich war 94 307 des Bw Merseburg vom 19. Dezember 1946 bis zum 11. Juni 1947 bei den Chemischen Werken Buna in Schkopau im Leiheinsatz.
- 83–86 vier Bildtexte, jeweils letzte Zeile: Stefan **Stoitschkov** (statt: Stefan Sroischnov)
- 86 rechts, 2. Absatz, Zeile 3: Das genaue Abgabedatum der Lokomotive 50.04 an die Hauptwerkstatt (LVZ) lautet: 24. August 1978 [danke an Stefan Stoitschkov].
- 87 Bildtext, Zeile 2: **Škoda** (statt: Skoda)
- 87 links, 3. Absatz, Zeile 3: Stefan Stoitschkov nennt als Ausmusterungsdatum für die 50.01 den 3. Oktober 1977.
- 87 links, Tabelle: Stefan Stoitschkov gibt in seinem Schreiben vom 26. Juni 2016 leicht abweichende Ausmusterungsdaten an (dahinter die von ihm genannten Verschrottungsorte und -jahre):

- (87) 1974 50.02/ 03/ **08** Ruse 1990/ Ruse 1990/ Sofia
 1975 50.07/ **09** Pleven/ Sofia
 1976 –
 1977 50.01 Sofia 1982 (2011 noch in Chervena Voda vorhanden)
 1984 LVZ 50.05/ **50.06** Sofia 1984 (beide)
 1987 LVZ 50.04 Sofia 1987
- 87** links, 4. Absatz, Zeile 2: Laut obiger Liste erreichten die neun T16 ein Durchschnittsalter von knapp 67 Jahren.
- 87** rechts, Absatz unter dem Bild, Zeilen 2–9: Aus den Angaben von Stefan Stoitschkov würden sich z.T. andere Aussagen ergeben.
- 87–88** Seite 87 rechts, letzte sieben Zeilen bis Seite 88, links erste drei Zeilen: siehe auch Kapitel 23.; Seite 315.
- 88** links, 2. Absatz: Laut Stefan Stoitschkov wurde die Lok 50.04 im Jahre 1987 in Sofia verschrottet.
- 89** links, sechstletzte Zeile: **Wieluń** (statt: Wielun)
- 95** unterer Bildtext, erste Zeile: **Karl Julius** Harder (statt: Karl-Julius Harder)
- 96** links, viertletzte Zeile: 12. Dezember **1945** (statt 12. Dezember 1946)
- 96** rechts, 2. Absatz, vorletzte Zeile: ... wurde sie dort **am 4.** Januar (statt: ... wurde sie dort im Januar)
- 98–100** siehe Anmerkungen zu Seite 443 (Fabriknummer 4839)
- 99** links, viertletzte Zeile: Der RBD Hamburg wurde lediglich das kurze Streckenstück von Kilometer 0,99 bis 2,1 der Hauptstrecke Eutin – Lübeck (Strecke 1110) zugeordnet. Alle anderen ELE-Eigentumsstrecken gingen 1941 an die RBD Schwerin [danke an Hans-Harald Kloth]. Ebenfalls von Hans-Harald Kloth erhielten wir das ab 15. Mai 1933 gültige ELE-Fahrplanbuch, nach dem die T16 hauptsächlich die Güterzüge 9000W. (ab „Lübeck Moisl. Rgbhf.“ 7.20 Uhr) und 9003W. (ab Eutin 17.40 Uhr) gefahren hat. Dieses werktägliche Zugpaar konnte ergänzt werden durch die zwischen den genannten Zügen liegenden Bedarfs-Güterzüge 9001 und 9002. Auf der 34,9 Kilometer langen Strecke vom Rangierbahnhof Lübeck-Moisling bis nach Eutin galten die folgenden zugelassenen Zuglasten:
- | | |
|-----------------|--------------|
| T3 | 300 Tonnen |
| T4 | 400 Tonnen |
| T28 (Lok 17) | 800 Tonnen |
| 1C1 (Lok 11–14) | 950 Tonnen |
| T16 (Lok 16) | 1 000 Tonnen |
- 102** links, Zeile 5: Zu dieser Zeit lag das rund **103** km (statt: Zu dieser Zeit lag das rund 124 km)
- 102** rechts, Zeile 4: mit dem Flughafen **und dem TGV-Bahnhof** Lyon Saint-Exupéry (statt: mit dem Flughafen Lyon Saint-Exupéry)
- 112** links, Zeilen 1–5: Laut Altbergs: 2022 (Seite 120) waren T16 zwischen 1916 und 1918 auch an der russischen Front eingesetzt. Als Beispiel nennt der Autor das Depot (MPD) Murawjewo, das heutige litauische Mažeikiai an der Grenze zu Lettland.
- 112** links: Am Ende des 1. Absatzes anschließen: Diese zehn Loks waren bei folgenden drei Bahnen der NKPS beheimatet (umgespurt / nicht umgespurt):

- (112) Bialystok-Eisenbahn: 2 / 1
 Kowel-Eisenbahn: 0 / 3
 Lwow-Eisenbahn 1 / 3

Quelle: Altbergs 2022, Seite 64

- 113–114** Mit Müller-Urban, Urban (2019) ist nach über 50-jähriger Pause (Slezak 1963 und Westwood 1966) mal wieder ein deutschsprachiges Übersichtswerk zur Geschichte der russischen Eisenbahnen erschienen. Es behandelt u.a. auch die von Jefim Tscherepanow gebaute erste russische Dampflokomotive, die Wahl der Spurbreite, die Transsibirische Eisenbahn und den langen Weg der russischen Eisenbahn zur Gegenwart.
- 115** rechts zwischen letztem und vorletztem Absatz einfügen: Neben den acht BMAG-Maschinen der zweiten T16-Bauart gelangte auch noch eine baugleiche Grafenstaden-Lok zu den ČSD (siehe Kapitel 13.1; Seite 341).
- 119** links, 1. Absatz: In Garbacik, Garbacik (2018) finden sich einige Ergänzungen zu den beiden an den polnischen Bergbau gegangenen 42-ern (Ty 43). Demnach wurde die Lok mit der Fabriknummer 1269 im Dezember 1948 als Ty 43-1269 an die KWK Miechowice geliefert, wo sie bis zum 1. Februar 1953 verblieb. Am Folgetag ging sie auf die Bahnen des ZZPW Zabrze (siehe Kapitel 9.4; Seite 376) über, die sie wiederum im März 1954 gegen die Tp 4-232 der PKP eintauschte (Ausmusterung am 6. Juni 1988 als Ty 43-128 beim Depot Sędziszów).
 Die Schwesterlok mit der Fabriknummer 1270 wurde im Dezember 1948 als Ty 43-1270 an die KWK Wieczorek in Katowice geliefert, zu deren Bestand sie bis zum 31. Dezember 1950 gehörte. Ab 1. Januar 1951 fuhr sie offiziell für die PMP-PW (siehe Kapitel 7.1; Seite 316), die sie noch im gleichen Jahr an die PKP als Ty 43-125 abgab (im Tausch gegen die TKw 1-14). Diese Ty 43 wurde am 12. Juni 1987 beim Depot Piła Główna ausgemustert.
- 120** links, 2. Absatz: Neben den genannten Lokomotiven beim KWK Rozbark waren dort auch zwei Grafenstaden-E-Kuppler der Werksbauart U.G 181 eingesetzt (siehe Kapitel 13.4).
- 121** Bildtext unten, Zeile 2: **Stadt** (statt: Friedrich-Wilhelm-Straße) [danke an Werner Schütte]
- 123** Karte (oberer rechter Rand): **Döhren** (statt: Dören)
- 129** links, 1. Absatz: Aus einem Zeitungsartikel der Salzgitter-Zeitung vom 30. September 1957 [danke an Christian Kamrath] ergeben sich weitere Details zum Unfall der Lok IV der Barbara Erzbergbau AG. Demnach raste am 28. September um 7.45 Uhr die Lok IV mit 20 beladenen Selbstentladewagen mit geschätzten 70–80 km/h im Betriebsbahnhof Othfresen der Grube Barbara in zwei dort abgestellte Leerwagenzüge.

„Nach den amtlichen Feststellungen ist das Unglück durch ‚menschliches Versagen‘ hervorgerufen worden. Sowohl der Hahn der Lokomotive als auch der Lufthahn am ersten Wagen des Zuges waren geschlossen, so daß durch den gesamten Zug hindurch die Luftdruckbremsen nicht angelegt werden konnten. Es ist auch unterlassen worden, bei der Abfahrt vom Grubenbahnhof der Eisenerzgrube Fortuna die vorgeschriebene Bremsprobe vorzunehmen <...>

Die Strecke hat ein Gefälle von 1:34 und z.T. von 1:58. Das stärkste Gefälle liegt bereits kurz hinter der Fortuna am Hange des Berges. Der Zug kam also schon kurz nach der Abfahrt in immer größere Geschwindigkeit. Schließlich sauste er ‚wie ein Schlitten auf einem vereisten Hang‘, so schildern das Augenzeugen, durch die Kurven ins Tal hinunter. <...>

Auf dieser Schreckensfahrt jagte der Zug über die schienengleichen Uebergänge von zwei Feldwegen und vier Straßen hinweg. Zwei Ueberwege auf Straßen sind durch Schranken gesichert, darunter der gefährliche Uebergang der Straße von Othfresen nach Liebenburg. Es war dem Schrankenwärter nicht mehr möglich, noch vor dem minutenlang verfrüht anpreschenden Zug die Schranken herunterzulassen, und es ist ein wahres Wunder, daß auf dieser Fahrt keine Straßenfahrzeuge oder Fußgänger erfaßt worden sind. <...> Der Zug hatte bereits auf dem Bahnhofsgelände den Lokschuppen passiert, als die drei Begleiter den rettenden Absprung kurz vor dem Zusammenprall riskierten. Der Rangierer

- (129) *Willecke kugelgte beim Aufschlagen einen Arm aus und erlitt Hautabschürfungen, der zuletzt, Sekunden vor dem Zusammenstoß abspringende Zugführer Ludwig einen Schlüsselbeinbruch. Schwer verletzt wurde der Heizer Hermann Peters. <...> Zwei konnten nach 24 Stunden aus dem Krankenhaus wieder entlassen werden. Der Heizer Hermann Peters liegt mit schwerer Kopfwunde, Gehirnerschütterung und Nervenschock noch im Krankenhaus; er war bis Sonntag mittag nur einmal kurz zum Bewußtsein gekommen. <...> Der Zusammenstoß hatte den Totalschaden der Lok, die nicht einmal mehr auf eigenen Rädern von der Unglücksstelle abgezogen werden konnte, den Totalverlust von rund zwanzig Erzwagen und die Beschädigung von zahlreichen anderen zur Folge. Jeder Erzwagen repräsentiert einen Wert von 45 000 DM. Allein an rollendem Material hat die Bahn hier einen Verlust von über 650 000 DM erlitten, dazu kommen die weiteren Schäden am Unterbau, an Signaleinrichtungen und die Aufräumungskosten. Völlig vernichtet wurden ferner zwei Privateisenbahnwagen des Grubenbetriebes.“*

Die Lok kam nach sehr aufwändiger Reparatur wieder zum Einsatz. Über das Schicksal des schwer verletzten Heizers wissen wir leider nichts.

- 134–135** Entgegen dem Datum auf Seite 134 (rechts, 5. Absatz, Zeile 4–5) und dem Eintrag auf der Karteikarte auf Seite 135, nennen Fischer, Werner (2023; Seite 97) als Abgabejahr durch die DR 1962. Nach dieser Quelle wurde die Lok am 2. März 1968 verschrottet. Wenn das zuträfe, dürften sich auch unsere Zeilen 2–3 rechts auf Seite 135 erübrigen.
- 135** rechts, nach 1. Absatz: Zum Einsatz der Lok 60 siehe auch Ergänzungen zu S. 52.
- 137** rechts, vorletzte Zeile: Wenzel (2018; Seite 369) nennt für die 94 490 als Verkaufsdatum den 4. Januar 1964. Demnach wären beide Gölzauer T16 nicht am gleichen Tag gekauft worden.
- 138** rechts, nach letzter Zeile einfügen: Neben der preußischen T16 mit bayerischem G3/4 H-Tender besaß das Werk in Gölzau noch eine weitere für die DDR einzigartige Besonderheit: Mit Datum vom 28. Februar 1947 wurde die Lok 1 des Werkes (Henschel 1912/11207) als einzige bisher bekannte bzw. gesicherte Werkslok auf dem Gebiet der späteren DDR auf Ölfeuerung umgebaut und an diesem Tag abgenommen (Details siehe Ergänzung zu Band 3; Seite 228).
- 140** links, 2. Absatz, Zeile 11: mit dem Fabrikschild „Krupp 1944/ V. 9004“; V. steht da – (statt: mit dem Fabrikschild „Krupp 1944/ VI.9004“; VI: steht da –). Die Verwendung der Abkürzung „V.“ statt „VI.“ ergibt sich aus mehreren Quellen u.a. Hooß 2018, Hooß 2019 sowie der rückseitigen Bildbeschriftung eines Fotos dieser Lok von Günter Meyer (abgedruckt auf Seite 282 in Kapitel 22.4. Dort finden sich auch weitere Angaben zur Kohlenbahn).
- 140** links, fünftletzte Zeile: ... sie im **Bw Leipzig-Wahren** beheimatet. (statt: ... sie in einem der Leipziger Bws beheimatet.)
- 140** rechts, elftletzte Zeile: **Gilain** (statt: Gailain)
- 140** rechts, drittletzte Zeile, am Satzende einfügen: Wenzel (2018; Seite 393) macht für diese Lok leicht abweichende Angaben. Auch zwei T16¹ in Gestalt der 94 552 und 94 640 versahen im Zeitraum von Oktober 1954 bis April 1960 viermal leihweise Dienst beim Braunkohlenwerk Großkayna (siehe Kapitel 9.4, Seite 195 und zugehörige Ergänzungen).
- 141** Bildtext: Zahlreiche Einsatzdetails der 150-Tonnen-Bo+Bo+Bo-Elektroloks werden in dem sehr empfehlenswerten Band von Barteld, Barteld (2023) beschrieben.
- 142** Bildtext, Zeile 4; „auf **dem Gleis des BKK Geiseltal bei Leuna** unterwegs.“ (statt: „auf Reichsbahngleisen unterwegs“) [danke an Wolfgang Müller].
- 143** Bildtext links: am Textende einfügen: Der Wagen 414-1 wurde 1975 ausgemustert. Die Geschichte der in Danzig gebauten Wagen in Warschau wird – ebenso wie die ihrer

- (143) Schwestern aus Königshütte – ausführlich bei Walczak (2018; Seite 174–178 und 193–195) dargestellt. Gleiche bzw. sehr ähnliche Fahrzeuge lieferte die Waggonfabrik Danzig nicht nur – wie im Text erwähnt – nach Danzig, sondern auch nach Magdeburg. Schließlich gelangten Beiwagen aus Warschau nach Gorzów Wielkopolski (Landsberg an der Warthe). Weitere Angaben finden sich bei Arf, Hilkenbach 2013/ Finster, Piotrowski 2007/ Günther 1999/ Hilkenbach 2010/ Kochems 2013/ Nienerza 2019 und Schulz 2009.
- 147 Literatur, Zeile 10: **Foerster**, Lossow 1991 (statt: Føerster, Lossow 1991)
- 147 Literatur, Zeile 19: Hinter Müller, Stange 1997 einfügen: Müller-Urban, Urban 2019
- 147 Literatur, Zeile 20: Peschke **o.J.** (statt: Peschke 1999)

KAPITEL 9.4

- 151 links, 1. Absatz: Ergänzend sei hier auf die ausführlichen Betrachtungen zur Bauart der Steuerung der T16 und T16¹ von Wolfgang Müller (Ergänzungen zu Kapitel 9.3; Seite 80) hingewiesen. Anders als bei den T16 beider Bauarten befand sich die Schieberschubstange bei der T16¹ bei Vorwärtsfahrt unterhalb des Schwingenlagers.
- 153 rechts, hinter erstem Textabsatz einfügen: Folgende rund 90 T16/T16¹ Kessel sind bekannt. Darunter befanden sich gut 80 T16¹ Kessel, die im oder nach dem Ersten Weltkrieg die im Text beschriebenen Probleme mit den flußeisernen Feuerbüchsen lösen sollten. Leider ist die Tabelle mit Sicherheit nicht vollständig.

Hersteller	Baujahr	Fabriknummern von	bis	nachgewiesene Stückzahl
BMAG für T16	1914–21	02107	02125	6
BMAG für T16 ¹	1918–22	02112	02178	33
	1941	11509 ¹		1
Gothaer Waggonfabrik für T16 ¹	1923	211	222	12
Raw Halle für T16	1964	60 ²		1
Raw Halle für T16 ¹	1963	52 ²		1
Hanomag für T16 ¹	1922	015580	015877	25
Henschel für T16	1936	023088 ³		1
Jung für T16 ¹	1923	3397	3418 ⁴	6
MG Karlsruhe für T16 ¹	1921	1225	1278	5

¹ reguläre BMAG-Fabriknummer; Kessel am 6. Oktober 1943 in 94 1627 eingebaut

² Details siehe Kapitel 9.1; Seite 54 und 9.4; Seite 198

³ Die reguläre Henschel-Fabriknummer 23088 belegte die 1'C1'h2-Tenderlok der Lettischen Staatsbahn mit der Bezeichnung Ct 128 (Altbergs 2005). Der Kessel Henschel 1936/023088 wurde am 22. Mai 1936 in die 94 417 eingebaut.

⁴ Die sechs Jung T16¹-Kessel wurden zwischen dem 20. Februar und dem 21. März 1923 unter den regulären Jung-Fabriknummern 3397–3400 und 3417–3418 an die EAW Betzdorf, Paderborn (je einer) sowie Tempelhof (vier Stück) ausgeliefert.

- 155 links, 2. Absatz, Zeile 9: (siehe auch Wenzel **2018; Seite 23**) (statt: Wenzel 2016)
- 159 Entgegen den Angaben bei Scharf, Wenzel (1996; Seite 52 und 57) wurden auch 1925 noch preußische T16¹ von der BMAG an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft geliefert. Entsprechend ist in die untere Tabellenhälfte auf Seite 159 zwischen den Spalten 1924 und 1930 die Spalte 1925 mit folgenden Lieferzahlen einzufügen:
Januar 1925: 4 (Loks 94 1698–1701), März 1925: 2 (Loks 94 1702–1703), Mai 1925: 2 (Loks 94 1704 – 1705), Juni 1925: 1 (Lok 94 1706), Oktober 1925: 2 (Loks 94 1707–1708), November 1925: 3 (Loks 94 1709–1711), und schließlich im Dezember 1925 als letzte: 1 (Lok 94 1712).
Die letztgenannte Lokomotive wurde mit ihrer Abnahme am 22. Dezember 1925 zur letztgelieferten T16¹ für die Deutsche Reichsbahn, da die nummernmäßig höhere LHL-Serie 94 1713–1740 (DR-Vertragsnummer AI 1764) schon komplett im Jahre 1924 geliefert worden war (siehe Kapitel 17.1).

- (159) Warum der letzte BMAG-Auftrag über 58 T16¹ (Vertragsnummer AI 1757), der laut Vertrag in der Zeit vom 1. November 1923 bis zum 31. Juli 1924 abzuwickeln war, sich um rund 17 Monate verspätete, ist unbekannt.
Alle T16¹ mit Lieferjahr 1925 wurden mit Ausnahme der 94 1698 in der RBD Karlsruhe stationiert, wo sie auch noch im Februar 1937 komplett bei den Bw Karlsruhe Rbf (94 1699–1701, 1703) und Mannheim Rbf (Rest) beheimatet waren. 94 1712 als jüngste Staatsbahn-T16¹ fand sich auch im Dezember 1962 noch in Mannheim (siehe Lok-Verwendungsnachweis auf Seite 254) und wurde erst am 9. Juni 1974 beim Bw Emden als 094 712-7 ausgemustert. Verschrottet wurde die Maschine durch die Firma Gustav Ahrens GmbH in Essen-Rellinghausen (siehe Seite 180).
In der Spalte für 1924 muss im kleinen Kasten und in der Zeile „Summe pro Jahr“ die Lieferzahl von 31 auf 16 verändert werden, desgleichen in der Zeile „kumulierte Summe“ die Lieferzahl von 1 333 auf 1 318. Diese Summenzahlen für 1925 lauten entsprechend 15 und 1 333.
- 169** Bildtext: Von der Unfallstelle der 94 1215 gibt es einen kurzen italienischen Film über die Aufräumarbeiten. Er ist im Netz unter https://www.youtube.com/watch?v=o1yY_Hpoh-M abrufbar.
- 170** rechts, nach letztem Absatz einfügen:
Wie für die anderen T16¹-Hersteller wollen wir auch für die BMAG-T16¹ eine vollständige Liste aller Maschinen aufführen, die bei der Vorkriegs-Reichsbahn, der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn der DDR vor dem Beginn der planmäßigen Ausmusterungen ausgeschieden sind. Diese begann bei der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1958 (siehe Seite 173) und bei der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1965 (siehe Seite 199). Nicht berücksichtigt wurden in dieser Liste Verkäufe an andere Bahnen und Fremdloks mit Betriebsnummern anderer Bahnverwaltungen.
Zwischen 1928 und 1956 schieden folgende BMAG-T16¹ mit Reichsbahn-Nummern aus dem Betriebsbestand aus, wobei als Ursache in dem gesamten Zeitraum sowohl Unfälle als auch zwischen 1940 und 1945 entstandene Kriegsschäden in Betracht kommen.
- | | |
|--------|---|
| 94 501 | ausgemustert im Juni 1932: Diese im Nummernbereich der T16 ¹ eingeordnete T16 dürfte wegen ihrer abweichenden Bauart (entstanden als Umbau aus der ersten T16-Bauart) und wegen ihres frühen Baujahres (1906) ausgemustert worden sein (siehe Kapitel 9.1; Seite 31–32). |
| 94 506 | ausgemustert am 1. Dezember 1932 (laut Wenzel 2018; Seite 65 im November 1932): Die der Direktion Dresden zugeordnete Maschine hatte wahrscheinlich einen Unfall. |
| 94 525 | ausgemustert im Jahre 1928: Auch bei dieser damals erst 15 Jahre alten Lok vermuten wir einen Unfall als Anlass für die Ausmusterung. Die Lok war die erste ausgemusterte T16 ¹ des neuen Nummernplans von 1926. |
| 94 535 | ausgemustert am 4. Juli 1955 beim Bw Mannheim. Die Lok war entweder eine Unfalllok oder erforderte angesichts des sich bei der DB abzeichnenden geringer werdenden Bedarfs an Loks der Baureihe 94 ⁵ zu hohe Unterhaltungskosten. |
| 94 547 | ausgemustert am 13. August 1952: Ungarn-Rückkehrerin; siehe am Ende dieser Tabelle |
| 94 549 | ausgemustert von der DB am 28. Mai 1954: Angeblich Unfalllok |
| 94 551 | ausgemustert von der DB am 2. November 1955: Laut Wenzel (2018; Seite 184) Unfalllok. |
| 94 554 | ausgemustert am 25. November 1952 beim Bw Wetzlar. Möglicherweise zu hohe Reparaturkosten nach einem Unfall oder infolge von mangelhaftem Unterhaltungszustand. |
| 94 569 | ausgemustert am 30. September 1964 beim Bw Schwerin. Die Lok war wahrscheinlich die erste T16 ¹ der DR im Rahmen der planmäßigen Ausmusterung dieser Bauart, die im Folgejahr 1965 mit neun Maschinen (sowie vier Verkäufen) Fahrt aufnahm. |
| 94 616 | ausgemustert am 13. August 1952: Ungarn-Rückkehrerin; siehe am Ende dieser Tabelle |
| 94 628 | ausgemustert bei der Direktion Köln am 29. April 1946. (Laut Wenzel 2018; Seite 182 am 29. April 1947): Lok nicht aufbauwürdig |

- (170) 94 642 ausgemustert am 13. August 1952: Ungarn-Rückkehrerin; siehe am Ende dieser Tabelle
- 94 688 ausgemustert am 24. Juli 1956 beim Bw Leipzig Hbf Süd
- 94 703 ausgemustert am 25. April 1951 beim Bw Leipzig Hbf Süd: Lok nicht aufbauwürdig: „Lok in allen Teilen durch Bombensplitter stark beschädigt. Eine große Anzahl von wichtigen Lokteilen fehlte bereits bei Übergabe an unseren Bezirk.“
- 94 710 aus dem Bestand abgesetzt am 10. August 1947 beim Bw Leipzig Bayr Bf. Abgabe an die Sowjetunion (Bild siehe Seite 307).
- 94 712 ausgemustert am 15. Februar 1947 bei der RBD Wuppertal: Lok nicht aufbauwürdig
- 94 770 ausgemustert im Dezember 1932 bei der Direktion Hannover (Wenzel 2018, Seite 65): Vermutlich Unfalllok; wurde später wieder aufgebaut und erst am 10. Juli 1969 bei der DB ausgemustert.
- 94 771 ausgemustert am 8. Dezember 1945 bei der RBD Wuppertal: Lok nicht aufbauwürdig
- 94 779 ausgemustert als Lok des Bw Berlin-Lichtenberg am 28. März 1944 nach Bombentreffer vom 21. Januar 1944 in Kaulsdorf: Bei gleicher Ausmusterungsverfügung (RVM31 Fuv 267 vom 28. März 1944) nennt Wenzel (2018; Seite 66) den 21. Oktober 1943 als Tag der Bombardierung (siehe auch Seite 170).
- 94 794 ausgemustert am 20. September 1948 durch die Direktion Hannover: Lok nicht aufbauwürdig
- 94 808 ausgemustert am 25. April 1951 beim Bw Leipzig Hbf Süd (nach Bombenschaden in Halberstadt): Das Ausmusterungsprotokoll des genannten Tages hält die eventuell noch verwertbaren Teile fest: „Rahmen nach Aufarbeitung, Achsen nach Neubereifung, Achslagerführungen, einzelne Gewerk- und Bremsteile, Stehkessel mit Feuerbüchse, linker Wasserkasten“.
- 94 819 ausgemustert am 20. Dezember 1951 beim Bw Leipzig Hbf Süd: Wahrscheinlich Kriegsschaden
- 94 827 ausgemustert am 13. August 1952: Ungarn-Rückkehrerin; siehe am Ende dieser Tabelle
- 94 844 ausgemustert am 31. August 1945 bei der RBD Wuppertal: Lok nicht aufbauwürdig
- 94 897 ausgemustert am 14. April 1946 (laut Wenzel 2018; Seite 182: am 14. Juni 1946) bei der Direktion Münster: Lok nicht aufbauwürdig
- 94 902 ausgemustert am 25. November 1946 (laut Wenzel 2018; Seite 339 am 26. November 1946, laut Seite 375 aber am 6. April 1946) beim Bw Stendal: Das dortige Ausbesserungswerk hielt zu dieser Lok u.a. fest: „Rahmen und Kessel durch Splitterwirkung stark beschädigt. Linker Dampfzylinder gerissen. Radsätze mehrfach gebrochen. Achswellen verbogen“.
- 94 925 Ausmusterung durch RMA Bamberg „**angemahnt**“ am 1. Februar 1945. Lok war zu diesem Zeitpunkt bereits zerlegt (siehe Kapitel 9.4; Seite 168–170 und 230–231). Wenzel (2018; Seite 66) datiert den Unfall der Lok auf den 21. Februar 1944 und den „Ausmusterungsantrag der RBD Nürnberg“ auf den 1. Februar 1945. Beides dürfte unrichtig sein.
- 94 928 ausgemustert am 25. (laut Wenzel 2018; Seite 100 und 339: 26.) November 1946 beim Bw Groß-Korbetha: Laut Lokzählung der RBD Halle vom 1. Oktober 1945: „Bombenvolltreffer, Ausbesserung lohnt nicht“.
- 94 935 ausgemustert am 10. Juli 1947 bei der Direktion Hamburg: Lok nicht aufbauwürdig
- 94 975 ausgemustert am 21. Dezember 1953 beim Bw Weimar: Die mit einer Gegendruckbremse ausgerüstete Lok (siehe Seite 190–191) wies zahlreiche Beschussschäden durch Tiefflieger aus.
- 94 976 ausgemustert am 17. (laut Wenzel 2018; Seite 340 und 345: 21.) November 1955 beim Bw Suhl: Die Lok war am 3. Februar 1952 eine der Hauptakteurinnen des Unfalls in Suhl bzw. Struth (siehe Seite 194).
- 94 984 ausgemustert am 13. August 1952: Ungarn-Rückkehrerin; siehe am Ende dieser Tabelle

- (170) 94 989 ausgemustert am 29. Januar 1948 (laut Wenzel 2018; Seite 339: 22. Dezember 1947). Die Lokomotive war am 9. April 1945 bei einem Bombenangriff auf das RAW Jena schwer beschädigt worden (siehe Seite 189). Laut dem Protokoll Nr. 2 vom September 1947 lautete der „Grund der Ausmusterung der Lok: Wiederherstellungskosten zu hoch“.
- 94 995 ausgemustert um 1945: Nach einem Kriegsschaden im Jahr 1944 war die beim Bw Duisburg Hbf beheimatete Lok laut ihrem letzten Betriebsbogen vom 25. August 1944 bis 31. März 1945 im RAW Schwerte. Wahrscheinlich wurde ihr Rahmen dort zerlegt, während ihr letzter Kessel (BMAG 1917/7086) ab 10. März 1947 mit der 94 1583 umherfuhr (siehe Wenzel 2018; Seite 66).
- 94 996 ausgemustert am 26. September 1944. Die durch Kriegsschaden im August 1944 bei der RBD Münster schwer beschädigte Lokomotive wurde mit Verfügung RVM 31 Fuv 285 vom 26. September 1944 ausgemustert (siehe auch Seite 170, sowie Wenzel 2018; Seite 66).
- 94 999 ausgemustert am 13. August 1952: Ungarn-Rückkehrerin; siehe am Ende dieser Tabelle
- 94 1021 ausgemustert am 21. November 1945 als Lok der Direktion Hannover: Lok nicht aufbauwürdig
- 94 1027 ausgemustert am 21. Oktober 1953 (Wenzel 2018; Seite 339: 21. Dezember 1953) als Lok des Bw Meiningen: Vermutlich Kriegsschaden
- 94 1030 ausgemustert am 25. März 1948 als Lok der Direktion Frankfurt (M): Lok nicht aufbauwürdig
- 94 1036 ausgemustert am 13. März 1946 als Lok der Direktion Stuttgart: Lok nicht aufbauwürdig
- 94 1082 ausgemustert im März 1935 bei der Direktion Essen: Vermutlich Unfalllok
- 94 1084 aus dem Bestand der RBD Berlin abgesetzt am 28. August 1947 (RBD Berlin an Bw Bitterfeld). Dort nicht angekommen, sondern Abgabe an die Sowjetunion (siehe Seite 189, 307 und 460).
- 94 1105 ausgemustert am 17. November 1947 (fraglich): Nach unbekannter Quelle: Bombenschaden am 15. März 1945; bei der RBD Karlsruhe als Schadlok in Immendingen von Oktober bis Dezember 1945 geführt; ab Januar 1946 nicht mehr im Lokverwendungsnachweis nachgewiesen. Laut Wenzel (2018; Seite 182) Mitteilung vom 8. Juni 1946: Lok ist ausgemustert. Laut unbekannter Quelle im Jahre 1946 verschrottet.
- 94 1130 ausgemustert um 1951: Lok wurde von der ED Trier im Juni 1947 ins Ausbesserungswerk Trier gebracht. Seither gibt es keine weiteren Angaben.
- 94 1203 ausgemustert am 20. September 1948 durch die Direktion Nürnberg: Lok nicht aufbauwürdig
- 94 1215 ausgemustert im Juni 1931 bei der Direktion Essen: Unfalllok vom 16. Mai 1931 nach Absturz von einer Brücke auf die Stoppenberger Straße in Essen (siehe Seite 168–170).
- 94 1342 ausgemustert im Februar 1953. Die Lok sollte an die Sowjetunion abgegeben werden, blieb aber offensichtlich wegen Schäden (ab 8. Februar 1946) bei der RBD Berlin stehen. Laut Wenzel 2018; Seite 365 gehörte sie am 8. Februar 1946 zum Bw Leipzig Bayr Bf bzw. ab 5. Juni 1947 zum Schadpark. Laut der gleichen Quelle; Seite 345 wurde die 94 1342 am 11. Februar 1953 beim „Bw Weimar (aus dem Schadpark RBD Bln) ausgemustert“. (siehe auch Reimer et al. 2020; Seite 171–172).
- 94 1382 Die 1935 von den Saarbahnen übernommene BMAG-Lok (1913/5152) wurde letztmalig im Dezember 1938 bei der RBD Saarbrücken registriert. Seither fehlt jede weitere Nachricht (siehe auch Seite 310).
- 94 1394 Die 1941 von der PKP-Nummer TKw 1-31 auf 94 1394 umgezeichnete BMAG-Lok (1915 /5642) taucht letztmalig im Dezember 1944 beim Bw Morgenroth auf. Laut Wenzel 2018; Seite 66 wurde sie „im Oktober 1944 bei der PKP vermutlich vor Umzeichnung ausgemustert“. Im Oktober 1944 gab es allerdings noch keine polnische Verwaltung (siehe auch Seite 310).

- (170) 94 1540 ausgemustert am 12. März 1946 bei der Direktion Frankfurt (M): Lok nicht aufbauwürdig
- 94 1552 ausgemustert nach Bombentreffer vom 12. Juli 1944 (Lok des Bw München Ost) mit Verfügung RVM 31 Fuv 285 vom 23. Oktober 1944 (siehe Seite 170).
- 94 1609 ausgemustert am 28. November 1953 (laut Wenzel 2018; Seite 339: 28. Dezember 1953, laut Seite 367: 28. November 1953) beim Bw Oberröblingen bzw. Röblingen am See der Direktion Halle
- 94 1683 Letztmalig aufgeführt in einer Bestandsliste der RBD Halle vom 14. September 1945. In einer späteren Liste der RBD Halle vom 20. Dezember 1945 ist die Lok nicht mehr enthalten. Möglicherweise wurde die Lok an die Sowjetunion abgegeben (siehe auch Seite 310).

Ebenfalls als „indirekte Kriegsschäden“ kann man die sechs von Ungarn an die Deutsche Bundesbahn zurückgegebenen T16¹ betrachten. Die Loks trafen bei der DB zwischen dem 21. April und dem 12. Mai 1952 ein. Die Lieferungen umfassten folgende Maschinen (bei der BD Regensburg): 94 547/616/642/827/984 und 999. Alle wurden bereits am 13. August 1952 von der DB ausgemustert (siehe auch Seite 172, 324, 447, 449, 455, 458 und 459 sowie zugehörige Ergänzungen).

Dagegen wurden die fünf aus Belgien (94 1361), aus Österreich (94 698), aus den Niederlanden (94 896 und 915) und aus der Tschechoslowakei (94 1285 von Henschel) an die DB zurückgegebenen T16¹ alle wieder aufgearbeitet und erst in den Jahren 1958–1972 ausgemustert. Die einzige vor dem Zweiten Weltkrieg von der Deutschen Reichsbahn(-Gesellschaft) an eine andere Bahn verkaufte T16¹ (94 689; siehe Seite 303–306) kam 1949/50 von der HBE an die Deutsche Reichsbahn zurück und wurde von dieser erst 1967 ausgemustert.

Die analog zu dieser Liste erstellten Aufstellungen von anderen T16¹-Herstellern finden sich in den Ergänzungen zu den Kapiteln:

6.3;	Seite 171	(Henschel)
8.4;	Seite 347	(Hanomag)
13.2 und 13.3;	Seite 349, 352–353	(Grafenstaden)
17.1;	Seite 110, 117	(LHL)

171–188



- (171–188) *Einer der Autoren hat Ludwig Rotthowe schon in sehr frühen Jahren kennengelernt und von ihm – dem gelernten Profi-Fotografen – erste Tipps für das eigene Fotografieren von Dampflokomotiven ehrfürchtig entgegengenommen. Leider nur mit begrenztem Erfolg – aber mit der eigenen völligen Ahnungslosigkeit und mit einer relativ schlichten Adox Golf 1a-Kamera war natürlich kein Blumentopf zu gewinnen. Wichtig war deshalb besonders der Ratschlag – wenn finanziell irgendwie möglich – eine gebrauchte Leica III f-Kleinbildkamera zu kaufen, was dann um 1968 auch endlich realisiert werden konnte.*
- „Angesichts der eigenen anfänglichen Unzulänglichkeit bin ich heute froh, dass Ludwig Rotthowe wenigstens einige meiner frühen Spielplätze besucht und dort fotografiert hat.*
- Der wichtigste dieser Orte meiner Kindheit war der Bahnhof Hiltrup, wo regelmäßig Schrottllokomotiven abgestellt wurden, auf denen man nach Herzenslust herumturnen konnte. Man durfte sich nur nicht auf der Westseite der Loks blicken lassen, weil man dort vom nahen Stellwerk „Hs“ aus zu sehen war. Zum Glück war auch der Verkehr auf den nahen Hauptgleisen der Strecke Münster–Hamm so stark, dass der diensthabende Stellwerker auf „Hs“ kaum Zeit hatte, mich zu vertreiben. Im Oktober 1961 (ich war damals elf Jahre alt) fotografierte Ludwig Rotthowe dort die abgestellten 94 1313, 1559 und 530, alles BMAG-Maschinen, die gemeinsam am 4. Dezember 1961 ausgemustert wurden. Als dritte Lok von vorne steht zwischen den drei T16¹ noch eine Osnabrücker Heizlok (als Einsatzort wird auch das Bww Münster genannt) mit nur noch drei Treibachsen und dreiachsiger Tender, die aus der 55 1694 (in Zweitbesetzung) entstanden war (siehe auch Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 442). Ein Lokschild der 94 530 baute mir damals der Führer der örtlichen Kleinlok von dieser Lok ab, auf dessen Köf ich immer wieder einmal mitfahren durfte“ (W.F.).*
- Foto: Sammlung Eisenbahnmuseum Bochum*

171–188



Nur rund 200 Meter vom Aufnahmeort der Schrottlloks entfernt fotografierte Ludwig Rotthowe im Oktober 1960 die 94 1647 auf der Brücke über die alte Fahrt des Dortmund-Ems-Kanals im Süden Hiltrups. Hier roch es wegen der an der Bahnlinie liegenden Glasurit-Farbwerke immer nach Lösungsmitteln, und man hörte ununterbrochen das Gegrummel und Klappern der Farbmühlen. In den großen waagrecht liegenden und sich drehenden Trommeln sorgten Tausende von murmelgroßen Steinkugeln für die Zerkleinerung der Pigmente.

Den Vorgänger dieser Brücke haben wir schon in Kapitel 11.1; Seite 164 im Zusammenhang mit der Hiltruper Wassereisenbahn kennengelernt. 94 1647 kam in dem

(171–188) *Bild aus Richtung Hamm und wurde erst am 11. Dezember 1968 beim Bw Wuppertal-Vohwinkel ausgemustert.
Foto: Sammlung Eisenbahnmuseum Bochum*

171–188



*Vom südlichsten Ende des westlichsten Bahnsteigs in Münster Hbf aus fotografierte Ludwig Rotthowe im August 1960 das Treiben vor dem Rechteck-Lokschuppen des Bw Münster. Hinter der 94 580 warten je eine Lok der Baureihe 78^o und 50 auf ihre nächsten Planleistungen. 94 580 quittierte ihren Dienst bereits am 12. November 1962 beim Bw Wuppertal-Vohwinkel. Der Lokschuppen war ursprünglich bis zu seiner teilweisen Kriegszerstörung doppelt so breit wie auf dem Bild und lag bis zum vollständigen Abriss der Anlage zwischen den Streckengleisen nach Hamm und Coesfeld (rechts im Bild) und den Gleisen nach Essen und Dortmund links vom Schuppen. An diesem Fotostandpunkt verbrachte einer der Autoren so manche Stunde, die laut „Stundenplan“ eigentlich anderen Tätigkeiten gewidmet sein sollte. Bei einer dieser Gelegenheiten lernte er auch Ludwig Rotthowe kennen.
Foto: Sammlung Eisenbahnmuseum Bochum*

- 172** links, vorletzter Abschnitt, siebtletzte Zeile: Streichen: und Gottwaldt 2014 a
- 182** Firma Werner Hinrichs, Lübeck: hinter 94 1596 ergänzen: 94 1644. Bei der Summe in Klammern: **(42)** (statt: (41))
- 183** Tabelle (Saarbrücken, Fa. Metallum AG). Die unter dieser Firma genannte 94 1135 wurde laut einem Bildtext in Wenzel (2018; Seite 291) in Immendingen bei der Firma Matt zerlegt. Allerdings ist auf dem Foto die Betriebsnummer der Lok nicht zu erkennen.
- 186** rechts, nach 1. Absatz einfügen: Bereits in Kapitel 8.8 (Ergänzungen zu Seite 380) wurde weiterhin der Einsatz der beiden 94 1562 und der 94 1040 in den Jahren 1947 und 1962 beim PREUSSAG-Bergwerk in Ibbenbüren erwähnt. Ebenfalls 1962 (vom 18.–21. Januar) lief die 94 1672 bei der Industriebahn Münster–Stuttgart-Bad Cannstatt (siehe Kapitel 3.2; Seite 67–68), wo rund 35 Jahre zuvor schon einmal eine E-Tenderlok ihr Glück versucht hatte.
Nicht als Leihlok, sondern für DB-eigene Zwecke, wurde die im Jahre 1924 gelieferte und am 4. Dezember 1961 ausgemusterte 94 1676 vom 26. März bis zum 26. Juli 1962 im AW Bremen hergerichtet. Sie diente bis mindestens 1968 als „Waschlok“ der Wagenreinigungs- und Kühlwagenwaschanlage in Bremerhaven-Geestemünde in der Nähe der damaligen Seebeckwerft. Dort wurden mit Hilfe der Lok pro Tag etwa 50 (Fisch-) Kühlwagen mit 70 Grad heißem Wasser bei einem Druck von 15 bar ausgespritzt, enteist und gewaschen.

- (186) Weitere Anlagen waren eine 200 Meter lange Waschbühne mit einer Eisgrube zur Entsorgung des Eises aus den Kühlwagen, Aufenthaltsräume und eine Neutralisationsanlage zur Abwasserbehandlung. Für diese Einsätze hatte man bei der 94 1676 die Achsen 2 und 4 (neue Achsfolge: „3“), Kolben, Schieber, Sandkästen und alle Stangen entfernt. Das weiterhin rollfähige Gefährt (Achslast rund 24 Tonnen) wurde mit einer Köf oder V 60 zum Entschlacken oder zu Reparaturen ins nahegelegene Bw Bremerhaven-Geestemünde (ab 1. Oktober 1966: Bw Bremerhaven) gefahren. Dietrich Bothe hält die von uns genannte Achslast von 24 Tonnen für zu hoch; Hans-Jürgen Wenzel nennt dagegen sogar „etwa 28 t!“ (2018; Seite 250). In der Bw-Liste in Kapitel 9.4 (Seite 240–251) firmiert das Bw Bremerhaven unter der 1941 gültigen Bezeichnung Wesermünde (Wsr). Ein weiteres Foto dieser dreiachsigen T16¹ findet sich bei Dotzauer 2018 (Seite 10).



*Als dreiachsige T16¹ mit der Achsfolge 3 hat sich die frühere 94 1676 ab 1962 dem Reinigen von Fischkühlwagen verschrieben. Das war und ist auch heute noch ein sehr ernstzunehmendes Problem, nur dass heute der Kühlverkehr praktisch ausschließlich mit dem LKW oder mit Kühl-Containern abgewickelt wird.
Foto: Kraus / Sammlung Hans-Jürgen Wenzel*

- 186** oberer Bildtext: Das abgebildete V 60-Pärchen war die zweite Funk-Fernsteuerungslok der DB überhaupt. Zuvor war nur die E 91 099 vom 22. Juni 1956 (bzw. 29 Januar 1957) bis zum 31. August 1957 mit einer Funkfernsteuerung im Einsatz. Ab Juli 1962 folgte dann das abgebildete Gespann V 60 042/043 und ab Januar 1963 das Pärchen V 60 044/045. Ab 1965 wurden dann zahlreiche V 90 mit Funkfernsteuerung ausgerüstet, die auch heute (2021) noch im Einsatz stehen (Details siehe Kampmann 2019).
- 188** Literatur: hinter Werning 2012 ergänzen: Zarbel o.J.
- 189** links, 3. und 4. Textzeile: „vermutlich“ streichen (siehe auch Seite 307, 309 und zugehörige Ergänzungen)
- 190** links, 2. Absatz, Zeile 1: Nach dem Doppelpunkt Rest der Zeile streichen und dafür einfügen: Noch am Tag ihrer Gründung (7. Oktober 1949) waren mindestens 710 Dampflokomotiven ihrer Staatsbahn als sogenannte „Trophäenlokomotiven“ vom Abtransport in die Sowjetunion bedroht. Diese Lokomotiven finden sich – nach Betriebsnummer geordnet – in einer Liste vom 1. November 1949, die auf Anweisung des seit Januar 1948 amtierenden Chefs der Abteilung Eisenbahn der SMAD, Wassili Michailowitsch Wojewudski (1908–?), erstellt worden war. Unter den laufenden Nummern 609–630 befanden sich auch 22 preußische T16¹ in dieser Aufstellung (Reimer et al. 2020; Seite 165):

Betriebsnummer	Ausmusterung DR	Betriebsnummer	Ausmusterung DR
94 521	+ 1972	94 917	+ 1967
94 523	+ 1968	94 922	+ 1969
94 524	+ 1967	94 1009	verkauft 1967
94 546	+ 1968	94 1031	+ 1969
94 552	verkauft 1960	94 1049	+ 1968
94 579	+ 1968	94 1102	+ 1967
94 643	+ 1967	94 1147 (Hanomag)	verkauft 1966
94 711	+ 1968	94 1178	verkauft 1966
94 758	+ 1966	94 1609	+ 1953
94 765	+ 1968	94 1655	+ 1971
94 811	+ 1968	94 1664	+ 1968

- (190) Ähnlich wie in Österreich (siehe Kapitel 9.3; Seite 112) erhielten diese Lokomotiven ein T vor der Betriebsnummer. Erst mit der Verfügung G.D 42/43 M24 Blwa vom 11. Juli 1950 durfte der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Erwin Kramer (1902–1979) alle Dienststellen anweisen, die T-Anschrift an den Trophäen-Fahrzeugen (Loks und Wagen) wieder zu löschen. Kramer erklärte dazu am 20. Oktober 1950: „Fahrzeuge deutscher Herkunft sind folglich in das Eigentum der DR übergegangen“ (zitiert nach Reimer et al. 2020; Seite 157). Für die Reichsbahn bedeutete dieser Eigentumsübergang eine große Erleichterung. Wie die Ausmusterungsdaten zeigen, waren diese Loks für die DDR noch viele Jahre im Einsatz.
In den ersten Jahren nach dem Krieg war auch das ... (weiter mit Zeile 2)
- 194 links, Zeile 7: Eine kleine Episode zum Einsatz der belgischen Lok 9844 schildert Wolfgang Müller aus Leipzig in den Ergänzungen zur Seite 80
- 194 links, unter dem Bild, Zeile 5 bis Absatzende: Der hier geschilderte Unfall zwischen Oberhof und Suhl wird ausführlich bei Schmidt 2020 dargestellt. Demnach gab es nicht – wie von uns berichtet – drei Tote, sondern nur einen. Der Artikel bringt außerdem Bilder der schwer beschädigten 94 976 sowie der am Unfall beteiligten 95 007 in zweiter Besetzung.
- 194 Bildtext, 10. Zeile: Bw **Arnstadt** (statt: Bw Schleusingen)
- 195 Tabelle: Zu der Tabelle der Vermietungen von T16¹ der Deutschen Reichsbahn in der DDR sind zahlreiche Ergänzungen der Herren Wolfgang Müller, Matthias Nieke und Hans-Jürgen Wenzel (2018; Seite 393) eingegangen. Die alte Tabelle ist deswegen durch die nachfolgende zu ersetzen:

Betrieb	erster Nachweis ¹	letzter Nachweis ¹	Lokomotiven
Leuna-Werke	siehe Kapitel 9.6; Seite 428		
Buna-Werke, Schkopau (siehe Kapitel 9.6)	7/46	1/58	94 541/ 552/ 571/ 602/ 643/ 1345/ 1355/ 1600/ 1602/ 1603/ 1608/ 1691
Schmierstoffkombinat Zeitz, Tröglitz	7/47	1/52	94 1011/ 1399/ 1408
Grube Schäde, Zipsendorf	10/47	2/48	94 1406
Braunkohlenwerk Deutzen	1/48	III. Quart. 55	94 883/ 1348/ 1381/ 1389/ 1391
IG Farben, Wolfen (siehe Kapitel 6.10)	5/48	6/48	9865 (spätere 94 1808)
Braunkohlenwerk Pfännerhall, Braunsbedra ²	5/48	4/57	94 552/ 569/ 579/ 648/ 1324/ 1600
Maxhütte Unterwellenborn (siehe Kapitel 10.2; Seite 127 und Kapitel 16.3)	3/51	7/52	94 846/ 1257/ 1301/ 6776
Lauchhammer-Werk	8/51	10/51	94 1355
Tagebau Greifenhain	8/52	8/53	94 1684
Bahnpostamt Halle (Weihnachtsverkehr)	12/52	12/52	94 1606
Abus-Werke, Böhlitz-Ehrenberg	2/53	4/53	94 765
Stahlwerk Frankleben	3/53	11/54	94 640/ 1345
Kirow-Werke Leipzig		3/54	94 1569
Grube bzw. Braunkohlenwerk Roßbach ²	8/53	5/55	94 846/ 920
Braunkohlenwerk Großkayna ²	10/54	4/60	94 552/ 640
Zuckerfabrik Haldensleben	um 1955		94 1655
Braunkohlenwerk Neumark ²	1/55	4/57	94 552/ 778/ 811/ 1014
Kali- und Steinsalzbetrieb Teutschenthal	1/55	1/55	94 1604
Braunkohlenwerk Bedra ²	2/55	2/55	94 552
Grube Freiheit, Bitterfeld	2/55	6/57	94 618/ 745
Grube Einheit, Bitterfeld ⁵	4/55	4/55	94 618
VEB Kombinat Espenhain ⁶	5/55	5/55	unbekannte 94 ⁵
VEB Bau-Union Süd ⁷	5/55	6/55	94 1688
Grube Gute Hoffnung, Weißenfels ^{2,3}	5/55	10/55	94 846/ 920
VEB Tiefbau Berlin	6/55	6/55	94 1324
VEB Bau-Union Ost	8/55	8/55	94 1287
Kaliwerk Einheit, Dorndorf (siehe Kapitel 6.6)	3. Quart. 55	2/63	94 541/ 949
Braunkohlenwerk Gaschwitz	2/56	3/56	9880 (spätere 94 1809)

(195)	Braunkohlenwerk Deuben	3/57	3/57	9880 (spätere 94 1809)
	Brikettfabrik Roßbach	4/57		94 552
	Braunkohlenwerk Röblingen	2/60	4/60	94 1012
	Braunkohlenwerk Kulkwitz	2/60	1/61	94 766
	Stickstoffwerk Piesteritz	4/61	10/61	94 868
	unbekannt (Lok des Bw Gera)	7/62	4/63	94 766
	Kraftwerk Gispersleben	9/62	12/62	94 670
	Stahlbau Gispersleben	5/63	3/64	94 949
	VEB Elektromotorenwerk, Wernigerode ⁸	10/63	7/64	94 983
	Kies- und Betonwerk Schwerin, Betriebsteil Malliß	2/65	10/65	94 521 (Heizlok)
	VEB Dauermilchwerke Stendal (Heizlok)	4/65	10/65	94 582
	Niederschachtofenwerk Calbe ⁹	6/65	9/65	94 1655
	VEB Kaliwerk „Thomas Müntzer“, Bischofferode ⁴	8/65	8/65	94 920
	Fischverarbeitung Rostock- Marienehe	8/65	1/66	94 1803
	Holzindustrie Gehren	9/65	5/66	94 6776 (Heizlok)
	VEB Beton Nord, Milnersdorf (Heizlok)	4/66	6/68	94 711/ 885
	unbekannt (Lok des Bw Waren)	8/66	6/67	94 579
	Seehafen Wismar	10/66	10/66	94 728
	Gaswerk Pasewalk	1967	1/68	94 763
	VEB Rohrleitungsbau Finow, Eberswalde-Finow (Heizlok)	11/67	12/68	94 903
	Krankenhaus am Sund, Stralsund (Heizlok)	1968	1968	94 648

■ = Loks der Hersteller Henschel (94 1287/ 1301; Kapitel 6.3) und Hanomag (94 1257; Kapitel 8.4) Nachrichtlich sei erwähnt, dass Schulz, Krolop (1989; Seite 106) einen Henschel-Fünfkuppler erwähnen, der ab September 1945 leihweise bei der 1892 eröffneten Werkbahn der späteren Industrieanlagen GmbH in Berlin-Spandau (Bahnhof Nonnendammallee – Insel Eiswerder bzw. – Salzhof) eingesetzt worden sein soll. Die Dauer des Einsatzes der Leihlok (evtl. „zunächst von der Demag“) und ihr Typ sind unbekannt, wobei eigentlich nur eine Henschel-T16¹ in Frage kommt.

¹ Zwischen erstem und letztem Nachweis brauchen die Mietloks nicht durchgängig an das genannte Werk vermietet gewesen zu sein.

² später Bestandteil des 1966 gegründeten Braunkohlenkombinats Geiseltal (siehe Kapitel 9.3, Seite 140)

³ „Weißenfels“ laut Originaldokument. Wahrscheinlich ist die von 1911 bis 1979 ausgebeutete Grube „Gute Hoffnung“ (Nord- und Südfeld) in Roßbach gemeint.

⁴ laut Stumpf (o.J.) im August 1965 nur mietweise in Bischofferode; nach Wenzel (2018) dorthin verkauft (siehe Seite 366–367).

⁵ möglicherweise Verwechslung mit Grube Freiheit

⁶ siehe Kapitel 13.4

⁷ siehe Kapitel 8.4; Ergänzung zu Seite 358

⁸ siehe Seite 254

⁹ siehe Kapitel 9.1; Seite 33 und zugehörige Ergänzungen

Etwas Besonderes war der leihweise Einsatz von zwei T16¹ bei der damals anfangs noch selbstständigen Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn (MEE): 94 909 (Bw Nordhausen) von Dezember 1948 bis März 1949 und 94 1505 (Bw Arnstadt) vom 26. Juli 1949 bis November 1949.

Diese am 1. Juni 1897 (Personenverkehr drei Tage später) eröffnete 25,6 Kilometer lange Nebenbahn des Lenz-Konzerns wurde anfangs mit drei, später mit fünf C n2t-Loks betrieben. Die letzte von ihnen wurde 1939 durch eine gebrauchte T 9² (Union 1898/929) ersetzt. 1908/1909 lief laut Rammelt (1994) bei der Bahn auch ein Hawa/Ganz-Dampftriebwagen(?), der von der KED Königsberg übernommen worden war (möglicherweise der „KÖNIGSBERG 6001“; siehe Literatur). Schon 1925 war der Hauptverkehr auf zwei ELNA 2H von Krauss (siehe Kapitel 12.2; Seite 290) übergegangen, denen im Jahre 1940 noch eine stärkere ELNA 5H (ebenfalls Bauart 1'C h2t) folgte. Bei Kriegsende besaß die Bahn nur noch diese drei ELNA-Lokomotiven, die offenbar ab Dezember 1948 einer Ergänzung durch eine T16¹ bedurften. Diese 94 909 wurde am 26. Juli 1949 durch die 94 1505 abgelöst. Zu diesem Zeitpunkt war die Verwaltung der MEE bereits am 1. April 1949 auf die Deutsche Reichsbahn übergegangen, während die Bahn erst mit Wirkung vom 1. Januar 1950 Eigentum der Deutschen Reichsbahn in der zwischenzeitlich (7. Oktober 1949) gegründeten DDR wurde.

- (195) Die drei vorhandenen ELNA-Loks erhielten bei der DR die Betriebsnummern 91 6277–6278 und 91 6285.
Ab 1950 wurden auf der Strecke der Bahn u.a. Loks der Baureihen 74⁰, 74⁴, 92 (von verschiedenen Privatbahnen), 93⁵, Dieselloks der Baureihe V 100 sowie verschiedene VT früherer Privatbahnen eingesetzt. Der Abschnitt Ebeleben – Schlotheim verlor seinen Gesamtverkehr am 29. September 1974, der Abschnitt Schlotheim – Mühlhausen seinen Personenverkehr am 31. Mai 1997, den Güterverkehr bereits zum Jahresende 1994 (Literatur: Christopher, Söhnlein 2017 / Ebel et al. 2001 / Lüder 1979 / Ostendorf 1977 / Rammelt 1994 / Statistik 1893 / Willhaus 2008).
- Neben Leihloks für DDR-Betriebe oder Privatbahnen hat die Deutsche Reichsbahn auch vereinzelt Lokomotiven an eigene Dienststellen, wie z.B. Raw „verliehen“. Soweit davon T16¹ betroffen waren, finden sich diese Loks in den Ergänzungen zu Seite 199.
- 195** hinter der (neuen) Fußnote 9: Im Zusammenhang mit den T16¹-Heizloks, die von der DR an Betriebe vermietet (siehe Tabelle) oder verkauft wurden (siehe Kapitel 6.3: Seite 185–188; 8.4: Seite 358 sowie 9.4: Seite 368–370, 395–405 und 407–408) muss auch erwähnt werden, dass die DR selbst einen hohen Bedarf an Heizloks für ihre Dienststellen besaß. Dafür setzte sie häufig auch Betriebsloks ein.
Laut dem Dokument „Dampfpender für stationäre Heizwerke, Ausbesserungsbedarf für 1968“ vom 12. Oktober 1967 war darüber hinaus geplant, bis Juni 1968 eine leider nicht bekannte T16¹ für das Bw Leipzig-Wahren zum „Dampfpender“ umzubauen. Dazu kam es aber wahrscheinlich nicht, weil man sich für diese Umbauten auf Loks der Baureihen 01, 22, 44 und 58 (G12) beschränken wollte (siehe Lukow 2017, Seite 17, 21 und 199).
- 196** rechts, 2. Absatz: neben der erwähnten 94 2105 (Einsatz von 1965 bis 1973) waren im Zeitraum vom 5. Januar 1963 bis zum 10. Mai 1965 beim Raw Zwickau die Lokomotiven 94 2010/ 2028/ 2127 als Werkloks im Einsatz (siehe Kapitel 10.2; Seite 73).
In einem Beitrag über die Werkloks des AW Zwickau nennt Heinrich (2005) nur die letztgenannte Maschine, dafür aber zusätzlich 312 176 sowie ab 1999 zwölf wechselnde Loks der Baureihen 345/ 346. Ab Februar 2004 kamen schließlich noch ehemalige DB-V60 (Baureihe 362) zum Einsatz.
Laut Mitteilung von Wolfgang Müller vom 15. Mai 2016 trug die ehemalige 94 1809 bei seinem Besuch im Jahre 1964 in Zwickau die Nummer 805.80.01. Diese Nummer wurde später auch für die 94 2105 verwendet (siehe auch Kapitel 10.2). Dem widersprechen die „Verfügungen und Mitteilungen des Ministeriums für Verkehrswesen, Teil Deutsche Reichsbahn“ vom 12. Juli 1971. Darin wird vom Raw Zwickau die Lok 94 1809, Gerätenummer 805.80/2, zum Kauf angeboten („nächste Ausbesserung L4 Dezember 1971“). Das passt auch besser zur Werkloknummer 2 (siehe Kapitel 10.2; Seite 60).
Abweichend von Heinrich (2005) nennt Weber (2017) als weitere Werkloks des Raw Zwickau: 89 255 (WL1), 89 7577 (WL1 in Zweitbesetzung; ursprünglich oldenburgische T3, 98 210) und 89 268 (WL2).
- 197** oberer Bildtext, vorletzte Zeile: **porträtierte** (statt: portätierte)
- 197** unterer Bildtext: Die Aufnahme der 56 121 machte Gerhard Illner im Jahre 1957, also noch vor ihrer Zeit als Werklok im Raw Zwickau. Ihre direkte Nachfolgerin als Werklok, die 56 106, wurde später auch noch als Heizlok verwendet. Überhaupt gab es unter den Zwickauer (Bw-) Heizloks manche Exoten wie die 58 005 oder die 19 008. Auf die letztgenannte Heizlok wurden nacheinander die Kessel der 39 261 (mit deren Rahmen dann die 22 015 oder 22 017 [Koschinski 2020] aufgebaut wurde) und der Neubaukessel der 41 228 aufgesetzt. Auch erhielt die 19 008 das Führerhaus einer preußischen G12.
Improvisation war in der DDR mit ihren beschränkten Möglichkeiten ein hohes Gut. Weitere Details und ein Betriebsbild der Werklok 2 des Raw (94 1809) finden sich bei Ebel (2000; Seite 44), Heinrich (2018; Seite 123–127) sowie Koschinski (2020; Seite 77, 78 und 87).
- 198** links, 5. Absatz, Zeile 2: Neben den beiden T16/ T16¹-Kesseln mit den Fabriknummern 52 und 60 baute das Raw Halle unter der Fabriknummer 45 mindestens einen G8¹-Kessel (siehe Seite 398).

- 198** rechts, 2. Absatz: Im Zeitraum von 1935 bis 1938 war die 94 417 zeitweise Werkslok in einem RAW (Halle oder Cottbus; siehe Ergänzungen zur Seite 445; Fabriknummer 4942). Weber (2017; Seite 51) nennt als weitere Werksloks des RAW/Raw Halle (Saale): 89 6140, 91 037 und 91 1138.
- 199** links, nach 2. Absatz: Neben den aus dem regulären Betriebspark ausgeschiedenen Werksloks der Raw Zwickau (94 1809) und Halle (94 1355) erhielten DR-Dienststellen auch immer wieder leihweise Loks aus dem regulären Bestand zugewiesen:
- So lief vom 1. bis zum 24. Juli 1955 die 94 1636 des Bw Leipzig-Plagwitz leihweise beim Raw Leipzig (Engelsdorf). Ebenfalls leihweise bei einer Reichsbahn-Dienststelle eingesetzt war von Dezember 1955 bis Februar 1956 die 94 1607. Sie arbeitete für das Bww Leipzig in der Kesselwagenwäsche Gaschwitz, wobei sie wahrscheinlich ähnliche Aufgaben wahrzunehmen hatte, wie die in den Ergänzungen zu Seite 186 beschriebene DB-Lok 94 1676 in der Wagenreinigungsanlage für Kühlwagen in Bremerhaven-Geestemünde.
- 200** links, Absatz unter der Tabelle: Ergänzungen zur Strafvollzugsanstalt Brandenburg-Görden finden sich in Kapitel 10.2 (Seite 67).
- 201** links, 2. Absatz bis rechts, 1. Absatz: Der neue Nummernplan der Deutschen Reichsbahn sollte ursprünglich zum 1. Juli 1970 in Kraft treten. Faktisch geschah dies aber bereits einen Monat früher zum 1. Juni 1970 um 6.00 Uhr. Ursache für die Vorverlegung war laut Müller (2010), dass man sinnvollerweise das Umstellungsdatum mit dem Beginn des Sommerfahrplans am 31. Mai 1970 zusammenlegen wollte. So war es dadurch möglich, in die sowieso neu zu druckenden Fahrplanunterlagen auch gleich die neuen Baureihenbezeichnungen der Traktionstriebfahrzeuge einzuarbeiten. Die Uhrzeit 6.00 Uhr ergab sich aus dem sogenannten „Dispatchertag“, der als allgemeiner Abrechnungstag bei der DR stets von 6.00 Uhr jeden Tages bis 5.59 Uhr des Folgetags lief. So wurde aus dem 31. Mai 1970 der 1. Juni 1970.
- Aus dem Gesagten ergibt sich, dass die Überlegungen zu den beiden Loks 94 618 und 94 938 obsolet sind, während die genannten Stückzahlen von 29 T16¹ mit neuen Betriebsnummern Bestand haben.
- 201** unterer Bildtext, Zeile 1, hinter: Die 94 938 wurde am Tag des... einfügen: ursprünglich geplanten (siehe Korrektur oben)
- 203** Literatur, 3. Zeile: Hütter **2015** (statt: Hütter 2014)
- 210** Bildtext: Das Foto entstand nicht von der Straßenbrücke des Billhorner Deichs, sondern vom weiter östlich gelegenen Fußgängersteg vom Heerweg zum Bahnbetriebswerk Rothenburgsort. Der Blick geht nach Westen zum Stellwerk Rr1 (hinter dem Zug) [danke an Manfred Hohmann].
- 218** Literatur: **Schumacher**, Koch 1988 (statt: Schuhmacher, Koch 1988), neue Reihenfolge jetzt hinter Schulz, Krolop 1989
- 219** unteres Drittel der Seite: siehe Ergänzungen zu Seite 225 und Anhang USA (Seite 395–397)
- 221** Karte (mittlerer Bereich): **Hohenmölsen** (statt:Hohenmölsen)
- 223** Anmerkungen, Zeile 7: Nieder Salzbrunn wurde teilweise auch mit Bindestrich oder zusammengeschrieben (zum dortigen Zahnradbetrieb siehe Glanert et al. 2014/ Neddermeyer 1999/ Winkler 2015/ Zehme 1919).
- 225** links, 1. Absatz: Die vielfach in der Literatur zu findende Behauptung, dass Sylvester Marsh und Niklaus Riggensbach in den Jahren 1869 und 1871 die ersten Zahnradbahnen der Welt eröffnet hätten, ignoriert, dass eine solche Bahn bereits 1848 durch den Amerikaner Andrew Cathcart für eine Steilrampe der Madison Indianapolis Railroad genutzt wurde. Die beiden für diese Strecke ab Dezember 1847 von Baldwin gelieferten D-Zahnradlokomotiven bewährten sich über 20 Jahre lang auf der Madison Incline. Beide Loks arbeiteten nach

- (225) dem sogenannten „gemischten System“, konnten also sowohl im Reibungs- als auch im Zahnradbetrieb genutzt werden. Als Erfinder des „gemischten Systems“ wurde dann aber 1886 Roman Abt mit einer hohen Geldauszeichnung gefeiert (siehe Anhang USA; Seite 396). Die beiden Zahnradloks wurden ab 1868 durch eine reine Reibungs-Lokomotive in Gestalt des E-Kupplers „REUBEN WELLS“ ersetzt, was auch die Pionierleistungen von Otto Steinhoff und August Meister (siehe Kapitel 9.4; Seite 219) ein halbes Jahrhundert später bei der HBE zumindest relativiert. Ohne die Leistungen der Ingenieure Marsh, Riggerbach, Abt, Steinhoff und Meister schmälern zu wollen, muss man doch festhalten, dass man in den Vereinigten Staaten von Amerika einfach um 20 bis 50 Jahre schneller mit der Umsetzung bestimmter Ideen war und die europäische Fachpresse davon kaum oder gar keine Notiz nahm.
- 225** links, nach gestrichenem 2. Absatz einfügen: Bereits sechs Jahre später interessierte sich auch die KPEV für die von ihr anfangs „Verbundbremse“ genannte Gegendruckbremse und ließ die späteren 94 432 und 94 433 in der Hauptwerkstatt Grunewald entsprechend ausrüsten. Nach Versuchsfahrten mit der letztgenannten Maschine ab 10. Juli 1914 zwischen Neuhaus und Probstzella wurden im September 1914 drei weitere Loks (spätere 94 364–366) mit einer Gegendruckbremse ausgerüstet. Erst im Zusammenhang mit der Ablösung des Zahnradbetriebs auf Steilstrecken durch Lokomotiven der Bauart T16¹ wurde das Thema Gegendruckbremse von der jungen Reichsbahn wieder aufgegriffen. Weil für Steilstrecken ausschließlich die T16¹ vorgesehen war, gab es offenbar von den ursprünglich fünf vorhandenen T16 der zweiten Bauart nur noch die 94 433 mit Gegendruckbremse.
- 225** rechts, 2. Absatz: komplett streichen
- 225** unterer Laufplantext, Zeile 13–14: **Herrnberg** (statt: Herrenberg). Dieser Fehler findet sich auch im neben dem Text abgebildeten Dienstplan.
- 227** Bildtext: Bei der abgebildeten T16¹ handelt es sich laut Wenzel (2018) um die 94 930 des Bw Hamburg-Harburg. Sie kam spätestens nach einer L4-Untersuchung am 12. Oktober 1945 wieder in Betrieb und wurde erst am 28. Mai 1963 ausgemustert.
- 228–231** Im Jahre 2017 erschien über den thüringisch-fränkischen Schieferbergbau im Raum Lehesten ein wirklich großartiges zweibändiges Gesamtwerk (Scheidig, Barteld 2017 und Scheidig et al. 2017), das zahlreiche Details zu den Schieferbrüchen, zu deren militärischer Nutzung und zu den dort betriebenen Werkbahnnetzen enthält. Aus diesen beiden Bänden ergibt sich, dass es sich bei der Schmalspurlok im Bild auf Seite 228 um die ältere SLM-Lok handelt, die sich durch die Lage der Schieber unterhalb der Zylinder von der Lok 2 unterschied.
- Zahlreiche maßstäbliche Gleispläne bei Scheidig et al. (2017) können nunmehr die auf Seite 229 dargestellte unmaßstäbliche Gleisskizze präzisieren bzw. jeweils verschiedenen Zeitepochen zuordnen. Die beiden Fotos auf Seite 230, die laut Scheidig et al. (2017) von Anwohnern der Strecke gemacht worden sind, sind wahrscheinlich erst einige Monate nach dem Januar 1944 entstanden, wie sich aus den abgebildeten Pflanzen (laut Scheidig et al. 2017 war es Salat) ergibt.
- 230** links und rechts, jeweils 1. Absatz: Insbesondere dank der von Rudi Neubauer gesammelten Augenzeugenberichte des Unfalls liegen uns nun weitere Details des Herganges am 28. November 1944 vor:
Um ca. 1:45 Uhr kam es zwischen Lehesten und Ludwigsstadt zu dem besagten Unglück, wobei ein Wachmann ums Leben kam und weitere Bahnangestellte und Wachleute verletzt wurden. Lokführer und Heizer wurden nicht verletzt, da sich die Lok bei der Entgleisung der Waggon losriss.
Am bemerkenswertesten ist allerdings die „Behebung“ der Unfallschäden. Da die Strecke als militärisch bedeutsam betrachtet wurde, aber zeitnah keine schwere Bergungsausrüstung zur Verfügung stand, wurden die quasi fabrikneuen, damals hochmodernen Spezialwagen schon in der nächsten Nacht von einer Pioniereinheit gesprengt und im Anschluss mit Schneidbrennern zerschnitten.
Für weitere Details und eine ausführliche Beschreibung siehe Rudi Neubauer (in: Schreiber 1965, Seite 192–193).

- 231** links, vorletzter Absatz, Zeile 11–12: **Seligersee** (statt: Seelingersee)
- 231** links, hinter vorletztem Absatz einfügen: 2013 nahm man in Lehesten die Schieferförderung im kleinen Maßstab wieder auf. Details dazu finden sich bei Christopher (2021; Seite 93–101).
- 236** links, Zeile 7–8: Da auch in jüngster Zeit (z.B. Winkler et al. 2021; Seite 22) immer wieder falsche Angaben zum Verbleib der KDL 4 in Frankreich auftauchen, sei hier kurz auf die Empfänger dieser ELNA 6-Lokomotiven eingegangen. 67 der 70 Lokomotiven kamen als 040 TX 1–67 zur SNCF. Drei weitere verblieben bei Tochterfirmen des Herstellers in Gestalt des Schneider-Konzerns: Zwei dieser Loks gingen an die Société Métallurgique de Knutange, also an die kurz zuvor noch so firmierenden Hüttenwerke Kneuttingen des Röchling-Konzerns (siehe auch Kapitel 13.4; Seite 359).
Eine Maschine lieferte Schneider an die Houillères de Decize in Nièvre (genauer gesagt eigentlich an die ebenfalls zum Konzern gehörenden Houillères de Blanzay in Montceau les Mines).
Sehr wahrscheinlich handelte es sich bei den genannten drei KDL 4 für zwei Schneider-Konzern-Töchter um die drei ersten von Schneider noch für die deutsche Besatzungsmacht ausgelieferten Maschinen. Diese wurden auf ihrer Fahrt nach Deutschland rund 100 Kilometer vom Herstellerwerk entfernt am 28. August 1944 bei Dijon durch Widerstandskämpfer der französischen „Resistance“ blockiert und konnten erst nach Kriegsende wieder in Betrieb genommen werden (siehe Buchmann et al. 2021; Seite 170). Das Beispiel zeigt übrigens, wie Sprachgrenzen nach wie vor z.B. die lokomotivhistorische Forschung behindern. Die französische Literatur (z.B. Mayer, Constant o.J. [1998]; Seite 80) berichtete schon vor knapp einem Vierteljahrhundert korrekt über den Verbleib dieser Loks, enthielt aber bezüglich der deutschen Vorgeschichte dieser Maschinen zahlreiche Fehler. Das gilt beides in gleicher Weise auch für Caillot 2014. Umgekehrt spekulieren Winkler et al. (2021) auf Seite 22 noch immer über den Verbleib der drei Loks der Firma Schneider bei OHE und Bunzlauer Kleinbahnen (zwei Loks), obwohl Bilder dieser Maschinen zudem eindeutig zeigen, dass es sich bei ihnen um stark verspätet gelieferte Friedensausführungen der ELNA 6H und nicht um KDL 4 handelte. Auch im folgenden Abschnitt des genannten Werkes über vermeintliche KDL 4 von Corpet Louvet ist einiges durcheinandergeraten (siehe dazu auch Kapitel 22.4; Seite 282–283).
- 237** rechts, 3. Absatz: Aufgrund der hier gemachten Aussagen trug sich die Stiftung Buchenwald „mit dem Gedanken, diese Lok für die Sammlung zu erwerben“ (Mitteilung von Dr. Harry Stein vom 26. Juli 2016).
- 237** Bildtext rechts, Zeilen 11–13: Laut Ristau, Endisch (2020; Seite 63) und Weber (2020; Seite 53) soll die Lok nach einem Aufenthalt in den Leningrader Putilow-Werken vom 12. September bis zum 23. Dezember 1947 auf die Insel Sachalin gebracht worden sein. Dort verkehrte sie als T-2389 (Fabriknummer) auf einer Spurweite von 1 067 mm bis zu ihrer Ausmusterung am 28. Oktober 1958. Leider nennen die Autoren keine hinreichenden Quellen für diese Angaben (siehe ebenso die Verbleibsangaben zum Bildtext in Kapitel 16., Seite 41). Das Fehlen jeglicher Quellen kritisierte auch der renommierte Autor Wolf-Dietger Machel, der in einer Rezension des Buches von Weber (2020; in den meisten Tabellen übrigens völlig deckungsgleich mit denen von Ristau, Endisch 2020) u.a. Folgendes schrieb: „*Möglicherweise handelt es sich um gefälschte Listen, die durchaus keinen Einzelfall darstellen. Ebenso stimmen die in Stichproben überprüften Abnahmedaten einzelner Lokomotiven nicht in einem einzigen Fall mit den tatsächlichen überein*“ (Machel 2020; Seite 149). Wir werden uns also z.B. im Hinblick auf das Schicksal der in die Sowjetunion verbrachten Lokomotiven noch weiter gedulden müssen, bis entweder Quellen sowie Original-Dokumente vorgelegt werden, oder eben auch nicht.
- 238–252** Unsere Aufstellung aller Heimatbahnbetriebswerke der T16-Familie basiert auf den auf Seite 238 aufgeführten Original-Dokumenten und auf einer Flut von Sekundärliteratur. Leider befinden sich unter der letztgenannten auch eine Anzahl von eindeutigen Fälschungen, die zu einem größeren Teil auf eine Quelle aus dem Jahre 2000 zurückgehen. Damals veröffentlichte die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte unter dem Titel „Der Lokomotivbestand der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft am 31.

- (238–252) Oktober 1925“ eine Broschüre, die die vermeintlichen Heimatbetriebswerke für die am genannten Datum vorhandenen Lokomotiven aufführte (N.S. 2000).

Die in dieser Broschüre und einigen weiteren Publikationen veröffentlichten Daten wurden von zahlreichen Autoren dankbar übernommen, die z.B. Monografien über bestimmte Bahnbetriebswerke verfassten und die natürlich froh über Beheimatungsdaten aus den frühen Jahren der Reichsbahn waren. Über diese Zeit gibt es ansonsten kaum irgendwelche Quellen zur Beheimatung von Lokomotiven. Das gleiche gilt für Autoren, die über bestimmte Lokomotivbauarten publizierten. Auch sehr renommierte Autoren, wie Hans-Jürgen Wenzel oder Horst Troche, waren nach eigenen Angaben von diesen Fälschungen mehrfach betroffen. Nachdem nun Hans-Jürgen Wenzel die zweite Auflage seines Baureihen-Bandes zur Baureihe 94 im Jahre 2018 (und damit deutlich nach der Offenbarung der Fälschungen) veröffentlichten konnte, lag es nahe, seine dort publizierten Beheimatungsdaten, die rund 55 Prozent seines Buches umfassen, mit unserer Bw-Liste auf den Seiten 240–251 zu vergleichen. Als kleine Hilfe für unsere Leser, die sich auch für detaillierte Stationierungsdaten interessieren, haben wir in der folgenden Bw-Liste deshalb auch alle Seitenangaben aus dem Buch von Hans-Jürgen Wenzel zu den einzelnen Bw hinzugefügt.

Die folgende Bw-Liste führt alle Bahnbetriebswerke auf, die jemals in Dokumenten oder in der Literatur für die T16-Familie genannt wurden.

Bw-Bezeichnung 1941	Kurzzeichen 1941	heutiger Ortsname (und Staat)	Seite bei Wenzel (2018) bzw. alternativ (in Klammern) andere Literaturangabe für das genannte Bw
Aachen Hbf	Bw Aan	Aachen	113 / 114 / 269 / 270
Aachen Rote Erde	1941: geschlossen	Aachen	113
Aachen West	Aw	Aachen	113 / 271
Aalen	Bw Aa	Aalen	134 / 135 / 315 / 316 / 319 / 321 / 323 / 325
Adorf (Vogtl)	Adf	Adorf / Vogtl.	(Heinrich o.J. [b]; Seite 66 und 69)
Allenstein	Al	Olsztyn (PL)	115
Altenbeken	Alk	Altenbeken	244
Altenburg	Alg	Altenburg	339 / 340 / 366–370 / 372
Altenhundem	Alt	Lennestadt	139–141 / 328
Altenkirchen (Westerwald)	Akn	Altenkirchen (Westerwald)	93–97 / 116 / 210 / 213 / 277–279 / 281 / 282
Alzey	Alz	Alzey	118
Amstetten (Niederdonau)	Am	Amstetten (A)	115 / 116
Angermünde	Agm	Angermünde	340 / 341 / 360–362
Arnsdorf b Liegnitz	Af	Miłkowice (PL)	78
Arnstadt Hbf	Bw Ar	Arnstadt	85–90 / 339–341 / 343 / 345–348 / 353–359 / 375 / 379
Artern	Bw At	Artern	88
Aschaffenburg Hbf	As	Aschaffenburg	122 / 123 / 137 / 209 / 302–306 / 315
Aschersleben	Asch	Aschersleben	(Jansen, Melcher o.J. [Baureihe 94]; Seite 72)
Aue (Sachs)	Aue	Aue	82 / 83 / 342 / 343 / 374
Augsburg	Ag	Augsburg	111 / 194–196 / 287 / 292 / 313
Auschwitz	Atz	Oświęcim (PL)	126
Bad Schandau	Scha	Bad Schandau	82 / 342 / 343
Bamberg	B	Bamberg	122

Barth	1941: Lokbf von Srd	Barth	361
Basdorf	1941: nicht DR (NbE)	Wandlitz	–
Bautzen	Bw Bz	Bautzen	81 / 82
Bayreuth Hbf	By	Bayreuth	122
Bebra	Bw Be	Bebra	96 / 97 / 269
Bergheim (Erft)	Beh	Bergheim	113 / 114 / 116 / 269
Berlin Anhalter Bf	Ahb	Berlin	341
Berlin-Lehrter Bf	Leb	Berlin	73 / 74 / 341
Berlin-Potsdamer Bf	Pog	Berlin	341
Berlin-Schöneweide	Swv	Berlin	73 / 74 / 341
Bernburg	Bbg	Bernburg (Saale)	375
Bestwig	Best	Bestwig	328
Betzdorf (Sieg)	Bf	Betzdorf	96 / 97 / 269 / 277 / 281
Beuthen (Oberschles)	Bt Os	Bytom (PL)	124–126
Bielefeld	Bil	Bielefeld	242 / 245 / 246
Bingerbrück	Bk	Bingen am Rhein	118–120 / 276 / 277 / 279
Bischofshofen	Bs	Bischofshofen (A)	110 / 115 / 116
Bitterfeld	Bt	Bitterfeld-Wolfen	82 / 339 / 340 / 363–370 / 372
Blankenburg	1941: nicht DR (HBE)	Blankenburg (Harz)	375
Bochum Langendreer	Lgd	Bochum	91 / 92 / 196–200 / 202 / 206
Bochum Nord	Bon	Bochum	91 / 92 / 196–198 / 200 / 202
Bonn	Bo	Bonn	(Backes o.J. [Bw Bonn]; Seite 6 und 18)
Börßum	Bö	Börßum	243 / 245
Brake	1941: Lokbf von Brm-W	Brake (Unterweser)	107 / 123
Brandenburg Altstadt	1941: nicht DR (BStB)	Brandenburg an der Havel	–
Braunschweig Hbf	Bwg-H	Braunschweig	243
Braunschweig Vbf	1941: im Bau	Braunschweig	243–246 / 248 / 249
Bremen Hbf	Brm-Hbf	Bremen	108 / 242 / 243 / 245 / 246 / 248–251
Bremen Vbf	Brem	Bremen	108 / 245–247

KAPITEL 9.4

Bremen-Walle	Brm-W	Bremen	92 / 106–108 / 125 / 127 / 242 / 244 / 245
Breslau Hbf	Bw Br	Wrocław (PL)	78
Breslau-Mochbern	Mb	Wrocław (PL)	78
Brockau	Bhp	Wrocław (PL)	77
Bromberg Hbf	Bb Hbf	Bydgoszcz (PL)	79
Brügge (Westf)	Brü	Lüdenscheid	94 / 138–141
Buchholz (Kr Harburg)	Bz	Buchholz in der Nordheide	105
Buchloe	Bu	Buchloe	194
Calw	Ca	Calw	135
Chemnitz Hbf	Bw Ch	Chemnitz	81–83
Chemnitz-Hilbersdorf	Ch-Hi	Chemnitz	80 / 82 / 342
Coburg	Cb	Coburg	85 / 87 / 89 / 90 / 303
Coesfeld (Westf)	C	Coesfeld	122 / 295
Cottbus	Bw Cs	Cottbus	100 / 101 / 339 / 340 / 342
Crailsheim	Cr	Crailsheim	133–135 / 268 / 313 / 315–317 / 319 / 321 / 322 / 324–327
Cuxhaven	Cux	Cuxhaven	–
Dahlhausen (Ruhr)	Da	Bochum/Essen	91–93 / 196–198 / 200 / 202 / 204 / 206–208
Danzig-Verschiebef	Dzv	Gdańsk (PL)	78
Darmstadt Hbf	Bw Da	Darmstadt	210 / 214–216 / 219 / 276
Darmstadt-Kranichstein	Kst	Darmstadt	118 / 119 / 210–213 / 215 / 216 / 276
Delmenhorst	Dh	Delmenhorst	121 / 122 / 245 / 292 / 294 / 295
Dessau Hbf	Du	Dessau-Roßlau	100 / 339 / 367 / 368 / 370 / 375
Dessau-Roßlau	Rl	Dessau-Roßlau	363 / 365 / 368
Deutzerfeld	Bw Dfld	Köln	113
Diedenhofen	Die	Thionville (F)	131
Dieringhausen	Bw Dier	Gummersbach	138–141 / 326
Dillenburg	Bw Dil	Dillenburg	94–97 / 210 / 213 / 216–222 / 247 / 269 / 299 / 300
Dillingen	Di	Dillingen / Saar	236 / 312 / 314 / 327

Dirschau	Drs	Tczew (PL)	78 / 79 / 105
Döbeln	Dö	Döbeln	82 / 342
Dortmund Vbf	Bw Dov	Dortmund	92 / 196–200 / 202 / 203 / 206–209 / 236
Dortmunderfeld	Bw Df	Dortmund	91 / 92 / 196–198 / 200 / 202
Dresden-Altstadt	Dr-A	Dresden	81 / 82 / / 342 / 343
Dresden-Friedrichstadt	Dr-Fr	Dresden	80–83 / 339 / 342 / 343
Dresden Pieschen	Dr-P	Dresden	80
Duisburg Hbf	Dg	Duisburg	91 / 92 / 197
Düren	Dür	Düren	113
Düsseldorf-Derendorf	Düs-De	Düsseldorf	138–141 / 328 / 329 / 331–333 / 335 / 336
Eberswalde	Bw Ebw	Eberswalde	132 / 340 / 360–362
Ehrang	Eh	Trier	130 / 131 / 312 / 313
Eilenburg	Eg	Eilenburg	101 / 339 / 340 / 363 / 367–371 / 373
Eilsleben (Bz Magdeburg)	Eln	Eilsleben	–
Eisenach	Ei	Eisenach	85–90 / 137 / 339 / 340 / 345–348
Elm	Bw Elm	Schlüchtern	–
Elsterwerda	Els	Elsterwerda	100 / 101 / 342 / 365
Emden	Bw Emd	Emden	121 / 122 / 205 / 209 / 241 / 250 / 292 / 294 / 295 / 299–301 / 314
Engelsdorf	Lr	Leipzig	80 / 98 / 100 / 101 / 340 / 363 / 366 / 368–370
Engers	En	Neuwied	277–284
Erfurt ¹	Er	Erfurt	85 / 87 / 89 / 90 / 339 / 340 / 345–347
Erkner	Erk	Erkner	341
Erndtebrück	Ebk	Erndtebrück	328 / 330–332 / 335
Eschwege West	Esch-W	Eschwege	112 / 261 / 269
Essen Hbf	Bw Esn Hbf	Essen	92
Essen Nord	Esr	Essen	91 / 92 / 110 / 196–198 / 200 / 201
Falkenberg (Elster)	Bw Fak	Falkenberg/Elster	97 / 99 / 100–102 / 339–341 / 363 / 365 / 367–370
Finsterwalde	1941: Lokbf von Dk	Finsterwalde	342

Flensburg	Flw	Flensburg	223 / 224 / 228–231 / 233 / 234 / 237 / 238
Flöha	1932–1946 geschlossen	Flöha	79
Forst	Fo	Forst (Lausitz)	–
Frankfurt (M) Hgbf 2	Bw 2 Ffm	Frankfurt am Main	95–97 / 210
Frankfurt (Main) 1 Hbf	Bw 1 Ffm	Frankfurt am Main	95
Frankfurt (M) 3 Eilgbf	Bw 3 Ffm	Frankfurt am Main	97
Frankfurt (M) Ost	Fr Ost	Frankfurt am Main	210
Frankfurt (Oder) Pbf	Fkp	Frankfurt (Oder)	127 / 342
Frankfurt (Oder) Vbf	Fkv	Frankfurt (Oder)	127 / 341
Freiburg (Breisgau) ²	Fr	Freiburg im Breisgau	256 / 258 / 259 / 261 / 319
Freilassing	F	Freilassing	120 / 289
Freudenstadt Hbf	Ft	Freudenstadt	133–135 / 254 / 255 / 315–317 / 319–321 / 323–325
Friedberg (Hess)	Frg	Friedberg (Hessen)	94–97 / 210
Friedrichshafen	Bw Fs	Friedrichshafen	106 / 133–135 / 254 / 255 / 315–319 / 321 / 323 / 325
Fröndenberg	Frönd	Fröndenberg/Ruhr	114 / 141
Fulda	Bw Fd	Fulda	95
Garmisch-Partenkirchen	Ga-Pa	Garmisch-Partenkirchen	289
Geislingen (Steige)	Gn	Geislingen an der Steige	134
Gelsenkirchen-Bismarck	Gls Bis	Gelsenkirchen	92 / 196–198 / 200 / 202 / 206 / 209
Gemünden (Main)	Bw Gm	Gemünden am Main	122 / 305
Gera Hbf	Ga	Gera	85 / 87–89 / 339 / 343 / 345
Gerstungen	Gr	Gerstungen	–
Gießen	Bw Gs	Gießen	95 / 210 / 213 / 269
Glatz	Glz	Kłodzko (PL)	75–78
Glauchau	Gla	Glauchau	80 / 82 / 83 / 343
Gleiwitz (Oberschles)	Gz	Gliwice (PL)	125 / 126
Glogau	Gau	Głogów (PL)	127
Gloggnitz	Gl	Gloggnitz (A)	137

Gmünd (Waldviertel)	Gm	České Velenice (CZ)	136
Görlitz	Gö	Görlitz	82 / 343
Goslar	Bw Gsr	Goslar	72 / 88 / 107 / 108 / 117 / 132 / 242 / 243 / 249 / 250 / 252 / 253 / 272 / 274
Gotenhafen	Gof	Gdynia	79
Gotha	Go	Gotha	85–90 / 339 / 340 / 345–347
Göttingen G	Bw Göt G	Göttingen	112 / 244 / 269 / 316
Göttingen P	Bw Göt P	Göttingen	245–247 / 269
Graz	Grz	Graz (A)	136 / 137
Gremberg	Bw Gmr	Köln	113 / 114 / 131 / 209 / 270 / 271
Gronau (Westf)	Gro	Gronau (Westf.)	122 / 285 / 297
Großkorbetha	Bw Co	Weißenfels	100 / 101 / 339 / 340 / 363 / 365 / 367–369 / 372 / 373
Grunewald	Gd	Berlin	341
Güsten	Gst	Güsten	101 / 340 / 373 / 375 / 376
Güstrow	G	Güstrow	340 / 378 / 379
Gütersloh Reichsb	Glo	Gütersloh	108 / 245
Hagen-Eck	Hg-Eck	Hagen	138
Hagen Gbf	Hg Gbf	Hagen	333 / 335 / 336
Hagenow Land	Hgn	Hagenow	340 / 377–379
Halberstadt	Bw Hlb	Halberstadt	108 / 242 / 341 / 373 / 376
Haldensleben	1941: nicht DR (GHWK, NhE)	Haldensleben	339 / 340 / 375 / 376
Halle Klaustor	1941: nicht DR (HHE)	Halle (Saale)	367 / 375
Halle (Saale) ³	Bw Hl	Halle (Saale)	99–101 / 339 / 340 / 363 / 365–368
Haltern (Westf)	Hal	Haltern am See	122 / 292 / 294–297
Haltingen	Hlt	Weil am Rhein	254
Hamburg-Altona	Hbg-Alt	Hamburg	223 / 230
Hamburg-Berl	Hbg Berl	Hamburg	238 / 240
Hamburg-Eidelstedt	Hbg-Ed	Hamburg	103 / 105 / 106 / 223–225 / 228–234 / 236

Hamburg-Harburg	Hmb-Har	Hamburg	105 / 106 / 223 / 224 / 226 / 229 / 230 / 233
Hamburg-Rothenburgsort	Hbg-Roth	Hamburg	102 / 104–106 / 223–231 / 233–236 / 238–241 / 250 / 283 / 294 / 301 / 313 / 314
Hamburg-Wilhelmsbg	Hmb-Wlb	Hamburg	103 / 104 / 106 / 108 / 223–224 / 227 / 229–233 / 236 / 237 / 294 / 331
Hameln	Hml	Hameln	108 / 242 / 243
Hamm	Bw Hm	Hamm	91 / 92 / 112 / 196–198 / 200 / 202 / 209 / 287 / 300 / 336
Hanau Hbf	Han	Hanau	95 / 97
Hannover	Bw Ha	Hannover	108 / 242
Hannover Hgbf	Hz	Hannover	107 / 108 / 242–246 / 249 / 251
Hannover-Linden	Hn-Ln	Hannover	107 / 108 / 242–245
Hannsdorf (Sud)	Hns	Hanušovice (CZ)	78
Hattingen (Ruhr)	Ha	Hattingen	196
Hausach	1941: Lokbf von VI	Hausach	–
Heidelberg	Hg	Heidelberg	110
Heilbronn Hbf	Hei	Heilbronn	90 / 133–135 / 315–317 / 319 / 321–323 / 325 / 327
Helmstedt	Hlm	Helmstedt	–
Herford	Hrf	Herford	242
Hermeskeil	Hk	Hermeskeil	130
Herne	Her	Herne	92 / 196–198 / 200 / 202
Herzogenrath	Hzt	Herzogenrath	113 / 114
Heydebreck (Oberschles)	Hdo	Kędzierzyn-Koźle (PL)	125 / 126
Hildesheim	Hld	Hildesheim	108
Hirschberg (Riesengeb) Hbf	Hch	Jelenia Góra (PL)	75–78
Hochdahl	1941: Lokbf von Bw Wt-Voh	Erkrath	138
Hof Hbf	H	Hof	122 / 128 / 129 / 302 / 308 / 311
Hohenbudberg	Hbg	Duisburg	113 / 114 / 270–274
Holzminden	Ho	Holzminden	111 / 112 / 244 / 245

Holzwickede	Hzw	Holzwickede	114 / 138–141 / 196–198 / 200 / 202
Homburg	Hm	Homburg	129–131
Horrem	1941: stillgelegt	Kerpen	113 / 116
Hoyerswerda	Hd	Hoyerswerda	100
Husum	Hu	Husum	230
Hütteldorf-Hacking	Hf	Wien (A)	–
Immendingen	1941: Lokbf von Sn	Immendingen	–
Innsbruck	Ik	Innsbruck (A)	120
Insterburg	Ig	Черняховск (RUS)	115
Jerichow	1941: nicht DR (KG)	Jerichow	340 / 376
Jülich	Jül	Jülich	113
Kaiserslautern	Bw Kl	Kaiserslautern	101 / 116 / 130 / 131 / 241 / 266 / 276–278 / 281–283 / 285 / 287 / 312
Kamenz (Sachs)	Bw Kam	Kamenz	81 / 82 / 339 / 342
Kamenz (Schlesien)	Kam	Kamieniec Żąbkowicki (PL)	77
Karlshorst	Kh	Berlin	–
Karlsruhe Pbf	K Pbf	Karlsruhe	255
Karlsruhe Rbf	Krb	Karlsruhe	110 / 254–256 / 258 / 259 / 261 / 262 / 316
Kassel Hbf	Bw Ks	Kassel	111 / 112 / 269
Kattowitz (Oberschles)	Kat	Katowice (PL)	116 / 125
Kiel Hbf	Ki	Kiel	105
Kirchenlaibach	Kir	Speichersdorf	308
Kirchweyhe	Kw	Weyhe	121 / 122 / 292 / 294–296
Kirn	Krn	Kirn	117 / 119 / 276 / 277 / 312
Koblenz-Lützel	Kobr	Koblenz	113
Koblenz-Mosel Bf	Kobm	Koblenz	196 / 250 / 253 / 271 / 274 / 275 / 277 / 278 / 280 / 281 / 283–285 / 287 / 288 / 313
Kochem	Koe	Cochem	131 / 312
Kohlfurt	Kof	Węglińiec (PL)	77 / 78

KAPITEL 9.4

Köln-Eifeltor	Be Ke	Köln	195 / 271 / 275 / 313
Köln-Gereon	1941: stillgelegt bzw. Teil von Bw Kbf	Köln	113
Köln-Kalk Nord	Knd	Köln	113 / 114
Köln-Nippes	Kön	Köln	113
Königsberg (Pr)	Kbg	Калининград (RUS)	115
Königszelt	Kzt	Jaworzyna Śląska (PL)	78
Konstanz	Ko	Konstanz	254–256
Kornwestheim Rbf	Bw Kr	Kornwestheim	132–135 / 256 / 315–317 / 319 / 321 / 323 / 325– 327
Korschen	Kor	Korsze (PL)	115
Köthen	Köth	Köthen (Anhalt)	373 / 375
Kreuz	Kr	Krzyż Wielkopolski (PL)	127
Kreuztal	Kts	Kreuztal	140 / 141 / 328 / 329
Kupferdreh	Krh	Essen	196 / 197 / 200 / 202
Küstrin Neustadt Hbf	Ksn	Kostrzyn (PL)	127
Landau (Pf) Hbf	Bw Lan	Landau in der Pfalz	119
Landshut (Bay)	Lt	Landshut	309
Lauban	Bw La	Lubań (PL)	74 / 77
Lehrte	Ler	Lehrte	107 / 108 / 233 / 238 / 240–247 / 249–251 / 287 / 300 / 301
Leipzig Bayr Bf	Bw B	Leipzig	80 / 100–102 / 339 / 340 / 363–369 / 377
Leipzig Nord	L N	Leipzig	101
Leipzig Süd	L S	Leipzig	80 / 100–102 / 109 / 339 / 340 / 342 / 363 / 366– 372 / 375
Leipzig West	Bw L	Leipzig	340 / 363 / 366 / 367
Leipzig-Plagwitz	Bw Pa	Leipzig	82 / 100 / 101 / 339 / 340 / 342 / 363 / 367–370 / 372
Leipzig-Wahren	Bw Wa	Leipzig	99–101 / 339 / 340 / 363 / 367 / 368 / 370

Lennep	Bw Lep	Remscheid	138
Lichtenberg	Blo	Berlin	73 / 74 / 341
Lichtenfels	Lf	Lichtenfels	122 / 302 / 303 / 305 / 307
Limburg (Lahn)	Bw Lim	Limburg a. d. Lahn	95–97 / 210 / 213
Linz	Lz	Linz (A)	89 / 115 / 116
Linz (Rhein)	Bw Lz	Linz am Rhein	113 / 114 / 277 / 278 / 280 / 283
Löbau (Sachs)	Lö	Löbau	–
Löhne (Westf)	Lh	Löhne	242 / 246 / 249
Lübbenau	Lüb	Lübbenau/Spreewald	101
Lübeck	Lü	Lübeck	230
Ludwigshafen (Rhein)	Bw Lu	Ludwigshafen am Rhein	116 / 118 / 119 / 276–279 / 281–286 / 311
Lundenburg	Lbu	Břeclav (CZ)	136 / 137
Lüneburg	Lbg	Lüneburg	105
Luxemburg ⁴	Bw Lux	Luxembourg (L)	–
Magdeburg	1941: selbstst. Bw Mg-B, Mg-H, Mg-Ro	Magdeburg	–
Magdeburg-Buckau	Mg-B	Magdeburg	107 / 108 / 117 / 242
Magdeburg-Rothensee	Mg-Ro	Magdeburg	108 / 117 / 242 / 339–341 / 373–337
Mährisch -Schönberg ⁵	Mäs	Šumperk (CZ)	78
Mainz Hbf	Mnz	Mainz	118
Mainz-Bischofsheim	Bw Mz Bm	Mainz	119 / 210
Mannheim Rbf	Mrb	Mannheim	101 / 109 / 110 / 129 / 255–268 / 313 / 315 / 316 / 327
Marburg (Drau)	Mbg	Maribor (SLO)	136
Marburg (Lahn)	Mg	Marburg	269
Mayen	Ma	Mayen	236 / 241 / 288 / 313 / 314
Meiningen	Bw Mn	Meiningen	84 / 86 / 88 / 90 / 339–341 / 345–349 / 353
Merseburg	Mr	Merseburg	99–101 / 339–341 / 363 / 367–370 / 377
Meseritz	Me	Międzyrzec	127

Metz	Bw Mt	Metz (F)	131
Meuselwitz (Thür)	Mw	Meuselwitz	80 / 101 / 365–367
Minden (Westf)	Bw Mt	Minden	242 / 245 / 246
Mistelbach Hbf	Mtb	Mistelbach (A)	136
Morgenroth (Oberschles)	Mgr	Ruda Śląska (PL)	125 / 126 / 136
Mühldorf (Obb)	Mdf	Mühldorf a. Inn	119 / 120 / 289–291
Mülheim-Ruhr Speldorf	Bw Msp	Mülheim an der Ruhr	92
Mülh(Ruhr)-Styrum	Msty	Mülheim an der Ruhr	91 / 92
München Hbf	Mü Hbf	München	119
München Ost	M-Ost	München	119 / 120 / 289–293 / 313
Münster (Westf) Hbf	Bw Mstr	Münster	120–122 / 292–298
Mürzzuschlag	Mzu	Mürzzuschlag (A)	136 / 137
Naumburg (Saale) Hbf	Bw Nm	Naumburg	85 / 87 / 88 / 339 / 340 / 345–347
Neiße	Nei	Nysa (PL)	78
Neu Bentschen	Nbn	Zbąszynek (PL)	127
Neu Ulm	NU	Neu-Ulm	194
Neubeckum	Nb	Beckum	106–108 / 243 / 244
Neubrandenburg	Ng	Neubrandenburg	341 / 362
Neuenmarkt-Wirsberg	Nm	Wirsberg	122 / 123
Neumünster	Bw Nms	Neumünster	223 / 230 / 231 / 233
Neunkirchen	Nk	Neunkirchen	131 / 312
Neuß	Ne	Neuss	271
Neustadt (Weinstr.)	Nh	Neustadt an der Weinstraße	119
Neustrelitz	Ntz	Neustrelitz	–
Nordenham	1941: Lokbf von Brem	Nordenham	244
Nordhausen	Nrd	Nordhausen	112 / 339–341 / 345–349 / 353
Nördlingen	Nö	Nördlingen	137 / 194
Northeim (Han)	Nth	Northeim	112 / 244 / 245 / 269
Nossen	Bw No	Nossen	79 / 81 / 82

Oberhausen Hbf	Bw Ob	Oberhausen	197
Oberhausen West	Obr	Oberhausen	197 / 198 / 200 / 202
Oberlahnstein	On	Lahnstein	118 / 119 / 213 / 276 / 277 / 281–284
Oberröblingen a See	Os	Seegebiet Mansfelder Land	99–101 / 339 / 340 / 363–370 / 372 / 373
Oderberg	Og	Bohumin (CZ)	125 / 126
Oebisfelde	Oef	Oebisfelde-Weferlingen	341 / 376
Offenbach (Main)	Bw Ofb	Offenbach am Main	97 / 210
Offenburg	Of	Offenburg	110 / 254–256 / 258 / 259
Oldenburg (Oldb) Hbf	Odg H	Oldenburg (Oldenburg)	297
Oldenburg (Oldb) Vbf	Odg V	Oldenburg (Oldenburg)	102 / 121–123 / 292 / 294–298
Olpe	Ol	Olpe	138 / 139
Opladen	Bw Opl	Leverkusen	329
Oppeln	Bw Op	Opole (PL)	126
Oschersleben	1941: Lokbf von Bw Hlb	Oschersleben (Bode)	339 / 375
Osnabrück Gbf	Ob G	Osnabrück	120–122 / 292 / 294–299 / 331
Osnabrück Hbf	Ob H	Osnabrück	120–122 / 292–295
Osterfeld Süd	Bw OfS	Oberhausen	92 / 197 / 198 / 200 / 202 / 206 / 207
Ottbergen	Ott	Höxter	112 / 244 / 245 / 249 / 250 / 299–301
Paderborn Hbf	Bw P	Paderborn	112 / 196–198 / 200 / 202 / 203 / 206 / 269
Pankow	Pkr	Berlin	72–74 / 341
Pasewalk	Pw	Pasewalk	340 / 360 / 361
Passau	Pa	Passau	128 / 129 / 308–311
Peiskretscham	Ps	Pyskowice (PL)	125 / 126 / 136
Perl	1941: stillgelegt	Perl	–
Pirna	Pi	Pirna	81 / 82
Plattling	Pl	Plattling	128 / 309
Plauen (Vogtl) ob Bf	1941: Lokbf von Adf	Plauen	–
Plochingen	Bw Pl	Plochingen	133–135
Potsdam	Pd	Potsdam	–

Pressig-Rothenkirchen	Pr	Pressig	122 / 123 / 302
Probstzella	Pb	Probstzella	85–90 / 133 / 340 / 345–347
Radolfzell	Rz	Radolfzell am Bodensee	254–256 / 260–263 / 267 / 268
Rahden (Kr Lübbecke)	Rd	Rahden	121 / 294 / 295
Ratibor	Ra	Racibórz (PL)	109 / 125 / 126
Ratingen West	Rat	Ratingen	138–141 / 328 / 329 / 336
Regensburg	Reg	Regensburg	120 / 128 / 129 / 309 / 311
Reichenbach (Vogtl)	Rch	Reichenbach	80–82
Rheine P	Rhn P	Rheine	–
Rheine R	Rhn R	Rheine	120–122 / 292 / 294 / 295 / 297 / 299 / 300
Rheydt Vbf	Rh	Mönchengladbach	113 / 114
Riedingen	Rdg	Rédange (F)	131
Riesa	Bw R	Riesa	81–83
Rochlitz (Sachs)	Bw Ro	Rochlitz	82
Rosenheim	Rm	Rosenheim	120
Rottweil	Ro	Rottweil	315
Ruhrort Hafen neu	Rhf	Duisburg	197
Rummelsburg	Rgb	Berlin	339 / 341
Saalfeld (Saale)	Sf	Saalfeld / Saale	85–88 / 339 / 345 / 346
Saarbrücken Vbf	Bw Sbr Vbf	Saarbrücken	131 / 271 / 287 / 292 / 312–314
Salzburg	Sbg	Salzburg (A)	116
Sangerhausen	Sgh	Sangerhausen	111 / 112 / 339 / 340 / 345–347 / 349 / 360 / 363
Saßnitz-Hafen	Saz	Sassnitz	340 / 360–362
Scherfede	Sfd	Warburg	–
Schlauroth	Shp	Görlitz	77 / 78 / 82
Schneidemühl Pbf	Sop	Piła (PL)	127
Schneidemühl Vbf	So	Piła (PL)	127
Schoppinitz (Oberschles)	Schp	Katowice (PL)	126
Schweinfurt Hbf	Schw	Schweinfurt	305

Schwerin (Meckl)	Sw	Schwerin	340 / 378 / 379
Schwerte (Ruhr)	Sr	Schwerte	138–141 / 269 / 328 / 329
Seddin	Sed	Seddiner See	–
Seelze	Slr	Seelze	107 / 108 / 242 / 244–246 / 248
Seestadt Rostock	Betr R	Rostock	379
Seestadt Wismar	Wi	Wismar	340 / 341 / 377–379
Senftenberg (Niederlaus)	Snf	Senftenberg	98–101 / 342
Siegen	Bw S	Siegen	140 / 141 / 329 / 331 / 332
Simmern	Sm	Simmern/Hunsrück	119
Singen (Hohentwiel)	Sn	Singen (Hohentwiel)	109 / 110 / 254 / 255 / 260 / 316
Sinsen	Sin	Marl	92
Soest	Bw Sst	Soest	112 / 196–198 / 200–202 / 269
Solingen-Ohligs	S-Ohs	Solingen	138–141 / 328 / 329
Soltau (Han)	Bw So	Soltau	242 / 243
Sommerfeld	Som	Lubsko (PL)	77 / 78
Stadlau	Std	Wien (A)	–
Stargard (Pom)	Bw Sd	Stargard Szczeciński (PL)	132
Staßfurt-Leopoldshall	Stass	Staßfurt	101 / 373
Steinbeck	Bw St	Wuppertal	–
Stendal	Stl	Stendal	107 / 108 / 242 / 339 / 373
Stettin Gbf	Sgb	Szczecin (PL)	131 / 132
Stolberg (Rheinl) Hbf	Bw Sto	Stolberg (Rhld.)	113 / 114 / 270 / 271
Stralsund	Srd	Stralsund	340 / 341 / 360–362
Straßhof	Stf	Strasshof an der Nordbahn (A)	136 / 137
Stuttgart Hbf	Stg	Stuttgart	317
Stuttgart-Untertürkheim	Ug	Stuttgart	133 / 135 / 315 / 316
Suhl	Su	Suhl	85–90 / 339 / 340 / 345–347 / 350–353 / 375
Tarnopol	1941: Ostbahn (OBD Lemberg)	Тернопіль (UA)	–
Tarnow	1941: Ostbahn (OBD Krakau)	Tarnów (PL)	–

Tarnowitz	Tz	Tarnowskie Góry (PL)	125
Tempelhof	Tfr	Berlin	72–74 / 341
Templin	Tem	Templin	340 / 361
Thorn Hbf	Th Hbf	Toruń (PL)	79
Tilsit	Ti	Советск (RUS)	115
Torgau	1941: Lokbf von Eg	Torgau	363–366
Trautenau	Tra	Trutnov (CZ)	78
Treysa	Ta	Schwalmstadt	112 / 269
Trier Hbf	Tri	Trier	130 / 131 / 313
Troisdorf	Tr	Troisdorf	113
Tübingen Hbf	Tü	Tübingen	254 / 319–323 / 325 / 327
Uelzen	Ue	Uelzen	245 / 246 / 249
Ulm Hbf	Ub	Ulm	72 / 106 / 133–135 / 315–319 / 323 / 325
Vacha	Va	Vacha	89 / 90 / 345 / 347
Villach Hbf	Vh	Villach (A)	136
Villingen (Schwarzw)	Vi	Villingen-Schwenningen	254
Vorhalle	Vor	Hagen	140 / 141 / 328 / 329 / 331–333 / 335 / 336
Voßwalde	Vw	Colonnowska (PL)	125
Waldenburg-Dittersbach	Dch	Wałbrzych (PL)	77 / 78
Waldshut	Wu	Waldshut-Tiengen	254–256 / 261
Wanne-Eickel Hbf	Bw Wan	Herne	91 / 92 / 197 / 198 / 200–202 / 206–209
Warburg (Westf)	Warb	Warburg	112 / 328 / 329
Waren (Müritz)	Waren	Waren (Müritz)	340 / 341 / 361
Wedau	Bw Wd	Duisburg	196
Weimar (Thür) Reichsb	Wmr	Weimar	85 / 87 / 89 / 90 / 339 / 344–346
Weinheim	Wei	Weinheim	117–119 / 210 / 212–216
Weißenfels	Wf	Weißenfels	–
Wels	Wel	Wels (A)	115 / 116 / 129
Wernigerode Westerntor	1941: nicht DR (NWE)	Wernigerode	–

Wesermünde	Wsr	Bremerhaven	106–108 / 243–246 / 249 / 251
Wesermünde (Lehe)	Bw Wsl	Bremerhaven	106 / 107
Wetzlar	Wet	Wetzlar	95–97 / 210 / 211 / 213
Wiesbaden Hbf	Bw Wi	Wiesbaden	210
Wilhelmshaven	Bw Wh	Wilhelmshaven	122 / 292 / 294
Wittenberg	Wn	Lutherstadt Wittenberg	339 / 340 / 363 / 365–369
Wittenberge	Witt	Wittenberge	340 / 341 / 373 / 376–379
Wörgl	Wör	Wörgl (A)	120
Worms	Wor	Worms	–
Wriezen	Wrz	Wriezen	–
Wr Neustadt Hbf	N	Wiener Neustadt (A)	136 / 137
Wunstorf	Bw Wu	Wunstorf	243
Wuppert-Langerfeld	Bw Wt-Lgfd	Wuppertal	138 / 329
Wuppertal-Vohwinkel	Bw Wt-Voh	Wuppertal	138–141 / 328–332 / 334–337
Würselen	Wrl	Würselen	113
Würzburg	Bw Wü	Würzburg	122 / 123 / 137 / 302 / 304 / 305 / 307
Wustermark	Wur	Wustermark	72–74 / 341
Zeitz	Zz	Zeitz	85–90
Zittau	Zi	Zittau	81 / 82
Zwickau (Sachs)	Bw Zw	Zwickau	80 / 82 / 344–346

¹ nach Aufteilung in die Bw Erfurt G und Erfurt P waren T16/T16¹ in beiden Bw beheimatet

² nur früheres Bw Freiburg P

³ Beheimatungen in den Bw Halle P und Bw Halle G

⁴ nur vor 1918 (Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen)

⁵ das angebliche Bild aus dem Bw Aschersleben zeigt in Wirklichkeit die Betriebswerkstätte Halberstadt der HBE (siehe Seite 356)

241



Ein ausgesprochener „Hotspot“ in der Endphase des T16¹-Betriebes in Deutschland war die sogenannte Scheldetalbahn von Dillenburg nach Wallau, deren Steilstrecke bergab nur mit Gegendruck-Bremse befahren werden durfte (siehe Seite 222-225). Ludwig Rotthowe nutzte den meist völlig trüben 22. Februar 1969, um seinen persönlichen Abschied von der ehemaligen Zahnradstrecke zu zelebrieren. Von den dabei entstandenen Aufnahmen zeigen wir die Fahrt der 094 652-5 über den in einem S-Bogen liegenden Niederschelder Viadukt und den Halt des Zuges im Bahnhof Gönnern.

- (241) *Das es sich bei den an diesem Tag fotografierten Zügen nicht um eine der zahlreichen Sonderfahrten handelte, wird daran deutlich, dass alle Waggonfenster passend zur Jahreszeit geschlossen waren.*
Foto: Sammlung Eisenbahnmuseum Bochum
- 243** Bw-Liste: Hannsdorf (**Sud**) (statt: Hannsdorf (Süd)). Das Sud steht für Sudetengau (siehe Kapitel 9.3, Seite 116). Das falsche „Süd“ findet sich auch im amtlichen Verzeichnis mit Stand vom 1. April 1941 (siehe Seite 238) [danke an Wolfgang Müller].
- 248** rechte Spalte, Zeile 8: **Zbąszynek** (statt: Zbąszynek)
- 248** Laut Wolfgang Müller (Mitteilung vom 15. Mai 2016) wurde statt der amtlichen Abkürzung „Os“ für das Bw Oberröblingen a See im „wirklichen Leben“ stets die Abkürzung „On“ verwendet.
- 249** Laut Wolfgang Müller (Mitteilung vom 15. Mai 2016) wurde statt der amtlichen Abkürzung „Betr R“ für das Bw Seestadt Rostock immer die Abkürzung „Rh“ (Rostock Hbf) verwendet.

249



(249)



Radolfzell am Bodensee wurde 1863 erstmalig an das Eisenbahnnetz in Gestalt der „badischen Hauptbahn“ Mannheim–Konstanz angebunden. Der romantische Fachwerk-Rechtecklokschuppen beherbergte spätestens ab 1945 bis zum 29. September 1968 immer einige T16¹, die hauptsächlich im örtlichen Rangierbahnhof und in Singen eingesetzt wurden. 17 Monate vor dem Ende der T16¹-Zeit in Radolfzell fotografierte Ludwig Rotthowe am 30. April 1967 am und im dortigen großen Lokschuppen die Objekte seiner Leidenschaft; in diesem Fall die 94 1188 (oben) und die 94 1705. Die erstgenannte wurde am 12. März 1968, die andere am 3. März 1969 aus den Bestandslisten der Bw Radolfzell bzw. Mannheim gestrichen. Fotos: Sammlung Eisenbahnmuseum Bochum

- 250** rechte Spalte der Tabelle: vorletzte Zeile: **Lutherstadt** Wittenberg (statt: Wittenberg)
- 251** Bw-Liste: Fußnote 1: Die Aufteilung in die Bw Erfurt P und G erfolgte zum 1. November 1941.
- 251** Bw-Liste: Fußnote 3: Die Aufteilung in die Bw Halle (Saale) P und G erfolgte zum 1. November 1944 (zuvor schon von 1919 bis 1924) [danke an Wolfgang Müller].
- 256** links und rechts, jeweils unterhalb des Laufplans: Einige Leser wiesen uns darauf hin, dass man in einem etwas größeren Maßstab auch die Ringlinien der Berliner S-Bahn, den Verkehr der OEG zwischen Mannheim und Heidelberg sowie gelegentliche Fernzugläufe im deutschen Netz als Kreisverkehr bezeichnen kann. Einen sich selbst überschneidenden Kreisverkehr gab es auch in Deutsch-Oth (heute Audun-le-Tiche) auf der Strecke Esch–Fentsch (Fontoy; siehe auch Fiegenbaum 2020 a).
- 258** links, 3. Absatz, Zeilen 10–11: Zusätzliche Loks im Bw Görlitz: 94 2031/ 2062/ 2135
- 261** Literatur: **Wohlfarth**, Wohlfarth o.J. (statt: Wolhfahrt, Wohlfarth o.J.)
- 264** An unteren Bildtext anschließen: Beide hier genannten Lokomotiven hätten eigentlich gemäß der in den Ergänzungen zu Kapitel 17. (Seite 102) zitierten Verfügung 21.213 Fuv 94 vom 13. Dezember 1951 im Auftrag der Alliierten Hohen Kommission verschrottet werden müssen. Zumindest die 94 1405 stand nämlich explizit unter der laufenden Nummer 552. als Lok der RBD Kassel in der Fremdlokliste der „Brit'US Zonen vom 5. Dezember 1949“ (Anlage zur Verfügung HVB 21.213 Bln 3/23). Die gleiche Lok gehörte dann aber auch zusammen mit zehn Loks der Baureihe 38¹⁰ (preußische P8) laut Verfügung HVB

- (264) 21.213 Ful 262 vom 7. Mai 1952 zu den Maschinen, die zwar nicht als DB-Eigentum anzusehen waren, die aber in den Erhaltungsbestand der DB aufgenommen wurden. Damit durften sie z.B. aufwändige und teure L3- und L4-Untersuchungen erhalten. Da niemand bei der DB solche Investitionen genehmigt hätte, wenn zu befürchten gewesen wäre, dass eine solche Lok doch noch verschrottet oder an Polen zurückgegeben wird, ist klar, dass man sich damals schon sehr sicher war, dass diese Maschinen niemand mehr der DB noch wegnehmen würde. So war es dann auch: Alle elf Loks der o.g. Verfügung blieben bis längstens 1965 im Dienst der DB. Ob es jemals bei diesen oder vielen anderen Maschinen eine formale Eingliederung in den DB-Eigentumsbestand gegeben hat, ist nicht bekannt und interessierte auch niemanden mehr. So kann es gut sein, dass die abgebildete 94 1413 – trotz ihrer Schilder „Deutsche Bundesbahn“ am Führerhaus – formalrechtlich noch immer Polen, dem Deutschen Reich oder den Alliierten gehörte. Über solche Fragen wurde um 1951 tatsächlich an höchster Stelle gestritten, und es wurden dazu auch entsprechende Rechtsgutachten verfasst (siehe Wenzel 2022; Seite 66–71). Der beginnende Ost-West-Konflikt (Berlin-Blockade 1948/49, Koreakrieg 1950–1953) ließ dann aber derartige Fragen mehr und mehr in den Hintergrund treten.

Das einzige osteuropäische Land, mit dem – abgesehen von Ungarn (siehe Kapitel 9.4; Seite 172 und 324 sowie zugehörige Ergänzungen) – noch ein Lok austausch mit den westlichen Besatzungszonen zustande kam, war die Tschechoslowakei, die man bis zum kommunistischen Februarumsturz 1948 noch als parlamentarische Demokratie bezeichnen konnte.

Folgende 32 Loks wurden 1948/49 ausgetauscht:

Von ČSD an DR (Bizone)

ČSD-Nr.	DR-Nr.	Datum Tausch	Baujahr	Ausmusterung DB
----	38 1998	10.12.48	1917	1963
377.0509	2497	10.12.48	1919	1966
0510	3046	10.12.48	1920	1964
424.0502	55 1649	10.05.49	1906	1950
0507	1791	17.05.49	1907	1950
0525	1845	10.05.49	1908	1950
335.1513	91 <u>717</u>	20.09.48	1905	1955
1512	843	10.12.48	1907	1954
1509	850	20.09.48	1907	1953
1510	908	10.12.48	1907	1954
1511	943	10.12.48	1908	1954
1500	1004	20.09.48	1908	1959
----	1029	10.12.48	1908	1954
523.1501	94 119	20.09.48	1921	1960 ¹
1500	124	20.09.48	1922	1959 ¹
537.0503	94 1285	10.05.49	1922	1958 ²

Von DR (Bizone) an ČSD

ČSD-Nr.	DR-Nr.	Datum Tausch	Baujahr	Ausmusterung ČSD
354.792	35 272	10.12.48	1915	1960
623.003	51 003	10.12.48	1913	1953
324.330	53 7508	20.09.48	1891	1961
345	7518	<u>10.12.48</u>	1897	1955
362	7532	20.09.48	1899	1952
364	7533	10.12.48	1899	1961
333.154	54 116	10.05.49	1900	1960
354.1184	77 343	20.09.48	1931	1978
422.011	92 2297	20.09.48	1902	1961
423.019	93 1508	<u>20.09.48</u>	1922	1978
024	----	10.05.49	1923	1970
047	1512	10.12.48	1924	1967
086	1534	10.12.48	1928	1980
142	1550	10.12.48	1936	1967
402.118	----	10.05.49	1891	1949
413.005	----	<u>17.05.49</u>	1905	1963 ³

¹ siehe Kapitel 3.4; Seite 82 und zugehörige Ergänzungen

² siehe Kapitel 6.3; Seite 175 und zugehörige Ergänzungen

- (264) ³ preußische G7²: Schichau 1905/ 1412 „KÖNIGSBERG 1372“ | „KÖNIGSBERG 4623“ | USA 10233 (in Frankreich) | ČSD 173.05 | ČSD 413.005 | MÁV 431,303 | Deutsche Reichsbahn | →17.5.1949 ČSD 413.005 | ausgemustert 30. März 1963

Die Daten stimmen überein mit Motyčka 2021 sowie Hütter 2009/2012/2015 und 2021. Unterstrichene Daten weisen auf hier nicht wiedergegebene, wahrscheinlich falsche Angaben von Wenzel (2022; Seite 67) hin. Weitere angebliche Rückgabeloks der Tschechoslowakei (z.B. 41 069, 55 2241, 98 828 und 94 002 [siehe Kapitel 12.1; Seite 285]) sind offensichtlich falsch.

An den vier Tauschterminen 1948/49 wurden von beiden Seiten jeweils fünf, sieben, drei und eine Lokomotive(n) getauscht. Der letzte Termin 17. Mai 1949 wurde nur dadurch notwendig, dass die 424.0507 (55 1791) beim Abtransport nach Deutschland in der Tschechoslowakei entgleist war und man eine Woche zur Eingleisung und Reparatur benötigte. Prompt hielt auch die bizonale Reichsbahn die abzugebende 413.005 noch für sieben Tage zurück. Man weiß ja nie ...

- 269 In der Liste der PKP-Depots fehlt – ebenso wie in der Zeichnung – das Bw (MD = Służba Mechaniczna Depot) Piła Główna (Schneidemühl), das am 1. Januar 1955 fünf TKw1 (11, 36, 43, 83 und 120) beheimatete.
- 269 Tabelle neben der Karte, fünftletzte Zeile: **Strzemieschütz** (statt: Strzemieszyle)
- 269 Anhand von Unterlagen von Władysław Chrapek (Kotlarz et. al. 2017) lassen sich für die Jahre 1946 bis 1976 für vier PKP-Depots (MD) die TKw1/TKw2-Stückzahlen aufzeigen:

Datum ¹	TKw2 Bydgoszcz Gł	TKw1 Bydgoszcz Wschód	TKw1 Gdynia	TKw2 Gdynia	TKw2 Tarnowskie Góry
1946	3	1	2	4	-
1947	3	1	2	-	-
1948	1	1	4	-	1
1949	-	1	6	-	1
1950	-	1	6	-	1
1951	-	1	6	-	1
1952	1	1	6	-	2
1953	1	1	5	-	3
1954	-	1	5	-	9
1955	-	1	4	-	8
1956	-	-	4	-	8
1957	-	-	4	-	10
1958	-	-	4	-	13
1959	-	-	2	-	15
1960	-	-	2	-	15
1961	-	-	2	-	12
1962	-	-	2	-	12
1963	-	-	2	-	18
1964	-	-	2	-	18
1965	-	-	2	-	18
1966	-	-	2	-	18
1967	-	-	2	-	18
1968	-	-	2	-	8
1969	-	-	1	-	7
1970	-	-	1	-	6
1971	-	-	-	-	6
1972	-	-	-	-	6
1973	-	-	-	-	4
1974	-	-	-	-	3
1975	-	-	-	-	1
1976	-	-	-	-	1
1977	-	-	-	-	-

¹ jeweils 1. Januar

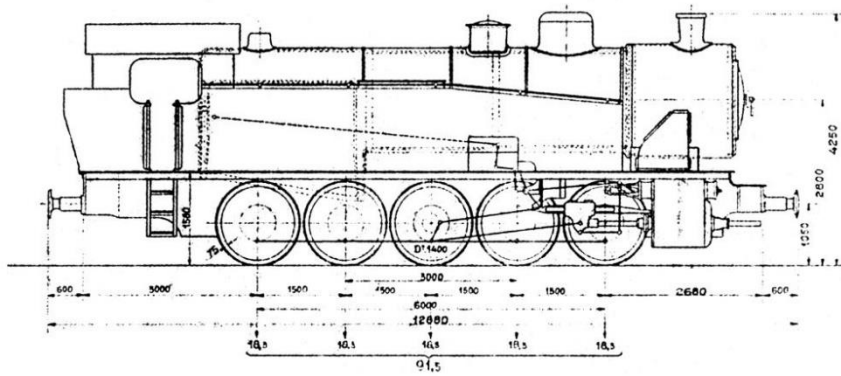
- 275 Literatur, 2. Zeile: Hütter **2015** (statt: Hütter 2014)
- 279 links, Zeile 12: ... ganz normale **T16**¹ (statt: ... ganz normale T16)
- 285 Umzeichnungsliste: Die Lok 9844 (dritte Spalte entstammte nicht der „HALLE 8144“ sondern der „CÖLN 8144“. Die „HALLE 8144“ wurde zur 94 778 (beide Loks, siehe Seite 453) [danke an Wolfgang Müller].

- 286** Zum Schicksal der belgischen 9887 (siehe Foto und Dokument) schrieb uns Wolfgang Müller am 15. Mai 2016:
„Im Lokausgangsbuch der Rbd Halle findet sich unter dem Datum 12. Januar 1960 als Ausreichungsgrund der Vermerk: „Lok ist zerlegt.“ Da die Lok erst am 21. März 1949 vom B-Park in den A-Park umgesetzt wurde, liegt die Vermutung nahe, daß sie bis Anfang 1949 noch in Betrieb war.“
- 287** Text neben dem unteren Bestandsverzeichnis, erste Zeile: Rbd Erfurt (statt: Rbd Dresden)
- 293** Karte, untere linke Hälfte: **Mälain** (statt: Malain)
- 294** Bildtext: 94 1292-5 spielte nicht in einem Western- bzw. Indianerfilm mit, sondern in dem 1978 erstmalig gezeigten DEFA-Kinderfilm „Des kleinen Lokführers große Fahrt“. In dem Film des Regisseurs Hans Werner führen der bekannte Schauspieler Erwin Geschonneck (1906–2008) und der kleine Dirk (Maik Saewert) mit der T16¹ u.a. auch durch eine Wüste [danke an Holger Neumann].
- 294** links, zweiter Absatz, Zeile 10: **abgegeben** (statt: abgeben)
- 295–298** Zu den Reihen 470 und 897 (T16¹) der FS Italia sind durch eine wirklich herausragende neue Publikationsreihe (Riccardi et al. 2013 / 2014 / 2015 / 2019 und Riccardi, Grillo 2016 / 2017 / 2020 / 2021) einige Ergänzungen möglich geworden. Laut Riccardi, Grillo (2020) wurden bei den beiden T16¹ der FS die auf dem Bild noch sichtbaren Knorr-Vorwärmer ebenso wie die zweiten Sandkästen entfernt, die für den schweren Rangierdienst als nicht notwendig erschienen. Statt der Ramsbottom-Sicherheitsventile und der Knorr-Pumpe erhielten beide 897-er später Sicherheitsventile der Bauart Coale und Pumpen der Bauart Westinghouse. Auch auf den ursprünglich eingebauten Kipprost („griglia mobile“) verzichtete die FS Italia bald. Im internen Kesselverzeichnis der FS erhielten die beiden Kessel der Maschinen die Nummern 010666 und 010667.

Zusätzlich zu den bereits genannten Stationierungen auf der Seite 297 des Kapitels 9.4 nennen Riccardi, Grillo (2020) für das Jahr 1922 die Beheimatungen der 897.001 in Alessandria und der 897.002 in Milano Lambrate. 1924 kamen beide Loks nach Alessandria, wobei 897.002 zwischen dem 1. April und dem 1. August 1925 einen Zwischenstopp in dem kleinen Bahnknoten Bra in der Provinz Cuneo einlegte. Die gleiche Lok kam 1928 nach Pistoia, wo sie als Dampfreserve für die Steilrampe der berühmten, 1927 mit Drehstrom elektrifizierten Porrettana-Bahn (eröffnet 2. November 1864) diente. Lok 897.001 wechselte dagegen im Jahre 1930 von Alessandria nach Bologna, wo beide Maschinen ab 1934 dann wieder vereint waren. Ein Foto aus dem Jahre 1944 zeigt die 897.001 zusammen mit Loks der Reihen 290 und 835 nach einem alliierten Bombenangriff im Depot Bologna, wobei die T16¹ – soweit ersichtlich – zwar etwas desolat, aber ohne allzu große Schäden erscheint. Ein weiteres Foto zeigt die gleiche Maschine im gleichen Jahr abgestürzt von einer durch Sprengung oder Bombardierung eingestürzten Brücke in Sant’Ilario d’Enza. Hierbei handelt es sich vermutlich um die westlich des Bahnhofs gelegene Brücke über die Enza der Strecke Parma–Reggio nell’Emilia. Nach den beiden geschilderten Ereignissen war es um die Lok 897.001 geschehen: Die Lok wurde im „secondo semestre“ des Jahres 1948 ausgemustert und am 15. Juli 1948 in Parma verschrottet.

Deutlich besser traf es die 897.002: Sie wurde zur Wiederinbetriebnahme zwischen Januar 1945 und August 1946 bei der 1853 gegründeten Firma Ansaldo in Genua (Genova) aufgearbeitet und im September 1946 für eine Woche dem dortigen „Deposito locomotive di Genova Rivarolo“ für Probe- und Abnahmefahrten zugeordnet. Am 22. September 1946 konnte die 897.002 dann wieder ihren angestammten Dienst beim Depot Bologna San Donato aufnehmen. Ihre letzte Revision erhielt die 897.002 zwischen Januar und März 1951 in den FS-Werkstätten von Verona. Danach versah sie wieder bis zum 1. März 1953 ihren Dienst beim Depot Bologna San Donato. Am 31. August des gleichen Jahres wurde sie zur Verschrottung in das Depot Rimini gebracht. Laut Riccardi, Grillo (2020) wurde sie dort im September 1953 verschrottet.

(295–298)

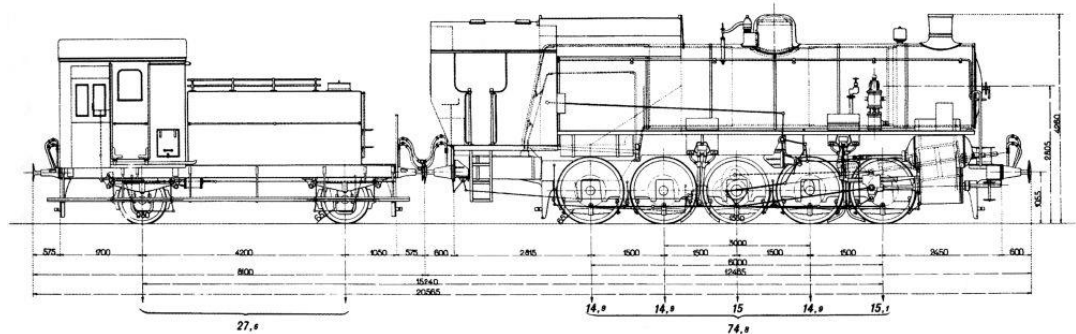


Ein interessantes Projekt aus dem Jahre 1930 betraf den Umbau von preußischen G10-Schleppenderloks in E-Tenderloks. Die FS hatte nach dem Ersten Weltkrieg neun G10 als Reihe 493 übernommen. Da man offenbar den Bedarf sah, – neben den beiden T16¹ – weitere E-Tenderloks für den schweren Rangierdienst zu beschaffen, entwickelte der Traktionsdienst (Servizio Trazione) der FS in Firenze ein ungewöhnliches Umbauprojekt. Es sah den Umbau der neun G10 in E-Tenderloks der neuen Reihe 973 vor (siehe Skizze). Mit 91,5 Tonnen Dienstgewicht wären diese Maschinen recht schwer geworden und auch ihr Treibraddurchmesser von 1 400 mm entsprach – gemeinsam mit anderen Bauarten – dem jemals realisierten größten Raddurchmesser bei E-Tenderloks. Bei dem Umbau wäre der Kessel wegen der gleichmäßigeren Lastverteilung auf die Achsen um rund 500 mm nach vorne gerückt und, damit der Rost nicht mit der vierten Achse kollidiert, um 100 mm höher gelegt worden. Das Projekt wurde im Jahre 1931 zeichnerisch fertiggestellt – allein zum Umbau kam es aus unbekanntem Gründen nicht.

Nur rund zwölf Jahre später gab es auch im Deutschen Reich übrigens noch einmal ein Projekt, aus G10-Lokomotiven bzw. -Fahrgestellen eine neue Bauart zu kreieren. Auch hier wurde die Planung (für feuerlose Gilli-Hochdruckloks) nicht realisiert (siehe Kapitel 5.2; Seite 129–130).

Zeichnung: Sammlung Wolfgang Messerschmidt [danke an Dietrich Bothe]

296–297



Die Zeichnung der Gruppo 470 in ihrer Ursprungsversion zeigt gut die ungewöhnliche Bauart des Tenders als Kombination von Wasserwagen mit einem – im deutschen Sprachgebrauch – Kabinentender. Da er, anders als die deutschen Kabinentender der Baureihe 50, keine Kohlen mitführen musste, kam er mit zwei Achsen aus.

Zeichnung: FS, Servizio della Trazione / Sammlung Wolfgang Messerschmidt

296–297



*Eine klassische E-TenderLok, wie sie in diesen Bänden häufig „im Buche steht“? Nicht ganz, denn in der gezeigten Form wäre die Fahrt der Lok schon nach wenigen Kilometern beendet gewesen, weil es kein frisches Speisewasser mehr gegeben hätte. Das Officine Meccaniche Milano-Werksfoto der 4799 (später 470.099/471.099) zeigt eine der ganz früh ausgeschiedenen Maschinen dieser Bauart: Bereits im März 1949 wurde sie als fünfte Lok ihrer Gattung im Depot Bologna verschrottet.
Foto: Sammlung Wolfgang Messerschmidt*

297 links, ab Satzbeginn in Zeile 12 bis Zeile 14 streichen und durch den nachfolgenden Text ersetzen:

Die Loks wurden ursprünglich mit den Nummern 4701–47143 (siehe Tabelle) abgeliefert und 1919 in 470.001 – 470.143 umgezeichnet. Insgesamt wurden 129 der 143 Lokomotiven auf Heißdampf umgebaut, von denen 24 vergrößerte Hochdruckzylinder erhielten. Ab 1930 wurden die letztgenannten Loks nicht mehr mit der Reihenbezeichnung 472 versehen, sondern sie erhielten Bezeichnungen als Reihe 471 mit einer um 200 erhöhten Ordnungsnummer (z.B. 4725 → 470.025 → 471.025 → 472.025 → 471.225). Der schon erwähnte Umbau der Lokomotiven auf reguläre Tender fand bei 109 Maschinen der Reihen 471 und 472 statt, indem diese gebrauchte Tender der Gruppi 290 oder 730 erhielten.

Als letzte Lokomotive der Gruppi 470/471/472 schied im zweiten Semester 1971 die 47132/471.132/471.332 des Depots Sulmona aus dem Bestand der FS Italia aus und wurde im Oktober 1971 dort auch verschrottet.

Einzige erhaltene Lok dieser Bauart ist die bereits im ersten Semester 1958 beim Depot Pistoia ausgemusterte Lok 4792/470.092, die nie auf Heißdampf umgebaut wurde. Sie steht heute im 1953 gegründeten Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci in Milano.

Diese Lok besitzt auch heute noch ihren monströsen Kohlenkasten auf der linken Stehkesselseite sowie den zweiachsigen Ursprungstender mit dem Wasservorrat und der Zugführer-Kabine.

Detaillierte Listen über die Gruppi 470/471/472 und ihre komplexe Umnummerungs- und Tenderherkunfts-Geschichte finden sich bei Riccardi et al. 2014 (Seite 22–30).

299 oberer Bildtext, 3. Zeile: 1932 (statt: 1932/33). Zum Aufnahmezeitpunkt galt die Bremsuntersuchung nur ein halbes Jahr [danke an Wolfgang Müller].

302 Karte: Einige Ortsnamen sind im Original falsch geschrieben:

Etzenhofen (statt: Erzenhofen)

Bübingen (statt: Büblingen)

Brebach (statt: Brabach)

Großrosseln bzw. **Groß Rosseln** (statt: Gr. Rösseln)

- 303** rechts, nach dem 3. Absatz einfügen: Laut Wenzel (2018; Seite 86) kamen am 25. Mai 1920 sowohl die „FRANKFURT 8189“ (94 1008) als auch die „SAARBRÜCKEN 8172“ (94 1042) zunächst für Versuchszwecke zur HBE nach Blankenburg, wobei die erstgenannte versuchsweise einen Kunertschen Wasserumlauf besaß. Dieses im Schiffskesselbau gelegentlich angewandte System sollte die sich an den Heizrohren bildenden Dampfblasen schneller von diesen abstreifen, in dem durch ein System von gebogenen Blechen über den Heizrohren ein stärkerer Wasserstrom im Kessel erzeugt werden sollte. Da man nie wieder etwas von diesem System im Dampflokbau gehört hat, scheint es sich nicht bewährt zu haben. Auch Ewald (1941 bzw. 1978) erwähnt übrigens Kunert nicht.
- 304** rechts, 4. Absatz, Zeile 1: Laut Wenzel (2018) wurde die Lok bereits am 1. November 1936 von der Deutschen Reichsbahn (Bw Herne) an die HBE verkauft.
- 305** oberer Bildtext, vorletzte und letzte Zeile: bis ihm der Auftrag zur **Weiterfahrt erteilt** wurde. (statt: bis ihm der Auftrag zur Rangierfahrt (zwei weiße Lichter am Fuß und oben rechts des Ws) gegeben wurde.) Wolfgang Müller weist darauf hin, dass mit dem Signal Ra 12 nur die Zustimmung des Stellwerkswärters an den Rangierleiter zur Weiterfahrt gegeben wird, nicht aber an den Lokführer.
- 306** links, nach erstem Absatz einfügen: Bis zu ihrer Abstellung am 4. Mai 1966 diente die Lok seit dem 5. September 1965 dem VEB Holzindustrie in Gehren als Heizlok.
- 307** links, 3. Absatz, Zeile 5–6: Die hier genannte 94 1084 war laut Reimer et al. (2022; Seite 171–172) bis zum 5. Mai 1945 der Sowjetischen Militär-Verwaltung (SMV) und vom 6. Mai 1945 bis zum 29. Juni 1947 der Sowjetischen Militär-Administration (SMA) zugeordnet (beim Bw Berlin-Schöneweide am 27. Juni 1947 vom Bestand abgesetzt). Die Lok wurde am 10. August 1947 abgefahren (siehe auch Seite 189, 308 und 460).
- 307** rechts, 2. Absatz, Zeilen 7–8: **Švencionėliai** (statt: Svencioneliai)
- 307** rechts, an letzte Textzeile anfügen: Eine weitere Lok (94 1342) des Bw Leipzig Bayerischer Bahnhof war am 25. Mai 1947 zur Abgabe an das MPS vorgesehen, blieb aber schadhaf bei der Deutschen Reichsbahn zurück (siehe auch Seite 191 sowie Seite 463; Fabriknummer 7776 und zugehörige Ergänzungen).
- 308** Tabelle, Fabriknummer 6079: Korrektur wie auf S. 307 (Ortsname)
- 308** links, unterer Absatz, Zeile 2: Korrektur wie auf S. 307 (Ortsname)
- 309** links, Zeile 10: Altbergs (2022) nennt als Ausmusterungsdatum der letzten sowjetischen T16¹ ebenfalls den 16. März 1963.
- 309** rechts: Im Anschluss anfügen: Auch Altbergs (2022; Seite 121) gibt eine Übersicht über die von ihm vermutete Anzahl aller „T16-Familienmitglieder“ der Sowjetunion. Demnach waren am 1. Januar 1946 laut NKPS/MPS-Statistik 24 Loks vorhanden, von denen am 1. Januar 1951 nur eine umgespurt worden war. Sechs weitere (oder in den 24 Loks enthaltene?) Loks kamen noch aus deutschen Nachkriegs-Ablieferungen hinzu. Der von Altbergs zitierte Kolesov (1989) nennt als Gesamtsumme 25 Maschinen. Altbergs selbst kann von allen genannten Loks 20 Stück in den zentral geführten Karteikarten aller sowjetischen Lokomotiven sowie bei der Industrie der UdSSR nachweisen.
- 310** links, letzte Textzeile: in Band 4 (statt: in Band 3)
- 310** Tabelle: Sowohl 94 1380 (Grafenstaden) als auch 94 1683 (BMAG) waren laut Hütter, Kubitzki (1996) am 20. Dezember 1945 noch im Bestand der RBD Halle vorhanden. Laut Reimer et al. 2020, Seite 171, wurde die Lok 94 1683 im Jahre 1946 vom Bw Halle G an das NKPS bzw. MPS abgegeben. Bereits im Mai 1945 war die 94 1380 vom Bw Falkenberg an das NKPS abgegeben worden (siehe Kapitel 13.2; Ergänzungen zu Seite 349).
- 311** links, 2. Absatz, Zeilen 1–2: **Bent-heim** (statt: Ben-theim)

- 311** rechts nach 2. Absatz sowie am Ende des oberen Bildtextes: Mehrere Fragen von Lesern zu den vierfach gekuppelten Industrielokomotiven in den Niederlanden erreichten die Autoren. Deshalb hier die Liste aller 25 vierfach gekuppelten Dampflokomotiven bei niederländischen Industriebahnen:

Betriebsnummern	Einsatz-Bahn ¹	Baudaten	Verbleib
1'D1' h2t			
48	SM	Werkspoor 1934/661	+1958
49	SM	Werkspoor 1934/662	+1958
1'D h2 ²			
61	SM	North British 1943/25063	→ 1946 NS
62	SM	North British 1943/25064	→ 1946 NS
63	SM	North British 1943/25065	→ 1946 NS
64	SM	North British 1943/25068	→ 1946 NS
70	SM	North British 1944/25167	→ 1946 WD
77	SM	Vulcan 1944/5139	→ 1946 WD
D h2 ³			
51	SM	LHW 1918/1620	+1958
52	SM	LHW 1918/1624	+1945
D n2t			
18	ONM	Hanomag 1917/8121	+1963
19	SM	Hohenzollern 1920/4068	+1961
20	SM	Hohenzollern 1920/4069	+1961
21	SM	Hohenzollern 1920/4070	+1960
17	ONM	Hanomag 1931/10674	+1964
23	ONM	La Meuse 1933/3481	+1971
D h2t			
50 ⁴	SM	Falun 1918/262	+1961
46 ⁴	SM	Nohab 1919/1165	+1959
45 ⁴	SM	Falun 1919/273	+1959
47 ⁴	SM	Falun 1920/278	+1961
40	SM	Hohenzollern 1929/4669	+1959
41	SM	Hohenzollern 1929/4670	+1958
53	SM	Krupp 1938/1844	+1959
54	SM	Krupp 1938/1944	+1960
56	SM	Krupp 1940/2184	+1958

¹ SM = Staatsmijnen te Heerlen

ONM = Oranje Nassau Mijnen te Heerlen

² Alle 1'D-Maschinen sind 1944/45 vom britischen War Department (WD) geliehen worden.

³ Die beiden Loks liefen ursprünglich in Schweden bei der SJ (preußische G8¹) als Nummern 1419 und 1423 und wurden 1935 an die SM verkauft.

⁴ Die Loks wurden ursprünglich für die schwedische SJ gebaut und liefen dort bis 1934 als Loks 1407/1433/1439/1444.

1944 mussten die SM-Lokomotiven 20/40/52/53/56 zusammen mit dem C-Kuppler 38 an das Deutsche Reich abgegeben werden. Bis auf den Tender der Lok 52 kamen alle Fahrzeuge später zurück-

Literatur: de Herder 1994/ Ruys 2020; Seite 21

- 311** unterer Bildtext, Zeilen 3–4: Auch die 92 1081 (LHL 1924) kam wieder in Betrieb... (statt: Auch die schon bei der BLE mit zusätzlichen Wasserkästen versehene 92 1081 [LHL 1924] kam wieder in Betrieb... [siehe Wulfgramm 2017]).

312–313 Nach dem grundlegenden Werk von Huurman (2001) sind in jüngster Zeit zwei weitere Bücher erschienen, die sich mit dem „Wirken“ der deutschen Besatzer im Zweiten Weltkrieg in den Niederlanden und dessen Folgen beschäftigen.

In van Oostrom (2022) und in Ruys (2020) liegt der Schwerpunkt dabei besonders auf den während des Krieges dort eingesetzten deutschen Lokomotiven und (Trieb-)Wagen sowie auf dem Verbleib des niederländischen Fahrzeugmaterials nach Kriegsende in Deutschland und in anderen Ländern.

Beiden oben genannten Büchern verdanken wir u.a. ergänzende Angaben zur preußischen T16¹ in den Niederlanden:

Demnach wurden die beiden Loks 94 896 und 915 des Bw Rheine zusammen mit der 92 1081 im April 1945 aus dem gerade durch die Alliierten eroberten Bentheim nach Hengelo abgefahren. Niederländische Pläne sahen zu diesem Zeitpunkt vor, die Grafschaft Bentheim und weitere deutsche Landesteile dauerhaft an die Niederlande zu übergeben. Das scheiterte allerdings am Widerstand der Briten, sodass insgesamt nur kleinere Gebiete des Deutschen Reiches (insbesondere im Selfkant; siehe Kapitel 1. (Seite 8) von den Niederlanden annektiert wurden. Übrigens wurden diese Gebiete am 1. August 1963 wieder an die inzwischen gegründete Bundesrepublik zurück gegeben; eine von den Niederländern danach gebaute Transitstraße durch deutsches Gebiet (ohne Anschluss an das deutsche Straßennetz) sogar erst am 25. Februar 2002 (niederländische N 274, heutige L 410).

94 896 (NS 9601) versah noch bis Juni 1945 einige Dienste vom Depot Hengelo aus, wurde aber bereits in der Stationierungsübersicht vom 3. Juli 1945 als defekt („Beschadigungs-kategorie 2 (hergestellt nach 14 Tagen)“) geführt. Am 17. Juli 1945 wurde sie zum Wpc Zwolle überführt, wo sie aber nicht mehr aufgearbeitet wurde. Schließlich erfolgte am 13. Januar 1947 die Ausmusterung („afgevoerd“) und am 20. Juli 1948 – als eine der letzten – die Rückkehr zur Deutschen Reichsbahn.

94 915 (NS 9602) stand ebenfalls beim Depot Hengelo im Dienst, wobei sie u.a. Rangierdienst im Grenzbahnhof Oldenzaal versah (siehe das Bild in Band 2 auf Seite 312). Am 23. Oktober 1945 fiel auch diese Lok aus und wurde ebenfalls zum Ausbesserungswerk (Wpc) Zwolle überführt. Dort wurde sie am 13. Januar 1947 „als onherstelbaar afgevoerd“ und laut van Oostrom (2022) am 13. Mai 1947 an das Bw Rheine überführt. Die Lok gehörte damit – wie in Kapitel 9.4 ab Seite 312 erwähnt – zur ersten 50 Loks umfassenden Rückgabepartie von NS-Loks an die Reichsbahn, die zwischen dem 20. April und dem 23. Mai 1947 übergeben wurden.

Mit der Rückgabe der beiden Lokomotiven der Baureihe 94⁵ endete auch bis zum Jahre 1975 die Geschichte der preußischen T16¹ in den Niederlanden (siehe Kapitel 8.4; Seite 360–361).

Interessant ist, dass sich die beiden Kessel der niederländischen T16¹ (9601–9602) trotz prinzipiell gleicher Bauart (Variante ohne Speisedom) leicht unterscheiden: Der Kessel der 9602 (94 915) wies 143 und damit sechs Heizrohre mehr auf, als der der 9601 (94 896). Das wirkte sich im „Wijzigingsblad“ (Änderungsblatt) der NS auch so aus, dass die Gesamtheizfläche der 9602 mit 133,3 m² etwas größer war, als die der 9601 (129,9 m²). In allen uns vorliegenden Merkbüchern deutscher Bahnen zwischen 1924 und 1964 wurden dagegen 137 Heizrohre genannt und 127,0 bis 129,36 m² Gesamtheizfläche (ohne Überhitzer).

Für die Wiederherstellung der 94 896 wurde laut van Oostrom (2022; Seite 222–223) eine L4, für die der 94 915 eine L3 benötigt. Letztgenannter Maschine fehlten bei der Übergabe an Deutschland „Führer- und Ersatzbremsventil, Luft- und Speisepumpe, Steuerventile, Armatur und Manometer.“

314 Bildtext unteres Bild; Bildautor: **Ralf** Reich (statt: Rolf Reich)

315 rechts, hinter 1. Absatz ergänzen: Für den Brenner-Kohlenverkehr ab Sommer 1921 gab die ED Erfurt mindestens neun T16¹ leihweise an Österreich ab. Bekannt sind die Loks mit

- (315) den (späteren!) Betriebsnummern: 94 1134 / 1136–1139 / 1170 / 1176–1178. Schon zwischen Dezember 1922 und Februar 1923 kehrten die meisten zurück. Nur die beiden genannten 94 1176 und 94 1178 waren noch bis Januar 1924 in Österreich.
- 315** rechts, 2. Absatz: die zwei letzten Zeilen streichen und durch den nachfolgenden Text ersetzen: als ehemalige „ELBERFELD 8185“ am 12. März 1968 als 094 053-6 ausgerechnet beim Bw München Ost der DB. Sie stammte zudem von der Firma Hanomag und gehört deshalb eigentlich in das Kapitel 8.10 (siehe dort Seite 396 und Ergänzungen zu Seite 315).
- 317** links, erster Absatz, Zeile 10–12: Horn (2017; Seite 115) nennt für die auf Seite 316 genannten T16¹-Bw in Österreich folgende Besetzungstage durch die Rote Armee:
- | | | | |
|-------------------|-----------------|------------------------|-----------------|
| Amstetten | 08.05.45 | Mürzzuschlag | 09.05.45 |
| Gloggnitz | 01.04.45 | Sigmundsherberg | 09.05.45 |
| Gmünd | 09.05.45 | Stadlau | 14.04.45 |
| Hütteldorf | 06.04.45 | Straßhof | 10.04.45 |
| Lundenburg | 15.04.45 | Wiener Neustadt | 01.04.45 |
- Nicht bei allen genannten Bw waren bei der Besetzung durch sowjetische Truppen noch T16¹ beheimatet.
- 323** rechts, Zeile 9: Kapitel 9.1, Seite **26** und (statt: Kapitel 9.1, Seite 23 und...)
- 325** Literatur: Richter (**Hrsg.**) 2013 (statt: Richter 2013)
- 327** Literatur: **Hudec** et al. 2006 (statt: Hudec et al. 2006)
- 333** links, 2. Absatz: Auf unsere Anfrage hin, ob wir die 94 649 eventuell für das Eisenbahnmuseum Bochum erwerben können, teilte uns das Rumänische Denkmalamt in Bukarest mit, dass die Maschine unter der Bezeichnung 2686/31.07.2000-Tezaur, Poziția 7 ein mobiles Objekt des nationalen kulturellen Erbes Rumäniens ist. „Tezaur“ (Thesaurus = Schatz) steht dabei für die höchste Stufe des „Patrimoniul Cultural Național“, wodurch eine Abgabe ins Ausland ausgeschlossen ist [danke an Werner Schaal].
- Eine Geschichte des Eisenbahnmuseums im „Depoul de Locomotive Sibiu“ findet sich in Königsmann 2019, ebenso wie eine Beschreibung der dort aufgestellten Dampflokomotiven. Bei der dort auf Seite 18 abgedruckten Darstellung der 94 649 finden sich z.T. abweichende Daten zum Einsatz der T16¹ bei der CFR. Nach diesen hielten sich z.B. acht Maschinen bis 1972 in Bukarest im Dienst. Das ist definitiv falsch (siehe Kapitel 9.4; Seite 329–340). Nicht klären konnten wir, ob die 94 649 im Februar 1945 aufgrund des Baues des „Südostwalls“ (Reichsschutzstellung) nach Mürzzuschlag kam und ob sie in Grivița noch bis 1993 (statt bis 1990) Werkshallen geheizt hat.
- 334** Literatur: Richter (**Hrsg.**) 2013 (statt: Richter 2013)
- 334** Literatur, letzte Zeile: **Wagner et al.** 1994 (statt: Wagner, Deppmeyer 1994)
- 336** Literatur: Richter (**Hrsg.**) 2013 (statt: Richter 2013)
- 340–342** Zahlreiche weitere Angaben zum Bahnbetrieb der ÖAMG in Donawitz finden sich in den Ergänzungen zu Kapitel 6.3 (Band 1); Seite 182–185 und 407.
- 344** Zeichnung, untere Mitte bei Heeren Werve: Schachtanlage Königsborn **2/5** (statt: Schachtanlage Königsborn 3/4). Die Bezeichnung Schachtanlage Königsborn 3/4 bei Bönen ist korrekt.
- 344** Zeichnung, rechter Rand: **Lenningsen** (statt: Lennigsen)
- 347** Im April 2017 konnten die Autoren das Betriebsbuch der Lok 5/6714 der „Kleinbahn Werne - Bockum-Hövel“ erwerben, das kurioserweise in einem DB-„Betriebsbuch-Stammteil

- (347) für Brennkrafttriebfahrzeuge (993 16 C4 d 7 b grau München VI 64 2000 B 201)“ angelegt worden war und das einige Ergänzungen erlaubt:
So fragte die Kleinbahn am 28. September 1955 beim „Herrn Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Münster“ höflich um eine „gefällige Stellungnahme“ nach, „ob Sie dem Einsatz einer <...> altbrauchbaren DB-Lokomotive vom Typ 94⁵ <...> im Bereich der Kleinbahn Werne-Bockum=Hövel zustimmen würden“. Die Antwort des „Pr II (21) Mb 5 Akf 29 / Techn BOI Jacob, Ruf: 5522“ (übrigens auf der Rückseite des vorgenannten Schreibens!) erfolgte nur sechs Tage später und war positiv, allerdings mit der Einschränkung, dass man „nicht die Zechenbahn Schacht I/II – Schacht III mit einer zulässigen Achslast von 16 t befahren“ könne (siehe Skizze Kapitel 9.4; Seite 344). In mehreren späteren Vermerken wurde weiterhin geprüft, ob die Brücken über die Lippe und den Datteln-Hamm-Kanal von der preußischen T16¹ befahren werden könnten, was nach umfangreicher Prüfung bejaht wurde. Letztlich wurde die Lok 6 (ehemalige DB-94 863) nach einer Probefahrt am 12. Dezember 1955 von der „Zeche Werne a.d. Lippe bis Bockum-Hövel und zurück“ durch „Herrn Techn BAmtm Sixtus“ abgenommen.

Während der gesamten Zeit bei der Kleinbahn Werne - Bockum-Hövel und ihrer Nachfolgerin trug die Lok den BMAG-Ersatzkessel 1922/02138 (siehe Kapitel 9.4; Seite 347).

Mit Schreiben vom 23. Januar 1967 teilte die Klöckner-Bergbau Aktiengesellschaft in Unna dem Landesbevollmächtigten in Münster mit, „daß die Dampflokomotive Fabr.-Nr. 6714 (bisher Betr.-Nr. 6) die Betr.-Nr. 5 erhalten soll.“ Die Lokomotive „die bisher die Betr.-Nr. 5 führte“, wurde bereits mit Schreiben vom 22. November 1966 abgemeldet und verschrottet. Zumindest im Betriebsbuch trug die T16¹ auch am 29 Oktober 1969 noch immer die Betriebsnummer 6.

Zu den Untersuchungen der Lok:

Am 6. Oktober 1956 wurden die Fristen der Maschine um ein Jahr verlängert, da 365 anrechenbare Abstelltage angefallen seien. Die nächste Hauptuntersuchung (ohne jede Ortsangabe) wurde mit Datum vom 13. November 1957 abgeschlossen. Es folgte die Hauptuntersuchung vom 13. Mai bis zum 5. September 1963 im AW Lingen (Kessel im AW Bremen). Die letzte Hauptuntersuchung wurde am 1. April 1970 im „AW Kö 2/5“ abgeschlossen, womit die Zentral- bzw. Hauptwerkstatt Heeren-Werve in Unna-Königsborn gemeint war. Auch zahlreiche weitere Untersuchungen wurden dort absolviert, darunter als letzte eine „äußere Untersuchung des Dampfkessels“ am 26. Juni 1974. Die letzte Fristverlängerung wurde am 4. April 1974 bis zum 1. April 1975 ausgesprochen.

Auch auswärtige Firmen waren gelegentlich in die Unterhaltung der Lokomotive „MAGDEBURG 8126“ / 94 863 / 6 / (6714) / 5 / 15 / D 795 eingebunden: „Vom 22.8 bis 25.8.1972 wurde in die Stehkesselvorderwand ein Flicker ca. 1660x320x16 mm und in die Seitenwände je ein Flicker ca. 400x260x16 mm groß aus Kesselblech HI mittels Lichtbogenhandschweißung eingeschweißt.“ Von dem von der Westfälischen Lokomotivfabrik Karl Reuschling in Hattingen eingesetzten Schweißer Mathias von Kannen kennen wir aus dem Lok-Betriebsbuch sogar dessen Geburtsdatum: 12. Dezember 1915. Der Schweißfachingenieur Maschinenbaumeister Ludwig Marks prüfte die diffizile Arbeit seines Kollegen am 28. August 1972 mittels eines Impuls-Schallgeräts der Firma Krautkrämer. „Es zeigten sich keine Fehlstellen.“

- 347** links, 1. Absatz, vorletzte und letzte Zeile: ... die T16¹ mit mindestens **33** Kesseln beteiligt (Fabriknummern **02112 ... 02178**). (statt: ... die T16¹ mit mindestens 17 Kesseln beteiligt (Fabriknummern 02114, 02129–02138, 02161–02166).)

347

Werkkarte der Dampf-Lokomotive						94863			
Lieferer: <i>L. Schwartzkopf</i>		Bauart: <i>945-18</i>		Tender-Bauart: <i>-</i>		Erhaltungswert von bis		Betriebswert von bis	
Lieferjahr: <i>1918</i>		Fabrik-Nr: <i>6714</i>		Beschaffungspreis: <i>189000</i>		<i>Prüfungsbuch 8/1917</i>		<i>Kaumburg Str. Röhlsdorf</i>	
Abgenommen am: <i>2</i>		mit Kessel-Fabrik-Nr: <i>6714</i>		mit Tender-Fabrik-Nr: <i>-</i>					
in N.N.W:									
Raum für besondere Bemerkungen									
Kesselwechsel			Tenderwechsel			Besondere Einrichtungen und Betriebsanordnungen			
Es wurde eingebaut der Kessel			Der Lok wurde beigegeben der Tender			<i>Lok mit elektr. Beleuchtung nach Zeichnung Stl. 4690 B1 50 mit ausgerüstet.</i>			
am	Lieferer	Fabrik-Nr.	am	Lieferer	Fabrik-Nr.				
<i>1918</i>	<i>L. Schwartzkopf</i>	<i>6714</i>							
<i>1922</i>	<i>"</i>	<i>5531</i>							
<i>1933</i>	<i>"</i>	<i>5236</i>							
<i>1944</i>	<i>"</i>	<i>6708</i>							

Ehemalige Bundesbahnlok Betriebs Nr 94863

Bescheinigung über die Abnahmeprüfung
 der Lokomotive Betriebs-Nr 6 Bauartreihe 94 5 - 18

Die für eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km in der Stunde und einen höchsten Dampfüberdruck von 12 kg/cm² bestimmte, von **der Berliner Maschinenbau AG, vorm. L. Schwartzkopf** in Berlin im Jahre 1918 angefertigte Lokomotive Bauart E H 2 Gt Betriebs-Nr 6, Fabrik-Nr. 6714 mit dem im Jahre 1922 von **der Berliner Maschinenbau AG, in Berlin** von **vorm. L. Schwartzkopf** gebauten Kessel Fabrik-Nr. 02138 und dem im Jahre - von - gebauten Tender Fabrik-Nr. - ist einschließlich ihrer Ausrüstungsteile heute gemäß § 43 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung geprüft und abgenommen worden.

Der Kessel der Lokomotive ist nach der vorgelegten Bescheinigung am 31. 12. 1953 für einen Dampfüberdruck von 12 kg/cm² geprüft worden.

Aus der „Werkkarte der Dampf-Lokomotive 94 863“ (oben) geht hervor, dass die Maschine von 1918 (in Wirklichkeit 1919) bis 1944 vier BMAG-Kessel getragen hat. Dieses Dokument aus der Sammlung von Wolfgang Feuerhelm wird bestens ergänzt durch das Betriebsbuch der „Kleinbahn Werne-Bockum-Hövel“ (aus der Sammlung von Wolfgang Fiegenbaum), das uns auch den fünften Kessel dieser Lok offenbart. Seine Baudaten (1922/02138) weisen darauf hin, dass es sich um einen BMAG-Ersatzkessel handelte. Sechs - oder sogar sieben - Betriebsnummern waren bei dieser T16¹ schon eher sehr ungewöhnlich, fünf Kessel in knapp 57 Jahren dagegen nicht.

347

Kleinbahn Werne-Bockum-Hövel

Fernruf:
 Amt Werne a. d. Lippe Nr. 456 und 457
 und Amt Lünen a. d. Lippe Nr. 2006
 Telegramm-Aufschrift:
 Kleinbahn Werne a. d. Lippe
 Postscheckkonto:
 Bergwerke Königsborn-Werne AG.
 Dortmund 2842

@ Werne a. d. Lippe, den 21. Dezember 1955
 Bahnhof: Werne Zeche Klb F/Z

An den
 Herrn Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht
 bei der Bundesbahndirektion Münster
 M ü n s t e r (Westf)

Betr.: Zulassung einer altbrauchbaren DB-Dampflokomotive
 Betr.Nr. 94 863

Bezug: Schreiben vom 16.12.55 - Pr II(21) Mb 5 Akf 29

Wir überreichen als Anlage das Betriebsbuch für die oben bezeichnete Lokomotive.

Die in Ihrem Schreiben genannten Brücken sind ausweislich der Brückenbücher bereits auf mehr als 17 t verstärkt. Die hiervon abweichenden Angaben im VAM sind nicht mehr zutreffend.

Kleinbahn Werne-Bockum-Hövel

*Die etwas ominöse „Kleinbahn Werne - Bockum-Hövel“ hatte sogar einen eigenen Briefkopf, den wir hier im Schreiben vom 21. Dezember 1955 zeigen. Als Adresse galt 21a (Postleitzahl!) Werne a.d. Lippe; Werne Zeche. Später firmierte man im Betriebsbuch als Werne - Bockum-Höveler Eisenbahn, Klöckner-Werke AG, Klöckner-Bergbau Aktiengesellschaft und als Bergbau AG Westfalen.
 Sammlung Wolfgang Fiegenbaum*

- 350 Literatur: Richter (Hrsg.) 2013 (statt: Richter 2013)
- 352 Literatur, 1. Zeile: Hütter 2015 (statt: Hütter 2014)
- 354 Literatur: Richter (Hrsg.) 2005 (statt: Richter 2005)
- 354 rechts, letzte Zeile: Ploiești (statt: Ploesti)
- 355 links, 2. Absatz, Zeile 2: Șotânga (statt: Sotanga)
- 355 Literatur: Richter (Hrsg.) 2013 (statt: Richter 2013)
- 356–358 Zu allen vier T16/T16¹ des Mansfeld-Kombinats liegen unterschiedliche Betriebsdaten vor (siehe auch die die T16 betreffenden Ergänzungen zu den Seiten 52 und 134–135). Für die Lok 61 (ex 94 870) nennen Fischer, Werner (2023; Seite 97) 1962 als Jahr des Zugangs und den 27. November 1969 als Verschrottungsdatum. Bei der Lok 2 (ex 94 745) schreiben die gleichen Autoren, dass sie „noch bis Mitte der siebziger Jahre <...> im Einsatz stand“.
- 356 links, Textzeile 5: siehe Ergänzungen zu Seite 52 und 440 (Fabriknummer 4103).
- 356 links (unter dem Bild), Textzeile 6: Laut Wenzel (2018) wurde die Lok 2 schon am 25.05.1959 (Seite 392) bzw. erst am 1.9.1959 (Seite 369) (statt am 14.08.1959) übernommen.
Ihre letzte L3 erhielt die Lokomotive vom 14.09. bis zum 12.10.1972 im Raw Meiningen.
- 356 rechts, Zeile 3–4: Die drei Lokomotiven ERFURT 8155–8157 und damit auch die abgebildete Lok wurden nach ihrer Auslieferung (alle am 26. Februar 1919) „der ED Magdeburg zur dauernden Dienstleistung überwiesen“. Eine solche Anschrift fand sich bei vielen Lokomotiven, bei denen die Bestell- bzw. die Auslieferungsdirektion nach den Wirren des Ersten Weltkriegs nicht mehr mit dem tatsächlichen Bedarf in den einzelnen Direktionen

- (356) übereinstimmte (siehe Kapitel 9.4, Seite 161 und Wenzel 1994, Seite 58, 66–67). Später ersetzte man dieses System durch den vollständigen Verzicht auf die Angabe der Eigentumsdirektion und die gleichzeitige Schaffung der sogenannten Gattungsdirektionen (bei der T16¹: ESSEN).
- 356** rechts, nach 2. Absatz (nach Zeile 12): Zum Einsatz der Lok 61 siehe auch Ergänzungen zu S. 52
- 358** links, letzte Zeile bis Satzende rechts: Neuer Text: (94 485 [siehe Kapitel 9.3; Seite 81 und 140] / 552/ 569/ 579/ 648/ 1324/ 1600) zum Braunkohlenwerk bzw. zur Brikettfabrik Roßbach und zur Grube „Gute Hoffnung“ (94 552/ 846/ 920), sowie zu den Braunkohlenwerken Bedra (94 552), Großkayna (94 552/ 640) und Neumark (94 552/ 778/ 811/ 1014). Eine Gesamtaufstellung findet sich auf Seite 195 (bzw. unter den dazu gehörenden Berichtigungen).
- 358** rechts, 2. Absatz, Zeile 1: Sangerhausen liegt an der 1866 **bis Nordhausen** von der ... (statt: Sangerhausen liegt an der 1866 von der...) [danke an Peter Lauerwald].
- 358** Bildtext: Die Aufnahme wurde nicht am Friedhof Leipzig-Plagwitz, sondern am etwas südlicher gelegenen Friedhof Leipzig-Kleinzschocher an der Schwartzestraße aufgenommen. Dort grenzten die beiden Abdrückgleise des Industriebahnhofs an die Friedhofsmauer. Die Aufnahme entstand von der östlichen der beiden Brücken der Kurt-Kresse-Straße über die Bahnstrecken nach Zeitz bzw. Gaschwitz (siehe auch Skizze auf Seite 407; unterer Rand) [danke an Wolfgang Müller].
- 359** obere Tabelle: Inzwischen konnten weitere Details zu den T16¹ im Geiseltal geklärt werden: 94 552 kam zum BKW Geiseltal/Mitte in Braunsbedra als Lok 32. Sie wurde dort 1968 zerlegt.
94 1334 wurde beim BKW Geiseltal Nord (später BKK Geiseltal Mitte in Braunsbedra) zu dessen Lok 6.
94 1337 wurde beim BKW Großkayna zu dessen Werkslok 30.
- 359–360** Aus dem im April 2017 von den Autoren erworbenen Betriebsbuch der Lokomotive XII (bzw. 12) der Zeche Monopol ergeben sich einige Ergänzungen:
Die Abnahmeprüfung der Lok vom 3. Februar 1961 führte von Kamen nach Bergkamen und zurück (Last 1500 t bei einer Steigung von 1:143). Die endgültige „Urkunde über die Genehmigung zum Betrieb“ der Lok wurde vom Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Essen (LfB 21A R 42/27 Ap 1160) am 10. Juli 1961 ausgestellt.
- Während ihrer gesamten Nach-DB-Zeit besaß die Lok den Kessel Henschel 1922/18890, der ursprünglich mit der „ESSEN 8667“ (spätere 94 1297) geliefert worden war. Diese Lok war nach 1945 in der DDR verblieben.
- Die Lok selbst war ursprünglich nach einer Probefahrt am 26. März 1923 von Wildau nach Halbe (beide an der Strecke Berlin – Görlitz) und zurück endgültig am 3. April 1923 dem Betrieb übergeben worden. Die erste im Monopol-Betriebsbuch dokumentierte Hauptuntersuchung fand noch unter der Regie der DB im AW Lingen mit Fertigstellungsdatum 9. November 1959 statt. Da Lingen – vermutlich im Zusammenhang mit dem von 1958 – 1962 laufenden Kabinentender-Programm – seine 1897/1919 errichtete Kesselschmiede stillgelegt hatte, wurde der Kessel der Lok im AW Bremen mit Datum vom 15. Oktober 1959 abgenommen.
- Bis zum 2. September 1968 sind in Lingen/Bremen weitere Untersuchungen der Monopol-Lok 12 im Betriebsbuch dokumentiert, nicht jedoch der auf Seite 360 dokumentierte dortige Aufenthalt bis zum 7. Januar 1969.
Erstmalig am 24. November 1971 findet sich ein Eintrag über eine „äußere Untersuchung des Dampfkessels“ in Kamen-Heeren. Alternativ hieß diese Werkstatt in weiteren Dokumenten künftig auch „Bergkamen“, „Tagesanlage Königsborn 5, Eisenbahnwerkstatt“, Heeren-Werve, Heeren-Werwe und Kamen.

- (359–360) Der letzte Eintrag bei dieser Werkstatt stammte vom 17. Dezember 1973 und betraf eine „äußere Untersuchung des Dampfkessels 18890 und Wasserdruckprobe“. Fristablauf für die inzwischen D-793 genannte Lokomotive war der 2. September 1974.

359–360

1. Ausfertigung
2.

Urkunde über die Genehmigung
zum

Betrieb der normalspurigen E-Heißdampf-Tenderlok
(ehemalige Bundesbahn-Dampflokomotive, Betriebs-Nr. 94 1525)
Betriebs-Nr.: 12 Fabrik-Nr.: 8180

Fabrikat: Berliner Maschinenbau AG, vorm. L. Schwartzkopf, Berlin
Jahr der Anfertigung: 1923

Auf Grund des § 22 der Verordnung über den Bau und Betrieb von
Anschlußbahnen (BOA) des Landes NRW vom 28.1.1958 wird für die
obenbezeichnete

"Monopol Bergwerksgesellschaft mbH Kamen"

gehörende zweiachsige Dampflokomotive nach Maßgabe der mit dieser
Urkunde verbundenen Anlagen

Beschreibung der Lokomotive im Betriebsbuch

Bescheinigung über die Abnahmeuntersuchung der Lokomotive

Bescheinigung über die Prüfung der Bauart und die Wasser-
druckprobe des Kessels Fabrik-Nr. 18890 mit Maßzeichnung

Urkunde über die Genehmigung zum Betrieb der E-Heißdampf-
Güterzug-Tenderlok Nr. 941595

die Genehmigung zur Verwendung im Eisenbahnbetrieb erteilt, nach-
dem die über die Abnahme der Lokomotive ausgestellte Bescheinigung
dieser Urkunde verbunden worden ist.

Der Kessel der Lokomotive trägt ein Firmenschild mit folgenden
Angaben:

Festgesetzter höchster Dampfdruck: 12 Atü
Fabrikant des Kessels: Henschel & Sohn, Kassel
Jahr der Anfertigung: 1922
Kessel-Nr.: 18890

Essen, den 10. Juli 1961 Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht
bei der Bundesbahndirektion Essen
LfB 21A R 42/27 Ap 1160



Im Auftrage

[Handwritten signature] *Ra*

Die teilweise aufwändig gestalteten Vordrucke für die Genehmigung einer Dampflokomotive (siehe z.B. Kapitel 11.1; Seite 170 oder Kapitel 11.5; Seite 223) waren 1961 längst passé, als es darum ging, die frühere DB-94 1595 als Lok 12 für die „Monopol Bergwerksgesellschaft mbH Kamen“ zuzulassen. Stattdessen wurde der gesetzlich vorgeschriebene Text brav abgetippt, wobei das Sekretariat vielleicht gelegentlich auch manchmal zu viel abschrieb: So war die hier neu zuzulassende Lokomotive mit Sicherheit nicht zweiachsig, wie dies im Text nahe gelegt wird und wie es möglicherweise im abgeschriebenen Text einer anderen Dampflokomotive tatsächlich stand. Was soll's...; die Lok 12 fuhr trotz dieses Fehlers unbeirrt weitere rund 13 Jahre durch das Ruhrgebiet, ohne dass je juristische Probleme bekannt geworden wären.

Sammlung Wolfgang Fiegenbaum

- 359–361 Zur Geschichte des Bergwerks Monopol ist zwischenzeitlich ein 656-Seiten-Band von Norbert Meier (2019) erschienen. Meier geht auch auf die Werksbahn (u.a. Seite 616–625) und ihren nichtöffentlichen Personenverkehr (Seite 102 und 312) ein. Zahlreiche Fotos und Pläne zeigen zudem den Verlauf der Gleisanlagen.

- 362 rechts, 1. Absatz: Eine weitere Lok der genannten Anglo-Franco-Belge-Bauart (Fabriknummer 2547) ist auf Seite 438 abgebildet (zweite Lok links neben der T16¹) [danke]

- (362) an Christian Kamrath]. Die Fabriknummer 2549 findet sich in der Kesselliste oberschlesischer Dampflokomotiven in Kapitel 13.4 auf Seite 377.
- 362** rechts, letzter Textabsatz und Bildtext unteres Bild: Die Lok 7 erhielt vom 10.09. bis zum 29.10.1971 eine L0 im Bw Erfurt, bei der auch das Bild entstand. Am 30.03.1972 ging die Maschine an das Raw Meiningen zur Zerlegung.
- 363** links, Zeile 11: **Schildau**-Mockrehna (statt: Schilda-Mockrehna)
- 366** links, 1. Absatz: Laut Wenzel (2018) wurde die 94 920 des Bw Sangerhausen am 4. August 1965 an das Kaliwerk Thomas Müntzer in Bischofferode als dessen Werklok 1 verkauft.
- 370** oberste beiden Absätze links und rechts: siehe auch Heym 2020.
- 372** rechts, letzter Absatz: Ab 1945 war bei der Bahn weiterhin die Lok 31 (ursprünglich 1) der Kleinbahn Lüben-Kotzenau eingesetzt (LHW 1916/ 1229; siehe Petzold, Fink 2016).
- 374** rechts, nach erstem Textabschnitt: Laut Wenzel (2018) wurde die ehemalige 94 1010 (Lok 2) im Oktober 1972 zerlegt. Die ehemalige Lok 94 1348 hatte ihre letzte Untersuchung am 18. Februar 1971.
- 381** links, 2. Absatz, Zeile 5: **Krakau** (statt: Kraukau)
- 388** rechts, 2. Textabsatz, Zeile 4: (Zabrze **Pólnocne**) (statt: Zabrze Pólnoc)
- 394** rechts, vorletzte Textzeile: besteht zudem die Möglichkeit zur **170- und zur 320-Meter-Sohle** (statt: besteht zudem die Möglichkeit bis zur 150 Meter-Sohle).
- 395** rechts, Zeilen 4–5: **Zgoda** (statt: Zagoda)
- 395** Literatur: Richter (**Hrsg.**) 2013 (statt: Richter 2013)
- 399** Literatur: Richter (**Hrsg.**) 2013 (statt: Richter 2013)
- 400** Literatur: Richter (**Hrsg.**) 2005 (statt: Richter 2005)
- 401** rechts, im Anschluss an die letzte Zeile: Bemerkenswert war insbesondere die ab dem 1. Januar 1986 gemäß TGL 30310/03 (1. Änderungsblatt) gültige Vorschrift, bei Heizloks eine „Warneinrichtung zur optischen und akustischen Signalisierung bei Überschreitung (gemeint ist Unterschreitung, d.A.) des niedrigsten Wasserstandes“ vorzusehen. Da diese Anlagen oft nicht verfügbar waren, mussten mangels zentraler Ausnahmegenehmigung immer wieder individuelle Ausnahmegenehmigungen erteilt werden. Übrigens sind solche wünschenswerten Warnanlagen trotz erheblich erweiterter technischer Möglichkeiten bis heute nicht in den noch eingesetzten Museumsdampfloks installiert.
- 402** links, 2. Absatz, Zeilen 1–3: siehe Ergänzungen zu Seite 466; Fabriknummer 8395
- 403** links, viertletzte Zeile: 1. **Juni** 1970 (statt: 1. Juli 1970)
- 405** rechts, erster Absatz: Von der Bauart 86 (Varianten I und N) lieferte Kolomna zwischen 1903 und 1929 insgesamt 475 Exemplare (Details siehe Moskalev et al. 2012).
- 407** Zeichnung:
Die Bezeichnung „Guts Muthsstr.“ (so laut aktuellem Stadtplan) gehört nicht an den rechten unteren Bildrand, sondern dorthin, wo „Lindenau“ steht. Die Ladestelle Guts-Muths-Straße war die Straßenanbindung der „Ladestelle III“. Dieser Fehler ist aus der Eisenbahnübersichtskarte der DDR übernommen. Des Weiteren hat es die nördlich des Schriftzuges „Plagwitz“ gezeichnete Verbindung zwischen den westlichen und östlichen Streckenteilen samt Unterführung unter der Hauptbahn Leutzsch–Plagwitz nie gegeben. In einigen alten Stadtplänen ist sie eingezeichnet, aber das waren nur Projekte [danke an Wolfgang Müller].

KAPITEL 9.4

- 412** links, hinter 1. Absatz einfügen: Laut Heinrich (o.J. [d] und 2019) wurde im Jahre 2015 die äußerlich aufgearbeitete Radsatzgruppe der 94 1184 auf einem Gleisjoch nahe dem Bahnhofsgebäude von Ilmenau als Denkmal aufgestellt. Laut Aussagen der daran Beteiligten wurden für das Denkmal jedoch die jeweils schlechtesten Radsätze der in Ilmenau vorhandenen T16¹ verwendet (siehe auch Kapitel 23.; Seite 315 und 316).
- 415** oberer Bildtext, fünftletzte Zeile: Mohr & **Federhaff** A.G. (statt: Mohr & Federhoff A.-G.)
- 415** Unterer Bildtext, 1. Zeile: **Ralf** Reich (statt: Rolf Reich)
- 415** rechts, drittletzte Zeile: abschließende (statt: abschießende)
- 416** Literatur: Richter (**Hrsg.**) 2014 (statt: Richter 2014)

KAPITEL 9.5

- 418** Bildtext, letzte Zeile: **Sammlung** (statt: Archiv)
- 421** Bildtext, letzte Zeile: **Sammlung** (statt: Archiv)
- 421** rechts, Zeilen 3–4: Trennung **Schlepp-lastentafel** (statt: Schlep-plastentafel)

KAPITEL 9.6

- 427** oberer Bildtext: siehe Ergänzung zum unteren Bildtext auf Seite 429.
- 429** unterer Bildtext: Das Rohr vom Dampfdom zur Rauchkammer diente ebenso wie der über dem Zylinder sichtbare lange Hebel einer vom Ingenieur Kemmerich erfundenen und ihm patentierten Rußblaseeinrichtung. Laut einem Schriftwechsel von Christian Kamrath mit den ehemaligen Leuna-Werksbahnern Hans Kunth (vom Oktober 2012) und Peter Lange (vom August 2013) konnte mit dem Hebel „ein bewegliches Rohr mit diversen Düsen vor der Rohrwand nach Öffnung des Ventils auf und ab bewegt und damit die Rohre und Überhitzererelemente gesäubert“ werden. „Es war dadurch eine mächtige Sauerei auf dem Führerstand, aber die Kesselleistung blieb gut zwischen den Auswaschfristen!“ (Zitate: Hans Kunth). Im Gegensatz zum Streckendienst setzten sich im Rangierdienst die Rohre leicht zu.
- 432** links, letzter Absatz: Auch Dampflok erhielten teilweise Untersuchungen in fremden Werkstätten: Bekannt ist eine L3 im November 1956 im Raw „Einheit“ Leipzig für die Leuna-T 16¹ mit der Kesselnummer BMAG 1919/6884 (ursprünglich Lok 43; siehe Nieke 1994, Seite 144).

KAPITEL 9.7

- 434** rechts, letzte beiden Absätze: Knospe (2023) gibt auf Seite 24 leicht abweichende Daten an, wie z.B.: Treibraddurchmesser 1 325 mm, Wasser 8,5 m³, Kohle 3,5 t, Dienstgewicht 80 t, Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

LIEFERLISTE BMAG

- 439–446** Ein besonderes – bereits vielfach hier angesprochenes – Problem stellen die Stationierungs- und Ausmusterungsdaten der Deutschen Reichsbahn zwischen 1925 und 1945 dar. Im Rahmen unserer vierbändigen Buchreihe betrifft dies in erster Linie die preußischen T16, von denen zwischen etwa 1925 und 1945 die Mehrzahl ausgemustert worden ist.
- Einmal abgesehen von dem – leider einen recht breiten Raum einnehmenden – Thema Fälschungen (siehe u.a. Kapitel 9.1; Seite 29), beruhen auch die Daten der seriös arbeitenden Lohistoriker zu diesem Thema oft auf fraglichen Grundlagen. So schreibt z.B. Wenzel (2018; Seite 65):

(439–446) Selbstkritisch müssen wir heute sagen, dass unsere „Auswahl“ der Ausmusterungsdaten aus den verschiedensten Quellen bei genauer Betrachtung keinerlei objektivierbare Rationale zugrunde liegt. Das gilt leider auch für alle anderen bisher publizierten Ausmusterungslisten: Die zeitlich früheste Liste der Daten der preußischen T16 wurde um 1995 veröffentlicht (Jansen, Melcher o.J. [Baureihe 94]). Diese Liste bietet als bisher einzige tagesgenaue Ausmusterungsdaten sowie das jeweils letzte Bahnbetriebswerk für fast alle Reichsbahn-T16. Sie erregte dadurch natürlich ein besonderes Aufsehen, und ihre Daten fanden sich folglich vielfach in anderen lokomotivhistorischen Arbeiten. Eine genauere Analyse der dort gemachten Angaben zeigt, dass die dort angegebenen Monate und Jahre überwiegend identisch sind mit den entsprechenden Notizen von Friedrich Schadow.

The image shows two columns of handwritten data, labeled '1930 Ausgemustert' and '1931 Ausgemustert'. Each entry typically consists of a locomotive number followed by a checkmark and a date. The lists are heavily annotated with corrections, including crossed-out numbers and dates, and additional handwritten notes. A central box is drawn around the year '1931' in the left column, with an arrow pointing to a specific entry. The right column also shows similar data for 1931, with some entries appearing to be corrections or updates to the 1930 list.

Eine typische Schadow-Liste aus der Sammlung von Ingo Hütter zeigt diese Aufstellung ausgemusterter Lokomotiven aus den Jahren 1930 und 1931. Sie macht – anders als in späteren Jahren – noch keine Angaben zum Monat der Ausmusterung und zum Heimat-Bw der Lokomotiven. Auch wenn das Ganze durch die verschiedenen Korrekturen, Streichungen und Umgruppierungen einen etwas chaotischen Eindruck macht, ist doch das Bemühen um Exaktheit z.B. durch die vielen Kontrollhäkchen und deren Variationen erkennbar. Wengleich nicht repräsentativ und unvollständig, zeigt die nachfolgende Aufstellung der in der Liste genannten 192 Loks auch, was um 1930 herum so ausgemustert wurde. Sicher nur wenige Eisenbahnfreunde werden 90 Jahre später alle Baureihen sofort identifizieren können:

(439–446)	Baureihe	Land	Gattung	Stückzahl	Baureihe	Land	Gattung	Stückzahl
	17 ⁹	Preußen	S10	3	74 ⁹	Preußen	T11	6
	36 ⁹	Preußen	P4 ²	9	74 ⁴	Preußen	T12	1
	36 ⁷	Bayern	BXI Verb.	2	88 ⁷³	Pfalz	T1	2
	36 ¹²	Oldenburg	P4 ¹	10	89 ¹	Pfalz	T3	3
	38 ¹⁰	Preußen	P8	6	89 ⁷⁰	Preußen	T3	12
	38 ⁷⁰	Baden	IVe ²	1	89 ⁷⁵	Bremen	T3 ¹	1 ¹
	54 ⁸	Preußen	G5 ⁴	14	89 ⁷⁸	Preußen	T7	1 ²
	54 ¹³	Bayern	CVI	3	90 ⁹	Preußen	T9 ¹	10
	54 ¹⁴	Bayern	G ³ /4N	2	91 ⁹	Preußen	T9 ²	1
	55 ⁷	Preußen	G7 ²	12	91 ³	Preußen	T9 ³	25
	55 ¹⁶	Preußen	G8	4	92 ⁵	Preußen	T13	1
	55 ²⁵	Preußen	G8 ¹	14	98 ⁶	Pfalz	T4 ¹	1
	70 ⁷¹	Bayern	DIX	6	98 ⁷⁶	Bayern	DVII	3
	71 ²	Bayern	Pt ² /4 H	1	99 ⁹¹	Bayern	Pts ² /2	1
	71 ⁴	Oldenburg	T5 ¹	16	99 ⁹⁸	Pfalz	L1	1
	73 ⁹	Bayern	DXII	10	99 ¹³	Bayern	Pts ³ /4	3
	73 ⁹	Pfalz	P2 ¹¹	7				

¹ *Hafenbahn Bremen*

² *Die in der ersten Spalte der Schadow-Liste aufgeführte Lok 89 7866 gehörte ursprünglich als Nummer 37 der 1903 verstaatlichten Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn (Sonderbauart mit Innensteuerung).*

Die unten in der Schadow-Liste gesondert aufgeführte 55 2118 wurde am 25. Januar 1929 an die Bentheimer Eisenbahn als deren Lok 43 verkauft. Sie wurde dort bereits 1951 unter der Nummer 53 ausgemustert.

Da Schadow ausschließlich Direktionen (RBD) von ausgemusterten Lokomotiven nennt, war weiterhin zu prüfen, ob die von Jansen, Melcher (o.J.) stattdessen ausschließlich genannten Bahnbetriebswerke sich diesen Direktionen zuordnen lassen. Das war überwiegend der Fall.

Leider sind bis heute in keinem Fall Dokumente aufgetaucht, die die Angaben zu den genauen Tagen oder zu den Bahnbetriebswerken zum Zeitpunkt der Ausmusterung belegen. Jansen, Melcher (o.J.) machen dazu auch keinerlei Angaben.

In Analogie zu verschiedenen Prüfverfahren aus den Bereichen Wirtschaftsprüfung und Detektion von Fälschungen in der Wissenschaft haben wir eine Analyse der bei Jansen, Melcher (o.J.) genannten Ausmusterungstage 1. bis 31. vorgenommen. Sie geht von dem empirischen Befund aus, dass Menschen, die sich Zahlen ausdenken, unbewusst charakteristische Häufigkeitsverteilungen bei diesen Zahlen entwickeln. In der Wirtschaftsprüfung wird z.B. u.a. geschaut, ob bei den Buchungen einer Bilanz solche Effekte nachweisbar sind, oder ob die Zahlen bestimmten Gesetzmäßigkeiten (wie z.B. dem Newcomb-Benfordschen-Gesetz) gehorchen. Große Forschungsinstitute, wie z.B. das Fraunhofer-Institut für Techno- und Wirtschaftsmathematik in Kaiserslautern, arbeiten an immer mehr verfeinerten Verfahren zur „Betrugserkennung und Auffälligkeitsdetektion“.

In einem ersten Schritt haben wir bei den 94²-Ausmusterungsdaten aus Jansen, Melcher (o.J.) die Anzahl der jeweils vorkommenden Tagesdaten vom 1. bis zum 31. aller Monate ausgewertet und mit den durch andere Original-Dokumente gesicherten und dann zufällig ausgewählten Daten gleicher Stichprobengröße (N = 218) der Baureihe 38¹⁰ aus Hütter (2009) verglichen. Es zeigte sich schnell, dass hier große statistisch bedeutsame Unterschiede zwischen den beiden Stichproben bestehen. Während bei Jansen, Melcher z.B. neun der 31 Zahlen gar nicht oder nur einmal vorkamen, war dies bei Hütter kein einziges mal der Fall. Auch die Struktur bei den großen Häufigkeiten war bei Hütter deutlich homogener (Höchstzahl der Nennungen bei Hütter: 18) als bei Jansen, Melcher (Höchstzahl: 35). Ein solches Ergebnis wäre zwar nach ständiger Rechtsprechung noch kein Beweis für eine Fälschung, weil im Prinzip ja auch extreme Werteverteilungen – wenn auch mit einer sehr geringen Wahrscheinlichkeit – vorkommen können. Eine solche Verteilung würde aber dennoch als wichtiges Indiz für eine Fälschung angesehen werden. Wir haben uns deshalb im Folgenden auch noch die Wochentage der Vorkriegs-Ausmusterungsverfügungen angesehen: Bei Jansen, Melcher (o.J.) fallen 16 Prozent der Vorkriegs-Ausmusterungsverfügungen auf einen Sonntag, bei verschiedenen Referenzgruppen mit Daten aus gesicherten Stichproben fanden sich dagegen keine Ausmusterungen an Sonntagen. Bei vollständig frei erfundenen Daten würde man etwa ein Siebtel (14,3 Prozent) aller Ausmusterungen an einem Sonntag erwarten, wobei sich dieser Wert umso mehr diesem Siebtel annähert, je größer die Anzahl der geprüften Daten wird.

- (439–446) Auch bei den Nachkriegsausmusterungen, die Jansen, Melcher (o.J.) nennen und die überwiegend auf den vorliegenden und bekannten amtlichen Dokumenten beruhen, finden sich keine Ausmusterungsverfügungen, die an einem Sonntag erstellt wurden.

Halten wir fest: Bei den Vorkriegsausmusterungen beruhen die Monats- und Jahres-Daten von Jansen, Melcher (o.J.), von Wenzel (2018) und von uns (2016) zu einem großen Teil auf den Daten von Friedrich Schadow, zu einem kleineren Teil sind sie wahrscheinlich bei allen Autoren auf eine Vielfalt von Einzelangaben größtenteils unbekannter Provenienz zurückzuführen. Darunter können sich sowohl seriöse Quellen als auch Fälschungen befinden. Die Daten von Jansen, Melcher (o.J.) sind dagegen im Hinblick auf die Tagesangaben höchstwahrscheinlich frei erfunden, ebenso wie wahrscheinlich die bei diesen Autoren genannten Bahnbetriebswerke vor der Ausmusterung. Für die letztgenannten konnten wir keinerlei Belege in Form von Original-Dokumenten finden.

Mit den letzten Sätzen ist natürlich keineswegs gesagt, dass diese Fälschungen auf die Autoren Karl-Heinz Jansen und Peter Melcher zurückgehen. In ihrer Einleitung auf Seite 5 ihres Werkes bedanken sich die beiden Autoren „stellvertretend <...> für zahlreiche Eisenbahnfreunde“ bei insgesamt elf namentlich genannten Unterstützern.

Während wir im Folgenden die Daten von Jansen, Melcher (o.J.) nicht weiter verwenden werden, scheinen uns die von Wenzel (2018) publizierten Ausmusterungs- und Stationierungsdaten – trotz der von ihm selbst gemachten Einschränkungen (siehe das Zitat am Anfang dieses Abschnitts) – ein relativ realistisches Bild der Situation der 1920er- und 1930er-Jahre widerzuspiegeln. Die Abweichungen zu unseren Angaben sind vielfach minimal. Das beruht natürlich primär darauf, dass wir oft ähnliche oder gleiche Quellen (in erster Linie die umfangreichen Notizen von Friedrich Schadow) nutzen.

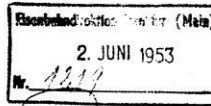
Sofern es (auch nur kleine) Abweichungen zu unseren Angaben gibt, nennen wir im Folgenden auch die von Wenzel (2018) veröffentlichten Daten. Dabei dürfte es in vielen Fällen unmöglich sein, zu entscheiden, welcher Angabe der Vorzug gebührt. Immerhin wird es damit aber für die weitere Forschung möglich, die jeweilige Quelle genau zu belegen. Dem gleichen Zweck dient die Angabe der Seitenzahlen bei Wenzel, da seine Ausmusterungsdaten sich auf sein gesamtes Buch verteilen, und sich auch immer wieder einmal – bei mehrfacher Nennung einer Lok – untereinander widersprechen.

- 439** Fabriknummer 3597: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 107) im September 1933 bei der Direktion Hannover ausgemustert.
Angabe: → '45 MPS 94-203 streichen
- 439** Fabriknummer 3599: Laut Wenzel (2018; Seite 65) 1929 ausgemustert
- 439** Fabriknummer 3600: Zur 94 501 siehe auch Kapitel 9.1; Seite 31–32 und Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 439** Fabriknummern 3664 und 3665: Die Umzeichnung von BSL 8121–8122 in BSL 8103–8104 erfolgte laut Herbert Rauter („3. Aufschreibung“ vom August 1979) im Jahre 1907.
- 439** Fabriknummer 3665: Über Oderberg (14. Oktober 1916) in Richtung Balkan abgefahren
- 439** Fabriknummer 3666: Laut Wenzel (2018; Seite 85) zwischen September 1920 und August 1924 ausgemustert
- 439** Fabriknummer 3670: Über Oderberg (29. Oktober 1916) in Richtung Balkan abgefahren
- 439** Fabriknummer 3673: Laut Wenzel (2018; Seite 65) 1931 ausgemustert
- 439** Fabriknummer 3677: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 103) im Mai 1933 bei der Direktion Altona ausgemustert
- 439** Fabriknummer 3678: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 107) im April 1932 bei der Direktion Hannover ausgemustert

- 439 Fabriknummer 3731: Wenzel (2018; Seite 65) nennt fälschlich sowohl 1926 als auch 1931 als Ausmusterungsjahr für die 94 215
- 439 Fabriknummer 3736: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 94) im Dezember 1932 bei der Direktion Frankfurt ausgemustert
- 439 Fabriknummer 3737: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 94) im Oktober 1932 bei der Direktion Frankfurt ausgemustert
- 439 Fabriknummer 3739: Herbert Rauter nennt in seinen maschinenschriftlichen Listen für diese Lok das Ausmusterungsjahr 1931.
- 439 Fabriknummer 3783: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 103) im März 1933 bei der Direktion Altona ausgemustert
- 439 Fabriknummer 3900: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 103) im Mai 1933 bei der Direktion Altona ausgemustert
- 439 Fabriknummer 3901: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 103) im Mai 1933 bei der Direktion Altona ausgemustert
- 439 Fabriknummer 3902: Über Oderberg (14. Oktober 1916) in Richtung Balkan abgefahren. Ausmusterungsdatum laut Stoitschkov: 1. September 1974 (siehe Ergänzung zu Seite 36, links, erster Absatz)
- 439 Fabriknummer 3907: Über Oderberg (14. Oktober 1916) in Richtung Balkan abgefahren
- 440 Fabriknummer 3911: Über Oderberg (14. Oktober 1916) in Richtung Balkan abgefahren. Laut Wenzel (2018; Seite 60) wurde die Lok 1919 ausgemustert. Wenzel vermutet: „*wohl nach einem Unfall*“. Es könnte sich aber auch um die formelle Ausmusterung der nicht vom Balkan zurückgekehrten Lokomotive handeln.
- 440 Fabriknummer 3914: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 107) im März 1936 bei der Direktion Hannover ausgemustert.
Streichen: → '45 MPS 94-233 (unsichere Quelle: + bei DRB am 04.03.36)
- 440 Fabriknummer 4092: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 103) im Juli 1933 bei der Direktion Altona ausgemustert.
- 440 Fabriknummer 4093: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 103) im Juli 1933 bei der Direktion Altona ausgemustert. Das von uns genannte Ausmusterungsdatum 30. Juli 1951 findet sich in einer Abschrift unbekannter Provenienz der Verfügung HVB 21.213 Fuv 71 mit gleichlautendem Datum. Nach 1933 gibt es allerdings keine weiteren Nachweise über die 94 240.
- 440 Fabriknummer 4103: Wenzel (2018) nennt alternativ den 6. Februar 1960 als Verkaufsdatum. Weitere abweichende Betriebsdaten siehe unter den Korrekturen zu Seite 52.
- 440 Fabriknummer 4269: Über Oderberg (29. Oktober 1916) in Richtung Balkan abgefahren
- 441 Fabriknummer 4277: Laut Wenzel (2018; Seite 65) im Januar 1933 bei der Direktion Mainz, laut derselben Quelle (Seite 118) im Dezember 1933 ausgemustert.
- 441 Fabriknummer 4278: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 139) im Oktober 1932 bei der Direktion Wuppertal ausgemustert.
- 441 Fabriknummer 4279: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 103) im Januar 1933 ausgemustert.
- 441 Fabriknummer 4289: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 103) im Juli 1933 bei der Direktion Altona ausgemustert

- 441 Fabriknummer 4327: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 99) im Februar 1933 bei der Direktion Halle ausgemustert
- 441 Fabriknummer 4330: Über Oderberg (3. November 1916) in Richtung Balkan abgefahren
- 441 Fabriknummer 4393: Über Oderberg (3. November 1916) in Richtung Balkan abgefahren
- 441 Fabriknummer 4394: Über Oderberg (29. Oktober 1916) in Richtung Balkan abgefahren
- 441 Fabriknummer 4395: Laut Stefan Stoitschkov wurde die Lok 50.06 erst am 1. September 1984 ausgemustert (eher unwahrscheinlich).
- 441 Fabriknummer 4396: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 139) im Dezember 1932 bei der Direktion Wuppertal ausgemustert
- 441 Fabriknummer 4397: Über Oderberg (26. Oktober 1916) in Richtung Balkan abgefahren
- 441 Fabriknummer 4398: Über Oderberg (26. Oktober 1916) in Richtung Balkan abgefahren
- 441 Fabriknummer 4402: Laut Wenzel (2018; Seite 65) im Jahr 1931 ausgemustert
- 441 Fabriknummer 4413: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 99) im Februar 1933 bei der Direktion Halle ausgemustert
- 442 Fabriknummer 4544: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 103) im Juni 1933 bei der Direktion Altona ausgemustert
- 442 Fabriknummer 4546: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 103) im Juni 1933 bei der Direktion Altona ausgemustert
- 442 Fabriknummer 4553: Laut Wenzel (2018; Seite 65) im Jahr 1931 (bei der Reichsbahn) ausgemustert
- 442 Fabriknummer 4555: Laut Wenzel (2018; Seite 65) im Jahr 1931 ausgemustert. Laut der Ausmusterungsverfügung 21.213 Fuv 192 vom 1. Juni 1953 (siehe unten) wurde die 94 314 erst mit dem genannten Datum beim Bw Osnabrück Hbf ausgemustert. Ein weiterer Beleg für ein Ausmusterungsdatum deutlich nach 1931 ist die Aufführung der Lok in einer Bestandsliste der Direktion Hannover vom 1. Dezember 1945 mit dem Kessel BMAG 1912/4925.

(442) Deutsche Bundesbahn ¹¹¹⁶ Offenbach (Main), den 1. Juni 1953
 Hauptverwaltung
 21, 213 Fuv 192



Telegrammbrief

An die
 Generalbetriebsleitungen Süd
 Stuttgart und West Bielefeld,
 Bundesbahndirektionen mit Zweit-
 schrift für die Geschäfts-
 führenden Direktionen für das
 Werkstättenwesen, Bundesbahn-
 Zentralämter Minden (Westf) und
 München, Zentralstelle für Be-
 triebswirtschaft im Werkstätten-
 dienst Frankfurt (Main)
nachrichtlich
 an das Hauptprüfungsamt für die Deut-
 sche Bundesbahn Frankfurt (Main)
 (mit Abdruck für die Prüfungsämter)
 - je besonders -

Betreff
 Ausmusterung von 346 DB - Dampflok

Bezug
 Berichte der GBL'en Süd M 62 Fuv vom 23. 4. 1953 und West vom
 23. 4. 1953 - M 211 Fuv -.

Wir genehmigen die Ausmusterung der in anliegender Übersicht auf-
 geführten Dampflok. Von der Zerlegung sind die Lok 38 460 (BD
 Augsburg), 89 626 (BD Regensburg) und 55 1694 (BD Münster) ausge-
 nommen; diese Lok sind als Heizlok vorgesehen bzw. sollen als
 ganze Lok verkauft werden.

Der Erlös aus dem Verkauf der gewonnenen Altstoffe nachstehend
 aufgeführter Lok ist uns mit Bezug auf diese Verfügung von den
 BZÄ Minden (Westf) und München bis zum 15. 12. 1953 mitzuteilen.
 Der Termin ist unbedingt einzuhalten. Bei der Erlösberechnung
 ist der Wert etwa zurückgewonnener altbrauchbarer Bauteile,
 Stoffe und NE - Metalle mit zu berücksichtigen.

Lfd. Nr.	Lok-Nr.	Heimat-BD	Abstellplatz Bw	Bf	Bemerkungen
305	93 193	Hannover	Celle		
306	93 201	Hamburg	Harburg		
307	93 202	Hamburg	Buchholz		
308	93 205	Hamburg	Harburg		
309	93 231	Hannover	Celle		
310	93 240	Kassel	Bebra		
311	93 246	Hannover	Bielefeld		
312	93 252	Hamburg	Hmb.-Wilhelmsburg		
313	93 269	Hamburg	Harburg		
314	93 272	Frankfurt(Main)	Offenbach (Main)		
315	93 281	Hannover	Seesen		
316	93 291	Hamburg	Buchholz		
317	93 295	Hamburg	Hmb.-Wilhelmsburg		
318	93 296	Frankfurt(Main)	Offenbach (Main)		
319	93 297	Kassel	Bebra		
320	93 301	Hamburg	Lübeck		
321	93 322	Hamburg	Buchholz		
322	93 357	Hamburg	Buchholz		
323	93 374	Hamburg	Harburg		
324	93 392	Hannover	Bielefeld		
325	93 403	Hamburg	Harburg		
326	93 407	Hamburg	Hmb-Wilhelmsburg		
327	93 408	Hamburg	Harburg		
328	94 235	Hannover	Northeim		
329	94 302	Münster	Osnabrück Vbf		
330	94 314	Münster	Osnabrück Hbf		
331	94 350	Hannover	Bremen-Walle		
332	94 352	Regensburg	Passau		
333	94 362	Regensburg	Passau		
334	94 364	Regensburg	Passau		
335	94 408	Regensburg	Passau		
336	94 413	Regensburg	Hof		
337	94 437	Regensburg	Passau		
338	94 438	Hannover	Altenbeken		
339	94 440	Hannover	Altenbeken		
340	94 441	Hannover	Bremerhaven-Lehe		

Die Massenausmusterung „von 346 DB-Dampflok“ (der Plural „Loks“ wurde erst sehr viel später üblich) zum 1. Juni 1953 beinhaltete auch die hier zur Rede stehende 94 314. Wir zeigen hier von dieser Verfügung die Seite 1 des Anschreibens sowie (teilweise) die Seite 7 des Verzeichnisses. Die auf Seite 1 genannten nicht zur Verschrottung vorgesehenen drei Loks wurden zur Heizlok 27, zur Lok 11 der Augsburger Localbahn und zur Heizlok ohne Nummer der BD Münster. Die Letztgenannte (55 1694) stand irgendwann um 1961 in Hilstrup (siehe Band 4; Seite 428) und hielt mit ihren drei verbliebenen Achsen für einen damals ELfjährigen viele nicht zu beantwortende Fragen bereit.

Sammlung Ingo Hütter

- 442 Fabriknummer 4655: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 103) im Januar 1933 bei der Direktion Altona ausgemustert
- 442 Fabriknummer 4659: Über Oderberg (14. Oktober 1916) in Richtung Balkan abgefahren
- 442 Fabriknummer 4673: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 99) im September 1932 bei der Direktion Halle ausgemustert.
Unsere Angabe (+ 1947) stammt von Oskar Pieper. Da keinerlei Nachweise für die 94 329 aus der Nachkriegszeit existieren (z.B. Lokzählungen von 1945 und 1947) und auch Friedrich Schadow den September 1932 als Ausmusterungsmonat nennt, schließen wir uns diesem Datum an.
- 442 Fabriknummer 4674: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 99) im Februar 1933 bei der Direktion Halle ausgemustert
- 442 Fabriknummer 4732: Über Oderberg (26. Oktober 1916) in Richtung Balkan abgefahren
- 442 Fabriknummer 4733: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 103) im Juli 1933 bei der Direktion Altona ausgemustert
- 443 Fabriknummer 4740: Laut Wenzel (2018; Seite 65) im Januar 1933 bei der Direktion Dresden ausgemustert.
Die Ausmusterungsverfügung HVB 21.213 Fuv 154 vom 14. November 1952 enthält neben elf weiteren T16 (und der 61 001!) auch die 94 340 der Direktion Münster. Sie taucht zudem in einer Zählliste vom 1. Dezember 1945 bei der Direktion Hannover auf (mit Kessel BMAG 1912/4841).
- 443 Fabriknummer 4744: Am Zeilenende: +04.01.57 (statt +01.57)
- 443 Fabriknummer 4749: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 94) im Mai 1933 bei der Direktion Frankfurt ausgemustert
- 443 Fabriknummer 4750: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 94) im Februar 1933 bei der Direktion Frankfurt ausgemustert
- 443 Fabriknummer 4752: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 99) im Februar 1933 bei der Direktion Halle ausgemustert
- 443 Fabriknummer 4755: Laut Wenzel (2018; Seite 65) im Jahr 1931 ausgemustert. Auch Herbert Rauter nennt in seinen maschinenschriftlichen Listen dieses Ausmusterungsjahr. Eintrag V.u. streichen und durch + 31 ersetzen.
- 443 Fabriknummer 4830: Wenzel (2018; Seite 369) nennt als Verkaufsdatum an Gölzau den 4. Januar 1964
- 443 Fabriknummer 4834: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 103) im Juli 1933 bei der Direktion Altona ausgemustert
- 443 Fabriknummer 4836: Laut Wenzel (2018; Seite 65) im Januar 1933 bei der Direktion Dresden ausgemustert
- 443 Fabriknummer 4838: Laut Wenzel (2018; Seite 65) im April 1933 bei der Direktion Dresden ausgemustert
- 443 Fabriknummer 4839: Laut Wenzel (2018; Seite 65) wurde die Lok im Jahre 1931 ausgemustert, laut Seite 386 aber im Dezember 1934. Auch die weitere Geschichte der Maschine wird in einigen Details bei Wenzel (2018; Seite 386) anders dargestellt als in unserem Band 2 auf Seite 98–100.
- 443 Fabriknummer 4841: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 107) im Dezember 1932 bei der Direktion Hannover ausgemustert

- 444 Fabriknummer 4848: Wenzel (2018; Seite 65) nennt als Ausmusterungsdatum nur 1931
- 444 Fabriknummer 4857: siehe zu dieser Lok (94 383) auch Kapitel 23. (Seite 313–314). Ergänzend teilte Wolfgang Müller mit, dass die 90 108 im Dezember 1946 beim Bw Halle G erfasst wurde und dann am 28. August 1947 bei diesem Bw aus dem A-Park mit Verfügung HV 31 Fuv 22 ausgemustert wurde. Sie musste am 9. Februar 1948 auf Anordnung der HV Wehr (= Name) wieder in den A-Park eingereiht werden, aus dem sie dann erst mit ihrer dritten Ausmusterung (1931 / 1947 / 1953) am 28. November 1953 endgültig ausschied.
- 444 Fabriknummer 4859: Herbert Rauter nennt in seinen maschinenschriftlichen Listen für diese Lok das Ausmusterungsjahr 1931.
- 444 Fabriknummer 4873: Laut Wenzel (2018; Seite 375) lautet das Verkaufsdatum an den VEB 5. September 1959. Weitere abweichende Betriebsdaten siehe unter den Korrekturen zu Seite 134–135.
- 444 Fabriknummer 4903: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 103) im Juli 1933 bei der Direktion Altona ausgemustert
- 444 Fabriknummer 4906: Über Oderberg (26. Oktober 1916) in Richtung Balkan abgefahren
- 444 Fabriknummer 4918: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 107) im Januar 1933 bei der Direktion Hannover ausgemustert
- 444 Fabriknummer 4923: Laut Wenzel (2018; Seite 375) wurde die Lok bereits am 30. Juni 1951 ausgemustert. Dem widersprechen die von Volkmar Kubitzki und Andreas Stange übermittelte Stationierungsübersicht und unser Foto der 94 484 in Kapitel 9.3; Seite 80:
- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| 01.47–01.02.50 | Magdeburg-Rothensee |
| 02.02.50–26.03.51 | Haldensleben |
| 27.03.51–31.07.52 | Halle-Klaustor |
| 01.08.52–21.07.54 | Halle P |
| 22.07.54–31.12.63 | Plagwitz |
| 01.01.64–04.01.64 | Leipzig-Wahren |
- 444 Fabriknummer 4926: Laut Stefan Stoitschkov wurde die Lok 50.09 am 10. August 1975 ausgemustert.
- 445 Fabriknummer 4927: Laut Wenzel (2018; Seite 49) wurde die Lok über Oderberg (26. Oktober 1916) in Richtung Balkan abgefahren. Laut Stefan Stoitschkov wurde die Lok 50.01 am 3. Oktober 1977 ausgemustert.
- 445 Fabriknummer 4928: Hinter +14.11.51 einfügen: Anschließend für „Schulzwecke“ der Eisenbahnschule der ED Münster in Osnabrück genutzt.
- 445 Fabriknummer 4930: Laut Wenzel (2018; Seite 65) im Februar 1933 bei der Direktion Dresden ausgemustert
- 445 Fabriknummer 4934: Über Oderberg (29. Oktober 1916) in Richtung Balkan abgefahren. Laut Stefan Stoitschkov wurde die Lok 50.07 am 10. August 1975 ausgemustert.
- 445 Fabriknummer 4936: Wenzel (2018; Seite 65) nennt nur das Ausmusterungsjahr 1931
- 445 Fabriknummer 4941: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 99) im November 1932 bei der Direktion Halle ausgemustert
- 445 Fabriknummer 4942: Die Lok 94 417 wurde mit Verfügung 34 Bla 155 der RBD Halle vom 2. März 1935 ausgemustert. Ab 15. März 1935 diente sie als Werkslok des RAW Cottbus bzw. laut Wolfgang Müller aus Leipzig des RAW Halle (Saale). Mit Verfügung RVM (31 Fkl) vom 12. Mai 1938 wurde die „Wiederherstellung“ der Lok und ihre Aufnahme in den regulären Reichsbahnbestand genehmigt. Ob die Wiederinbetriebnahme tatsächlich erst im Juni 1938 erfolgte, ist ungeklärt (Wenzel 2018; Seite 65 und 99). Demgegenüber war die 94 417 laut

- (445) Weber (2017, Seite 51) vom 2. März 1938 bis 1945 Werkslok 3 des RAW Halle und ging 1945 an die SMAD.
- 445 Fabriknummer 5028: Über Oderberg (26. Oktober 1916) in Richtung Balkan abgefahren. Zeile 2: → **24.8.78** LVZ 50.04 (statt: → '78 LVZ 50.04). Laut Stefan Stoitschkov wurde die Lok bereits 1987 in Sofia verschrottet.
- 445 Fabriknummer 5030: Laut Wenzel (2018; Seite 65) wurde die Maschine vor dem Verkauf an die MFWE im Jahre 1931 bei der DRG ausgemustert
- 445 Fabriknummer 5031: Laut Wenzel (2018; Seite 139) schied 94 424 des Bw Ratingen West um 1931 aus dem Bestand aus. Sie wurde jedoch definitiv erst bei der DB mit Verfügung HVB 21.213 Fuv 154 vom 14. November 1952 ausgemustert. Das bestätigt z.B. auch Wenzel in einer anderen Veröffentlichung von ihm (1976; Seite 80, 98 und 100).
- 445 Fabriknummer 5032: Laut Wenzel (2018; Seite 139) schied 94 425 des Bw Ratingen West um 1931 aus dem Bestand aus. Laut Meldekarte zur Ausmusterungsverfügung HVB 21.213 Fau 63 vom 18. Dezember 1954 wurde die in Haltern abgestellte Lok 94 425 mit Verfügung BZA Min 23H/2306 Fauldv 30 vom 21. Dezember 1954 an die Barbara Erzbergbau AG verkauft.

Lok - Nr. <u>94 425</u>	mit/ ohne Tender	Cu/ Stahl Fb.	Abstellort <u>Haltern</u>	BD <u>1931</u>
Ausgemustert mit Verfg.: <u>HVB 21.213 Fau 63 v. 18.12.54</u>				
Zur Zerlegung zugeteilt am:				
Zerlegestelle:				
Lok zerlegt: Tender zerlegt:				
Datum				
Verkauft mit Verfg.: <u>BZA Min 23H/2306 Fauldv 30 v. 21.12.54</u>				
Als Heizlok verwendet:				
Als Werklok verwendet:				

Was man heute mit der Speicherung in zentralen Computer-Datenbanken erledigt, war früher ein Verwalten auf der Basis unterschiedlichster Karteikarten: Am Beispiel der 94 425 entnehmen wir der sogenannten Meldekarte sowohl das Aktenzeichen der Ausmusterungsverfügung als auch das ihres Verkaufs an meist sogenannte „Dritte“. Stellt sich nur noch die Frage, wer die „Zweiten“ und wer die „Ersten“ waren? Nach Matthäus 19, Vers 29-30 wissen wir nur, dass die Ersten die Letzten sein werden – und umgekehrt.

Sammlung Alfred Gottwaldt

- 445 Fabriknummer 5050: Laut Stefan Stoitschkov wurde die Lok 50.08 am 01. September 1974 ausgemustert.
- 446 Fabriknummer 5058: Laut Wenzel (2018; Seite 65 und 103) im Juni 1933 bei der Direktion Altona ausgemustert
- 446 Fabriknummer 5063: Über Oderberg (14. Oktober 1916) in Richtung Balkan abgefahren
- 446 Fabriknummer 5126: Zur 94 506 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 447 Fabriknummern 5146 / 5148 / 5149: Jeweils einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190)
- 447 Fabriknummer 5150: Zur 94 525 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170

- 447 Fabriknummer 5152: Zur 94 1382 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 447 Fabriknummer 5226: Zur 94 535 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 447 Fabriknummer 5254: Einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190)
- 447 Fabriknummer 5256: Zur 94 547 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 447 Fabriknummer 5300: Zur 94 549 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 447 Fabriknummer 5337: Zur 94 551 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 447 Fabriknummer 5338: Einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190). Die Lok erhielt beim BKW Geiseltal die Betriebsnummer 32 und wurde dort 1968 zerlegt.
- 447 Fabriknummer 5340: Zur 94 554 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 448 Fabriknummer 5355: Zur 94 569 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 448 Fabriknummer 5366: Einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190)
- 448 Fabriknummer 5367: Ein Bild dieser Lok findet sich in Band 4; Seite 435
- 449 Fabriknummer 5508: Zur 94 616 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 449 Fabriknummer 5522: Zur 94 628 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 449 Fabriknummer 5538: Zur 94 642 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 449 Fabriknummer 5539: Einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190)
- 450 Fabriknummer 5642: Zur 94 1394 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 450 Fabriknummer 5724: Zur 94 688 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 450 Fabriknummer 5725: Wenzel (2018) nennt alternativ den 1. November 1936 als Verkaufsdatum an die HBE. Zur 94 689 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 303–306
- 451 Fabriknummer 5750: Zur 94 698 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 171–172 und 317–318
- 451 Fabriknummer 5755: Zur 94 703 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 451 Fabriknummer 5764: Laut Ausgangsbuch der Rbd Halle wurde die Lokomotive 94 710 am 24. Mai 1947 an die Sowjetische Militäradministration in Deutschland abgegeben [danke an Wolfgang Müller]. Als Abgabedatum an das MPS wird neben dem 10. auch der 5. August 1947 (Bw Leipzig Bayr Bf) genannt (Reimer et al. 2020; Seite 171). Siehe auch die Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170 und zum Ausmusterungsdatum Seite 309.
- 451 Fabriknummer 5765: Einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190)
- 451 Fabriknummer 5768: Zur 94 712 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 452 Fabriknummer 5959: Die Außerdienststellungsdaten können präzisiert werden in:
+ 2. Semester 1948 ++ 15.07.48

- 452 Fabriknummer 5961: Die Außerdienststellungsdaten können präzisiert werden in:
+ 2. Semester 1953 ++ 09.53
- 452 Fabriknummer 5975: Laut Wenzel (2018) wurde die Lok schon am 25. Mai 1959 (Seite 392) bzw. erst am 1. September 1959 (Seite 369) von der Deutschen Reichsbahn abgegeben. Weitere abweichende Betriebsdaten siehe unter den Korrekturen zu Seite 356–358.
- 452 Fabriknummer 5990: Einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190)
- 453 Fabriknummer 6000: Einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190)
- 453 Fabriknummer 6069: Zur 94 770 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 453 Fabriknummer 6070: Zur 94 771 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 453 Fabriknummer 6079: **Švencionėliai** (statt: Svencioneliai)
- 453 Fabriknummer 6091: Zur 94 779 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 453 Fabriknummer 6100: Zur 94 1809 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 196. Laut Mitteilung von Wolfgang Müller vom 15. Mai 2016 trug die Lok 1964 in Zwickau die Werksloknnummer 805.80.01, die später an die 94 2105 überging. Richtig dürfte allerdings die Werksloknnummer 805.80.02 sein.
- 454 Fabriknummer 6178: Zur 94 794 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 454 Fabriknummer 6198: Zur 94 808 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 454 Fabriknummer 6201: siehe Ergänzung zu Kapitel 9.4; Seite 286 (B 9887)
- 454 Fabriknummer 6202: Einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190)
- 455 Fabriknummer 6364: Zur 94 819 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 455 Fabriknummer 6372: Zur 94 827 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 455 Fabriknummer 6684: Zur 94 844 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 456 Fabriknummer 6702: Zur 94 1405 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 264
- 456 Fabriknummer 6892: Abweichende Betriebsdaten siehe unter den Korrekturen zu Kapitel 9.4; Seite 356–358
- 457 Fabriknummer 6918: Ergänzungen zur 94 896 siehe Kapitel 9.4; Seite 171, 311–313 und zugehörige Ergänzungen
- 457 Fabriknummer 6919: Zur 94 897 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 457 Fabriknummer 6924: Zur 94 902 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 457 Fabriknummer 6937: Zur 94 915 siehe Kapitel 9.4; Seite 171, 311–313 und zugehörige Ergänzungen
- 457 Fabriknummern 6939: Einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190)
- 457 Fabriknummer 7039: siehe Ergänzung zu Kapitel 9.4; Seite 366.

- 457 Fabriknummer 7041: Einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190)
- 457 Fabriknummer 7044: Vor Ausmusterungsjahr einfügen: „Mahnung“ für Ausmusterungsantrag der RBD Nürnberg für 94 925 vom 1. Februar 1945 (siehe Kapitel 9.4; Seite 169)
- 457 Fabriknummer 7047: Zur 94 928 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 457 Fabriknummer 7054: Zur 94 935 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 458 Fabriknummer 7095: Zur 94 975 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 458 Fabriknummer 7096: Zur 94 976 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 458 Fabriknummer 7104: Zur 94 984 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 458 Fabriknummer 7109: Zur 94 989 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 458 Fabriknummer 7115: Zur 94 995 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 458 Fabriknummer 7116: Zur 94 996 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 459 Fabriknummer 7119: Zur 94 999 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 459 Fabriknummer 7129: Einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190)
Wenzel gibt in seinem Buch (2018; Seite 369) für den Verkauf der Lok den Folgetag des von uns genannten Verkaufsdatums, auf Seite 392 dagegen den 18. Mai 1967 an.
- 459 Fabriknummer 7130: Die Lok wurde im Oktober 1972 zerlegt. Wenzel (2018) gibt auf Seite 369 die Gröbzigener Betriebsnummern beider Loks (94 1010 und 94 1334) mit 2 an.
- 459 Fabriknummer 7140: Zur 94 1021 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 459 Fabriknummer 7146: Zur 94 1027 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 459 Fabriknummer 7150: Zur 94 1030 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 459 Fabriknummer 7151: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190)
- 459 Fabriknummer 7156: Zur 94 1036 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 460 Fabriknummer 7169: Einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190)
- 460 Fabriknummer 7427: Zur 94 1082 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 460 Fabriknummer 7429: Zur 94 1084 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 460 Fabriknummer 7448: Zur 94 1413 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 264
- 460 Fabriknummer 7455: Einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190)
- 460 Fabriknummer 7458: Zur 94 1105 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 461 Fabriknummer 7483: Zur 94 1130 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170

- 461 Fabriknummer 7511: Einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190)
- 461 Fabriknummer 7521: Ein Bild dieser Lok findet sich in Band 4; Seite 443
- 462 Fabriknummer 7626: Zur 94 1203 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 462 Fabriknummer 7638: Zur 94 1215 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 462 Fabriknummer 7722: Ein Bild dieser Lok findet sich in Band 4; Seite 428
- 463 Fabriknummer 7768: Die Lok erhielt beim BKW Geiseltal die Betriebsnummer 6.
- 463 Fabriknummer 7771: Die Lok erhielt beim BKW Großkayna die Betriebsnummer 30.
- 463 Fabriknummer 7776: Zur 94 1342 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 463 Fabriknummer 7789: Zur 94 1355 siehe Kapitel 9.4; Seite 198
- 463 Fabriknummer 7825: Zur 94 1361 siehe Kapitel 9.4; Seite 171 und 288 sowie in der Ergänzung zu Seite 170
- 464 Fabriknummer 8087: Zur 94 1540 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 464 Fabriknummer 8099: Zur 94 1552 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 465 Fabriknummer 8194: Zur 94 1609 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 465 Fabriknummern 8194 / 8310 / 8368: Jeweils einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 190)
- 465 Fabriknummer 8213: Ein Bild dieser Lok findet sich in Band 4; Seite 431.
- 465 Fabriknummer 8307: Zwei Bilder dieser Lok finden sich in Band 4 auf den Seiten 439 und 444.
- 465 Fabriknummer 8380: hinter Bremerhaven einfügen: (siehe unter Ergänzungen zu Seite 186)
- 466 Fabriknummer 8387: Zur 94 1683 siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 170
- 466 Fabriknummer 8395: Wenzel (2018; Seite 392) nennt nur für die – gemeinsam mit der 94 1665 – in Zehdenick aufgestellte 94 1691 das Verkaufsdatum 24. Februar 1970. Das war gleichzeitig das DR-Ausmusterungsdatum der 94 1691 beim Bw Waren (siehe auch Kapitel 9.4; Seite 402). Ähnlich wie bei der 94 1665 vermuten die Autoren, dass beide Loks gleichzeitig in Zehdenick am 1. April 1969 aufgestellt wurden und ebenfalls beide Loks erst **nach** dem Aufstellungstermin zu unterschiedlichen Terminen ausgemustert wurden.
- 467 Bildtext; Bildautor: **Ralf** Reich (statt: Rolf Reich)
- 469 Kapitel 11.1 (Städtische Hafenverwaltung Dortmund): **4–5** (statt: IV-V)
- 469 Kapitel 11.6 (Köln-Bonner Eisenbahnen): **60–61** (statt: 70–71)
- 471 vorletzte Zeile Inhaltsverzeichnis: **Houillères** (statt Houilleres)
- 473 Bildtext, vorletzte Zeile: **Ralf** Reich (statt: Rolf Reich)
- 479 unterer Bildtext, Zeile 5: **Bahnbetriebswerkes** (statt: Bahnbetriebswerkes)
- 482 Bildtext unteres Bild; Bildautor: **Ralf** Reich (statt: Rolf Reich)

- 483** Bildtext unteres Bild; Bildautor: **Ralf** Reich (statt: Rolf Reich)
- 485** Bildtext unteres Bild; Bildautor: **Ralf** Reich (statt: Rolf Reich)
- 486** Bildtext unteres Bild; Bildautor: **Ralf** Reich (statt: Rolf Reich)

Band 3 (Herdam Verlag 2018)

Seite	Ergänzung / Korrektur
TITELBILDER	
2	Bildtext Titelbilder, unten, letzte Zeile: Ralf Reich (statt: Rolf Reich)
VORWORT	
3	links, letzter Absatz, Zeile 6: 199 (statt: 200) und viertletzte Zeile: 2 428 (statt: 2 429)
3	rechts, 3. Absatz, erste Zeile: 199 (statt: 200)
KAPITEL 10.	
7	Hinter oberem Bildtext einfügen: Als weitere „exotische“ Betriebsnummern trug die „SAXONIA“ seit ihrer Indienststellung am 30. März 1989: 89 9999-7; geändert ab 12. April 1989 in 89 8888-3 und ab 1. Januar 1992 in die von uns genannte Betriebsnummer 088 895-8 [danke an Wolfgang Müller].
12	Bildtext: Die Lok M 62-1 konnte zur Jahreswende 2018/19 von einem der Autoren im Freigelände des am 30. Oktober 2017 eröffneten neuen Eisenbahnmuseums der Russischen Staatseisenbahnen (RŽD) in Sankt Petersburg fotografiert werden. Dieses weitgehend neugebaute Museum direkt neben dem Baltischen Bahnhof in Sankt Petersburg gehört sicherlich zu den größten und modernsten Eisenbahnmuseen der Welt.
16	linke Tabelle bei 94 2151-2: Fußnote 1 hier und rechts von dieser Tabelle unten streichen
KAPITEL 10.1	
18	links, Zeile 8–10: Zur schwersten deutschen Tenderlok siehe die Ergänzungen zu Kapitel 14.1; Seite 408.
26	rechts, Zeile 1: 29 (statt: 28) rechts, Zeile 2: zehn (statt: neun) rechts, Zeile 12: elf (statt: zehn) Tabelle: Zwischen Ty 2-65 und Ty 2-328 einfügen: Ty 2-198 52 1232 [danke an Hans-Jürgen Wenzel]
30	Literatur: Richter (Hrsg.) 2014 (statt: Richter 2014)
KAPITEL 10.2	
40	Bildtext: Laut einer Information von Manfred Meyer vom 11. März 2019 hat sein Vater, Günter Meyer, auf der Rückseite dieses Fotos folgendes notiert: „Lt. Lokführer Wild Gleisverwerfung Strecke FM km 4,4 im Übergangsbogen R = 250 m“. Mit FM ist die Strecke Falkenstein–Muldenberg (heute 6649) gemeint. Der im Bildtext als unbekannt bezeichnete Unfallort lag also zwischen Falkenstein und Grünbach.
43	Bildtext: Ergänzend teilte uns Wolfgang Müller aus Leipzig mit, dass die 94 2108 im Bw Engelsdorf aufgenommen worden ist. Sie stand damals auf den Strahlengleisen des Lokschuppens A, der sich im Rücken des Fotografen befand. Der links sichtbare Gaswagen des Bahnhofs Engelsdorf diente dem Gastransport von der Mischgasanstalt Leipzig zum Bw Engelsdorf (Gas für die Lokbeleuchtung) und zum benachbarten RAW Leipzig.
44	links, nach dem 2. Absatz einfügen: Dennoch wird man bei der sächsischen XI HT nur sehr wenige Aufnahmen mit Dreilichtspitzensignal finden, so wie in diesem Band auf den Seiten

- (44) 88 und 98. Über die Gründe dafür teilte uns Wolfgang Müller aus Leipzig am 8. April 2021 mit:

„Das Dreilichtspitzensignal wurde mit der Ausgabe 1958 des Signalbuches Dv 301 (gültig ab 1. April 1959) bei der DR eingeführt. Als Signal Zg 1b war es nur auf Bahnen mit Wegübergängen ohne technische Sicherung auf Anordnung der Direktion zu führen. Erst das Signalbuch 1971, gültig ab 1. Oktober 1971, schreibt das Dreilichtspitzensignal als Zg 1a allgemein vor, wenn das Triebfahrzeug damit ausgerüstet ist oder Nebenbahnen mit ungesicherten Wegübergängen zu befahren sind. Im anderen Falle ist das Signal Zg 1b (zwei weiße Lichter in gleicher Höhe) zu führen. Das erklärt auch, warum bis 1970 bei den Fotos der BR 94²⁰ kaum solche mit drei Spitzenlampen zu sehen sind, auch nicht nach 1971.

Die Ausrüstung, die in den Raw vorgenommen wurde, bezieht sich in der Regel darauf, dass bis an den Rauchkammerrand eine elektrische Leitung mit einer Steckdose gelegt wurde. Der Halter für die Spitzenlampe war ohnehin vorhanden, da er bis dahin für die Signalisierung (z.B. Falschfahrspitzensignal) notwendig war. Die Spitzenlampe selbst war ein Ausrüstungsgegenstand, der von den Bahnbetriebswerken beschafft, vorrätig gehalten und auch unterhalten wurde.“

Hinzuweisen wäre zudem noch darauf, dass Lokomotiven im Rangierdienst sowieso nur eine Spitzenlampe zeigten (siehe z.B. Seite 35, 37 oben, 44 und 72).

- 50 Bildtext unten, Zeile 8: Laut Matthias Hengst (2020, Seite 47) gab es bei dem im linken Bild gezeigten Unfall der Hilbersdorfer 94 2131 mehrere Schwerverletzte, was angesichts der Lage der Lok nicht verwundert. Ursache des Unglücks war laut Matthias Hengst eine Flankenfahrt.
- 51 rechts, an letzte Zeile anschließen: Das schließt nur kurzfristig im Ausland befindliche Lokomotiven (wie z.B. die 94 2063 in Varnsdorf) mit ein (siehe Ergänzungen zu Seite 154).
- 53 links, 1. Absatz, Zeile 8–12: Zu 94 2097 siehe die Ergänzungen zu den Seiten 118 und 154.
- 53 rechts: Nach 3. Absatz einfügen:
Ähnlich wie 22 preußische T16¹ (siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.3; Seite 190) standen auch vier sächsische XI HT als sogenannte Trophäenlokomotiven auf einer Liste vom 1. November 1949. Unter den laufenden Nummern 631–634 fanden sich dort (alle RBD Dresden):

Betriebsnummer	Ausmusterung DR
94 2007	+ 1967
94 2008	+ 1967
94 2053	+ 1967
94 2132	+ 1970

Auch diese vier Loks gelangten wieder in die uneingeschränkte Verfügungsgewalt der DR in der DDR zurück (Details siehe Ergänzungen zu Kapitel 9.3; Seite 190).

- 56 Bildtext (unten), drittletzte Zeile ersetzen: malige SNCF-XI HT **schon einen Monat nach dem** (statt: malige SNCF-XI HT am Tag des)
- 59 links, 2. Absatz, Zeile 2; links, 4. Absatz, Zeile 1 und rechts Zeile 3–5: Der neue DR-Nummernplan trat am 1. **Juni** 1970 in Kraft, Details siehe Berichtigungen zu Kapitel 9.4; Seite 201. Die anderen in diesem Abschnitt genannten Zahlen haben Bestand.
- 62 oberer Bildtext, 12. Zeile: Werkslok 1 (statt: Werkslok I)
- 62 Bildtext unteres Bild: Ergänzen: Bei dieser Aufnahme ist an der Lage der Schieberschubstange (zwischen Zylinder und dem gebogenen Träger der beiden Kreuzkopf-Gleitbahnen hinter der Rohrleitung zur Pumpe) zu erkennen, dass sie im schmalen Ausschnitt des Gleitbahnträgers fast die für sie tiefst mögliche Lage einnimmt. Anders als bei den meisten anderen Staatsbahn-Lokomotiven, aber übereinstimmend mit

- (62) den beiden ersten T 16-Bauarten fährt die Lok bei dieser Lage der Schieberschubstange (unterhalb des Schwingenlagers) rückwärts (siehe auch Ergänzungen zu Kapitel 9.3; Seite 80).
- 67 Bildtext: Das Bild der 94 2047 wurde von Karlheinz Leyer aufgenommen.
- 67 rechts, letzte Zeile: „MAB Leipzig“ (statt: „MAB Leipzig-Wiederitzsch“)
- 68 Tabelle im Kasten, viertletzte Zeile sowie links 1. Absatz, 2. Zeile: „Leipzig-Wiederitzsch“ ersetzen durch: „Leipzig“
- 68 Zeichnung: Die Weichenverbindung zwischen der Anschlussbahn nördlich des MAB-Geländes und der Hauptstrecke Delitzsch–Leipzig Hbf ist zu streichen [danke an Wolfgang Müller].
- 68 Zeichnungstext, 4.–5. Zeile: „und deshalb auch oft als „MAB Leipzig-Wiederitzsch“ bezeichnet“ ersatzlos streichen.
- 69–70 Zur Problematik der Erstbeheimatungen und auch der späteren Stationierungen siehe die Anmerkungen zu den Seiten 145–148
- 72 Legende zur Karte: Laut Wolfgang Müller sind einige der amtlichen Bw Bezeichnungen aus dem Jahre 1939 zwar in unserem Buch richtig wiedergegeben, aber dennoch nicht korrekt:
- Leipzig West ersetzen durch: Leipzig Hbf West
 Leipzig-Nord ersetzen durch: Leipzig Hbf Nord
 Leipzig-Süd ersetzen durch: Leipzig Hbf Süd
 Leipzig Bayr Bf ersetzen durch: Leipzig Bayer Bf
- Bei Gaschwitz muss es laut Wolfgang Müller statt „Lokbahnhof von Lr“ „Lokbahnhof von B“ heißen. Da Wolfgang Müller bereits in Band 2 (siehe z.B. die dortigen Ergänzungen zu den Seiten 248 und 249) vergleichbare Korrekturen angemerkt hatte, stellt sich die Frage, ob das Verzeichnis von 1939 (das uns sowohl als Original, als auch als Nachdruck vorliegt) möglicherweise nur einen kurzfristig gültigen oder gar nur geplanten Stand wiedergibt. Inhaltlich wäre das Entfallen des „Hbf“ bei den Bw West, Nord und Süd natürlich denkbar gewesen, andererseits bleibt es aber z.B. wenig plausibel, warum bei Nord und Süd ein Bindestrich in der Bw-Bezeichnung hinter Leipzig verwendet wurde, nicht aber bei West.
- 73 unterer Bildtext: Wolfgang Müller weist daraufhin, dass die im Bildtext genannten Loks (außer der 94 2105) keine Werksloks (im engeren Sinne) waren, sondern nur an das Raw verliehen bzw. dem Raw zur Nutzung überlassen worden waren.
- 75 unterer Bildtext: Das Bw Löbau gehörte nie zur Rbd Cottbus, da es nur von 1937 bis zum 3. Oktober 1953 bestand. Vorher und nachher war es ein Lokbahnhof des Bw Bautzen. Als der ostsächsische Raum mit den Bw Bautzen, Görlitz und Zittau am 1. Januar 1955 von der Rbd Dresden an die Rbd Cottbus abgetreten wurde, war Löbau schon seit gut einem Jahr kein selbstständiges Bw mehr [danke an Wolfgang Müller].
- 76 links, 1. Absatz, Zeile 9–10: Laut Lind (o.J.) war Ernst Kamieth Dienstvorsteher des Güterbahnhofs Berlin Anhalter Bahnhof (eine Nennung) bzw. des Potsdamer Güterbahnhofs (mehrfach). Trotz dieser Unstimmigkeit bietet der Aufsatz eine Reihe von interessanten Details zu den damaligen Vorgängen.
- 78 links: An letzten Satz anschließen: Während die beiden letztgenannten Autoren die Loks 1–2 der Boizenburger Stadt- und Hafenbahn (Hohenzollern 1925/4536 und 1927/4700) als ELNA 1 ansehen ist laut Goller/GM 2022, Seite 66–67 die oben erwähnte WZTE-Lok 8 die einzige jemals gebaute Lok dieses Typs. Die Diskussion über diese Frage wird uns sicher noch weiter beschäftigen.

- 81** rechts, Zeile 8–10: Die für Oktober 2018 angesetzte Bergung der Lok „RHEIN“ ist gescheitert, da an der durch Messungen ermittelten vermuteten Fundstelle im Rhein keine Lok vorhanden war (siehe auch Röder 2019)
- 82** links, 3. Absatz: Zur Problematik der Erstbeheimatungen und auch der Stationierungsangaben siehe die Anmerkungen zu den Seiten 145–148
- 83** links, 1. Absatz, Zeile 10: Einige wenige Bilder vom Einsatz der Baureihe 84 im Uranerzbergbau finden sich bei Kohlmeier (2018).
- 84** oberer Bildtext, letzte beiden Zeilen: siehe Anmerkungen von Detlef Winkler zu Seite 148
- 93** links, 1. Absatz: Bei den Werksloks in Chemnitz (Raw Karl-Marx-Stadt) nennt Wolfgang Müller zusätzlich die 98 7086 (O&K 1908/2296). Sie stammte von den französischen Hüttenwerken in Montataire.



*Zu große(r) Pufferteller, Dampfdom und Kohlenkasten, zu kleine(r) Kessel, Schornstein und Rauchkammertür. Ob die Lok auch schon im August 1908 bei ihrer Ablieferung durch O&K an die 1881 gegründete Société des Forges et Aciéries du Nord et de l'Est so disproportioniert aussah, ist nicht für alle genannten Punkte belegt. Im Zweiten Weltkrieg von der „Organisation Todt“ konfisziert (siehe Kapitel 18.3; Seite 161), wurde sie am 15. Oktober 1953 bei der Deutschen Reichsbahn als 98 7086 übernommen und von Gerhard Illner fotografiert. Die Ausmusterung erfolgte am 18. September 1959. Übrigens, das erste Einsatzwerk der Lok in Montataire arbeitet auch heute noch und gehört – fast hätte man es vermutet – zum Arcelor Mittal-Konzern (siehe Kapitel 4.; Seite 108).
Foto: Sammlung Robin Garn*

- 93** rechts, 2. Absatz unter der Streckenskizze: Hans-Jürgen Wenzel schrieb uns am 13. Februar 2019 zu „Leiper an der Holzen“: „Sicher konnte da jemand deutsche Schrift nicht lesen. In der DV 907 vom 1.4.1939 steht auch: »Bw Böhmisches Leipa a. d. P.«“
- 94** links, 1. Absatz: Auch Hans-Jürgen Wenzel (Schreiben vom 13. Februar 2019) geht davon aus, dass im Sudetenland keine Loks der Baureihe 94²⁰ beheimatet waren. Zum einen hätten Hinweise auf solche Beheimatungen in den 114 bekannten Betriebsbüchern dieser Reihe auftauchen müssen, zum anderen seien die Loks zu schwer für den dortigen Oberbau gewesen. Aus dem letztgenannten Grund seien zwar z.B. Loks der Baureihe 94¹, aber keine der Baureihen 55²⁵ oder 94⁵ im Sudetenland beheimatet gewesen (zur Baureihe 94⁵ siehe aber Kapitel 9.4; Seite 243 [Hannsdorf Sud] und zugehörige Berichtigungen).
- 104** Zeichnung: In der SNCF-Zeichnung der sächsischen XI HT sind neben anderen Fehlern auch die Radsatzbauarten der Lokomotiven falsch bezeichnet. Sie lauten richtig (von vorne nach hinten): U1, U2, U3, U2, U1.

- 104** links, letzte Zeile bis rechts (2. Absatz von unten): Laut Wenzel 2018 (Seite 128) ist die sächsische XI HT unter der Nordbahn-Nummer 5.526 tatsächlich im März 1941 bei der RBD Posen eingetroffen. Dort dürfte man nicht schlecht gestaunt haben über die doch gravierenden Bauartunterschiede zu ihren „Schwestern“ 5.519 und 5.521–5.523. Nun, solche Fehler lassen sich bei Lokomotiven relativ leicht beheben, und so stand die 5.526 bei Kriegsende in der richtigen (und im übergeordneten Sinne dennoch falschen) Direktion Dresden.
- 110** rechts, 1. Absatz, letzte Zeile: Die erwähnte dreischienige, am 21. Dezember 1932 und 11. Juli 1933 eröffnete Hafenbahn in Ragnit (heute Neman) hatte seit 1902 einen Vorläufer in Gestalt einer 1,1 Kilometer langen Strecke, bei der die große Steigung von 1:8 zwischen Kleinbahnhof und Hafen Ragnit mit einer Seilzuganlage überwunden wurde. Nach den Anlagen bei Kaiseringen-Frohnstetten (siehe Ergänzungen zu Kapitel 3.3; Seite 71) und bei Kahla (siehe Kapitel 9.4; Seite 236–237) ist dies bereits die dritte in der einschlägigen Literatur (z.B. Hefti 1975) völlig vergessene Seilbahn mit Schienengüterverkehr. Weitere Bahnen mit Seilbetrieb gab es in Ostpreußen nur noch in Rauschen (Personenverkehr) und bei den bis heute betriebenen fünf Sektionen des Oberländischen Kanals (Transport von Schiffen auf Schienen über Steigungen; siehe Baldowski o.J./ Greß, Petzold 2018/ Hefti 1975/ Hefti 1978/ Januszewski [Hrsg.] 2001/ Lenk 2015).
- 113** rechts, 3. Textabsatz, Zeile 4: aus. **Noch einen Monat vor ihrer** Ausmusterung wurde für diese Lokomo- (statt: aus. Am Tag der Ausmusterung wurde für diese Lokomo-)
- 115** Tabelle: Zumindest kurzfristig war auch die 94 2063, die von sowjetischen Truppen im Mai 1945 in Varnsdorf (deutsch: Warnsdorf) registriert wurde, in der Tschechoslowakei (siehe Kapitel 13.4; Seite 370). Die Maschine wurde erst 1967 in der DDR ausgemustert (siehe Kapitel 10.3; Seite 154).
- 118** ganzer oberer Absatz zum NKPS bzw. MPS: Laut Reimer et al. (2020; Seite 171–172) war die 94 2097 des Bw Kamenz zwar unter dem Datum 9. Dezember 1945 als Abgabe-Lokomotive für die Sowjetunion aufgeführt, verblieb aber aus unbekanntem Gründen in der sowjetischen Besatzungszone. Dort wurde sie durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1947 ausgemustert. Demnach wären nur zwei sächsische XI HT nach 1945 in die Sowjetunion gelangt.
- 132** rechts, 1. Absatz, Zeile 3: Zur Dauer des Einsatzes des XI HT-Heizkessels teilt uns der Autor dieses Abschnittes, Matthias Nieke, mit, dass ein Freund ihm zwischenzeitlich berichtet habe, „dass er von der Straßenbahn aus im Jahre 1988 einen Kessel mit Belpaire-Feuerbüchse auf dem Gelände des Afro-Werkes hat stehen sehen. Ob der Kessel noch unter Dampf stand, war nicht zu sehen.“
- 141** Literatur: **Hudec** et al. 2006 (statt: Hudec et al. 2006) und Karlsch, **Zeman** 2002 (statt Karlsch, Zbynek 2002)

KAPITEL 10.3

- 145–148** Zum Thema „Fälschungen“ in der Lokomotivgeschichte erreichten uns eine ganze Reihe von Anrufen, Mails und Briefen, in denen immer wieder der Name eines „Thüringer Eisenbahnfreundes“ (siehe auch Kapitel 10.2; Seite 69–70) auftauchte. Dieser hatte laut den uns zugegangenen Hinweisen u.a. zahlreiche Legenden zur Herkunft seiner „Daten“ entwickelt, wie z.B. die eines gewissen Herrn Smironow, der in einem Archiv in Lwow zahlreiche Daten zum Verbleib deutscher Loks aufgespürt habe oder „einen zwangsverpflichteten deutschen Telegrafisten-Ingenieur namens Rieger oder Rüger, der in der SU seitenweise Lok, abgestellte deutsche Straßenbahnen usw. notiert haben soll“ (Hans-Jürgen Wenzel; Schreiben vom 13. Februar 2019). Die schon mehrfach zitierten Beheimatungen vom 31. Oktober 1925 sollen alternativ zur späteren Darstellung in Kapitel 10.3 (Seite 146) auch aus einem (angeblichen) Handexemplar des Umzeichnungsplans von Werner Hubert aus dem Verkehrsmuseum Dresden stammen. Dieser hatte aber einerseits 1925 noch keinen Zugang zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, und andererseits war diese Handakte nach der Wende im Verkehrsmuseum weder auffindbar, noch hatte irgendjemand eine Erinnerung an sie. Das gleiche galt für 270 Betriebsbuchauszüge der

- (145–148) Baureihe 52, die der „Thüringer Eisenbahnfreund“ aus dem Nachlass des Stendaler Lokomotivhistorikers Kursawe erhalten haben will. Wie Günter Meyer aus Aue damals recherchiert hat, erfreute sich Herr Kursawe seinerzeit bester Gesundheit, und die Unterlagen waren komplett gefälscht. Wie schon in Kapitel 9.4 (Seite 252) vermutet, sind auch die Autoren dieser Bände möglicherweise bei einzelnen Angaben auf solche Fälschungen hereingefallen, was sicherlich eine große Befriedigung für den Fälscher darstellen dürfte. Insbesondere haben wir „das erst am 4. Mai 1988 im Bw Altenburg entdeckte Betriebsbuch“ der 94 1908 im Verdacht (siehe Seite 147), das laut Hans-Jürgen Wenzel wahrscheinlich gefälscht ist. Auch der damalige Chef des Bw Altenburg und des ihm seit 1. Januar 1951 zugeteilten Lokbahnhofs Meuselwitz, Detlef Winkler, hatte uns nach Erscheinen von Band 3 geschrieben, dass er darüber erstaunt sei, dass die „Entdeckung“ dieses Buches völlig an ihm vorbeigegangen sei (siehe auch die weiteren Korrekturen zu Seite 148). Damit dürfte wahrscheinlich auch das Heimat-Bw Altenburg für die Baureihe 94¹⁹ obsolet sein. Mehrere Informanten halten auch unsere Ausmusterungstabelle auf Seite 148 lediglich für ein Produkt eines fehlgeleiteten und sonderbaren Gestaltungswillens.

Laut Friedrich Schadow (siehe Kapitel 9.1; Seite 29) wurde die Baureihe 94¹⁹ wie folgt ausgemustert:

März 1932	94 1905
Juni 1933	94 1901 / 1903
Juli 1933	94 1908
Oktober 1933	94 1907
Dezember 1933	94 1904 / 1906
Januar 1934	94 1902

Wie schon auf Seite 145–146 dargelegt, halten wir auch die Angaben von Wiedemann, Endisch (2009) und von Heinrich (2013 a) zu Erstbeheimatungsorten der sächsischen XI HT für äußerst problematisch. Hans-Jürgen Wenzel schrieb uns dazu am 13. Februar 2019: „Keiner hat bislang eine solche Liste gefunden! Leipzig-Lr gab es noch 1943 nicht. Meuselwitz war noch 1922 kein Bw, sondern eine Stationsschlosserei.“ Zusammenfassend muss man wohl festhalten, dass die Beheimatungs- und Verbleibsgeschichte deutscher Lokomotiven bis mindestens 1945 in einem wahrscheinlich hohen Maße durchsetzt ist mit Fälschungen. Für den ernsthaft arbeitenden Lokomotivhistoriker stellt sich der Sachverhalt so dar, dass oft vorhandene – aber möglicherweise gefälschte – Daten mit nicht existierenden Daten konkurrieren. Der an sich sinnvolle Ruf danach, nur noch zeitgenössische Original-Dokumente in Darstellungen einzubeziehen, wird leider durch die neuen technischen Möglichkeiten konterkariert. Die Autoren sind gespannt darauf, wann die ersten gefälschten Betriebsbücher, Reichsbahn-Dokumente in Form von Verfügungen oder sonstige „Original-Dokumente“ im Netz auftauchen. Wahrscheinlich gibt es sie schon längst.

- 146** Zeichnungstext: Die am 1. Februar 2013 erfolgte Gesamtstilllegung der Strecke Meuselwitz–Tröglitz wurde wieder aufgehoben, nachdem am 5. Juni 2013 durch ein Hochwasser die Flutbrücke über die Aue der Weißen Elster auf der Strecke Zeitz–Tröglitz nicht mehr befahrbar war. Der Anschluss von drei Unternehmen im Chemie- und Industriepark Zeitz erfolgte ab dem 28. Juni 2013 wieder über Meuselwitz. Nach Reparatur und teilweisem Neubau der Brücke über die Aue der Weißen Elster läuft der Verkehr seit dem 1. März 2021 wieder über Zeitz. Der Abschnitt Tröglitz–Meuselwitz ist seit diesem Zeitpunkt wieder ohne Verkehr.
- 148** Zeichnungstext: Siehe die Ergänzung zu Kapitel 10.3; Seite 146
- 148** links, 1. Absatz, letzte Zeile bis rechts Zeile 6: Zu der in Band 3 angesprochenen unklaren Situation beim Bw Altenburg schrieb uns am 1. Februar 2019 Detlef Winkler, der frühere Leiter dieses Bahnbetriebswerkes:
„Ein "richtiges" Bw gab es in Altenburg vor 1933 nicht, es gab nur den Lokbahnhof (die spätere Wagenwerkstatt) am Bahnhof. Dort existieren auch Fotos mit sächsischen 94ern, <...> die führen "unter der Flagge" des Bw Meuselwitz. Das neue Bw Altenburg wurde mit dem Bau des Verschiebebahnhofes errichtet. Dazu gibt es Fotos von 1921, auf denen die Grundmauern zu sehen sind. Meinen Informationen nach wurde das dann bis 1933 alles

- (148) *fertiggestellt, so dass das Aufnahmedatum des Schuppens in Altenburg durchaus 1932 sein kann. <siehe Seite 84; d.A.> Nach den mir vorliegenden Betriebsbuchauszügen (insbesondere BR 94.20) beginnen die Beheimatungen in Altenburg am 01.10.1933, was ich damit als offizielles Gründungsdatum ansehe. Übrigens hörte das Bw auf den Tag genau 60 Jahre später auf zu existieren“.*

In ähnlicher Weise äußerte sich auch Wolfgang Müller, der weiterhin auch auf die Entwicklung des Bw Meuselwitz eingeht:

„Das Bw Altenburg wurde erst zum 1. Oktober 1933 eingerichtet, und zwar am neuen Standort in der Flur Zetzscha. Bis dahin war es immer ein Lokbahnhof vom Bw Leipzig Bayer Bf. Gleichzeitig wurde das Bw Meuselwitz zu einem Lokbahnhof des Bw Altenburg herabgestuft. Es wurde dann zum 1. Oktober 1935 wieder als selbstständiges Bw bis zum 31. Oktober 1950 geführt; von da an war es wieder ein Lokbahnhof vom Bw Altenburg.“

LIEFERLISTE HARTMANN

- 152** Fabriknummern 3225/3226: Jeweils einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotiven (siehe Ergänzungen zu Kapitel 10.2; Seite 53).
- 154** Fabriknummer 4334: Einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 10.2; Seite 53).
- 154** Fabriknummer 4344: Lok wurde im Mai 1945 in Varnsdorf durch Sowjettruppen registriert (siehe auch Kapitel 10.2; Seite 115 und 13.4; Seite 370 einschließlich zugehöriger Ergänzungen).
- 154** Fabriknummer 4553: Laut Reimer et al. (2020; Seite 171–172) wurde die Überführung der 94 2097 in die Sowjetunion nicht durchgeführt. Nach dieser Quelle wurde die Maschine im Jahre 1947 durch die Deutsche Reichsbahn ausgemustert.
- 155** Fabriknummer 4595: Einfügen: Zeitweise sowjetische Trophäenlokomotive (siehe Ergänzungen zu Kapitel 10.2; Seite 53).

KAPITEL 11.

- 163** In der vorletzten Zeile des Literaturverzeichnisses hinter „Schweers, Wall 2014 /“ „Statistik 1893“ einfügen.

KAPITEL 11.1

- 170** Text zum abgebildeten Dokument, Zeile 3: Christian Kamrath weist darauf hin, dass mit dem „Kreis-Ausschuss des Landkreises Dortmund“ nicht der „Adressat“ der Genehmigungsurkunde, sondern deren Aussteller gemeint war.
- 173** Bildtext oben, 8. Zeile: **Ralf** Reich (statt: Rolf Reich)

KAPITEL 11.2

- 180** Bildtext oben: Am Ende des eigentlichen Bildtextes ergänzen: Siehe auch Kapitel 18.4; Seite 170 und Kapitel 22.4; Seite 283.

KAPITEL 11.3

- 188** Zeichnung: **Hochheide** (statt: Hocheide)
- 194** rechts, letzter Absatz: Die letzten weltweit gebauten E-Tenderloks waren die meisten der 25 Maschinen der tschechoslowakischen Bauart 1435 EP 1000 (siehe Anhang CS; ab Seite 345).

(194)



Nur in drei Fällen weltweit hat man nach unserer Kenntnis versucht, den Traktionswechsel von den Dampfloks zu den Diesel- und Elektrolokomotiven dadurch zu beschleunigen, dass man Dampfloks quasi mit einer „Elektrofeuerung“ ausgestattet hat. Eine dieser drei Loks war die hier in Zollikofen rangierende SBB-E³/₃ 8521, die von etwa Ende 1942 bis 1951/53 ihren Dampf sowohl mit Kohlen als auch mit einer Art von Tauchsieder kochen konnte.

Sehr viel häufiger gab es dagegen den direkten Umbau von Dampf- in Elektro- und Diesellokomotiven, so z.B. von 97 italienischen C-Tenderloks der Gruppo 835 in 40 Elektroloks der Gruppo E.321, 20 Elektroloks (ohne Führerstände) der Gruppo E.322 und 37 Dieselloks der Gruppo D.234.

Auch in Deutschland gab es eine Reihe von Dampfloks und Dampftriebwagen, die entsprechend umgebaut wurden, so z.B. bei Feldbahnen und bei fünf von sieben bayerischen Dampftriebwagen. Aus ihnen entstanden die ET 701–704 (zuletzt ET 85 01–04) und der C4ivT 865.

Foto: Archiv ABB Schweiz, N.1.1.57556

Die beiden genannten „elektrifizierten“ Dampfloks der SBB (E 3/3 8521–8522; Moser 1975, Seite 269) hatten einen weitgehend unbekanntem Vorläufer aus dem Jahre 1927. In diesem Jahr baute die französische MIDI-Bahn (siehe Kapitel 9.2; Seite 60) eine ihrer 40 „Bourbonnais“-C n2-Schleptender-Loks 601–640 (Graffenstaden und Cail 1862/63) in eine elektrobeheizte Ct-Lokomotive mit der Nummer 351 um. Bei dem Umbau durch die Firma Société Electro-Calorique wurde u.a. der Kesseldruck von 8,5 auf 15 at  erhöht und im Gegensatz zu den SBB-Maschinen auf eine ergänzende Kohlenfeuerung ganz verzichtet. Die Umbaulok wurde 1935 verschrottet (Davies o.J. [MIDI, PO], Seite 14 und 16)

196 Literatur: Moser **1975** (statt: Moser 1974)

196 Literatur: Richter (**Hrsg.**) 2015 (statt: Richter 2015)

KAPITEL 11.4

203 rechts, dritter Absatz, Zeilen 3–4 und Abbildungstext, Zeile 2: Wegen des großen Andrangs wurde die Ausstellung in Seddin um 14 Tage bis zum 19. Oktober 1924 verlängert (siehe Distelbarth 1984, Seite 327 und 336)

217 Literatur: Richter (**Hrsg.**) 2015 (statt: Richter 2015)

KAPITEL 11.5

222 links, 3. Absatz: **Bereits bei ihrer Gründung** führte die „**Königliche Zechenbahn**“ ein Gattungssystem –  hnlich... (statt: Gleichzeitig mit dem neuen Nummernsystem führte die BGR auch erstmalig ein neues Gattungssystem –  hnlich...)

227 links, 2. Absatz, Zeile 6: **Kunze-Knorr-Luftpumpe** (statt: Kuntze-Knorr-Luftpumpe)

227 rechts, hinter vorletztem Absatz anschließen: Beim Versuch, einmal alle  lgefeuerten Dampflokbauart in Deutschland aufzulisten, wurde bei den Staatsbahnloks die

- (227) preußische T 14 „BERLIN 8101“ vergessen. Diese sogenannte „Kampflokomotive“ besaß ab Werk eine Ölzusatzfeuerung und wird im Anhang GB ab Seite 387 vorgestellt. Für die Vorkriegszeit fehlen bei der DR noch die Dampftriebwagen und Kleinlokomotiven: DT 15, DT 16, DT 17 (ex EWA/BBÖ), DT 51–58, DT 63 (ex LBE) und Kd 4994 (ex LBE; siehe auch Valtin 1992 [Band 2] und Willhaus 2008).

Dem Krieg in der Sowjetunion geschuldet, war der Umbau von zunächst einer (oder zwei) Loks der Baureihe 57¹⁰ auf Ölzusatzfeuerung: Hitlers Weisung Nr. 45 vom 23. Juli 1942 folgend, startete am 25. Juli 1942 der Hauptaufmarsch der Operation „Edelweiß“. Ziel war die Eroberung des Kaukasus und der Ölfelder in Maikop, Baku und Grosny. Für die Nutzung dieser für das Reich extrem wichtigen Ölquellen (siehe Kapitel 6.7; Seite 216–220), waren vorbereitend u.a. in Deutschland mehrere Firmen und Spezialeinheiten (z.B. die „Technische Brigade Mineralöl“) gegründet worden. U.a. plante man auch für den Betrieb der zu erobernden Eisenbahnstrecken ölgefeuerten normalspurige Dampflokomotiven ein, da in diesem Gebiet des neugegründeten Feldeisenbahn-Kommandos 5 (FEKdo 5) schon seit Jahren in den sowjetischen Depots kaum noch Behandlungsanlagen für rostgefeuerte Maschinen mehr vorhanden waren. Mit einer Verfügung des Reichsverkehrsministeriums (38 Fu 734) vom 24. August 1942 wurde deshalb die Ausrüstung einiger Lokomotiven der Baureihen 55¹⁶, 55²⁵ und 57¹⁰ mit einer Ölzusatzfeuerung nach dem Vorbild rumänischer Loks zum Teil gleicher Bauart angeordnet. Erste Lok mit Ölzusatzfeuerung war die 57 2104, möglicherweise noch gefolgt von der 57 1704. Die erstgenannte Maschine wurde nach einer erfolgreichen Probefahrt von Ilowaskoje nach Rostow mit Weisung vom 22. September 1942 an das LVA Grundewald abgeordnet.

Inzwischen hatte man allerdings festgestellt, dass man beim weiteren Vormarsch viel zu geringe Ölbestände in den Depots vorgefunden hatte, um den Verkehr an der Kaukasus-Front mit Ölloks abwickeln zu können. Weil nicht alle Strecken sofort auf Normalspur umgebaut werden konnten, begann man zudem damit, auch die sowjetischen Breitspurloks auf Rostfeuerung umzurüsten.

Neben dem genannten Problem fehlender Behandlungsanlagen für Rostlokomotiven in bestimmten Regionen der Sowjetunion hoffte man mit dem erwarteten Zugang zum Öl noch ein sehr viel grundlegendes Problem lösen zu können: Die russische Donez-Kohle brannte zum Teil extrem schlecht, bis man nach dem Vorbild einer im Fbw Losowaja vorgefundenen sowjetischen Kohlenröhrvorrichtung mit Öl einen Weg fand, dieses Problem etwas zu mildern. Für die große Mehrzahl der am 17. März 1942 im Osten eingesetzten 5 710 Reichsbahn-Dampfloks musste die Kohle jedoch mit täglich (!) über 60 Güterzügen (Januar 1943) aus dem Reich herausgefahren werden. Diese extreme Zusatzbelastung der sowieso schon übermäßig angespannten Nachschublogistik sollte durch Umstellung eines großen Teils der Loks auf Ölfeuerung verringert werden. Obwohl die Ölquellen noch nicht erreicht waren, bestellte man vorsorglich schon einmal 750, dann 1000 Rüstsätze (RVM L3g/Bmfkl 42 vom 30. September 1942) für den Umbau von Loks und Tendern, die auch überwiegend geliefert wurden. Vorgesehen war zuletzt noch ein Umbau von 100 G8, 200 G8¹ und 400 G10. Unsicher war man sich bei der zu verwendenden Brennerbauart, weshalb man Prüfstandsversuche und Fahrten unter der Regie des Lokomotiv-Versuchsamts Grunewald anordnete. An ihnen sollten drei G10 und eine G8¹ teilnehmen:

1. die schon weiter oben beschriebene 57 2104 des Feld-Betriebswerks (Fbw) Bataisk Süd mit einem russischen Brenner
2. 57 2171 des Bw Knittelfeld mit einem Hardy-Rundbrenner
3. 57 2750 mit einem Krupp-Cosmovice-Brenner nach rumänischem Vorbild, eingebaut im RAW Stendal.
4. eine G8¹ mit unbekannter Betriebsnummer, die laut RZA vom RAW Schwerte zum Zweigwerk Neu-Beckum der Firma Balcke geschickt werden sollte (laut Winkler [2002; Seite 175] hieß die Firma Bauke; sicher ein Ablesefehler). Diese 1894 gegründete Firma mit Hauptsitz in Beckum hatte sich zum Spezialisten für Verdampfer- und Heizungsanlagen mit Gas- und Ölfeuerung entwickelt.

Am 9. Februar 1943 wurden dann alle Versuche abgesagt und es wurde mit Verfügung Dnb R.V.M. 31 Fkl 1274 vom 1. März 1943 auch der Rückbau aller genannten Loks auf Kohlefeuerung angeordnet. Die schon gelieferten rund 900 Brennervorrichtungen von Krupp

- (227) sollten im RAW Stendal eingelagert werden. Als Grund für den abrupten Kurswechsel wurden euphemistisch die „geänderten Verhältnisse“ genannt, womit natürlich die militärische Katastrophe in Stalingrad und damit die Unerreichbarkeit der Ölfelder gemeint war.
Die gelieferten Umrüstsätze in Stendal befanden sich ab der Übergabe der Stadt an die amerikanischen Truppen am 13. April 1945 und nach der Übernahme der dortigen Befehlsgewalt durch die Briten am 12. Juni 1945 in deren Einflussgebiet.
Vermutlich auf Anweisung der britischen Besatzungsmacht baute die für das RAW Stendal faktisch noch bis 30. Juni 1945 zuständige Werkstättendirektion Hamburg mindestens die 50 2458 und die 50 2764 mit Verfügung RBD Hamburg 63 W7 Fkl/W vom 22. Juni 1945 (keine sieben Wochen nach der Kapitulation!) auf Ölzusatzfeuerung unter Verwendung dieser dort gelagerten Teile um. Dabei nahm man wahrscheinlich die benötigten Teile vor der Übergabe von Stendal an die sowjetische Besatzungsmacht am 1. Juli 1945 mit nach Westen. In Stendal selbst hatte ab diesem Datum die Sowjetunion das Sagen, die ihrerseits für die Bahn-Belange die kurzlebige RBD Wittenberge (15. August bis 1. Oktober 1945) ins Leben rief.
Doch auch diesmal gab es nur eine kurze „Öl-Episode“: Während die 50 2764 schon am 5. Dezember 1945 bei Kolbermoor einer Kesselexplosion zum Opfer fiel, wurde die Ölzusatzfeuerung der 50 2458 vom 10. Mai bis zum 2. August 1947 beim Bw Lübeck wieder ausgebaut.
Literatur: Ebel, Wenzel 1988 a; Seite 46 / Hubatsch 2000 / Konrad o.J / Lukow 2021; Seite 113, 121–122 und 457–458. / Wenzel et al. 2019; Seite 60 / Winkler 2002; Seite 175–176
- 228** links, 1. Absatz ab Zeile 2: Die Ausrüstung der Mansfeld-Lok 10 (in zweiter Besetzung) in den 1960er-Jahren „mit Ölhauptfeuerung der Bauart Reichsbahn <...> für etwa drei Jahre“ (Wilke o.J. [2005], Seite 40) wird von mehreren Autoren berichtet, nicht aber von Fischer, Werner (2023). Beide Publikationen erwähnen allerdings die Ausrüstung von 4 oder 5 der D h2t-Loks mit geschweißten Neubaukesseln aus dem wenig dafür bekannten Hüttenwerk in Thale um 1982.
- 228** links, nach 1. Absatz einfügen: Über zwei ölgefeuerte Dampflokomotiven verfügte auch die 1947 neugegründete Firma Stahlwerke Bochum AG (SWB), deren ältester Vorläufer etwa auf das Jahr 1820 zurückgeht. Zum einen ließ die Firma 1958 ihre 1953 von Henschel gelieferte „Ruhr“ (siehe Kapitel 6.16, Seite 290–291; Lok 6, Fabriknummer 25231 [D h2t]) bei Henschel auf Ölfeuerung umbauen, zum anderen ihre ebenfalls 1953 gebaute Lok 7 (Krauss-Maffei 17905, Bauart V3/3 14 [C n2t]). Hier erfolgte der Umbau bei Henschel im Jahre 1960.
Auch die Mannesmann Rohstoffwerke GmbH in Mettmann-Neanderthal ließen ihre Henschel-C400 (Henschel 1949/27130, Loknummer 3) auf Ölfeuerung umrüsten.



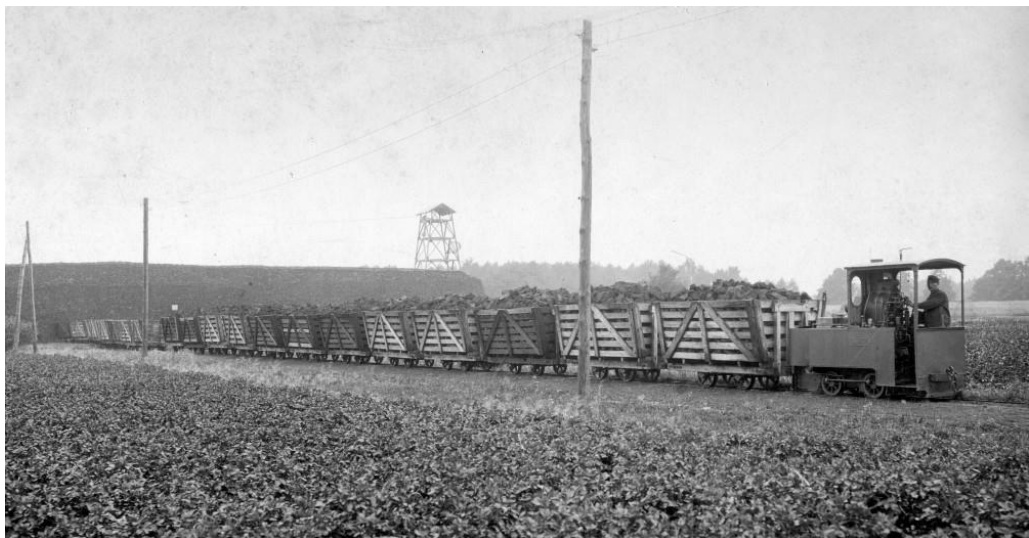
Möglicherweise die einzige Henschel-C400 mit einer Ölfeuerung zeigt dieses Bild aus der Sammlung von Rudolf Schlöpker. Die Lok 3 der Mannesmann Rohstoffwerke GmbH in Mettmann-Neandertal zeigt in der Rückansicht deutlich die Öffnungsklappe des Ölbehälters und ihre Verschlüsse. Der Ölvorwärmer war (hier nicht sichtbar) auf der Heizerseite der Maschine unterhalb des linken Wasserkastens angebracht. Die

- (228) vier modernen Kombilampen für Vor- und Rückwärtsfahrt stammten sicher nicht aus dem Baujahr 1949 der Lok, sondern eher aus dem Ersatzteilprogramm von deutlich jüngeren Diesellokomotiven.

Völlig unbekannt war bisher die Öl-Umrüstung der Lok 1 (Henschel 1912/11207) des in Kapitel 9.3 (Seite 134–139) besprochenen SAG-Schwelwerkes in Gölzau. Die B n2t-Lok der Bauart „Riebeck“ wurde laut dem im Landesarchiv Sachsen-Anhalt, Standort Dessau, vorliegenden Betriebsbuchs am 28. Februar 1947 als Öl-Lok abgenommen. Am 16. Februar 1950 hieß es dagegen in einer Untersuchungsbescheinigung, dass die Lok „von der Saline Schönebeck käuflich erworben“ wurde und „wegen Mangel an Heizöl <...> wieder <...> auf Kohlefeuerung umgestellt“ worden ist.

Mindestens genauso wenig dürfte bekannt sein, dass die Herzoglich-Anhaltinischen Salzwerke Leopoldshall (seit 1946 ein Stadtteil von Staßfurt) ihre Werkslokomotive „Leopoldshall Nr.4“ (B n2t; Krauss 1898/3879) im Jahre 1918 auf Teerölfeuerung umbauen ließen. „Da der Sächsisch-Anhaltinische Verein zur Überwachung von Dampfkesseln die eingebaute Anlage 1920 trotz entsprechender Nacharbeiten aufgrund von Sicherheitsbedenken nicht abnahm, wurde die Teerölfeuerung 1921 wieder ausgebaut, ohne je regulär genutzt worden zu sein“ (Rimasch 2020; Seite 187–188).

Eine Ölfeuerung besaßen auch die kuriosen „Hydroleum-Lokomotiven“, für die die Firma Jung (siehe Kapitel 21.) sogar eine eigene H-Fabriknummernreihe eingerichtet hatte. Zwischen Ende 1903 und März 1906 baute Jung mindestens 13 dieser kleinen B-Kuppler mit einem „Flash-Boiler“ und einem Dampfmotor als Antrieb (Fabriknummern H1, H5, H6, H8–H13, H15, H17, H18 und 924). Sie besaßen eine Leistung von 8–50 PS und eine Spurweite zwischen 485 und 1 435 mm. Zwei dieser Loks (H12 und H13) sollen explizit nach Deutschland geliefert worden sein, ohne dass wir die Empfänger kennen. Die am 11. Mai 1905 an Belgien gelieferte H15 (10 PS; 600 mm-Spur) gelangte später an die „Torfverwertung Poggenmoor, Ed. Dyckerhoff“ in Neustadt am Rübenberge. Mit dieser „EUREKA“ genannten Maschine lässt sich somit auch für Deutschland eine „Hydroleum-Lokomotive“ sicher nachweisen (Details siehe Lauscher, Moll 2014; Seite 174–178).



Mit 2,35 Tonnen Dienstgewicht bei einer Spurweite von 600 mm gehörte die Jung-Lok 1905/H15 (hier bei der Torfverwertung Poggenmoor) zu den kleinsten ölgefeuerten Dampfloks in Deutschland. Noch Leichter war möglicherweise nur die Jung-Lok 1905/H12 mit 2,1 t Dienstgewicht, von der wir aber sonst keinerlei Details kennen. Mehr als 88-mal so viel wie die H15 wog mit 207,67 t Gesamtgewicht Deutschlands schwerste ÖLlok, die 10 001 (Bild siehe Kapitel 18.7; Seite 201). Sie war am 8. März 1957 gewogen worden, also zu einem Zeitpunkt, als sie noch ihre Öl-Zusatzfeuerung besaß.

Foto: Sammlung Matthias Lentz.

Ebenfalls von Jung stammte die insgesamt nur in einer Stückzahl von sieben Maschinen gebaute schwere Baulokomotiv-Bauart „Horba“ (1952/53 / 11561–11563/11947–11948 und 11957–11958). Die letzten sechs der genannten Lokomotiven wurden an die Firma Hüttenwerke Phönix Ruhrort-Meiderich AG in Duisburg-Ruhrort (später Phönix-Rheinrohr

- (228) AG geliefert, wo sie 1958 ausnahmslos eine Ölfeuerung erhielten. Das konnte ihre Existenz allerdings auch nur noch für rund vier Jahre retten, denn bereits 1962 wurden alle sechs Loks ausgemustert. Die Lok mit den Baudaten 1953/11948 stand dann ab Mai 1963 ein paar Jahre als Spielplatz-Lok an der Lutherstraße in Duisburg-Alt Homberg, bis sie im Oktober 1990 ins FWM Feld- und Werkbahnmuseum in Oekoven kam, wo man sie heute noch unter ihrer alten Nummer D6 bewundern kann (siehe auch Homepage des Feldbahnmuseums Rommerskirchen-Oekoven und Lauscher, Moll 2014; Seite 54–55 sowie zugehörige DVD-Lieferliste).

Möglicherweise gab es in Deutschland noch weitere Dampflokomotiven mit Ölfeuerung, wobei wir für Hinweise unserer Leser sehr dankbar wären [danke an Christian Kamrath, Stefan Lauscher, Matthias Lentz, Matthias Nieke und Rudolf Schlöpker].

Alles in allem wurden in Deutschland nach dem hier vorgestellten Forschungsstand zwischen 1899 und heute [2022] insgesamt rund 450 Dampflokomotiven (einschließlich Heizloks) und Dampftriebwagen mit einer Ölfeuerung ausgerüstet, eine Anzahl, die die Autoren in dieser Höhe nicht erwartet hätten. Eine bisher fehlende zusammenfassende Darstellung dieser Maschinen in einer größeren Publikation wäre sicher eine lohnende Aufgabe. Neuen Auftrieb für die (Leicht-) Ölfeuerung bringt möglicherweise auch die derzeit sich verstärkende Klimaschutz-Diskussion: Einsparungen von etwa 40 Prozent an CO₂ sollen neuentwickelte Brennerbauarten erbringen, die nach erfolgter Projektbewilligung vom 3. November 2021 in Höhe von 1,3 Millionen Euro zunächst in die SOEG-Dampflokomotive 99 787 eingebaut werden sollen. Der Umbau wird in Meiningen stattfinden.

- 228** rechts im Anschluss an die letzte Zeile ergänzen: Interessant ist auch, dass laut einer Zeichnung im Betriebsbuch der Lok 32-E Brenner und Ölleitung dieser Maschine bereits 1954 für die Umrüstung von Ct-Lokomotiven der Türkischen Staatsbahnen TCDD (Loks 3301–3310 [Henschel 1918] und 3311–3325 [Nohab 1929]) entwickelt worden waren [danke an Christian Kamrath].

KAPITEL 11.6

- 237** links, nach 1. Absatz einfügen: Ergänzend sei erwähnt, dass die Bauart „Vochem“ und der Hohenzollern-D-Kuppler der Bauart „Bonn“ viele identische Bauteile besaßen, was sich natürlich günstig auf die Ersatzteilhaltung der Loks bei der KBE auswirkte. Von den uns bekannten 19 zwischen 1918 und 1927 gebauten Loks der Bauart „Bonn“ liefen allein 14 bei der KBE (spätere Loks 50–63) und bildeten damit viele Jahre lang das Rückgrat der Lokomotivflotte der KBE. Weitere drei Loks gingen an die Moerser Kreisbahn (60–62; siehe Kapitel 18.5; Seite 178) sowie je eine an die Bergwerke Rheinpreußen (XV, später III; Kapitel 11.3 und 11.8) und Königsborn (Lok 3; Kapitel 9.4 ab Seite 343). Die letztgenannte Lok wurde als letzte „Bonn“ von Hohenzollern am 2. August 1973 als D-780 der RAG ausgemustert.



An den großen Erfolg der KBE-Vierkuppler der Bauart „Bonn“ konnte der auch äußerlich sehr ähnliche Fünfkuppler der Bauart „Vochem“ nie anknüpfen. Allein die

- (237) *Stückzahl von 14 versus 2 bei der KBE eingesetzten Maschinen zeigt das überdeutlich. Wenn man dann auf Seiten der D-Kuppler noch die fünf KBE-Exemplare der Hohenzollern-Bauart „Sieg“ (siehe Kapitel 18.3; Seite 162) und weitere fünf D-Kuppler von Hanomag und Henschel (siehe Kapitel 11.6; Seite 235) hinzuzählt, dann steht das o.g. Verhältnis sogar bei 24 zu 2. Das Foto zeigt die älteste der 14 KBE-Loks vom Typ „Bonn“ in Gestalt der Lok 50 (1918/ 3757; zuvor Lok 31). Foto: Sammlung Ingo Hütter*

Die häufig ebenfalls als Bauart „Bonn“ bezeichneten Loks 40–41 der Staatsmijnen Heerlen (siehe Kapitel 9.4; Seite 311 und 11.7; Seite 247) waren dagegen eine völlig neu konstruierte besonders formschöne Hohenzollern-Konstruktion des Baujahres 1929 (Bild in de Herder 1994, Seite 176).

- 240** links, 3. Absatz, Zeile 1–2: Die Ausmusterung der letzten Dampfloks der KBE (Lok 90) erfolgte laut Backhaus (2019; Seite 53) am 12. Oktober 1966, ihre Verschrottung im vierten Vierteljahr 1966.
- 240** rechts, 1. Absatz: Nach dem 1. Januar 1960 wurden laut Backhaus (2019; Seite 53) folgende Dampfloks ausgemustert: 51/ 54/ 55/ 62/ 63/ 70/ 71/ 80–90/ 95 und 96. Auch die Verschrottungsdaten unterscheiden sich laut Backhaus leicht von unseren Angaben: Für die beiden E-Kuppler 70 und 71 nennt er „nach September 1960“ als Ausmusterungsdatum und das zweite Vierteljahr 1961 als Zeitraum der Verschrottung.

KAPITEL 11.7

- 248** rechts, letzte Zeile: Industriedampfloks (Fabriknummern 829–**841**). Letztlich (statt: Industriedampfloks (Fabriknummern 829–851). Letztlich)
- 251** links, an den vierten Absatz anschließen: Im Auftrag des oben genannten am 18. April 1945 noch im Londoner Exil gegründeten „Commissariaat-Generaal voor de Nederlandsche Economische Belangen in Duitsland“ (CGR) reisten vom 19. September bis zum 6. Oktober 1945 vier niederländische Mitarbeiter des CGR zunächst durch die britische Besatzungszone Deutschlands, um dort vor allem nach niederländischen Lokomotiven, Triebwagen und Wagen zu fahnden. Für diese „Zoektocht“ (Suchtour) benutzten man Jeeps und $\frac{3}{4}$ -Tonner wie den Fordson WOT2; später auch fünf Ford 6G8T, in die man eine Büroeinrichtung und Schlafliegen eingebaut hatte. Die abenteuerliche Tour – bei der man auch viele Hinweise aus unterschiedlichsten Quellen erhielt – erbrachte für den Standort Ehmen-Brunnsrode (nicht wie in vielen Quellen „Brünsrode“) insgesamt acht niederländische Dampfloks:

NS-Nummer	Bauart	Baujahr	Hersteller
3738	2'C	1911	Werkspoor
4619	1'D	1923	Werkspoor
6011	2'C2' t	1914	Beyer Peacock
6022	2'C2' t	1915	Beyer Peacock
6210	1'D1' t	1913	Hohenzollern
6236	1'D1' t	1914	Hohenzollern
6307	2'D2' t	1930	Henschel
9502	E t	1921	Hohenzollern

Die Anzahl und auch die Bauarten dieser noch recht modernen und schweren Lokomotiven sprechen gegen die von uns geäußerte Vermutung, dass die Lok 9502 möglicherweise im Lufttanklager Ehmen Dienst verrichten sollte. Es handelte sich bei diesem Ort lediglich aufgrund der dort vorhandenen Gleisanlagen um einen Bahnhof, wo man geraubte Beutelokomotiven zwischenlagern konnte.

Die CGR-Suchaktion wurde in den Folgejahren auch in den anderen Besatzungszonen Deutschlands (einschließlich der russischen) und in Österreich, der Tschechoslowakei, Rumänien, Belgien, Frankreich und Polen fortgesetzt. Im Ergebnis konnte die Mehrzahl der niederländischen Lokomotiven und Triebwagen von der CGR wieder aufgefunden werden,

- (251) wobei aber zahlreiche Fahrzeuge schwerst beschädigt waren oder (z.B. in der späteren DDR) nicht zurückgeführt werden konnten.

Literatur: Lauscher 2006/ Ruys 2020/ van Oostrom 2022

LIEFERLISTE HOHENZOLLERN

- 262** Fabriknummer 4476, Zeile 2: Wegen Verlängerung der Ausstellung in Seddin (siehe Ergänzungen zu Seite 203) muss es richtig heißen: (bis 19.10.24)

KAPITEL 12.

- 269** rechts, Zeilen 4–5: Text in der Klammer komplett streichen. Die von Lüdecke (o.J.; S. 255, 299, 301, 339 und 344) um 1985 aufgebrachte Version, dass es sich bei der 18 478 eigentlich um die 1949 beim Bw München Hbf ausgemusterte 18 422 handelte, wird rund 35 Jahre später von den meisten Lokhistorikern bezweifelt.

- 270** links, 4. Absatz: Einige Verwirrung stifteten die zwölf Maffei-E-Tenderloks für Bosnien-Herzegowina, zumal die meisten Angaben in der Literatur zu ihnen Fehler enthalten. Die ersten drei Maschinen erhielt 1911/12 unter den Maffei-Fabriknummern 3687, 3750 und 3780 die Steinbeisbahn als Nummern 22–24. Es waren Heißdampf-Verbundmaschinen mit Antrieb der vierten Achse. Die folgenden zwei Maschinen 25 und 26 waren schneller (40 statt 25 km/h) und hatten einen Antrieb auf die dritte Achse (Maffei 1914/3887–3888). Bereits 1912 hatte auch die Firma Holzverkohlungs-Industrie AG (Hiag) in Konstanz für ihre Waldbahn BHAG Teslić eine Maffei-760 mm-E h2v-Tenderlok (3782) erhalten, die sich bewährte. Deshalb bestellte man sechs weitere Exemplare bei Maffei nach. Zwei von ihnen (1915/3956–3957) wurden von der ZTL in Wien wegen des Krieges an die Steinbeisbahn als deren Loks 27 und 28 „umgeleitet“, die damit nun ihre dritte E-Tenderlokbauart erhielt. Die beiden Loks Maffei 1915/3955 und 3958 gingen dagegen an den Besteller in Teslić. Die zwei weiteren Loks des Auftrags konnten erst mit den Baudaten 1921/3965–3966 fertiggestellt werden und wurden, weil der Auftraggeber nicht mehr vorhanden war, in Schweinfurt hinterstellt. Erst 1928 konnten sie an die SKGLB in Salzburg (Lok 21) und an die Schlepfbahn Birkfeld-Ratten verkauft werden. Für die Steinbeisbahn ist noch nachzutragen, dass sie von O&K eine ursprünglich für Russland bestimmte E-Schlepptenderlok (29) und drei Neubauten (30–32) erhielt. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging die Bahn auf die Staatsbahn JDŽ (ab 1953 JŽ) über, die 1946 sechs weitere E-Schlepptenderloks von Škoda für die Steinbeisbahn erhielt (1932–1937). Eine dieser Loks (1932) fährt heute bei einer tschechischen Museumsbahn. Insgesamt standen bei der Steinbeisbahn damit 17 Fünfkuppler in sechs Bauarten im Einsatz (siehe Kapitel 16.; Seite 38 [Fabriknummer 7834], Seite 39 [10828–10830] und Seite 40 [Fußnote 4]).

Literatur: Chester 2006/ Schiendl, Gemeinböck 2017



- (270) *Am 23. August 1967 fotografierte Alfred Luft in Jajce die ehemalige Lok 30 (O&K 1924/ 10828) der Steinbeisbahn, die bei der JŽ ihre alte Nummer behalten hatte. Sie gehörte zu den insgesamt zehn E-SchleppenderLoks dieser Bahn, die zwischen 1917 und 1946 von O&K und Škoda gebaut wurden.*
- 270** rechts, Zeile 3–5: und **gehört** gleichzeitig mit **ihrer Schwesterlok 306 (geplante 94 001) zu den nur zwei** E-Tenderloks von Krauss(-Maffei), die ein Dienstalter von mehr als 50 Jahren erreichten. (statt: und ist gleichzeitig mit hoher Wahrscheinlichkeit die einzige E-Tenderlok von Krauss(-Maffei), die ein Dienstalter von mehr als 50 Jahren erreichte.)
- 270** rechts, 2. Absatz, letzte Zeile: rund **38** Jahren. (statt: rund 36 Jahren.)
- 270** im Anschluss an die letzte Textzeile (rechts) anfügen: Alle drei gebauten Serien haben zwar gleiche Fahrwerksabmessungen (z.B. Achsstand von 5 792 mm), unterschieden sich aber sowohl optisch als auch in mehreren Abmessungen deutlich voneinander. So beträgt z.B. die Länge über Puffer bei den Maffei-Maschinen (4100–4103) 11 484 mm, bei den japanischen Nachbauten 11 507 (4110–4139) bzw. 11 533 mm (4140–4148). Die Kesselmitte liegt bei den Nachbauten um 279 mm höher als bei den vier Maffei-Loks, wobei die Gesamthöhe bei allen drei Serien 3 785 mm beträgt. Der relativ lange Schornstein der Maffei-Loks wurde deshalb bei den japanischen Nachbauten durch einen kürzeren Caledonian-Schornstein mit Krempe ersetzt.

KAPITEL 12.1

273



Das Krauss-Werksfoto der am 15. November 1904 gelieferten LEG-Lokomotive 65 zeigt sehr deutlich die stilistische und konstruktive Urheberschaft dieser Maschine für die späteren ELNA-Loks (besonders für die von Krauss gebauten), für die pfälzische T5 bis hin zu den pfälzischen und bayerischen R 4/4.

Die Lok fuhr in ihren jungen Jahren zwischen Muskau im heutigen Sachsen und Sommerfeld im heutigen Polen (heute Lubsko) für die Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Nach 1952 wurde sie Werkslok 610 bei der Bahn des großen, 1929 eröffneten Kombinats zur Herstellung von Feuerfestmaterialien in Semiluki am Don in der zentralrussischen Oblast Woronesch.

Foto: Sammlung Stephan Bestaendig

Stephan Bestaendig weist daraufhin, dass mehr noch als die pfälzische T5 die Bauart der D n2t-Loks 65, 66, 71 und 77 der Lausitzer Eisenbahn AG (LEG) als „Mutter aller ELNAs“ (Ebel 2007) anzusehen sei. In der Tat ähneln diese vier (ab 1904 gelieferten) Maschinen mit ihren Betriebsnummern aus dem Lokalbahn AG-Schema stilistisch und teilweise auch technisch sehr den frühen Krauss-ELNAs ab 1922. Auch Auswirkungen auf die 1907 gelieferte pfälzische T 5 und auf die ab 1913 gebauten pfälzischen und bayerischen R 4/4

(273) sind unverkennbar. Die vier LEG-Loks kamen 1939 noch als 92 2401–2404 zur Deutschen Reichsbahn.
Literatur: Bürnheim (o.J.)/ Kuchinke 2000/ Valtin 1992 (Band 2)/ Weisbrod 1991

278 rechts, 1. Textabsatz: Die dort gemachten Angaben werden in den Ergänzungen zu den Seiten 278–282 präzisiert bzw. korrigiert.

278–282 Inzwischen ist das Werksbahn-Betriebsbuch der pfälzischen T5 mit der Nummer 306 (geplant als 94 001) aufgetaucht [danke an Patrick Paulsen]. Aus diesem geht hervor (nur in Form von beglaubigten Abschriften), dass die ursprüngliche Prüfung der Bauart und die Wasserdruckprobe der Maschine am 24. September bzw. am 17. Oktober 1907 erfolgten (Dokument ausgestellt am 19. Oktober 1907). Das Datum 17. Oktober 1907 trägt auch die „Beschreibung der Lokomotive“.

Die Maschine wurde im April 1927 durch die „Röchling'sche Eisen- und Stahlwerk A.G.“ in Völklingen bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft angekauft. „Der Kessel war in sehr gutem Zustand“.

Nach einer Wasserdruckprobe am 21. Mai 1927 fand am 27. Mai 1927 eine Probefahrt „auf den Gleisen der Hütte“ statt. Noch am selben Tag wurde die nun als Nummer 36 bezeichnete pfälzische T5 „dem Betriebe übergeben“ (Dokument vom 2. Juni 1927). Die „Urkunde über die Genehmigung zum Betrieb der E-Tender=Lokomotive Nr. 36“ wurde dann von der „Eisenbahndirektion des Saargebietes“ (Sgts) am 11. Juli 1927 durch Regierungsbaurat Mayer (?) unterzeichnet (siehe Dokument). Die früher bei Beurkundungen fälligen Stempelgebühren sind in Franc und Centime ausgewiesen.

Keine 18 Monate später wurde am 7. Januar 1929 auf Antrag von Röchling die Betriebsnummer von 36 in 1 geändert. Federführend war auch bei dieser Verfügung die Eisenbahndirektion des Saargebietes.

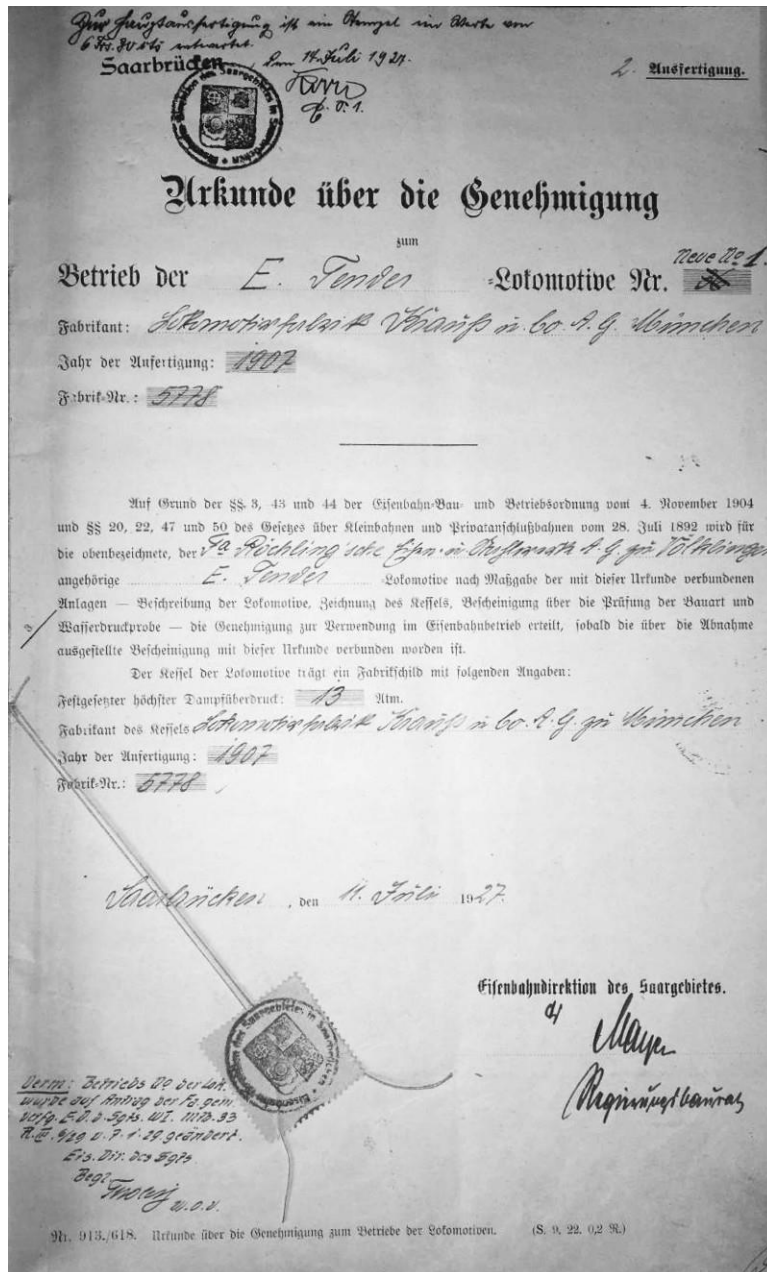
Folgende Untersuchungen lassen sich nachweisen, wobei hier nur der jeweilige Abschlussstag der Untersuchung genannt wird:

27.05.1927	16.03.1938	10.12.1951
14.07.1930	26.01.1942	01.04.1955
30.10.1934	26.09.1947	27.10.1958

Vom 3. September 1939 bis zum 1. Mai 1940 war die Lok 241 Tage lang kalt abgestellt.

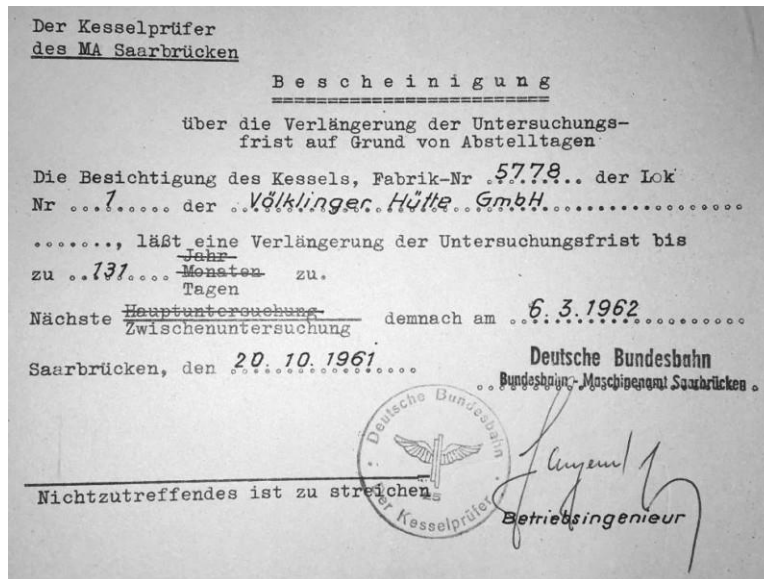
Das jüngste Dokument des Betriebsbuches ermöglichte am 20. Oktober 1961 eine 131-tägige Verlängerung der Untersuchungsfrist bis zur nächsten Zwischenuntersuchung spätestens am 6. März 1962. Diese ist nicht mehr erfolgt, sodass die Lok 1 zwischen Oktober 1961 und März 1962 abgestellt worden ist.

(278–282)



Die „Urkunde über die Genehmigung zum Betrieb der E-Tender-Lokomotive Nr. 36“ wurde am 11. Juli 1927 erstellt und betraf den ab diesem Datum offiziellen Zweitnutzer der Lokomotive. Die Originalurkunde über die Zulassung der Lok beim Erstbesitzer vom 19. Oktober 1907 gab es im Betriebsbuch der geplanten 94 001 nur noch als beglaubigte maschinenschriftliche Abschrift.
 Sammlung: Patrick Paulsen

(278–282)



Am 6. März 1962 lief endgültig die Frist der Lok 1 der Völklinger Hütte GmbH aus, sodass an diesem Tag die Maschine abgestellt werden musste. Wie lange sie nach dem 20. Oktober 1961, dem Tag der Erstellung der Bescheinigung, tatsächlich noch fuhr, wissen wir nicht.
Sammlung Patrick Paulsen

- 279 rechts, nach Zeile 2 unter dem Bild einfügen: Als teilweisen Ausgleich für die verlorenen Werke in Lothringen erwarb die Familie Röchling im Jahre 1921 die Mehrheit an der Maxhütte in Unterwellenborn (siehe Kapitel 16.3; Seite 92).
- 281 links, letzter Absatz, Zeilen 4–6: siehe Ergänzungen zu den Seiten 278–282 (Genehmigung zur Ummummerung der Lok 36 in 1 erteilt am 7. Januar 1927)
- 281 rechts, letzten Absatz streichen und ersetzen durch: Die Dampfloks der Hütte wurden hauptsächlich durch dreiachsige Henschel-Dieselloks der Bauart DH 500 Ca ersetzt. Als Ersatz für die schwereren Maschinen – darunter die Krauss-Lok 1 – beschaffte man bei Henschel zwei DH 850 mit den Betriebsnummern 70–71 (Henschel 1962/30340–30341).
- 289 Literatur: Richter (Hrsg.) 2005 (statt: Richter 2005)

KAPITEL 12.2

- 293 links, 2. Absatz bis rechts, ganze Spalte. Einer Anregung von Stephan Bestaendig aus München folgend gehen wir im Folgenden noch etwas detaillierter auf die Entwicklung der Beugnot-Gestelle ein:
Sie gehen ursprünglich zurück auf das sogenannte Baldwin-Gestell, bei dem sich – anders als beim Beugnot-Gestell – der Achsstand der beiden durch das Gestell verbundenen Achsen bei Kurvenfahrt verkürzte. Eine erste Lok mit diesem Gestell baute Baldwin (siehe Anhang USA; Seite 401) im Dezember 1842 für die Central Rail Road and Banking Company of Georgia. Drei Lokomotiven mit Baldwin-Gestell (zwischen führender Laufachse und erster Kuppelachse) liefen auch in Deutschland bei der Württembergischen Staatsbahn als „NECKAR“, „ENZ“ und „REMS“ (1'B n2; Baldwin 1845/223–225). Schon 1854 wurden sie an die Schweizerische Centralbahn weiterverkauft und 1864 ausgemustert.

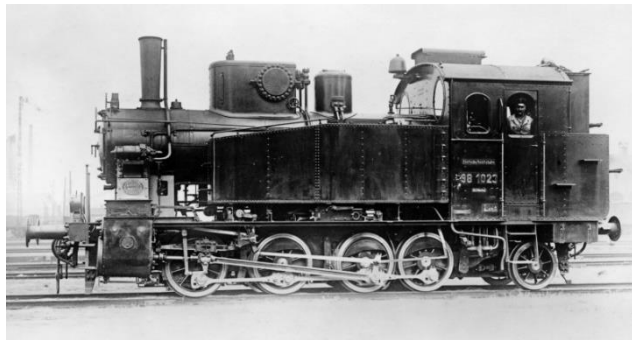
Baldwin-Gestelle benutzte übrigens auch Kessler für seine Entwürfe für eine Semmering-Lokomotive. Ein Beispiel dafür ist die Zeichnung in Kapitel 3.1; Seite 57.

Die ersten Loks mit Beugnot-Gestell waren die beiden 1859/60 gebauten D3' n2t-Stütztender-Lokomotiven „LA RAMPE“ und „LA COURBE“, die nach verschiedenen Probefahrten von der französischen P.L.M. übernommen wurden (Koechlin 1859/536–537). Ähnliche Loks gingen später auch an die österreichische Südbahn bzw. deren italienische Nachfolgerin (siehe Kapitel 4.1; Seite 112–113). Schon 1863 endete der Bau von Loks mit

- (293) Beugniot-Gestell mit dem Umbau der CC n4t-Lok 605 der französischen Nordbahn (siehe Kapitel 2.1; Seite 25). Erst 42 Jahre später griff Krauss die Idee wieder auf und lieferte 1905 zwei D1'n2t-Maschinen für die F.C. Cantábrico; Fabriknummern 5380–5381.

Die weitere Entwicklung in Stichworten:

- | | |
|--------------|--|
| 1923 | 5 Loks (Et) Bauart Czeczott-Schwartzkopff (Beugniot-Hebel mit zusätzlicher Blindwelle) für die PKP (Kapitel 9.; Seite 15 und zugehörige Ergänzungen). Der Gedanke einer zusätzlichen seitlichen Stabilisierung der Kuppelstangen durch eine Blindwelle findet sich schon 1909 bei Gölsdorfs Entwurf für die österreichische 1'F h4v-Bauart 100 (siehe Giesl-Gieslingen 1976; Seite 57 und 61–62). |
| 1926–1929 | 10 Loks (Et) Bauart Czeczott-Schwartzkopff für Niederländisch Indien (Kapitel 9.; Seite 15 und zugehörige Ergänzungen) |
| 1930 | Brohltalbahn-Lok 1 (Et) von Krauss mit vorderem Beugniot-Gestell (siehe Kapitel 1.; Seite 8 und Kapitel 11.5; Seite 227) |
| 1931 | 2 Loks (Et) Bauart Czeczott-Schwartzkopff für die BDŽ (siehe Kapitel 9.; Seite 15) |
| um 1932–1933 | 13 Loks (D1't) aus Neubau und 32 Loks aus Umbau mit vorderem Beugniot-Gestell; Baureihe 98¹⁰ für Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (98 1001–1032 und 98 1033–1045; siehe Kapitel 12.2; Seite 293) |



Die 98 1023 gehörte zu den 32 Loks ihrer Bauart, die nachträglich ein Beugniot-Gestell zwischen erster und zweiter Achse eingebaut erhielt. Die Aufnahme von Hermann Maey entstand 1932 in Mühlendorf, das nach der Abnahme am 22. Juli 1932 bis zum 18. Januar 1937 ihr Heimat-Bw wurde. Verschrottet wurde die Lok im November 1963 bei der Firma Schrottag in München-Moosach. Der eigenartige Dom enthält bei den Loks 98 1001–1033 einen neuartigen Speisewasseraufbereiter, der sich – wie manch anderer – nicht bewährte (siehe Anhang CS; Seite 335). Sie wurden später wieder ausgebaut.

Foto: Sammlung Helmut Griebel

- | | |
|-----------|--|
| 1935–1936 | 3 Loks (D1't) mit vorderem Beugniot-Gestell für die Lokalbahn AG München (spätere DR 98 1701–1703) (siehe Kapitel 12.2; Seite 293) |
| 1938–1941 | 2 Loks (Et) mit vorderem Beugniot-Gestell für die Kleinbahn Kassel–Naumburg (siehe Kapitel 12.2) |
| 1939–1940 | Reichsbahn-Versuchsfahrten mit drei preußischen G10 (E), 94 1301 (Et) und 94 2031 (Et), die versuchsweise vordere (G10) sowie vordere und hintere Beugniot-Gestelle erhalten hatten (siehe Kapitel 6.3; Seite 170–171 und Kapitel 10.2; Seite 40) |
| 1939 | Tenderlok (Ft) von Krauss-Maffei für Jugoslawien mit vorderem und hinterem Beugniot-Gestell (siehe Kapitel 8.; Seite 321 und Anhang USA; Seite 399–400) |
| 1940 | Heereswaffenamt (Et) mit vorderem und hinterem Beugniot-Gestell (siehe Kapitel 2.2; Seite 40 und Kapitel 12.; Seite 271) |
| um 1943 | vierachsiger Steifrahmentender K4T 30 der Lok 52 6768 mit außen liegenden (!) vorderen und hinteren Beugniot-Hebeln (Hersteller Rax-Werke, Wiener Neustadt; Foto siehe Skasa 2019, Seite 54) |
| 1948–1953 | Umbau von vier Loks (Et) der Kleinbahn Kassel–Naumburg auf vordere Beugniot-Gestelle (siehe Kapitel 12.2) |

(293)	1949–1954	7 Loks (Dt) von Krauss-Maffei (Bauart D16 bzw. D16H) mit vorderen Beugniot-Gestellen für vier Kunden (Fabriknummern 17574–17577, 17584, 17597 und 17725.
	1950–1955	41 Loks der DB-Baureihe 82 (Et) von Esslingen, Henschel und Krupp mit vorderen und hinteren Beugniot-Gestellen (siehe Kapitel 3.6, 6.12 und 18.7)
	1950–1952	20 1'E-Schleptenderlokomotiven mit hinteren Beugniot-Gestellen für Uruguay (Henschel 25052–25056) und Argentinien (Henschel 28650–28664)
	1951–1954	2 Privatbahnloks (Et) von Henschel mit vorderen und hinteren Beugniot-Gestellen (siehe Kapitel 6.15 und 6.16)
	1956	Umbau der Lok M (60) der Peine Ilseder Eisenbahn (Et) durch Krupp auf vordere und hintere Beugniot-Gestelle (siehe Kapitel 18.4)
	1956–1957	10 Loks der DR-Baureihe 99 ²³ (99 238–247) für Meterspur (LKM) mit vorderem Beugniot-Gestell
	1960–1974	Nachrüstung der ersten Serie der DR-Baureihe 99 ²³ (99 231–237) mit vorderen Beugniot-Gestellen im Raw Görlitz. Letzte auf Beugniot-Hebel umgerüstete Dampflok war die 99 7231 (ex 99 231) mit Hauptuntersuchungsdatum vom 5. November 1974.

Ab dem Jahre 1953 entstanden dann erstmalig bei mehreren Firmen D-Diesellokomotiven mit Beugniot-Hebeln und hydraulischer Kraftübertragung, die dann bis 1984 in Deutschland in sehr großen Stückzahlen gebaut worden sind. Erste Lokomotive dieser Bauart war vermutlich die auf der Deutschen Verkehrsausstellung München (20. Juni–11. Oktober 1953) ausgestellte MaK-Vorführlokomotive 500 003, die erst 1964 von der MaK an die Moselbahn GmbH verkauft wurde und die in Italien endete. Die letzte in Deutschland gebaute Lok dieser Bauart wurde im August 1984 unter der Fabriknummer 18123 vom VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ in Hennigsdorf (siehe Kapitel 14.; Seite 396) an den 1953 gegründeten VEB Faserplattenwerk Ribnitz-Damgarten abgeliefert (weitere Details siehe Kapitel 6.12; Seite 262–263).



Die wahrscheinlich erste Diesellok mit Beugniot-Hebeln im Laufwerk wurde von Kurt Spoddig im Bahnhof Kiel Süd aufgenommen. Sie trägt nur ihre Fabriknummer 500 003 als Kennzeichnung und folgt damit den deutlich kürzeren Loks der Bauart 575C für die Stockholm-Nynäs-Järnväg mit den Fabriknummern 500 001–002 von MaK. Nach Klagen des MAN-Konzerns musste die Schreibweise des Lok-Herstellers später in MaK umgeändert werden.

Die 500 003 wurde am 16. Juni 1953 abgenommen und lief bis 1964 als Vorführlok der MaK bei mindestens 15 Bahnen in Deutschland, Schweden und Dänemark zur Probe. Darunter waren allein acht (!) Bahnen, die E-TenderLoks einsetzten: DB (Bw Marburg), Ilseeder Hütte, KBE, Eisenwerke Gelsenkirchen, Gelsenberg Benzin, Dortmunder Eisenbahn, Moerser Kreisbahn und HzL.

Foto: Sammlung Bernd Bornau

Literatur: Avenmarg 1937/ Ebel, Seiler 1995/ Ewald 1964/ Giesl-Gieslingen 1976/ Gottwaldt 2016/ Hertwig 2011/ Lehmann, Pflug o.J./ Lüdecke 2005/ Merte 2012/ Moser 1975/ Mühl,

- (293) Seidel 1970/ Schmeiser 1977/ Schüler 1973
[danke an Christian Kamrath]
- 295 links, Zeile 1–2: 42 1079) waren **bis Ende 1944** geliefert worden **und erhielten wahrscheinlich erst ab Anfang 1947 Mischvorwärmer und Turbospeisepumpe (Keil 2020, Seite 50)**; statt: 42 1079) waren noch kurz vor oder nach Kriegsende geliefert worden.)
- 305 rechts, Zeile 12 von unten: letzten, vorzeitigen (statt: letzten vorzeitigen) [danke an Ludger Kenning]
- 309 Zeichnung: **Brasselsberg** (statt: Brasselberg),
Druseltal (statt: Drusetal)
- 316 rechts, Ende oberer Absatz: siehe auch Kapitel 23. (Seite 316) und zugehörige Ergänzungen.

LIEFERLISTE KRAUSS UND KRAUSS-MAFFEI

- 316 Fabriknummer 5778, Zeile 1: Die beiden Fragezeichen ersetzen durch: 04/1927
Zeile 2: Die beiden Fragezeichen ersetzen durch: 07.01.29
Ausmusterungsdatum: **+61/62** (statt: +53)

KAPITEL 13.

- 319 rechts, 2. Absatz, Zeile 7: Hohenstaufer (statt: Hohenstauer)
- 322 unterer Bildtext: Details zu den an Frankreich abgelieferten sogenannten „Restitutions-Lokomotiven“ finden sich bei Wenzel 2012. Von den insgesamt bei der DB verbliebenen in Frankreich gebauten Loks der Baureihe 44 wurden rund 65 Prozent gegen Loks der Baureihe 42 getauscht. Bei dem Rest wurden Teile-Zulieferungen (z.B. Tender und Armaturen) aus dem Deutschen Reich nach Frankreich angerechnet.

KAPITEL 13.1

- 331 Bildtext unten: Der Bau der im Bild gezeigten Holz-Konstruktionen ermöglichte gegenüber einer Dammschüttung eine schnellere Inbetriebnahme der Strecke. Neben einer kürzeren Bauzeit hatte man so zudem weniger mit den bei einer Dammschüttung unvermeidbaren Setzungerscheinungen zu kämpfen. Das galt insbesondere bei einem „schwammigen“ Untergrund, den man mit den senkrechten Baumstämmen gut durchörtern konnte, bis man tragfähige Böden erreichte (siehe auch Trouillet 2018, Seite 418–419).

KAPITEL 13.2

- 345 Tabellentext oben, vorletzte Zeile: „... ergänzen“ ersetzen durch „... ergänzen und korrigieren“.
Tabellentext oben, hinter letzter Zeile einfügen: „Die 6034 war fälschlich eine Zeile zu hoch eingetragen worden; die somit fehlende Fabriknummer der Humboldt-T9² lautet 557.“
[danke an Wolfgang Müller].
- 349 links, Zeile 5: „... gültig ab 1. **Juni** 1970“ (statt: „gültig ab 1. Juli 1970“). Weitere Angaben hierzu finden sich in den Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 201.
- 349 links, unterster Absatz, Zeile 6–7: 94 1380 wurde laut Reimer et al. (2020; Seite 171) im Mai 1945 vom Bw Falkenberg aus an das NKPS abgegeben.

KAPITEL 13.3

- 352 links, 4. Textabsatz, Zeile 10. Hinter „... stad“ einfügen: Die Lok 94 867 war nach dem Eintreffen im Bw Leipzig Hbf Süd (siehe rechts) bis zur L4 am 29. August 1951 im Schadpark, ab folgendem Tag im Betriebspark.

- 352** links, achtletzte Textzeile: „gültig ab 1. Juni“ (statt: „gültig ab 1. Juli“). Weitere Angaben hierzu finden sich in den Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 201.
- 353** obere Karteikarte: Laut Wolfgang Müller war die Lok beim Anlegen der Karteikarte (am 1. Mai 1946) im Betriebspark, dann ab 20. Januar 1948 (mit L4-Fälligkeit) im Schadpark, nach der L4-Durchführung ab 1. Juni 1953 wieder im Betriebspark des Bw Arnstadt. Andreas Stange datiert die Lok seit dem 10. Dezember 1947 im Schadpark und nach der L4 am 31. Mai 1953 wieder im Betriebspark. Man sieht: Selbst offizielle Dokumente bieten zum Teil voneinander abweichende Interpretationsmöglichkeiten.

KAPITEL 13.4

- 361** Tabelle, viertletzte Zeile sowie links, 2. Textabsatz, Zeilen 5–7: Mehrere Leser haben sich bei uns gemeldet wegen der angeblichen Maffei-G7¹ mit dem Baujahr 1903. Natürlich hat Maffei nie preußische G7¹ gebaut, auch wenn diese Angabe mehrfach in der Literatur genannt wird (z.B. Lavertu, Étiévant 2002). Danach soll die G7¹ vom Juli 1929 bis zum 12. August 1936 auf der de Wendel-Werksbahn unter der Nummer 106 gelaufen sein. Als mögliche Herkunft wird in der Literatur die AL-Lok 4306 genannt, die mit den Baudaten Vulcan 1901/1865 als CÖLN 602 geliefert und 1906 in „CÖLN 4403“ umgezeichnet wurde. Sie soll als erste AL-G7¹ bereits 1924 ausgemustert worden sein. Sie ging daraufhin im Jahr 1925 im Tausch gegen die FS 676.001 (preußische S10, „MÜNSTER 1044“) nach Italien (421.049), wurde im ersten „Semester“ 1940 ausgemustert und im Mai 1940 in Verona verschrottet. Bei de Wendel kann sie also nicht gewesen sein. Die anderen 102 preußischen G7¹ bei den AL (19 Stück), EST (40) und PO (43) schieden frühestens 1930 aus dem Dienst und kommen daher eigentlich auch nicht in Frage.

Nimmt man dagegen die Angaben Maffei und als Bauart D n2 ernst, eröffnet sich noch eine weitere Spur: Diese Firma hatte zwischen 1898 und 1899 27 D n2 an die Pfalzbahnen geliefert, die diese als G4.I einsortierten. Nach dem ersten Weltkrieg verblieben 15 davon beim Deutschen Reich (später 55 7201–7215). Die zwölf weiteren wurden den neu entstandenen Saarbahnen als 4403–4414 zugeordnet. Sie trugen dort die Bezeichnung G7 (!). Eine von ihnen (4413) wurde 1929 an das Neunkircher Eisenwerk verkauft und gelangte 1961 im Tausch gegen die DB-94 1063 an die DB (siehe Kapitel 8.4; Seite 356–358). Die im gleichen Jahr 1929 angekaufte Lok 106 des de Wendel-Hüttenwerks könnte also auch eine Maffei-G7 der Saarbahnen gewesen sein. Das Saargebiet (1920–1935) hatte zu dieser Zeit wesentlich engere Bindungen an Frankreich als an das Deutsche Reich.

- 361** links, letzte beiden Zeilen: Die Frage, wie viele Loks von de Wendel an die H.B.L. abgegeben worden sind, ist nicht genau zu klären, da u.a. nicht bekannt ist, ob die Loks 133–136 (KDL 7) von Energie formal noch an de Wendel gelangten und dann an die H.B.L. in Petite-Rosselle überschrieben wurden, oder ob sie schon direkt an die H.B.L. ausgeliefert wurden. Eine ähnliche Fragestellung stellt sich auch bei den gebraucht übernommenen Loks 137 von Krupp und 138 von Krenau. Details zum H.B.L.-Lokpark finden sich im Kapitel 22.5 (Seite 293–295).
- 361–362** Seite 361, rechts, letzter Absatz bis Seite 362, links, 1. Absatz: Die beiden 1911 von van der Zypen & Charlier gelieferten Triebwagen gelangten definitiv nicht an die de Wendel-Werksbahn. Laut umfangreichen Recherchen von Dr. Rolf Löttgers aus Siegen in den Akten der Moerser Kreisbahn waren sie laut „Bericht über die Pflichtprüfung der Eröffnungsbilanz in Deutscher Mark“ am 21. Juni 1948 noch bei dieser Bahn vorhanden und dort – da betriebsunfähig – „nur mit einem Merkposten von je DM 1,--“ in der Bilanz angesetzt (schriftliche Mitteilung von Dr. Rolf Löttgers vom 18. November 2018). Nach derselben Quelle will Freiherr von Ledebur die beiden Fahrzeuge 1937 in Hayange gesehen und diese Beobachtung an Norbert Loßberger weitergegeben haben. Von diesem wiederum erhielt sie Gerd Wolff. So lassen sich also auch nach über 80 Jahren noch Fehler korrigieren (siehe auch Löttgers 2019 und 2019 a).
- 368** Text im Kasten: Hierzu schrieb uns Hans-Jürgen Wenzel am 13. Februar 2019: „Sieh an, ich erkenne meine alte Kugelkopfmachine wieder. Der gute Sperber (M 21A der BD Köln) hat mir die Ausleihe ermöglicht. Doof wie ich war, habe ich die Akten zurückgegeben. Habe nur abgeschrieben. Die Humboldt 1549 kann nur die Hohenzollern 1903/1549 sein.“ Diese

- (368) Lok, eine „Schlägel“ (B n2t), wurde im Mai 1903 an die Saar- und Mosel-Bergwerks-Gesellschaft in Karlingen (Carling) geliefert, aus der später die Groupe Sarre et Moselle der H.B.L. hervorging (siehe Kapitel 13.4; Seite 387).
- 371 Tabelle, letzte Zeile: Die Summe ganz rechts muss (5) lauten (statt: [8]).
- 380 links, Überschrift, Zeile 3: Das (fraglich) samt Klammer bitte streichen.
- 380 links, letzte Textzeile: auch der **spätere** Empfängerbetrieb (statt: auch der Empfängerbetrieb)
- 380 rechts, 2. Absatz: Streichen und ersetzen durch: Das erste Lebenszeichen der Lokomotive datiert vom 14. März 1949, als die „Verwaltung in Angelegenheiten der SAG“ (Sowjetische Aktiengesellschaft) in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands erstmalig die Abgabe der Maschine vom Kombinat Deuben (SAG Smola) an das Kombinat Espenhain (SAG Brikett) anordnete (siehe nachstehendes Dokument):

Abschrift.A k t .

Gemäß Verfügung des stellvertretenden Chefs der Verwaltung in Angelegenheiten der SAG in Deutschland Nr. 2292 vom 14.3.1949 und gemäß Anweisung des Generaldirektors der Zweigniederlassung der Staatlichen Aktiengesellschaft "Smola" vom 23.3.1949 hat das Kombinat Deuben an das Kombinat Espenhain der Zweigniederlassung der Staatlichen Aktiengesellschaft "Brikett" die

OEO-Dampflok Nr. 7840, Baujahr 1944,
zum Bilanzwert zu übergeben.

Der Bilanzwert der D.-Lok beträgt DM 80 000.--.

Die Abgabe der Lok erfolgt in dem derzeitigen durch gemeinsame Besichtigung bekannten Zustand. Reserveteile zu der Lok sind nicht vorhanden. Eine Niederschrift über den Zustand der Lok ist diesem Akt als Anlage beigelegt.

Die Lok geht am Tage der Unterzeichnung dieses Aktes in das Eigentum von "Brikett" über. Akt Kombinat OEO-Damp

Die Abgabe der Lok erfolgt ab derzeitigen Standort auf dem Gelände der Werkstatt Naundorf. Die Überführung der Lok nach dem neuen Bestimmungsort ist Angelegenheit von "Brikett". Diese hat auch die mit der Überführung der Lok in Zusammenhang stehenden Kosten zu tragen.

Weißenfels, den 14. April 1949

Kombinat Espenhain
der SAG "Brikett"

gez. Bickel gez. Seidlitz
gez. Maaß

Staatliche Aktiengesellschaft
für Brennstoffindustrie
"Smola"

Kombinat Deuben
gez. Woilow

Aus diesem Dokument aus der Sammlung von Frank Barteld geht hervor, dass der endgültige Eigentumsübergang der Lokomotive am 14. April 1949 erfolgte. Leider ist nicht ersichtlich, ob die Maschine vor diesem Datum bei der Staatlichen Aktiengesellschaft für Brennstoffindustrie „Smola“ (Teer, Pech bzw. Harz) schon in Betrieb gestanden hatte oder dort nur abgestellt war. Das im vor- und nachstehenden Dokument dargelegte Fehlen des Feuerschirms und des Funkenkorbs spricht ebenso wie das Nichtvorhandensein jeglicher Papiere und Ersatzteile für Letzteres. Andererseits erforderten manche der im nachfolgenden Protokoll genannten Mängel der Lok mindestens ein kurzzeitiges Anheizen.

(380)

Abschrift.A n l a g ezum Lok-Übergabe-Akt vom 14. April 1949.

Technischer Zustand der Lok Kessel-Nr. 7840 am Tage der Übergabe.
 Von dem Reichsbahn-Abnahme-Lokführer H e i l m a n n und dem
 Vertreter der SAG "Brikett" Herrn Dipl.Ing. B i c k e l, Nikolaus,
 Werkmeister S e i d l i t z , Oskar, und Lokmeister M a a s, Paul,
 sowie von Seiten der SAG "Smola" Ing. G ä b l e r , Kurt, wurde
 der technische Zustand der obigen Lok überprüf't und folgendes
 festgestellt:

Der Allgemein-Zustand der Lok ist als gut zu bezeichnen. Kleinere
 Mängel wurden festgestellt.

- a. Kessel:
 Rostlage gut, Feuerkiste dicht, Feuerschirm fehlt,
 Funkenkorb nicht vorhanden, Querschnitt des Wasserzulußrohres
 für Strahlpumpe ist verengt.
 Regler leicht undicht.
- b. Triebwerk:
 Vordere und hintere Pufferbohle leicht eingedrückt.
 Stopfbuchsflansch etwas undicht.
 Rechte hintere Tragfeder verschoben.
 Sandstreuanlage nicht vollkommen in Ordnung.
 Linkes hinteres Sandrohr richten.

Kesselbuch und Abnahme-Attest für diese Lok konnte nicht beschafft
 werden. Weitere hier nicht genannte Mängel wurden vor Abfahrt der
 Lok von Seiten der SAG "Smola" beseitigt.

Naundorf, den 14. April 1949

Kombinat Espenhain
der SAG "Brikett"

gez. Bickel
 " Seidlitz
 " Maaß

gez. Heilmann

Kombinat Deuben
der SAG "Smola"

gez. i. A. Gäbler

*Am 14. April 1949 wurde der insgesamt recht brauchbare Zustand der Lok 7840 gleich
 von fünf Vertretern der SAG „Brikett“, der Reichsbahn und der SAG „Smola“
 bestätigt und unterschrieben. Obwohl zwei der drei genannten Institutionen
 sowjetische Staatsfirmen waren, waren an der Übergabe der Lok offenbar nur
 Deutsche beteiligt. Herr Maas (bzw. Maaß) kommt übrigens in diesem Dokument in
 zwei Schreibweisen vor.*

Sammlung Frank Barteld

Die nur rund fünf Jahre alte „0E0“-Dampflok (eine völlig ungewohnte Variante der aus
 Frankreich vertrauten Bezeichnung 050) wurde mit einem relativ hohen Restbuchwert von
 80000 DM geführt und befand sich in einem insgesamt guten Zustand. Sie stand vor der
 Übergabe an die SAG Briket (Brikett) in der Werkstatt Naundorf des Kombinats Deuben der
 SAG Smola (Teer). Diese Werkstatt war 1930 von den A. Riebeck'schen Montanwerken
 eröffnet worden, nachdem diese im Sommer 1926 mit dem Aufschluss des neuen
 Großtagebaues Deuben als Ersatz für mehrere kleine Gruben begonnen hatte. Die erste
 Kohle konnte im Herbst 1927 gefördert werden und wurde vom gleichen Jahr an mit einer
 neuen „Großraum“- (Normalspur-) Bahn zur Grube Naumburg gebracht. Dort wurde sie in
 einem ebenfalls neuen „Zentral-Naßdienst“ aufbereitet. Die neue Deubener Zentralwerkstatt
 in unmittelbarer Nähe der Dorflage Naundorf besaß ursprünglich ein normalspuriges und
 drei 900mm-spurige Hallengleise und war bis 1990 in Betrieb.

- (380) Auf welchem Weg die Grafenstaden-Lok von Blechhammer nach Naundorf gekommen ist, bleibt weiterhin unklar. Die Sowjetische Aktiengesellschaft (SAG) Smola hatte dort seit etwa 1946 den Betrieb der A. Riebeck'schen Montanwerke übernommen. Das S in SAG wurde übrigens vielfach auch mit „Staatliche“ (siehe auch das abgedruckte Dokument) übersetzt, was für deutsche Ohren etwas angenehmer als „Sowjetische“ klang. An der Tatsache des sowjetischen Besitzes und der alleinigen Produktion für die Sowjetunion änderte das jedoch nichts.

Auch für die neue Eigentümerin der Lokomotive, die SAG Brikett, die das Kombinat Espenhain noch bis zum 31. Dezember 1953 betrieben hat, liegen uns keine Untersuchungsdaten für die Maschine vor. Das früheste uns bekannte und an der Lok angeschriebene Untersuchungsdatum stammt vom 5. Dezember 1955 aus dem Werk Leipzig. Die Anschrift an der Lok lautete: „Br.Unt.Le“ und „Zw.Unt.“

Literatur: LMBV (Hrsg.) 2015/ LMBV (Hrsg.) 2016 a/ LMBV (Hrsg.) 2016 b/ Schumann 2009 [danke an Frank Barteld; der größte Teil der hier besprochenen Dokumente findet sich auch in dem zwischenzeitlich erschienenen Buch Barteld, Barteld 2023].

- 381 rechts, 2. Absatz, Zeile 5–6: für die Lok 5 **vier** Untersuchungen in Leipzig nachweisen: **Zwischenuntersuchung (Dezember 1955)**, L2 (Mai 1957)... (statt: für die Lok drei Untersuchungen in Leipzig nachweisen: L2 [Mai 1957]...)
- 383 Bildtext unten, Zeile 2, hinter „Seite 141“ vor der Klammer anschließen: sowie insbesondere in dem Band Barteld, Barteld 2023. Hier finden sich an vielen Stellen zahlreiche bisher unbekannte Betriebsdetails zu diesen schweren Bo+Bo+Bo-Lokomotiven).
- 384 links, Zeile 2: laut (statt: lauf)
- 384 Bildtext: Die gezeigte Lokomotive besaß eine Stephenson-Steuerung, für die – wie auf Seite 381 erwähnt – es auch schon einmal sinnvoll sein konnte, vor der Demontage zahlreiche Detailfotos anzufertigen. Die Lok 8 erhielt in Leipzig eine L4, die im Herbst 1958 beendet worden sein dürfte.

387



Zu dieser schönen Aufnahme der offenbar in Reserve stehenden SACM-Lok der Nachkriegsserie U.G 181^{ter} fehlen uns leider bisher jegliche Angaben. Zu erkennen ist auf dem Bild die Betriebsnummer 54 der Lokomotive, womit wir es mit der SACM 1951/8135 der H.B.L. zu tun haben. Die Anwesenheit einer der markanten Bo'Bo'-Dieselloks der H.B.L. (siehe Seite 389) und die abgebildeten Gebäude könnten dafür sprechen, dass das Bild im Depot Freyming-Merlebach der H.B.L. entstanden ist. Foto: Sammlung Wolfgang Herdam

- 388** an den oberen Bildtext anschließen: Siehe auch Ergänzungen zu Band 4 (Kapitel 23.; Seite 310, obere Tabelle)
- 389** rechts zwischen vorletzten und letzten Absatz einfügen: Laut einem neu aufgetauchten Originaldokument der H.B.L. <danke an die Herren Gerhard Knospe und Serge Kottmann> (siehe Ergänzungen zu Kapitel 22.5 (Band 4) ab Seite 292) waren die Loks 50–56 auch noch im Dezember 1961 bei der Groupe Sarre et Moselle der H.B.L. im Bestand vorhanden. Die an die Groupe Faulquemont-Folschviller gelieferte Maschine 57 der gleichen Bauart war im Dezember 1961 ebenfalls nunmehr bei der Groupe Sarre et Moselle verblieben, während die gleichfalls an Faulquemont-Folschviller gelieferte Lok 58 dort auch noch im Jahre 1961 die Stellung der letzten Dampfloks hielt (zusammen mit den nur noch drei Dampfloks 3, 9 und 10).
Mit der Lok 3 ist hier der C-Kuppler 3 (Energie 1945/452) gemeint; es gab nämlich bei der H.B.L. (Groupe Sarre et Moselle) noch eine weitere Lok 3 (SACM 1948/8025). Diese C-Tenderlok lief im Dezember 1961 beim Kraftwerk Carling.
- Das o.g. Dokument aus dem Jahre 1961 ermöglicht auch einen umfangreicheren Blick auf die technischen Daten der Maschinen 50–58 der H.B.L. und damit auch einen erstmaligen direkten Vergleich mit deren Ursprungsbauart Graffenstaden/SACM U.G 181 aus dem Jahre 1929 (siehe Kapitel 13.4; Seite 357).
Das H.B.L.-Lokumfeld der neun Nachkriegsloks der Graffenstaden/SACM-Bauart U.G 181^{ter} erschließt sich aus den Ergänzungen zu Kapitel 22.5; Seite 295.
- 389** Literatur: **Hudec** et al. 2006 (statt: Hudec et al. 2006)

LIEFERLISTE GRAF(F)ENSTADEN

- 390** Fabriknummer 6817: Die Lok wurde laut Reimer et al. (2020; Seite 171) im Mai 1945 vom Bw Falkenberg aus an das NKPS abgegeben.
- 391** Fabriknummer 7840 (mittlere Tabelle): Text ersetzen durch: Oberschlesische Hydrierwerke 15 → ?? SAG „**Smola**“ (**Deuben; abgestellt in Werkstatt Naundorf**) → **14.04.49** SAG „**Brikett**“ (**Espenhain**) → **01.01.54** VEB Kombinat Espenhain 5 (10.66 zur Verschrottung abgestellt im Raw **Halle**) ++
- 391** Fabriknummer 7861–7864 und 8133–8137 (untere Tabelle): Bei allen Fabriknummern (außer 7864 und 8090) vor den Ausmusterungszeichen (+) einfügen: Im Dezember 1961 noch bei der in der Tabelle genannten Groupe der H.B.L. im Bestand.
Bei der Fabriknummer 7864 ist hinter der Loknummer 57 zu ergänzen: Im Dezember 1961 im Einsatz bei der H.B.L.-Groupe Sarre et Moselle

KAPITEL 14.

- 395** rechts, erster Absatz: Nach jüngsten Erkenntnissen von Glanert et al. (2022; Seite 144) war auch die spätere E71 13 im Juni 1915 noch mit dem kürzeren Lokkasten der beiden ersten Loks geliefert worden. Die Fotos, auf denen die E71 13 mit dem längeren Lokkasten der späteren Serienloks zu sehen ist, zeigen die Zweitbesetzung der Betriebsnummer E71 13, die um 1933 aus der ausgemusterten E71 21 entstanden war. Das gleiche passierte auch mit der E71 11, nicht jedoch mit der EG 512 (E71 12), die bereits 1926 ausgemustert worden war.
- 396** rechts, Zeile 1–3: Bei den zehn im Dezember 1944 von Aarhus nach Hennigsdorf abtransportierten Loks der Baureihe 44 waren bei drei Exemplaren bereits die Kessel auf den Fahrwerken montiert. Bei sieben Lokomotiven waren die zugehörigen Kessel auf Güterwagen verladen worden, während alle zehn Tender komplett fertiggestellt waren. Ein besonderes Problem war bis Juli 1947 die Eigentumsfrage, da die Loks von der Reichsbahn noch nicht abgenommen worden waren. Diese musste schließlich für die Maschinen einen neuen Auftrag erstellen. Erst am 16. Dezember 1948 konnte als erste die 44 1234 an das

- (396) Bw Lichtenberg abgeliefert werden (siehe auch Kapitel 9.; Seite 13 und Thomas 2017; Seite 166–167).
- 396** rechts, Zeile 4 bis Absatzende: Leider basiert das derzeit (2022) jüngste Werk zur Entwicklung der deutschen Kriegslokomotiven (Winkler et al. 2021) überwiegend auf dem Forschungsstand der 1970er- bis 1980er-Jahre. Wie mehrere andere weist auch der Abschnitt auf Seite 25–26 über die hier zu betrachtende KDL 8 zahlreiche Fehler auf, bis hin zu der Behauptung: „Auch Borsig wollte eine KDL 8 liefern (15441), doch auch dieser Auftrag wurde storniert“ (Seite 26). Faktisch entstanden dort vor und nach Kriegsende noch insgesamt 13 KDL 8 (ausgeliefert erst 1950 (7) und 1951 (6)).
- 397** oberer Bildtext, vorletzte Zeile: „Fabriknummer 9107“ ersetzen durch: „Fabriknummer 9103“
- 398** links, Zeile 14: **Ziekowstraße** (statt: Zierkowstraße)
- 399** Bildtext Seite 399 unten: Ein ausführlicher Bericht über die Geschichte des Borsig-Tors und seines Umfeldes findet sich bei Günther 2021; Seite 85–93. Günther geht auch auf das 2006 in unmittelbarer Nähe des Tores aufgestellte Denkmal „Lok 2000“ des Künstlers Achim Kühn (geboren 1942) ein, das von Mai 1989 bis 2000 im Berliner Hauptbahnhof (seit 24. Mai 1998: Berlin Ostbahnhof) stand.
Rechts von der 01 008 ist im Bild die ehemalige Markenhalle zu sehen, die 1962 abgerissen wurde. Die lebensgroßen Zinkguss-Figuren („Schmied“ und „Gießer“) über der Rauchkammer und dem Stehkessel der Lok stammen bereits von 1854 und wurden von der Chausseestraße (siehe ab Seite 392) nach Tegel gebracht. Heute stehen die wertvollen Originale im Museum Reinickendorf und wurden am Tor durch Kopien ersetzt.
- 400** oberer Bildtext, letzte sechs Zeilen: Manfred Hohmann merkt zur Frage einer neuen Fabriknummer für den „BEUTH“-Nachbau an *„daß die Borsig-Lok „Beuth“ laut dem Autor Pierson in dessen Veröffentlichungen als betriebsfähiger Nachbau der Originallok zu bezeichnen ist, die deshalb auch eine eigene Fabriknummer erhalten hatte.“* Zum letzten Halbsatz konnten die Autoren bisher keine Quelle finden.
- 402** Literatur, am Anfang von Zeile 2: Falk 2017 streichen und in der letzten Zeile hinter Stockklausner 1982/ Thomas 2017 einfügen.

KAPITEL 14.1

- 405** rechts, an 2. Absatz anschließen: Interessant ist bei dieser Borsig-Sandbahnlok zweifellos auch das „Verwandtschaftsverhältnis“ der Maschine zur z.B. von Wagner (1937) so genannten „Borsig’schen Mammutreie“, deren zweifellos erstes Glied diese Lok darstellt. In den Ergänzungen zu Kapitel 14.1 (Seite 407–408) gehen wir näher auf diesen Aspekt ein.
- 405** unterer Bildtext: Die abgebildete Lok 2 trug das zur darüber gezeigten E-Tenderloks 4 („Vulpinism“) passende Codewort „Vulgarizar“ (spanisch für „verständlich darstellen“ bzw. „verbreiten“). Die beiden Nassdampf-Maschinen 1 und 2 hatten einen Treibraddurchmesser von 1 250 mm, einen Radstand von 4 400 mm und ein Dienstgewicht von 55,25 Tonnen.
- 407** Bildtext, Zeile 2, letztes Wort: **acht** (statt: sechs).
Die drei Normalspur-1’Et (Borsig 1913/8395–8397) sind unstrittig. Bei den Schmalspur-1’Et werden folgende Maschinen genannt:

Hersteller	Baudaten	Spurweite	Empfänger/Betriebsnummern
Hagans, Erfurt	1900/436	610 mm	Tasmanian Government Railways ¹
SLM, Winterthur	1911/2179–2180	1000 mm	Guise-Hirson (F) 51–52
O&K, Nowawes	1914/7179–7180	750 mm	Atlasar Copper Mines (RUS)

¹ Die Bauart der Lok wird fast durchgängig mit 1’CB’ n2t angegeben, muss aber korrekt 1’E n2t lauten (siehe Kapitel 2.2; Seite 37). Weitere Loks mit fünf Treib- und einer Vorlaufachse gehören zur Bauart Mallet und wurden deshalb zu Recht wegen ihrer zwei Triebwerksgruppen z.B. als (1’B) C n4vt bezeichnet (Erstlieferung: Henschel 1911/10341–10344 für Minho e Douro, Portugal). Weitere Beispiele für Loks mit dieser Achsfolge finden sich in Kapitel 2.2 (Seite 35 und in den zugehörigen Ergänzungen).

- (407) Literatur: Bude et al. 1978/ Hagans et al. 1991/ Kutschik 1985/ Merte 2012/ Verein Rollmaterialverzeichnis Schweiz (Hrsg.) 1984/ Vogel 2003 [danke an Claus Gärtner]



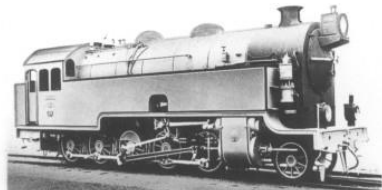
Meistens als 1'C B'- oder als 2-6-4-0-Bauart bezeichnet, ist diese kleine 610 mm-spurige Schmalspurlok doch eine von weltweit nur acht feststellbaren 1'E-Tenderloks. Sie lief als einzige Lok der Klasse J auf der North East Dundas Tramway auf der australischen Insel Tasmanien.

Zwar erhielt sie – wie im Bildtext vermerkt – vom VDEV einen „1. Preis von 7500 Mark“ für das „Locomotivsystem Hagans“ (siehe Kapitel 6.1; ab Seite 139 und 7.1; ab Seite 304), doch der Käufer der Lok war offenbar weniger überzeugt: Als neue Loks notwendig wurden, kaufte man dann doch lieber als Klasse K die zwei ersten Garratt-Loks der Welt bei der britischen Firma Beyer Peacock (1909/ 5292-93; siehe Kapitel 2.2; Seite 33).

- 407** Im Bildtext (Zeile 3–4) kennzeichneten wir die im Bild dargestellte 1'E h2-Tenderlok von Borsig als Bindeglied zwischen der im Kapitel 14.1 besprochenen Borsig-E-Tenderlok und den späteren 32 Borsig-1'E1'-Tenderloks. Borsig selbst, aber auch z.B. Wagner (1937), sprachen in mehreren Publikationen von der „Borsig'schen Mammutreihe“. Laut Wagner (1937, Seite 77) zeige sich in den fortentwickelten Borsig-Konstruktionen „daß das in der Mammutklasse enthaltene geistige Erbe getreulich gepflegt und wagemutig weiterentwickelt worden ist.“

(407)

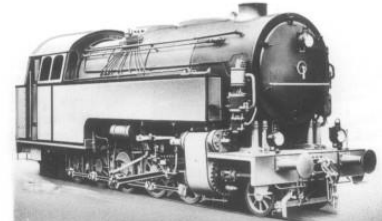
Die Entwicklung der Borsig-1E1-Heißd.-Tenderlokomotiven.



1913 1E1-Heißdampf-Tenderlokomotive, — Achsdruck: 17 t für die Gewerkschaft Allenberg G/S.



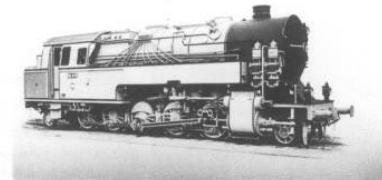
1929 1E1-Heißdampf-Tenderlokomotive Achsdruck: 19,8 t für die Sandbahn-Gesellschaft, Peiskretscham G/S.



1920 1E1-Heißdampf-Tenderlokomotive, — Achsdruck: 16,2 t für die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.



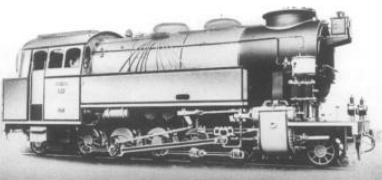
1935 1E1-Heißdampf-Tenderlokomotive, — Achsdruck: 20,4 t für die Sandbahn-Gesellschaft, Peiskretscham G/S.



1922 1E1-Heißd.-Tenderlokomotive, Gattung T20, Achsdruck: 19,06 t für die Deutsche Reichsbahn.



1937 1E1-Heißdampf-Tenderlokomotive — Achsdruck: 16 t für die Westfälische Landes-Eisenbahn.



1924 1E1-Heißdampf-Tenderlokomotive — Achsdruck: 19,3 t für die Sandbahn-Gesellschaft, Peiskretscham G/S.



1937 1E1-Heißdampf-Tenderlokomotive — Achsdruck: 23 t für die Preuß. Bergwerks- u. Hütten A.G. Haineburg G/S.

Solche oder ähnliche „Ahnengalerien“ verwendete Borsig sehr gerne, um seine lange Tradition im Hinblick auf die „Mammutreihe“ zu unterstreichen. In dem hier gezeigten Beispiel fehlen z.B. die laufenden Nummern (laut unserer weiter unten abgedruckten Tabelle) 1. und 10.

Da man bei Werbeanzeigen in Fachzeitschriften aus Kostengründen Platz sparen musste, verwendete man dort meist eine „abgespeckte“ Galerie, bestehend aus den Fotos der vier Typen mit unseren laufenden Nummern 9., 6., 7. und 10. Man beschriftete sie schlicht nur mit 16 t, 18 t, 20 t und 23 t Achsdruck, was sich nach einem systematisch geplanten Programm anhörte. Allerdings nahm man es dabei nicht so ganz genau: Die 18 t-Achsdruck-Lok mit unserer laufenden Nummer 6. (im großen Bild als Nummer 5. bezeichnet) wird dort mit 19,8 t ausgewiesen (siehe auch Gottwaldt 1974; Seite 144).

Werksprospekt Borsig / Sammlung Alfred Gottwaldt

Von Borsig selbst wurde in Publikationen die „Mammutreihe“ bzw. „Mammutklasse“ immer wieder einmal anders definiert (siehe Foto). Deshalb findet sich hier eine Aufstellung der sinnvollerweise unter diesen Begriffen zusammenfassenden 36 Lokomotivlieferungen:

(407)	Laufende Nummer	Achsfolge	Baujahr ab	Fabriknummer	Kunde	Betriebsnummer	Kapitel/ (Seite)
	1.	Et	1910	7361	Kgl. Berginspektion II Zabrze ²	4	10.1 (25) 14. (400) 14.1 (403–413)
	2.	1'Et	1913	8395–8397	Gewerkschaft Altenberg II ¹	1–3	7.1 (315, 316) 10.1 (26) 14.1 (407, 408)
	3.	1'E1't	1920	10353/ 10354/ 10909/ 10910	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn	MAMMUT/ WISENT/ BÜFFEL/ ELCH	9.4 (219, 222)
	4.	1'E1't	1922	11105– 11114/ 11648–11655	Deutsche Reichsbahn	77 001– 010/ 95 011– 018	9.4 (219–221)
	5.	1'E1't	1924	11837	Sandbahnges. Peiskretscham ¹	8	7.1 (315, 316)
	6.	1'E1't	1929	12117	Sandbahnges. Peiskretscham ¹	5	7.1 (315, 316)
	7.	1'E1't	1935	14588/ 14589	Sandbahnges. Peiskretscham ¹	6–7	7.1 (315, 316)
	8.	1'E1't	1936	14637	PREUSSAG	8	7.1 (316) 10.1 (24, 25) 14.1 (408, 412, 413)
	9.	1'E1't	1937	14666/ 14667/ 15055	Westfälische Landes-Eisenbahn	121–123	8.1 (327) 8.9 (384)
	10.	1'E1't	1937	14699/ 14714	Sandbahnges. Peiskretscham ¹	8–9	7.1 (315–317) 10.1 (24, 25)

¹ Sandbahngesellschaft der Gräfling von Ballestrem'schen und A. Borsig'schen Steinkohlenwerke

² später PREUSSAG

408

Bildtext: Durch folgenden neuen Text ersetzen:

Am 21. und 31. Dezember 1936 erhielt die PREUSSAG von Borsig und der BMAG ihre beiden sehr ähnlichen Loks 8 und 9. Bei gleicher Grundkonzeption (als Berater für die Konstruktion wurde das Reichsbahn-Zentralamt Berlin eingeschaltet) wurde bewusst keine einheitliche Konstruktion gefordert. So wollte die PREUSSAG unter anderem klären, welche Form des Brennraums sich besser für die Verfeuerung oder Beimischung von schlecht brennbarer Abfallkohle eignen würde. Die BMAG-Lok besaß deshalb einen Rost mit den Maßen 2 875 x 1 872 mm, die Borsig Maschine einen solchen von 2 400 x 2 000 mm. Weitere Unterschiede waren weniger bedeutsam: So besaß die Borsig-Lok 8 in der Steuerung eine Kuhnsche Schleife der Bauart Winterthur, die BMAG-Maschine 9 dagegen eine gewöhnliche Kuhnsche Schleife. Weiterhin hatte die Lok 8 (Bild siehe Kapitel 10.1; Seite 25) die Abfolge Speisedom, Sandkasten, Reglerdom auf dem Kesselscheitel, während die BMAG bei der hier gezeigten Maschine 9 die Abfolge Speisedom, Reglerdom, Sandkasten bevorzugt hatte. Das hing wahrscheinlich u.a. mit den unterschiedlichen Gewichtsverteilungen beider Loks durch die abweichenden Feuerbüchsen zusammen.

Mit 139,4 Tonnen reklamierte Borsig zu Recht für seine Maschine den Titel „Schwerste deutsche Tenderlok“ (siehe Maey [Hrsg.] 1937, Seite 9). Die BMAG-Lok 9 brachte es demgegenüber nach Werksangaben „nur“ auf 138,8 Tonnen. Dieser Titel ging allerdings bereits 1939 an die Henschel-Lok 61 002 mit 144,0 Tonnen über. Spätestens um 1943

- (408) musste die 61 002 diesen Titel aber an die beiden Loks 0601 und 0602 der Marineoberbaudirektion Kiel abgeben, die beide aus der Teilung der belgischen Versuchslok „Mastodont“ (siehe Kapitel 2.2; Seite 34 und entsprechende Ergänzungen) entstanden waren. Sie brachten sogar 145,3 Tonnen Dienstgewicht auf die Waage (siehe auch Ergänzungen zu Kapitel 2.2; Seite 34). Freilich kann man darüber streiten, ob es sich bei diesen beiden Maschinen um „Tenderlokomotiven“ oder „deutsche“ Lokomotiven handelte. Gebaut und umgebaut wurde die Ursprungslok in Belgien, nur kurzzeitig eingesetzt wurde sie in Belgien und Luxemburg. Erst um 1943 kaufte ein deutscher Kunde in Gestalt der seit dem 1. Juni 1935 so benannten Kriegsmarine (als Teil der Wehrmacht) diese Lok in Belgien und ließ sie dort teilen. Eingesetzt werden sollten oder wurden die beiden Maschinen in Gotenhafen, das als Gdynia von 1920 bis 1939 ein Teil Polens war und das davor und danach bis 1945 zum Deutschen Reich gehörte. Nach 1945 gelangten die beiden Loks zu den PKP.

Bezieht man auch die deutschen Exporte mit ein, dann holte sich 1943 die BMAG den Titel „Schwerste Tenderlok“ mit den 155,8 Tonnen schweren bulgarischen 1'F2'-Tenderloks (siehe Kapitel 9.5; Seite 423). Weitere Details zu den beiden schweren Sandbahnloks finden sich bei Borsig Lokomotiv-Werke (Hrsg.) 1937 (a), Wagner (1937) und Radliński (2019, insbesondere zur Museumslok TKz 211); [danke an Christian Kamrath]. Foto aus dem Jahre 1938 in Preschlebie: Sammlung Tomasz Roszak

- 409 rechts, Zeile 6 und oberer Abbildungstext, Zeile 2: Knospe (2023; Seite 30) nennt als Ausmusterungsdatum für die Lok Borsig (1911/7361) statt dem 13. Februar 1973 – wohl fälschlich – den 13. Dezember 1973.
- 410 rechts, vorletzter Absatz: Eine ausführliche Darstellung des Gleisnetzes rund um Jęzor Centralny sowie ein beigefügter großformatiger Gleis- und Streckenplan findet sich in Górnjak et al. 2019.

KAPITEL 14.2

- 415 obere Tabelle: letzte Zeile entfernen
- 416 Zeichnung: La **Boissière** (statt: La Boissiere),
La **Cérèirède** (statt: La Céreirède),
Roujan-**Neffiès** (statt: Roujan-Neffiees),
Villeneuve-**lès**-Béziers (statt: Villeneuve-les-Béziers),
Villeneuve-**lès**-Maguelone (statt: Villeneuve les Maguelone)

Eine sehr detaillierte Karte mit vielen historischen Netzdaten zum Hérault-Netz findet sich bei Claudel 2020 (Tome 1; Seite 190–192 und 196–197)

- 416 rechts, Bildtext zur Reblaus: Dass die skizzierte Lösung auch ihre Schattenseiten hatte, ergibt sich aus dem Auslands-Anhang B in Band 4; Seite 323–324.

FARBTEIL

- 428 Bildtexte beide Bilder, jeweils letzte Zeile: **Ralf** Reich (statt: Rolf Reich)
- 430 oberer Bildtext, Zeile 1: Laut Ludger Kenning entstand die obere Aufnahme am 5. oder 6. September 1959 anlässlich einer RCTS-Rundreise u.a. zur KBE. Laut einem Bericht über diese Reise „all withdrawn steam locomotives <...> were seen and photographed“ in Wesseling Rheinwerft und nicht in Brühl-Vochem.
- 431 Bildtexte beide Bilder (1. bzw. 2. Zeile): **Ralf** Reich (statt: Rolf Reich)

RÜCKTITEL

- Rücktitel Zeile 2: **2428** (statt: 2429)

Band 4 (Herdam Verlag 2022)

Seite Ergänzung / Korrektur

KAPITEL 15.

- 13–14** Seite 13, unterer Bildtext, Zeile 1 und Seite 14, links 1. Absatz: Nach Cambursano, Gut (2022, Seite 137) handelt es sich bei dem meistgebauten Straßenbahnwagen der Welt um den Typ KTM-5 der Waggonbaufabrik Ust-Kataw in Russland mit einer Stückzahl von 14 369 Wagen. Cambursano, Gut nennen dagegen für den tschechoslowakischen T3/B3 von Tatra „nur“ 14 011 Fahrzeuge. Im Internet kursieren zahlreiche weitere Zahlen. Da sowohl die russische als auch die tschechoslowakische Straßenbahnbauart kontinuierlich weiterentwickelt wurde, stellt sich zunächst einmal die komplexe Frage, was man als „eine“ Bauart zählt. So wird z.B. auch die zwischen 1971 und 1990 gebaute Variante KTM-5M3 (bzw. 71-605) mit 12 943 Exemplaren vielfach als häufigste Bauart genannt. Im Gegensatz zum T3-Trieb- bzw. B3-Beiwagen wurden die KTM-5 nur als Triebwagen und nicht als Beiwagen gebaut. Damit ist also der KTM-5 oder auch dessen Variante KTM-5M3 in jedem Fall und mit großem Abstand zum T3 der meistgebaute Straßenbahn-**Trieb**wagen der Welt.

Literatur: Cambursano, Gut 2022 / Olander 2003

KAPITEL 16.

- 27** vorletzte Zeile des unteren Bildtextes: Laut Preuß o.J. (Lokomotiven aus Drewitz-Babelsberg; Seite 1) stammt die hier gezeigte Zeichnung – ebenso wie weitere im Bildtext angesprochene – aus einer uns unbekanntem Broschüre aus dem Jahre 1959. Der Künstler soll laut dieser Quelle den Namen Mehlmann getragen haben.
- 30** unteren Bildtext ergänzen: Fast unbekannt sind auch zwei SNCF-Bo'Bo'-Elektrolokomotiven (BB-1001 und BB-1002), die 1940 von der AEG gebaut worden waren. Sie entstammen einer nicht vollständig abgelieferten AEG-Lieferung für die Mandschukuo Mining Company, die ursprünglich zwölf Maschinen (Fabriknummern AEG 5240–5251) umfassen sollte.
Literatur: Richter 2016
- 35** rechts, 2. Absatz: Ein (Vorab-) Leser wies uns daraufhin, dass es neben den Importen der Kaluga-TGK 2 ja auch noch den Import großer Stückzahlen der tschechoslowakischen Bauarten BN 150 (bzw. T 211.0; 150 PS) und T 334.0 (410 PS) in die DDR gegeben habe. Deren Import war aber bei der Umwandlung des Lokomotivbaus „Karl Marx“ in ein Werk für Luft- und Kältetechnik im Jahre 1970 schon rund fünf Jahre zuvor beendet worden. Von der BN 150 waren zwischen 1958 und 1962 von ČKD (siehe Kapitel 15.) nach unserer Zählung 74 (Endisch 2021; Seite 41 nennt 84) Exemplare in die DDR gelangt. Von der deutlich stärkeren T 334.0 (siehe auch Kapitel 16.3; Seite 89) wurden zwischen Februar 1962 und Mai 1965 durch ČKD insgesamt 73 Stück für die DDR geliefert. Beide Bauarten wären also nur auf dem Gebraucht-Markt zu erhalten gewesen, was auch immer wieder mal genutzt wurde.
Mit nominell 750 PS lag die tschechoslowakische T435.0 außerhalb der auf Seite 35 beklagten Leistungslücke zwischen den V60¹⁰ und den ASF. Im Zusammenhang mit den anderen tschechoslowakischen Exporten in die DDR sollen aber abschließend auch die 1960–1962 erfolgten Lieferungen von 36 Exemplaren der Bauart T435.0 erwähnt werden, von denen 20 Stück als V75 001–020 auch an die DR gingen. Zwei weitere Gebrauchtloks dieser Bauart folgten noch 1968 und 1987 nach. Schließlich sind noch drei 1965 gelieferte Loks der sehr ähnlichen Bauart T458.1 zu erwähnen (Endisch 2022).
- 37** links, nach 1. Absatz einfügen: Das schon 1895 errichtete Werk in Dortmund-Dorstfeld wurde 1998 von O&K an den US-Hersteller Terex verkauft. Diese Firma ging 2010 an die Firma Bucyrus International über, die 2011 wiederum von Caterpillar übernommen wurde. Caterpillar hat das Werk, in dem zuletzt gut 600 Mitarbeiter große Hydraulik-Tagebaubagger hergestellt haben, offiziell am 30. Juli 2021 geschlossen und die Produktion nach Indonesien verlagert (Tempel 2020, Seite 42).

KAPITEL 16.

- 41** Am Ende des Bildtextes einfügen: Laut Ristau, Endisch (2020; Seite 62) und Weber (2020; Seite 50) gelangte die Lok 22 der GHE nach einem Aufenthalt vom 28. November 1946 bis zum 10. Mai 1947 in den Leningrader Putilow-Werken als Lok T-11747 (Fabriknummer) zur Eisenbahn auf der sowjetischen Insel Sachalin. Dafür war sie von Meterspur auf eine Spurbreite von 1 067 mm umgespurt worden und hatte ihren Luttermöller-Antrieb verloren. Ausgemustert wurde sie dort am 28. November 1964. Auch die sieben weiteren Loks der GHE wurden angeblich nach Sachalin gebracht. Leider machen die Autoren keine näheren Angaben zu ihren Quellen (siehe auch die Ergänzungen zu [Band 2], Kapitel 9.4, Seite 237).

KAPITEL 16.1

- 52** Bildtext oben: Von Herrn Michael Maiss erhielten wir das Originalfoto für den O&K-Werbeprospekt für Rangierlokomotiven zugesandt. Die Aufnahme entstand sehr wahrscheinlich schon 1926 (und nicht „in den 1930er-Jahren“) im Zechenhafen Bottrop und zeigt die Lok 28. Beim Vergleich des Originals mit dem Prospektbild sieht man auch, dass der O&K-Fotograf letzteres kräftig retuschiert hat: „So wurde der verbeulte Wasserkasten der Lok »glattgebügelt«.“ [danke an Michael Maiss]

KAPITEL 16.2

- 65** Fußnote 2, 1. Zeile: Becker (1997; Seite 67–68) (statt: Becker (1993; Seite 67–68))

KAPITEL 16.3

- 91** links, hinter Textzeile 9 einfügen: Der Schmalspurbetrieb im Werk endete bald nach der Wende, woraufhin die letzten 750 mm-spurigen Ns 3 und V 10 C ab 1993 meist an Sammler abgegeben wurden. Lok 2 (LKM 1952/49028) wurde Denkmal bei der Gasmaschinenzentrale (siehe auch Christopher 2021; Seite 121).

KAPITEL 17.

- 102** links, fünft- bis drittletzte Zeile: Die im Westteil Deutschlands verschrotteten Fremdlomotiven östlicher Staaten fielen überwiegend der Verfügung der DB-Hauptverwaltung 21.213 Fuv 94 vom 13. Dezember 1951 zum Opfer. Sie besagte, dass auf Anweisung der Alliierten Hohen Kommission diese Maschinen abzugeben und zu verschrotten seien. Der Erlös sollte – nach Abzug der DB-seitigen Kosten für das Lauffähigmachen und für die Zuführung zu den Schrottplätzen – der Alliierten Hohen Kommission verbleiben. Zwischen Januar und August 1952 wurden rund 640 Fremdlöks östlicher Länder in sechs festgelegten Zerlegestellen verschrottet. Faktisch galt laut Verfügung M 211 BI der OBL West als Datum der Ausmusterung dieser Loks allerdings der Tag des Abrufs zur Zerlegung. Da diese Daten leider nicht überliefert sind, wird schon seit mindestens einem halben Jahrhundert (Pieper o.J. [1968] bis Hütter 2021) der oben erwähnte 13. Dezember 1951 in allen publizierten Lokomotivverzeichnissen als Ausmusterungsdatum genannt, obwohl dies strenggenommen nicht stimmt. Weitere interessante Details zu dieser Massenausmusterung finden sich bei Wenzel (2022; Seite 66–71) sowie in den Ergänzungen zu Kapitel 9.4; Seite 264.
- 102** Unterer Bildtext: An vorletzte Zeile anschließen: Wie schnelllebig die Zeit ist, zeigt sich z.B. daran, dass die jüngste 101 der DB AG in Gestalt der Zweitbesetzung der 101 092 bereits am 6. Dezember 2021 als vierte 101 (nach 101 092', 101 112 und 101 119) bei der Firma Bender in Opladen verschrottet wurde. Da die Lok rund dreieinhalb Jahre jünger war als die jüngste Lok der Serienfertigung (101 145) werden die beiden 101 092 für immer die 101er mit der kürzesten Dienstzeit bleiben.

KAPITEL 18.

- 134** rechts, 4. Absatz, letzte Zeile: Abelshauer **2002**; Seite... (statt: Abelshauer 202; Seite...)
- 135** an unteren Bildtext anschließen: Weitere Details zu dieser Lokomotive finden sich in den Ergänzungen zum „Anhang Frankreich“ zu Seite 374.
- 141** Literatur, Zeile 2, hinter Dumjahn 1984 einfügen: / Düring 1979

KAPITEL 18.2

- 152** links, 3. Absatz, Zeilen 1–3: Knospe (2023) nennt auf Seite 289 als Achsstand 6 270 mm, womit die Lok 20 der Zeche Constantin der Große die einzige Vorkriegs-E-Tenderlok von Krupp gewesen wäre, die aus dem sonst üblichen Maß von 5 400 mm ausscheren würde. Die auf Seite 289 bei Knospe (2023) gebrachte Zeichnung der vermeintlichen Lok 20 mit 6 270 mm Achsstand zeigt jedoch in Wirklichkeit die Hanomag-Lokomotiven 1 und 2 der August-Thyssen-Hütte. Diese Zeichnung ist eine leichte Modifikation (neue Bemaßung) einer Zeichnung von Klaus-Joachim Schrader (aus dem Niedersächsischen Kleinbahnmuseum), die wir in Band 1 der Schwere Brocken in Kapitel 8.10 auf Seite 389 abgedruckt haben (siehe auch Schrader 1977; Seite 32–33).

KAPITEL 18.3

- 158** rechts, 2. Absatz: Ein weiteres Beispiel für den Bau eines Bergwerks in Frankreich auf der Basis deutscher Reparationszahlungen ist die Société Anonyme des Mines de Fer de Baburet, die am 29. September 1924 gegründet wurde. Die Eisenerzmine in den Pyrenäen arbeitete bis zum 28. Februar 1962 und besaß eine zwischen Mai 1928 und April 1930 errichtete Meterspurbahn zum Abtransport des Erzes zum 22,2 Kilometer entfernten Normalspur-Bahnhof Coarraze-Nay Midi an der Strecke Bayonne–Toulouse.

Die Erstausrüstung der Bahn umfasste in diesem Fall zwei D t von Orenstein & Koppel (1930/12085–86), 14 moderne Selbstentladewagen, drei Plattform- und zwei gedeckte Wagen. Lieferant des Wagenparks war die Waggonfabrik Gebrüder Lüttgens in Saarbrücken (damals Saargebiet). Bei den beiden kräftigen 250 PS-D-Kupplern steht in den O&K-Listen als Empfänger die Firma Gebrüder Rau in München („für Frankreich“).
Literatur: Bude et al. 1978/ Dupont 2022

- 162/163** Seite 162, oberer Bildtext, Zeile 3; sowie Seite 163 rechts, 3. Absatz, Zeile 10 und 18: Petite-Roselle ersetzen durch **Petite-Rosselle**
- 163** Tabelle: Für (die am 27. Mai 1932 gelieferte) Lok 2 des Bergwerks Faulquemont ist der Achsstand von 4 050 mm nachzutragen (Knospe 2023; Seite 303).
- 163** rechts, am Ende des dritten Absatzes einfügen: Unter der Nummer 137 fuhr die Krupp-Lok auch noch im Dezember 1961 für die Groupe Petite-Rosselle der H.B.L. Das damalige Lokumfeld dieser Maschine wird ausführlich in den Ergänzungen zu Kapitel 22.5 ab Seite 295 beleuchtet.
Eine Erweiterung der technischen Daten in der Tabelle auf Seite 163 findet sich in den Ergänzungen zu Kapitel 22.5 ab Seite 292. Teilweise weichen die H.B.L.-Daten der Lok 137 leicht von deren Krupp-Daten bei der Lieferung ab, wie es z.B. bei allen Heizflächen gang und gäbe ist (siehe Kapitel 1., Seite 12, die Ergänzungen zu Kapitel 2.3, Seite 48 [Fußnote 2] sowie Kapitel 10.1, Seite 19). Auch der Raddurchmesser von 1 185 statt 1 200 Millimeter muss kein Widerspruch sein, weil letztere Angabe vermutlich dem Neumaß der Radreifen entsprach (siehe dazu auch Kapitel 22.4, Seite 280).

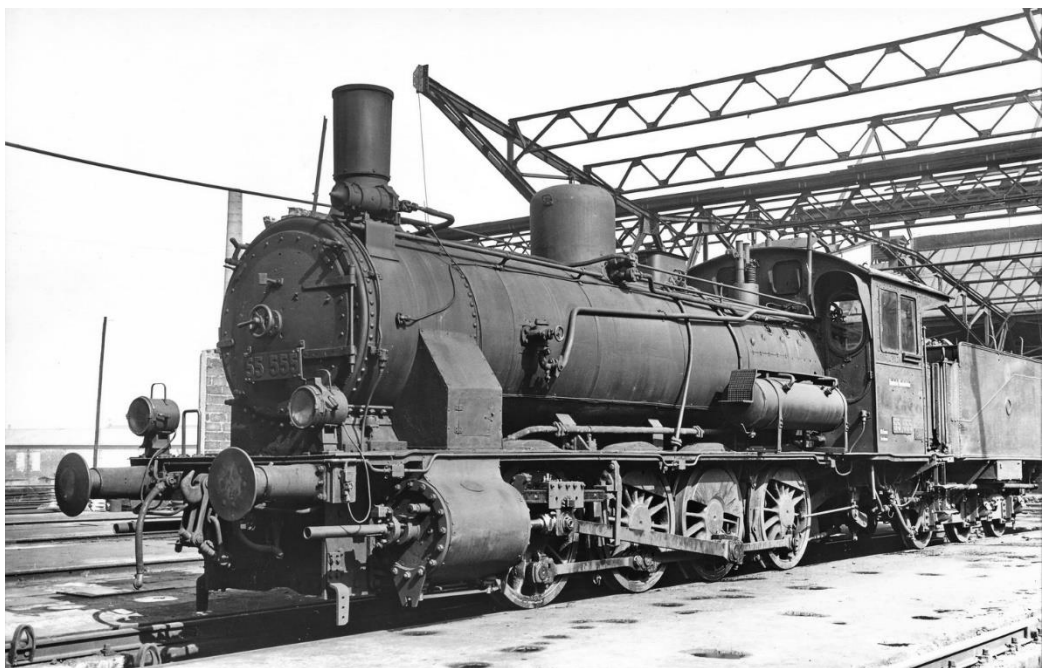
KAPITEL 18.7

- 190** Bildtext letzte Zeile: ... sind von **drei der vier genannten Maschinen bekannt (44 444, 55 5555 und 111 111-1)**. (statt: sind nur von den beiden letztgenannten Maschinen bekannt.)

(190)



Auch von der 44 444 gibt es mindestens ein Foto, das Carl Bellingrodt am 31. Mai 1951 in Altenhundem aufgenommen hat. Entgegen der von Bellingrodt gerne geübten Praxis, weiter entfernten Lokomotiven ohne erkennbare Betriebsnummern Fantasienummern zuzuordnen, ist hier die Loknummer 44 444 zweimal gut zu erkennen. (Foto: Sammlung Helmut Brinker/ DGEG)



Das auch eine 55 555 mit heutigen Mitteln in „nicht einmal fünf Minuten“ zu erstellen ist, zeigt ein nachdenklich stimmendes Experiment von Dietrich Bothe. Um der völligen Klarheit willen: Dieses Bild ist gefälscht!



untere Tabelle, Fußnote 1: Die 1923 in Duisburg gegründete und noch heute existierende Firma Paul Jost GmbH hatte bzw. hat u.a. Filialen in Herne, Frankfurt am Main, Mülheim an der Ruhr, Siegen, Solingen und Minden. Zusammen mit den unter Mülheim-Speldorf genannten vier weiteren Loks der Reihe 82 wurde auch die 82 036 in Mülheim-Speldorf verschrottet. Das Foto von Harald Wegner zeigt die Maschine abgestellt im dortigen Bahnhof der DB. Von dort erreichte sie mithilfe einer Diesellok der Mülheimer Hafenbahn nach einer Spitzkehre den früheren Jost-Schrottplatz an der Weseler Straße 55–59. Hier fand sich bis etwa 2022 noch eine wüste Brachfläche, aus der nur noch die große Drehscheibe mit ihren zahlreichen Anschlüssen zu den „Bearbeitungsgleisen“ ein wenig herausragte. Heute (2023) residiert hier Mr. Wash und ein Fahrradhändler. Der Jost-Schrottplatz in Mülheim befindet sich heute mit Gleis- und Hafenanschluss an der Timmerhellstraße.

KAPITEL 19.

208 Literatur, Zeile 1: / Berger **et al.** 1993 (statt: Berger, Huppert 1993)

KAPITEL 21.1

240 rechts, 2. Absatz, Zeile 5: Gestetner-Wachsmatrizen (statt: Gstetner-Wachsmatrizen)

KAPITEL 22.2

268–269 Die bisher wohl umfassendste Darstellung zum Thema der sowjetischen Breitspur-Lokomotiven im Bereich der Deutschen Reichsbahn während des Zweiten Weltkrieges findet sich bei Lukow (2021; Seite 108–117). Dieser geht auch auf die Abgabe eines Teils dieser Maschinen nach Finnland ein und beschreibt die dafür notwendige Verschiffung dieser Loks über die Häfen Reval, Libau und Odessa. Völlig unbekannt war den Autoren bisher, dass laut Lukow (2021; Seite 113) neben Finnland auch Portugal 26 sowjetische Breitspur-Lokomotiven erhalten sollte, die bis zum 20. Januar 1944 im polnischen Pilawa, einem Bahnknoten in der heutigen polnischen Woiwodschaft Masowien, zusammengezogen wurden. 18 von ihnen konnten vor der nahenden sowjetischen Front gerettet werden und gelangten noch in das RAW Grunewald. Bemerkenswert ist dieser geplante Loktransfer vor allem auch deshalb, weil die Spurweiten der Sowjetunion (damals noch 1 524 mm) und Portugals (damals nominell schon 1 668 mm) um 144 Millimeter voneinander abwichen.

(268–269) Neben den von uns beschriebenen Loks im Schwimmdock in Nikolajew befanden sich auf dem Gelände der dortigen Südwerft am 24. Januar 1943 auch noch 39 umspurfähige Dampfloks (Lukow 2021; Seite 115), von denen wir hier nur die Maschinen mit einer späteren Reichsbahn-Nummer nennen:

19 177
 33 212
 35 397/399
 38 4619
 54 045"/046"/048"
 55 082"/5867
 56 3393–3395/3397/3398/3538/3539/3541/3543
 57 012/394/498/651
 58 2768/2929

Am langlebigsten von diesen Loks war die 19 177, die nach dem Krieg ihre Zeit abgestellt bis zum 23. Juli 1955 in der DDR verbrachte, dann aber noch knapp 18 Jahre lang den Schnellzuglok-Park der PKP bereicherte. Ihre Ausmusterung dort erfolgte am 21. März 1973.

KAPITEL 22.3

- 270** rechts, 3. Absatz, Zeile 2–6: Zu Mandschukuo und weiteren für dieses Land bestimmten Lokomotiven siehe auch Seite 30 in Band 4 und zugehörige Ergänzungen.
- 272** rechts, 3. Absatz, Zeile 8–13:



Die letzte noch existierende württembergische T6 (92 006) hat seit 1974 ein sicheres Plätzchen an einem kleinen See im Europa-Park in Rust gefunden. In ihrem Umfeld kann man gemütlich einen Kaffee trinken und sich ein wenig von den ansonsten oft turbulenten Attraktionen des Parks erholen.

Aufnahme vom 20. August 2022 von Detlef Coorssen

KAPITEL 22.4

- 277** links, an letzte Zeile anschließen: In der Diskussion über die Vor- und Nachteile einer Produktion von Lokomotiven für Deutschland in Frankreich für Besetzte und Besatzer werden einige Aspekte häufig übergangen:
 Im Gegenzug für die Freilassung französischer Kriegsgefangener aus Deutschland verlangte die Reichsregierung vom Vichy-Regime (siehe Kapitel 13.1; Seite 333) die Gestellung einer großen Zahl von französischen Facharbeitern für den Einsatz in der deutschen Kriegswirtschaft. Nachdem dieses Ziel auf freiwilliger Basis im Rahmen der Aktion „Relève“ nicht zu erreichen war, schuf Vichy Anfang 1943 den „Service du travail obligatoire“ (STO), einen zweijährigen Pflichtarbeitsdienst in Deutschland für junge Franzosen der Geburtsjahrgänge 1920–1922. In Gesprächen zwischen dem französischen Staatssekretär für industrielle Produktion Jean Bichelonne (1904–1944) und dem Reichsminister für Bewaffnung und Munition Albert Speer (1904–1981) versuchte man die Probleme auf beiden Seiten dadurch zu entschärfen, dass man Produktionen von Deutschland nach Frankreich verlagerte. Im Gegenzug wurden die in diese Regelung einbezogenen französischen Betriebe von Speer zu sogenannten „S-“ oder „Sperrbetrieben“ erklärt. Bei ihnen durften keine Arbeiter mehr für den Einsatz im Reich abgezogen werden, was wiederum zu schweren Konflikten Speers mit dem deutschen „Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz“ Fritz (eigentlich Ernst Friedrich Christoph) Sauckel (1894–1946) führte. Die Vorteile für beide Länder waren dabei evident: Die französischen Fabriken erhielten Aufträge, und ihre Mitarbeiter brauchten nicht „ins Reich“ zu gehen. Dort verblieben hingegen größere Kapazitäten in den Werken für andere kriegswichtige Aufgaben, und man sparte Kosten für die Unterbringung und Verpflegung, selbst wenn beides noch so primitiv ausgestaltet wurde.
 Möglicherweise wurde andererseits für die französischen Lokomotiv-Werke anfänglich das Bombardierungsrisiko größer, als wenn man dort nur für das französische Inland produziert hätte. So wurde z.B. am 17. Oktober 1942 und am 19. Juni 1943 das Werk von Schneider in Le Creusot durch die Alliierten so schwer bombardiert, dass dort die 120 Tonnen schwere hydraulische Nietmaschine zerstört wurde. Die Kesselfertigung musste deshalb in das Werk Chalon-sur-Saône verlagert werden.
 Das Argument der größeren Zerstörungsgefahr relativierte sich allerdings rasch, weil auch die Alliierten schnell erkannten, wie wichtig – trotz der hohen Motorisierung der deutschen Truppen – auch die französischen Eisenbahnen und deren Lokomotiven für die Transportbedürfnisse der Wehrmacht waren. Eine Folge davon waren dann auch massive Bombenangriffe auf viele wichtige Infrastrukturen, wie Knotenbahnhöfe, große Brücken, Depots und Ausbesserungswerke der SNCF. Der Großteil der dabei entstandenen Schäden wurde nicht durch die Deutschen bei der Eroberung Frankreichs 1940 oder beim Rückzug 1944 verursacht, sondern durch die Alliierten vor und während der Befreiung Frankreichs.
 Spätestens 1941 fiel dann für die Alliierten die Option für einen möglichst schonenden Umgang mit französischen Lokomotivwerken völlig weg: Beginnend am 28. April 1941 wurden die zehn fabrikneuen 1'E h4v-Güterzugloks 150 P 16–25 der SNCF ab Werk Grafenstaden direkt im deutschen Bw Kaiserslautern stationiert. 50 weitere Lokomotiven der „Unifiées“-Bauarten (siehe Anhang F; Seite 378) 150 P und 151 TQ folgten jeweils nach einem kurzen Aufenthalt in einem französischen Depot nach.
 Bei den 150 P ging es um insgesamt 50 Maschinen (150 P 1–50) und damit um 65,8 Prozent der während der Besatzungszeit abgelieferten 76 Loks dieser Bauart. Zwei dieser Maschinen (150 P 8 und 37) wurden sogar ausgiebig vom Lokomotiv-Versuchsamt Grunewald ab Dezember 1941 mittels Leistungsmessfahrten untersucht und gelangten so u.a. nach Wittenberge und Oebisfelde. Von den 50 Loks der Reihe 150 P bei der DR kamen 46 zwischen dem 14. April 1944 und dem 12. Juni 1947 aus den westlichen Zonen Deutschlands zur SNCF zurück, während drei in der späteren DDR bei den Bw Meiningen (150 P 14) und Gera (150 P 40 und 49) verblieben. Diese drei wurden in Frankreich pauschal zum 1. April 1953 aus den Listen gestrichen. Die 150 P 19 und die (nie in Deutschland gewesene) 150 P 72 wurden nach schweren Bombenschäden bei den Depots Béthune und Lens am 23. Februar 1945 und am 29. Mai 1946 ausgemustert.
 Bei den neuen schweren 1'E1' h2t-Lokomotiven der Bauart 151 TQ von Corpet-Louvet verschwand gleich die gesamte zwischen dem 7. Dezember 1940 und dem 30. Mai 1942 an das Depot Bobigny bei Paris gelieferte Serie von zehn Stück im Reich. Sie verließen dieses

- (277) Depot zwischen dem 7. Juni 1941 und dem 2. September 1942 und rollten in Richtung Deutschland ab (bekannt sind die Bw Siegen und Altenhundem).

Es dauerte noch bis zum 20. April 1945 (Hitler feierte an diesem Tag im Führerbunker in Berlin seinen 56. und letzten Geburtstag), bis als erste der zehn Loks die 151 TQ 1 wieder in Bobigny eintraf. Als die letzte der zehn Loks (151 TQ 9) am 1. September 1950 aus Deutschland zurückkehrte, waren schon drei Loks der zweiten Serie (151 TQ 11–22) geliefert worden. Auch die neuen zwischen dem 15. April 1950 und dem 30. September 1952 lieferten zwölf Maschinen begannen ihre Karriere in Bobigny.

Obwohl die französischen Werke während des Krieges allesamt unter der Oberaufsicht deutscher Dienststellen und Lokomotivfabriken standen, war es aus deutscher Sicht natürlich viel schwieriger, sie vor Ort in Frankreich zu kontrollieren, als etwa direkt im Reich. In diesem Zusammenhang wird immer wieder gerne von französischer Seite auf eine spezielle Form der Sabotage verwiesen: *„Sie bestand darin, Vereinfachungen und Änderungen der Konstruktion von Maschinen vorzuschlagen, die für die Besatzungstruppen bestimmt waren. Letztere analysierten diese Vorschläge und beurteilten sie als wirksam oder als vernachlässigbar: Dadurch verzögerte sich aber die Einrichtung der Produktionslinien und die Herstellung immer mehr“* (Caillot 2014; Seite 25). Ob es sich in diesem Fall wirklich um gezielte Sabotage handelte, oder ob man im Nachhinein eine Art moralische Entlastung für das gezeigte Engagement für die Interessen des Feindes suchte, bleibt natürlich bei dieser Art der „Konstruktionsoptimierung“ schwer einschätzbar. So lobten die Deutschen viele dieser Verbesserungsvorschläge sehr, wie z.B. das Schweißen der Langkessel für die Reihe 44 bei Fives Lille nach dem System „Union melt“. Auch generell war die Zusammenarbeit mit den französischen Werken *„nach amtlichen Berichten ausgesprochen gut. <...> Dem stand bis Mitte 1943 nur ein einziger nennenswerter Sabotagefall in diesen Fabriken gegenüber“* (Wenzel, Stockklausner 1980; Seite 27).

Fritz Sauckel sah natürlich in der Schaffung der Speerschen „Sperrbetriebe“ in Frankreich eine massive Behinderung seiner aberwitzigen Ziele. Allein in Frankreich wollte er in den vier durchgeführten Aktionen 1 625 000 Arbeiter für Deutschland rekrutieren; faktisch wurden es dann aber „nur“ zwischen 632 000 und 646 000. Insgesamt wurden in Europa durch die Nationalsozialisten rund 7,5 Millionen Menschen zur Zwangsarbeit ins Deutsche Reich verschleppt.

Es verwundert nicht, dass Sauckel als dafür Hauptverantwortlicher am 1. Oktober 1946 in Nürnberg als einer der Hauptkriegsverbrecher zum Tode verurteilt wurde. Wie aus seinen letzten Schriftzeugnissen hervorgeht, konnte er es insbesondere nicht fassen, dass sein Hauptkontrahent Speer mit einer Gefängnisstrafe von „nur“ 20 Jahren davonkam und dadurch sein Leben retten konnte.

Aus heutiger Sicht war dieses vergleichsweise milde Urteil nicht durch eine möglicherweise geringere Schuld Speers begründet, sondern kann als Ergebnis von dessen Verschleierungstaktik im Prozess betrachtet werden, die das eigene Handeln wahrheitswidrig als allein sachorientiert und unideologisch darzustellen wusste.

Literatur: Bornebroek 2020 / Collardey, Rasserie 1995 / Collardey, Rasserie 1999 / Collardey, Rasserie 2001 / Collardey, Rasserie 2002 / Fest 1999 / Fritsch 2015 / Hooß 2019 / Hütter, Kubitzki 1996 / Lehnstaedt, Lehnstaedt 2009 / Raßloff 2012 / Robinet 1974 / Speer 1981 / Wenzel, Stockklausner 1980

(277)



Rund dreieinhalb Jahre vor ihrer Ausmusterung am 30. Dezember 1967 beim Depot Chaumont wurde die 150 P 35 von Harald Navé am 12. April 1964 in ihrem damaligen Heimat-Depot Chalindrey fotografiert. Der große Abzweigbahnhof Culmont-Chalindrey besitzt auch heute noch ein großes Depot mit Rechteck- und einem die Drehscheibe fast ganz umschließenden Ringlokschuppen. Die Lokomotive 150 P 35 war am 23. September 1941 beim Depot Le Bourget in Dienst gestellt worden, musste dann aber nur rund zwei Wochen später vom 9. Oktober 1941 bis zum 13. Juni 1944 zwangsweise fast drei Jahre lang Dienst im Deutschen Reich versehen. Weitere Depots ihres Daseins waren Lens und Longueau.



Ebenfalls von Harald Navé stammt diese Aufnahme der 151 TQ 6 und 15 bei ihrer Einfahrt in den Bahnhof Hesdigneul-lès-Boulogne am 29. August 1964. Der Güterzug verkehrt auf dem Gleis der Nebenstrecke von Desvres und fährt weiter in Richtung Boulogne auf der zweigleisigen Hauptbahn von Amiens nach Boulogne Ville. Die Vorspannlok 151 TQ 6 war am 19. September 1941 an das Depot Bobigny geliefert worden und lief vom 6. Dezember 1941 bis zum 26. Juni 1945 bei der Deutschen Reichsbahn. Wahrscheinlich war sie dort vor allem auf den beiden Rampen nach Welschen Ennest im Sauerland im Schiebedienst eingesetzt. Weitere Depots bis zu ihrer Ausmusterung am 23. Dezember 1966 waren Le Bourget, Lens, Béthune und Boulogne.

281–282 rechts, 4. Absatz bis Seite 282, rechts, Ende 1. Absatz: Bereits am 19. Februar 1945 hatte Direktor Veque, Chef des „S.N.C.F. Service Central du Matériel“, an seine fünf Regionen eine Aufstellung über die Verteilung der künftig zu liefernden Kriegsdampfloks (KDL 4 bis 6) versandt. Diese Aufteilung wurde am 22. März 1945 mit dem unten abgedruckten Schreiben noch einmal modifiziert und umfasste insgesamt 120 Lokomotiven, die bei den verschiedenen Herstellern auf die Abnahme durch die SNCF warteten:

„K.D.L. 4“ (Bauart ELNA 6H): Die am 31. März (33 Stück), 6. Mai (zwei Stück) und 2. Oktober 1943 (35 Stück) bestellten Maschinen mit den Schneider-Fabriknummern 4813–4882 sollten entsprechend der unteren Tabelle auf die SNCF-Regionen verteilt werden. Bei einer Lieferrate von drei monatlichen Lokomotiven sollten die letzten Maschinen im April 1947 bei den SNCF eintreffen. Bekanntlich gab es weitere Modifikationen, so dass letztendlich nur 67 der 70 KDL 4 zur SNCF gelangten (siehe auch Kapitel 6.11; Seite 249–251 und zugehörige Korrekturen).

J.D. PARIS, le 22 mars 1945

S.N.C.F.
Service Central
du Matériel

Et 211114/2-1426 Monsieur l'Ingénieur en Chef (re)

Objet: Affectation
des locomotives de ma-
noeuvres provenant des
commandes allemandes.

VR 213125 Te du 1.3.45

La construction des 20 locomotives KD L 6 par la Compagnie Générale de Construction de locomotives (BATIGNOLLES-CHAILLON), étant abandonnée, la répartition par Région des machines KDL indiquée dans ma lettre Tt 211.110/1-C 1204 du 19 février 1945 est modifiée comme suit:

Séries	EST	NORD	QUEST	S.O.	S.E.	Total
K.D.L. 4	10	10	35	-	15	70
K.D.L. 6	12	-	-	-	-	12
K.D.L. 5	-	9	20	-	9	38
Total :	22	19	55	-	24	120

Je vous donne par ailleurs accord sur la numérotation que vous proposez, savoir:

K.D.L. 4 Schneider 040 Tx 1 à 70
 K.D.L. 5 St-Chamond 050 Tx 1 à 38
 K.D.L. 6 Corpet-Louvet 040 Ty 1 à 12

P. le Directeur
signé: VEQUE

Copie à Monsieur le Chef du Service du Matériel et de la Traction
de la Région OUEST.

Am 22. März 1945 - also noch knapp 50 Tage vor der Kapitulation des Deutschen Reiches - machte man sich im seit dem 25. August 1944 befreiten Paris Gedanken über deutsche Hinterlassenschaften in Frankreich. Konkret ging es um 120 durch die Deutschen bei französischen Firmen bestellte Lokomotiven, die nun einen neuen Eigentümer (und vor allem einen zahlenden Kunden) suchten. Die SNCF war an diesen Loks interessiert und hatte mit diesem Schreiben schon mal die neuen Bezeichnungen dieser Loks und ihre Aufteilung auf die fünf Regionen der SNCF festgelegt. Letztlich kamen aber nur 104 dieser Lokomotiven zur SNCF; für die anderen 16 gab es wichtigere Prioritäten.
 SNCF / Sammlung Jean Dugerre

„K.D.L. 5“ (Bauart „Gelsenkirchen“): Anlaufend im August 1945 mit einer Lok, sollte ab November 1945 eine monatliche Quote von vier Maschinen bis zum Juni 1946 ausgeliefert werden. Auch in allen anderen französischen Schriftstücken aus dem Jahre 1945 war

(281–282) immer nur von einem Auftrag von 38 Maschinen an Homécourt in Saint-Chamond die Rede, so dass die Henschel-Fabriknummer 24829 mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auch wirklich bei Henschel in Kassel gebaut worden ist (siehe Kapitel 6.11; Seite 249–255 und zugehörige Ergänzungen). Bekanntlich wurde von diesen 38 Loks eine Maschine an die CFEL „abgezweigt“, während die restlichen 37 an die SNCF gingen (siehe Kapitel 22.3 und 22.4).

„K.D.L. 6“ (Bauart Corpet-Louvet): Im ersten Satz des oben abgedruckten Briefes wird darauf verwiesen, dass der Bau von 20 Lokomotiven dieses Typs durch Batignolles-Châtillon aufgegeben worden sei. Stattdessen wurden nun nur noch zwölf „K.D.L. 6 Corpet-Louvet 040 Ty 1 à 12“ (letzte Zeile vor der Unterschrift) erwartet, die anschließend für die Region Est vorgesehen waren.

Warum die Produktion der ursprünglich aus dem Henschel-Typ-„Essen“ (siehe Kapitel 6.4; Seite 191–192) abgeleiteten KDL 6 bei Batignolles-Châtillon scheiterte, ist nicht ganz klar. Möglicherweise waren die Montagelinien dieser Firma im Werk Nantes mit dem geplanten Bau von 140 Exemplaren der Baureihe 44 für die Reichsbahn (44 833–912/1736–1750/1821–1845 und 1936–1955) sowie der SNCF-Bauart 141 P (30 Maschinen; siehe Anhang F; Seite 378) perspektivisch bereits mehr als ausgelastet. Die 141 P wurden allerdings erst am 6. Januar 1945 bei Batignolles-Châtillon bestellt (141 P 169–198). Schon im September 1941 suchten die Deutschen nach Alternativen, und sie stießen auf einen der geplanten Henschel-Bauart sehr ähnlichen Vierkuppeler von Corpet-Louvet in La Courneuve, der erstmalig 1934 an das Bergwerk in Bruay (Loks 42 und 43) geliefert worden war.

Nach Verhandlungen mit Corpet-Louvet ab 17. September 1941 wurde vermutlich im Januar 1942 von den Deutschen ein Auftrag über 32 (laut Caillot 2014; Seite 34: nur 30) dieser Vierkuppeler erteilt und diese Bestellung am 24. Januar 1942 vom Hersteller bestätigt. Bei Vergleichsuntersuchungen hatte man u.a. ermittelt, dass die „KDL-CL“ (für Corpet-Louvet) pro Exemplar 68 000 kg (statt 71 000 kg bei der ursprünglichen KDL 6) an Eisenmetallen und 450 kg (statt 663 kg) an Nichteisenmetallen benötigen würde. Beides – vor allem aber der zweite Vergleich – sprach für die KDL-CL oder – wie sie fortan meistens in Dokumenten hieß – für die „Corpet-Louvet KDL 6“. Eine am 22. März 1943 erstellte Vergleichstabelle zeigte zudem sehr ähnliche Maße und Gewichte: Bei einem Dienstgewicht beider Loks von 64 Tonnen hatte die ursprüngliche KDL 6 einen Vorrat an Kohlen von 2t und an Wasser von 8m³. Bei der KDL CL lauteten die entsprechenden Zahlen: 3t Kohle und 7m³ Wasser.

Die ersten sechs Corpet-Louvet-Lokomotiven konnten ab 10. Februar 1944 an die deutschen Besitzer ausgeliefert werden (siehe auch Kapitel 22.4; Seite 282–283):

C-L-Fabriknummer Lok	C-L-Fabriknummer Kessel	Krupp-V-Fabriknummer⁴	Lieferdatum¹	Kunde und Betriebsnummer²
1870 ⁵	2309	V.9001	10.02.1944	SUBAG 121
1871 ⁵	2310	V.9002	13.03.1944	SUBAG 122
1872 ⁵	2311	V.9003	06.04.1944	Rheinbraun 320
1873 ⁵	2312	V.9004	09.05.1944	Michelwerke 25
1874	2313	V.9005	23.06.1944	Zeche Heinrich Robert 6
1885 ³	2314	V.9006	01.08.1944	Krupp Grusonwerk 36

¹ laut Caillot 2014; Seite 35–36

² weitere Details siehe Kapitel 22.4 (Seite 282)

³ ab hier Verwerfungen in der Reihenfolge der Zuordnung von Lok- zu Kesselnummern

⁴ V. steht wahrscheinlich für Verlagerungslok (siehe Kapitel 22.4; Seite 282)

⁵ Braunkohlenfeuerung

Nach der Befreiung von La Courneuve fanden sich in den dortigen Corpet-Louvet-Hallen weitere zwölf KDL 6 in unterschiedlichen Bauzuständen, die daraufhin zunächst alle für die SNCF vorgesehen waren (040 TY 1–12). Wegen der großen Dringlichkeit bei der Förderung von Steinkohle („Bataille du Charbon“; siehe Kapitel 18.3; Seite 164) gingen diese zwölf Maschinen – ebenso wie die 14 weiteren des ursprünglichen Auftrags – dann jedoch

(281–282) überwiegend an die gerade verstaatlichten Bergwerke der Houillères du Nord et du Pas-de-Calais (HBNPC):

Gruppe	Fabriknummern	Lieferzeitraum
Groupe Béthune:	1875–1878/1898/1901	(6 Stück 13.01.1945–19.03.1949)
Groupe Béthune:	1875–1878/1898/1901	(6 Stück 13.01.1945–19.03.1949)
Groupe Auchel:	1880/1881/1886	(3 Stück 22.12.1945–26.02.1946)
Groupe Hénin-Liétard:	1883/1884/1891/1893–1896	(7 Stück 13.04.1946–31.10.1947)
Groupe Douai:	1887/1890	(2 Stück 14.06.1946–30.09.1946)
Groupe Oignies:	1888	(1 Stück 10.07.1946)
Groupe Valenciennes:	1889	(1 Stück 02.08.1946)
Groupe Lievin:	1892	(1 Stück 14.12.1946)
Groupe Bruay:	1897/1899/1900	(3 Stück 08.11.1948–28.02.1949)

Die noch fehlenden zwei KDL 6 mit den Corpet-Louvet-Fabriknummern 1879 und 1882 wurden am 15. November 1945 und am 22. März 1946 an den Kalibergbau der „Mines de Potasse d’Alsace“ als deren Betriebsnummern 09 und 08 geliefert. Potasse bzw. auf Deutsch Pottasche ist chemisch gesehen Kaliumcarbonat (K_2CO_3) und dient einer Vielzahl von Zwecken, z.B. bei der Glasproduktion oder in der Herstellung von Düngemitteln.

Damit waren von den 32 bestellten Maschinen nur sechs nach Deutschland gelangt, während 26 im Herstellerland verblieben. Zählt man noch die zwei Prototypen aus dem Jahr 1934 hinzu, dann führen 33 von 34 Loks dieser Bauart im Bergbau, davon 27 im Steinkohle-, vier im Braunkohle- und zwei im Kalibergbau. Nur die Lok mit der C-L-Fabriknummer 1885 war in einem Werk des Schwermaschinen- und Panzerbaus eingesetzt.

Literatur: Caillot 2014 / Hooß 2019 / Mayer, Constant o.J. / Robinet 1974 / Wenzel, Stockklausner 1980

KAPITEL 22.5

- 288–296**
- Seite 288, beide Zeilen der Überschrift samt Fußnote
 - Seite 293, rechts, 2. Absatz bis Seite 295 (Ende der Tabelle)
 - Seite 296, Lieferliste Energie einschließlich der zwei Fußnoten:

Die an diesen drei Stellen angesprochene Umzeichnung der Energie-Fünfkuppler kurz nach deren Lieferung reduziert sich durch die hier vorgestellten neuen Unterlagen von den mehreren genannten und ungenannten auf nunmehr nur noch zwei Möglichkeiten:

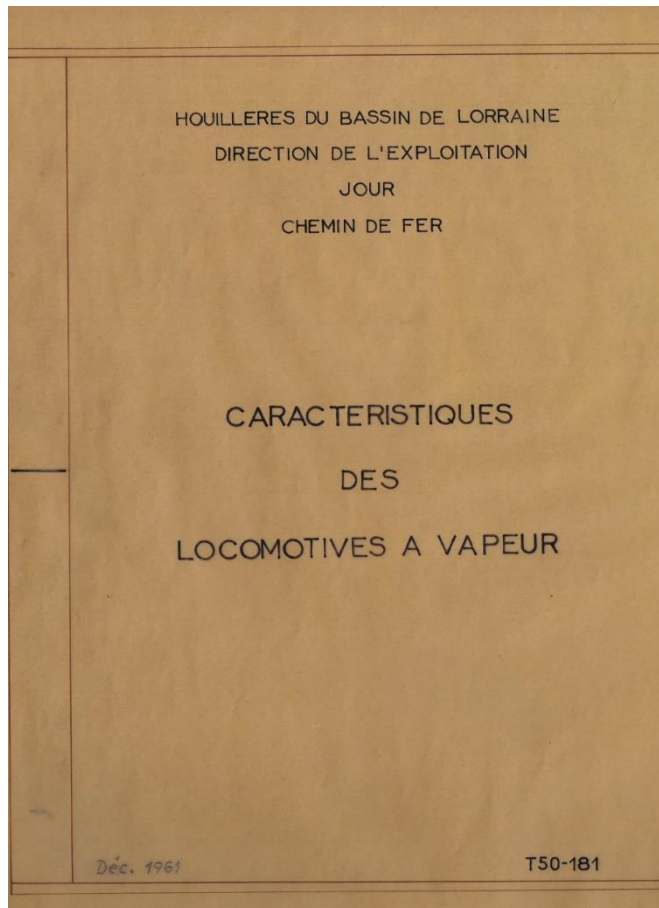
Entweder wurden die Loks mit den Fabriknummern 506–507 und 519–520 in dieser Reihenfolge mit den Betriebsnummern 137–140 angeliefert oder aber mit den Betriebsnummern 137, 138, 141, 142.

In beiden Fällen standen die Loks später in der gleichen Reihenfolge als 139–142 im Betrieb. Die Frage, welche der beiden Lösungen zur Anwendung gelangte, hängt davon ab, wann die Lokomotiven Krupp (1934/1444; siehe Kapitel 18.3) und Krenau bzw. Malaxa (Kessel: Sosnowitz 11059; siehe Kapitel 22.5; Seite 294) in den Nummernplan von Petite-Rosselle als Loks 137 und 138 integriert wurden.

288 Bildtext, letzte Zeile: Jaques-**Henry** Renaud (statt: Jaques Renaud)

292 An oberen Bildtext anschließen: Auch der hier gezeigte Kessel der Chiemseebahnlok ist inzwischen Geschichte. Bei der im Dezember 2017 zur Hauptuntersuchung in Meiningen eingetroffenen Lok stellte sich heraus, dass ein neuer – diesmal geschweißter – Kessel eingebaut werden musste. Da in Meiningen nur ein etwa 150 Meter langes Meterspur-Probegleis vorhanden ist, kam die Lok am 12. März 2021 in Wernigerode bei den Harzer Schmalspurbahnen (HSB) an, wo sie bis zum 22. März 2021 verblieb. Vom 16. bis zum 18. März 2021 ging es dann mehrmals auf die Strecke der HSB, wobei die weiteste Fahrt die kleine Kastendampflok dann mit zwei Waggons der HSB (sechs Achsen) nach Hasserode führte. Dann ging es mit dem Tieflader zurück ins heimatische Prien-Stock (Endisch 2021 a; Seite 76–81).

292–293 rechts, letzter Absatz bis Seite 293, links, Ende 2. Absatz: Das Problem fehlender technischer Daten der vier Energie-Maschinen konnte inzwischen durch das Auffinden einer amtlichen Tabelle des Bergwerkunternehmens H.B.L. endgültig geklärt werden [danke an Gerhard Knospe und Serge Kottmann].



In diesem Dokument finden sich für sämtliche 61 Dampflokomotiven, die die H.B.L. im Dezember 1961 betrieb, die Lieferdaten, die wichtigsten technischen Angaben sowie die Stationierungen der Maschinen im Dezember 1961 bei den drei „Gruppen“ der H.B.L. (siehe Kapitel 13.4; Seite 387).

Da wir uns in Kapitel 22.5 intensiv mit der Ähnlichkeit der Maschinen mit den Reichsbahnreihen 50 und 52 (Kapitel 22.5; Seite 288–293) beschäftigt haben, fügen wir zum Vergleich die Daten der Baureihe 50 der Deutschen Reichsbahn mit auf. Weiterhin findet der Leser die technischen Daten aller anderen zehn E-Tenderloks der H.B.L. in Gestalt der Krupp-Tenderlok von 1935 (siehe Kapitel 18.3) sowie der neun H.B.L.-Nachkriegsbauten des Graffenstaden-Typs U.G 181^{ter} (siehe Kapitel 13.4, ab Seite 386):

KAPITEL 22.5

Bauart	Energie-E n2t	DR-Baureihe 50	Krupp E h2t	SACM-E n2t
Typ lt. H.B.L.	12 EM	–	(Krupp) 137	–
Betriebsnummern	139–142	50 001–3164 ¹	137	50–58
Kesselfabriknummer	506/507/519/520	versch.	1444	siehe unten ²
Kesselüberwachungs-Nr. ³	808/809/1458/1466	–	9747	siehe unten ³
Baufirma	Energie	versch. (21 Firmen)	Krupp	SACM
Baujahr	1947/1949	1939–1944	1934	1947–1951
Achsfolge/Bauart	E n2t	1'E h2	E h2t	E n2t
Leergewicht	66,7 t	78,6 t (nur Lok)	62 t	62 t
Dienstgewicht	88 t	86,9 t (nur Lok)	80 t	81,2 t
Wasser	10 m ³	26 m ³ (Tender)	8,5 m ³	10,4 m ³
Kohle	3,5 t	8 t (Tender)	3 t	3,2 t
Wasservol. Kessel	6,5 m ³	7,75 m ³	6,5 m ³	5,4 m ³
Kesseldruck	16 kg/cm ²	16 kg/cm ²	13 kg/cm ²	14 kg/cm ²
Feuerbüchsheizfläche	15,6 m ²	15,9 m ²	12 m ²	13,6 m ²
Rohrheizfläche	222,4 m ²	161,7 m ²	142 m ²	122,3 m ²
Gesamtheizfläche	238,0 m ²	177,6 m ²	154 m ²	135,9 m ²
Anzahl Heizrohre	295	113	168	206
Rohrlänge	4 870 mm	5 200 mm	4 275 mm	4 200/4 285 mm ⁴
Durchmesser Heizrohre	45/50 mm	unbekannt	40/45 mm	45/50//46/51 mm ⁴
Anzahl Rauchrohre	•	35	24	•
Durchmesser Rauchrohre	•	unbekannt	125/133 mm	•
Rostfläche	3,8 m ²	3,9 m ²	2,76 m ²	2,46 m ²
Länge über Puffer	13 700 mm	13 680 mm (nur Lok)	13 600 mm	12 580/12 530 mm ⁴
Gesamthöhe	4 280 mm	4 500 mm	unbekannt	4 100/3 900 mm ⁴
Gesamtachsstand	6 400 mm ⁵	6 600/9 200 mm ⁶	5 400 mm	5 500 mm
Raddurchmesser	1 350 mm	1 400 mm	1 185 mm	1 240 mm
Zylinderdurchmesser	600 mm	600 mm	630 mm	600 mm
Koblenhub	660 mm	660 mm	600 mm	600 mm
im Dezember 1961 Stationierung bei Gruppe ⁷	P.R.	•	P.R.	S.M./F.F. ⁴

¹ Betriebsnummern nicht durchgängig besetzt (geliefert wurden ohne spätere Umbauten aus der Baureihe 52 insgesamt 3141 Stück). Alle Daten in dieser Spalte nach Ebel 1988 (Band 1).

² Reihenfolge Loks 50–58: 7861/7862/8133/8134/8135/8136/8137/1197/7863. Beim Kessel 1197 (Lok 57; SACM 1948/7864) handelt es sich entweder um einen Schreibfehler oder um einen Ersatzkessel.

³ Im französischen Originaldokument: „№ AA PAVE – chaud.“; Reihenfolge Loks 50–58: 895/1108/2155/2158/2156/2159/2157/1128/1106.

⁴ Die jeweils zweitgenannten Angaben betreffen nur die Lok 58 (SACM 1947/7863), die als einzige E-Tenderlok der H.B.L. im Dezember 1961 bei der Groupe Faulquemont-Folschviller (F.F.) im Einsatz stand (siehe Kapitel 13.4; Seite 387). Die Abweichungen bei dieser Lok können sowohl auf Fehler in der Tabelle beruhen, als auch reale Hintergründe haben (z.B. eine denkbare niedrigere Gesamthöhe der Lok aufgrund möglicher Profileinschränkungen bei der Groupe F.F.).

⁵ Die Angabe 6 400 mm setzt sich zusammen aus 1 600/1 625/1 575/1 600 mm (von vorne nach hinten). Faktisch bedeutet das, dass die mittlere der fünf Achsen um 25 mm nach hinten gerückt ist.

⁶ Die erste Angabe bezieht sich – als Vergleich der Baureihe 50 mit den Energie-Loks – auf den Achsstand der Baureihe 50 ohne die vordere Laufachse. Die zweite Angabe benennt den Achsstand der Baureihe 50 ohne Tender.

⁷ Groupe (Gruppe der H.B.L.): P.R. = Petite-Rosselle / S.M. = Sarre et Moselle / F.F. = Faulquemont-Folschviller (Karte siehe Kapitel 13.4; Seite 387).

(292–293) Alle genannten E-Kuppler der H.B.L. besaßen Kupferfeuerbuchsen und eine durchgehende Druckluftbremse.

Beim Vergleich der wesentlichen Abmessungen der Energie-Fünfkuppler mit denen der Baureihe 50 der Deutschen Reichsbahn wird schnell deutlich, dass erhebliche Unterschiede zwischen diesen beiden Bauarten bestehen: Die Kessel der Baureihe 50 sind im Gegensatz zu denen der Energie-Loks Heißdampfkessel mit größerer Rohrlänge, vergleichbarer Rostfläche und deutlich kleinerer Gesamtheizfläche. Auch die Achsstände der fünf Achsen weichen erheblich voneinander ab: Während wir bei der Baureihe 50 auf viermal 1 650 mm (= 6 600 mm) treffen, weist die Energie-Bauart die vollkommen unüblichen asymmetrischen Achsstände von 1 600, 1 625, 1 575 und 1 600 mm (= 6 400mm) auf. Wenn wir nicht schon aus anderen Gründen zu dem Ergebnis gekommen wären, dass bei Energie keine übriggebliebenen 50er- oder 52er-Rahmen verwendet wurden (siehe Kapitel 22.5; Seite 288, 290–292) so wären die extrem unterschiedlichen Achsstände beider Bauarten das K.o.-Argument gegen eine solche immer wieder diskutierte Weiterverwendung.

Für die Autoren bleiben allenfalls die Zylinder der Energie-Bauart (für die möglicherweise noch Gussmodelle bei Energie lagerten), einige Triebwerksteile und die eine oder andere stilistische Ausprägung von der Ähnlichkeit zu Baureihe 50 übrig. Da das sicherlich für eine Einordnung der Energie-Bauart in das Kapitel 22. („Im Ausland gebaute Lokomotiven nach deutschen Vorbildern bzw. Erstlieferungen“) etwas zu wenig ist, würden wir heute diese vier Lokomotiven eher im Auslandsanhang unter Belgien platzieren.

Allerdings sind wir sehr glücklich darüber, dass uns mehr als ein Dreiviertel-Jahrhundert nach ihrem Bau doch noch zahlreiche Angaben zu diesen vier Maschinen erreichten. Bis Februar 2023 kannten wir von dieser Lokbauart keine einzige Hauptabmessung, wohl aber einen ganzen Ordner voll von Zuschriften vieler renommierter Autoren mit zahlreichen Mutmaßungen über diese Loks (siehe z.B. Kapitel 22.5, Seite 293).

293 rechts, 2. Absatz bis Seite 295 (Ende der Tabelle): siehe Kapitel 22.5, Seite 288–296

295 hinter den Fußnoten der Tabelle einfügen: Rund zwölf Jahre nach der in Band 4 abgedruckten Tabelle der H.B.L.-Groupe Petite-Rosselle zeigen wir im Folgenden mit Stand Dezember 1961 die 61 Lokomotiven der Houilleres du Bassin de Lorraine (H.B.L.) mit ihren drei Groupes Petite-Rosselle, Faulquemont-Folschviller und Sarre et Moselle:

Stückzahl	Achsfolge	Baujahr	Hersteller	Betriebsnummern
2	1'D	1918	Baldwin	126/127
7	E	1913–1918	Henschel ¹	146–152
8	Ct	1945–1948	Energie	3/10/133–136/143/144
4	Ct	1945–1948	SACM	1–4
19	Dt	1924–1947	SACM	13–15/19–28/94/95/99/100/107/108
5	Dt	1923–1945	Fives-Lille	8/10/17/38/39
1	Dt	1928	?	9
1	Dt	1942	Krenau oder Malaxa	138
1	Et	1934	Krupp	137
4	Et	1947–1949	Energie	139–142
9	Et	1947–1951	SACM	50–58

¹ Kessel von Henschel (3), Borsig (1) und unbekannt (3). Fotos dieser G10-Lokomotiven finden sich u.a. bei Wenzel 2022a (Seite 238). Die dort von Wenzel vermisste Umzeichnungsliste, von den vermutlich nie verwendeten Nummern 36 – 39 und 45 – 47 auf die Nummern 146–152 findet sich in Band 4 (Kapitel 22.5; Seite 294–295).

- (295) Alle jemals vorhandenen E-Tenderloks der H.B.L. waren im Dezember 1961 noch vorhanden und zwar bei folgenden Groupes:

Hersteller	Betriebsnummern	Groupe der H.B.L.	Beschreibung
Krupp	137	Petite-Rosselle	Kapitel 18.3
Energie	139 – 142	Petite-Rosselle	Kapitel 22.5
SACM	50 – 57	Sarre et Moselle	Kapitel 13.4
SACM	58	Faulquemont-Folschviller	Kapitel 13.4

Insgesamt liefen bei der Groupe Petite-Rosselle noch 27 Dampfloks, bei Faulquemont-Folschviller noch vier und bei Sarre et Moselle noch 30 (davon neun beim ab 1948 errichteten Großkraftwerk Carling; siehe Karte in Kapitel 13.4; Seite 387).

LIEFERLISTE ENERGIE

- 296** Lieferliste Energie einschließlich der zwei Fußnoten: siehe Kapitel 22.5, Seite 288–296

KAPITEL 23.

- 306–307** Durch die nunmehr bekannt gewordenen Daten der vier belgischen Energie-E-Tenderloks für Frankreich (siehe Kapitel 22.5 und zugehörige Ergänzungen) kommt es zu leichten Veränderungen bei der grafischen Darstellung der Relationen zwischen Raddurchmesser und Dienstgewicht auf Seite 306. Das bisher auf Schätzwerten beruhende obere Kreuz in der Spalte 1 400 mm wandert nach links in die 88-Tonnen-Position der Spalte 1 350 mm.

Auf Seite 307 ist im zweiten Absatz links in Zeile 6 die Bauart **52.** zu ergänzen und in Zeile 8 die Zahl von 1 801 auf **1 805** zu erhöhen. Prozentual ergibt sich daraus in Zeile 9 des zweiten Absatzes links nunmehr ein Wert von **74,3** Prozent. Im Anschluss an die viertletzte Zeile links ist auf die **Energie-Bauart 52.** hinzuweisen. Im Gegenzug ist im ersten Absatz rechts auf Seite 307 die **Bauart 52. zu streichen.**

Wie eine Nachberechnung ergab, wird die auf Seite 307 unten grafisch als Dendrogramm dargestellte Clusteranalyse durch die Änderungen bei der Bauart 52. praktisch nicht beeinflusst.

- 310** obere Tabelle: Am Ende der letzten Tabellenzeile einfügen: /13.4
- 310** links, sechstletzte Zeile: Mindestens **fünf bildlich nachweisbare** Loks der Bauarten 18. (**zwei Stück**), 43. und 46. (**zwei Stück**) besa- ... (statt: Mindestens vier Loks der Bauarten 18. und 46. besa- ...)
- 310** rechts, 2. Absatz: Die Zahl der Nassdampfloks erhöht sich von 365 auf 369 Lokomotiven (**15,2** Prozent), weil wir die vier belgischen Energie-Fünfkuppler (Kapitel 22.5) mangels verfügbarer Unterlagen für Heißdampfloks gehalten haben. Entsprechend reduziert sich die Zahl der Heißdampfloks um vier auf **2 059** ab Werk als solche gelieferte Maschinen (**84,8** Prozent).
Auf mehrfachen Wunsch unserer Leser fügen wir hier noch eine Tabelle bei, die die Aufteilung auf Nass- bzw. Heißdampfloks bezogen auf die 57 Hauptbauarten der normal- bzw. breitspurigen E-Kuppler entsprechend der Aufstellung auf den Seiten 302 bis 305 präsentiert:

(310) Anzahl der Nassdampf- (N) bzw. Heißdampfloks (H) bei den Bauarten 1.– 57.

Bauart	N	H	Bauart	N	H	Bauart	N	H
1.	26	–	20.	–	10	39.	–	16
2.	1	–	21.	3	–	40.	–	1
3. ¹	3	–	22. ³	2	1	41.	–	2
4.	1	–	23.	3	–	42.	–	2
5.	1	–	24.	–	2	43.	20	–
6.	4	–	25.	1	1 247	44.	90	–
7.	92	–	26. ⁴	3	1	45.	–	1
8.	2	–	27.	6	–	46.	49	7
9.	1	–	28. ⁵	25	–	47.	–	1
10.	1	–	29.	–	2	48.	–	2
11.	3	–	30.	–	5	49.	–	2
12.	–	94	31.	–	30	50.	–	1
13.	4	–	32. ⁶	2	–	51.	–	3
14. ²	10	8	33.	–	4	52.	4	–
15.	4	–	34.	–	5	53.	–	35
16.	–	72	35.	–	6	54.	–	41
17.	–	153	36. ⁷	3	2	55.	–	5
18.	–	260	37.	2	–	56.	–	1
19.	1	–	38.	2	12	57.	–	25

¹ angeblich war 1922 noch geplant, die Loks auf Heißdampf umzubauen (Anhang F; Seite 368)² angeblicher Umbau von Lok 2 der Zeche Friedrich Heinrich auf Heißdampf (Kapitel 11.3; Seite 195)³ 1937 erhielt die HzL-Lok 22 (ex WN 12) einen Überhitzer (Kapitel 3.3; Seite 73)⁴ 1954/1955 erhielt die ZuH-Lok 35-E einen Überhitzer (Kapitel 8.7; Seite 373, 375)⁵ 1941 wurde die BDŽ-Lok 49.21 (E n2vt) nach einem Unfall in eine 1'E h2 mit der Betriebsnummer 23.01 umgebaut, wobei sie auch einen Überhitzer erhielt (Kapitel 9.5; Seite 420 – 421)⁶ 1936 und 1948/49 erhielten die WLE-Loks 105 und 104 einen Überhitzer (Kapitel 8.5; Seite 361)⁷ Um 1928/29 erhielten die drei KFBE-Loks 31–33 Überhitzer (Kapitel 19.1; Seite 210)310 rechts, 3. Absatz, Zeile 3–4 ersetzen: mit **2 160** Maschinen (**89,0** Prozent). Bei weiteren **266** Lokomotiven (**11,0** Prozent) trieben die Zylinder die vierte310 rechts, erste Zeile unter der Tabelle ersetzen durch: in Kapitel 9.2 (Seite 95, 136 und 188, **sowie in Kapitel 13.4 (Seite 388)** nachzulesen.

311 obere Tabelle: Zwischen Bauart 28. und 46. einfügen:

43.	E n2t ³	E n2t+T	H.B.L. Sarre et Moselle	1	13.4
-----	--------------------	---------	-------------------------	---	------

Unter der oberen Tabelle Fußnote 3 ergänzen:

Ähnlich wie bei den in der Tabelle aufgeführten Bauarten 18. und 46. ist es auch bei der Bauart 43. wahrscheinlich, dass es weitere Lokomotiven mit einem Zusatztender für eine Reichweitenverlängerung gegeben hat. Schließlich war dafür nur eine relativ schlichte Rohr- bzw. Schlauchverbindung (mit entsprechenden Absperrhähnen) zwischen Lok und Tender zu schaffen. Beim BKK Gölzau kommt für einen solchen Umbau vor allem die frühere 94 484 (Werkslok 1) in Betracht (siehe Kapitel 9.3; Seite 137–138). Beim Bochumer Verein liegt dessen Lok 79 (Kapitel 6.7; Seite 221–222 und 409–410) nahe und bei den H.B.L. Groupe Sarre et Moselle deren Loks 50 und 52 bis 57 (Kapitel 13.4; Seite 386–389).

312 rechts, letzte 5 Zeilen: Die laut Knospe (2023, Seite 346–347) einzige nachweisbare Rheinmetall-Lok im deutschen Steinkohlenbergbau war eine **C n2t** mit den Baudaten Rheinmetall 1925/933 für die Zeche Bruchstraße in Bochum-Langendreer, Als Beleg hierfür führt Knospe die Akte 5310 im Bestand des Stadtarchivs Düsseldorf (Bestand 0-1-6 Rheinmetall, Genehmigungsunterlagen und Kesselzeichnungen der Fabriknummern 933–935, 1924) an. Die erste dieser drei Loks tauchte laut Knospe auch in zwei Akten der Zeche Bruchstraße auf und war dort bis mindestens 1961 in Betrieb.

Die genannten drei Loks waren laut mündlicher Mitteilung von Herrn Knospe vom 9. Februar 2023 bereits kurz nach der Aufnahme des Lokbaues bei Rheinmetall (1920) fertiggestellt worden, fanden damals aber keine Kunden. Mit neuen Fabrikschildern und mit

- (312) neuem Baujahr kamen sie erst um 1925 in Dienst (vergleiche auch Kapitel 22.5; Seite 291–292).

Laut der bisherigen Literatur (u.a. Merte 2012 sowie Leitsch, Sydow 2011; Seite 61) war die Rheinmetall-Lok der Zeche Bruchstraße mit unbekannter Betriebsnummer eine D n2t mit den unvollständigen Baudaten 1925/69X.

Die Zeche Bruchstraße war von 1872 bis 1962 in Betrieb. Ihr Betriebsgelände diente nach der Stilllegung der Zeche der Errichtung des 1965 eröffneten Werks III der Firma Opel in Bochum.

- 316 links, an 3. Absatz anschließen: Die Hauptuntersuchung der 97 501 konnte am 21. Mai 2022 mit der Probefahrt abgeschlossen werden (N.N. [AWA] 2022).

ANHANG AUSLAND B

- 323 rechts, hinter dem 2. Absatz nach dem Kasten einfügen: Auch im Jahre 2022 wurde in Puertollano noch im letzten verbliebenen Tagebau durch das Unternehmen ENCASUR Steinkohle gefördert, die u.a. in zwei großen Kraftwerken der E.ON-Tochter VIESGO und des Beteiligungsunternehmens ELCOGAS des Energiekonzerns ENDESA zur Stromerzeugung eingesetzt wurde. Das letztgenannte Kraftwerk ist das weltweit größte Kombikraftwerk mit integrierter Feststoffvergasung (IGCC).

Aber auch in Puertollano hat man die Zeichen der Zeit erkannt: Im Industriegebiet am Rande der Stadt entstand unlängst die bisher weltweit größte Fabrik für grünen Wasserstoff. Am 13. Mai 2022 kam König Felipe VI. zur feierlichen Eröffnung des Werkes, das der Energiekonzern Iberdrola errichtet hat.

Literatur: Louven 2022

- 326 Literatur, Zeile 2: López-Morell 2003 (statt: López-Morel)

ANHANG AUSLAND CS

- 349 links, 3. Absatz, Zeile 6: Laut Altbergs (2022) wurden von der Sowjetunion insgesamt 709 Lokomotiven der früheren deutschen Kriegslok-Baureihe 52 ins Ausland verkauft. Die Mehrzahl dieser Loks entstammte dem sowjetischen Breitspur-Lokbestand und musste daher auf Normalspur umgebaut werden.

- 351 links nach letztem Absatz und unterer Bildtext: Die Aufnahme der Lok 6 (ex KME 4) entstand nicht in Lužná u Rakovníka sondern schon im inzwischen von der Lok bezogenen „Depositorium“ für die NTM-Fahrzeugsammlung in Komotau (Chomutov). Dort stehen im ehemaligen Depot des Bahnhofs u.a. zwei große Ringlokschuppen für Museumszwecke zur Verfügung [danke an Harald Wegner].

ANHANG AUSLAND F

- 374 rechts, zwischen vorletztem und letztem Absatz einfügen: „Leihlokomotiven“ für die Deutsche Reichsbahn gab es bei den 2-050 TD – soweit bekannt – nicht. Das schloss aber nicht aus, dass deutsche Militäreinheiten solche Lokomotiven requirierten, wenn z.B. Evakuierungszüge zu fahren waren oder wenn sich andere militärische Notwendigkeiten ergaben. Eine solche Notwendigkeit bestand z.B. bei dem überstürzten Rückzug einiger schwerster deutscher Eisenbahngeschütze von der französischen Atlantikküste über Belgien bis in die Niederlande.
- Am 4. September 1944 entstand vor dem Bahnhof Sluiskil Brug eine ausweglose Situation, als die deutsche „Eisenbahn-Artillerie-Batterie 713“ mit ihrem zwölfachsigen K5-Geschütz „Berlin 919 217“ auf dem Weg nach Antwerpen nicht weiterfahren konnte, weil die dortige Brücke über den Kanal von Gent nach Terneuzen nicht mehr befahrbar war. Auch der Rückweg war versperrt, weil die Strecke zwischen der Station Philippine und dem Zug der Batterie 713 durch zwei weitere Geschützzüge (Batterie 710 mit zwei K5-Geschützen und Batterie 701 mit einem K12, gezogen von der späteren V188 002) versperrt war. Der erstgenannte Zug der Batterie 713 war durch zwei französische Dampfloks gezogen

- (374) worden, nämlich einer 2-140 B aus dem Ersten Weltkrieg („Pershing“) und der hier interessierenden 2-050 TD der SNCF, deren genaue Nummer leider nicht bekannt ist. Diese Lok war nun ebenfalls eingeschlossen und konnte erst nach dem Einmarsch der Kanadier (21. September 1944) in Sluiskil nach Frankreich zurückgegeben werden.

Die erwähnte spätere V188 002 stand in Sluiskil mit der Wehrmachts-Nummer D311.04 a/b, wurde von den Niederländern in L5 umgenummert, schließlich an einen niederländischen Schrotthändler verkauft und in der Nacht vom 20. auf den 21. Dezember 1949 nach Deutschland gebracht (Foto siehe Kapitel 18.; Seite 135).

Literatur: van Oostrom (2022; Seite 68–76)

- 383** links, Zeile 5: ... und bei Collardey, Rasserie (statt: ... und bei Callardey, Rasserie)

ANHANG AUSLAND USA

- 394** rechts, 2. Absatz, Zeilen 1–7: Auch das jüngste Überblickswerk über den amerikanischen Dampflokombau (Withuhn 2019) erwähnt diese Lokomotiven – im Gegensatz zu allen anderen von uns besprochenen Lokomotiven mit fünf bzw. sechs Treibachsen – mit keinem Wort.
- 401** Bildtext oben, Zeile 7–8: Führer-stands-fenster (statt: Führers-tands-fenster)
- 407** oberste Kopfzeile: hinter Anhang Ausland USA ergänzen: / YU
- 407** Literatur, Zeile 2: / Pölhö, Honkanen 2017/ (statt: Pölhä, Honkanen 2017/)

ANHANG AUSLAND YU

- 407** unterste Zeile, 1. Wort: preußische (statt: ppreußische)

LITERATURVERZEICHNIS

- 409–454** Neu in den Ergänzungen verwendete Literatur findet sich am Ende der Ergänzungen und Korrekturen.
- 419** Falk, Thomas streichen und ersetzen durch: Thomas, Falk (siehe Ergänzungen zum Literaturverzeichnis am Ende der Ergänzungen und Korrekturen).
- 421** rechts unter „GbR E. Frenz“: M. Reimann (Hrsg.) ersetzen durch **W.** Reimann
- 422** links bei Goch, Stefan: vor 4. Zeile den Spiegelstrich entfernen
- 430** Közlekedési Múzeum (Hrsg.) 1985 ist identisch mit Lányi, Ernő et al. 1985 (siehe Ergänzungen zum Literaturverzeichnis am Ende der Ergänzungen und Korrekturen).
- 431** Bei Kubinszky, Mihály (1975) muss hinter dem Namen des Autors ein (Hrsg.) eingefügt werden.
- 450** rechts unter: - Trentzsch: Heiko (statt: Helko)

DANK AN UNTERSTÜTZER

- 455** dritte Spalte, Zeile 6–7: Im Sinne der alphabetischen Reihenfolge muss Stefan Kier vor Harald O. Kindermann angeordnet werden.

Literatur:

- Altbergs, Toms: Standard Gauge Locomotives in Russia and the Soviet Union. Malmö 2022
- Barteld, Frank; Barteld, Hans-Jürgen: Kohlebahnen im Zeitz-Weißenfelser Revier. Der Themenband. Berga/Elster 2023
- Blieberger, Johann; Pospichal, Josef: Triebfahrzeuge der StEG. Wien 2022
- Bornebroek, Jan: De Spooktrein, Enschede 2020
- Cambursano, Roberto; Gut, Martin: Tram-Enzyklopädie. Freiburg 2022
- Dupont, Michel C.: Voie métrique en Béarn: Le chemin de fer minier de Baburet. Plan-de-Cuques 2022
- Endisch, Dirk: Der »Hektor«. In: Edition Fahrzeug-Chronik. Band 18, S. 28–51. Stendal 2022
- Estler, Thomas: Typenkompass. Loks der Ungarischen Staatsbahnen MÁV seit 1945. Stuttgart 2021
- Fischer, Thomas; Werner, Sebastian: Eisenbahnchronik Mansfelder Land. Freiburg 2023
- Goller, Jürgen / GM: ELNA-Typ 1. Die unbekannte „Zucker-Susi“. In: Lok Magazin, Heft 7/2022, S. 66–67
- Kenning, Ludger et al.: Güterverkehr auf schmaler Spurweite in Österreich. Band 2: Obersteiermark. Nordhorn 2023
- Knospe, Gerhard: Werkeisenbahnen im deutschen Steinkohlenbergbau und seine Dampflokomotiven. Teil 2 – Typenbuch. Heiligenhaus 2023
- Kolesov, A.: Essay on the History of Russian Steam Locomotives (unpublished, 1989; zitiert nach Altbergs, Toms 2022; Seite 121)
- Kubinszky, Mihály (**Hrsg.** [Korrektur]): Ungarische Lokomotiven und Triebwagen. Basel 1975
- Lányi, Ernő et al.: Nagyvasúti Vontatójárművek Magyarországon. Budapest 1985 (identisch mit: Közlekedési Múzeum [Hrsg.] 1985)
- Louven, Sandra: Energiekrise. Hier geht Europas größte Produktion für grünen Wasserstoff in Betrieb. Handelsblatt, Erstpublikation 31.05.2022.
- Messerschmidt, Wolfgang: Die P8. Stationen einer internationalen Entwicklung. Stuttgart 1986
- N. N. (AWA): Zahnradbahn Honau–Lichtenstein e.V.: HU an 97 501 abgeschlossen. In: Lok Magazin, Heft 8/2022, S. 38
- N. N.: Henschels portugiesische Meterspur-Malett. In: EisenbahnKLASSIK, Heft 8 (2023), S. 98–99
- Olander, Aare: Straßenbahnatlas ehemalige Sowjetunion. Berlin 2003
- Radliński, Grzegorz: Parowóz TKz 211. Opis, Budowa, Przebieg Służby, Wspomnienia... In: Stalowe Szlaki, Heft 3/2019 (139), S. 30–45
- Richter, Wolfgang-D.: Elektrische Werkbahnen im Revier. Ein Blick auf die Anfänge und die Entwicklung der innerbetrieblichen Netze (Vortrag). O.O. und o.J. (2017)
- Richter, Wolfgang-D.: (Titel: nur in japanischen Schriftzeichen sowie „1894–1945“) Vortrag gehalten vor dem Arbeitskreis Lokomotivgeschichte. Jahreshauptversammlung in Hoorn / De Rijp 2016
- Ruys, Sander: Hummel Hummel-Zügen en zo. Sint Pancras 2022
- Suchorolski, Tadeusz: Nawet Garratt Był u Nas! In: Stalowe Szlaki, Heft NL/2022 (154), S. 27–29
- Thomas, Falk: Dampflokbau und Dampflokreparatur des Hennigsdorfer Werkes für Schienenfahrzeuge und Elektrotechnik. Hennigsdorf 2017. (in Band 4 auf Seite 419 versehentlich unter Falk, Thomas, statt unter Thomas, Falk aufgeführt)
- van Oostrom, Martin: Locomotieven van de Deutsche Reichsbahn bij de Nederlandsche Spoorwegen 1944–1949. 's-Hertogenbosch 2022

- Wall, Henning: Die Euskirchener Kreisbahnen. Aachen 1999
- Wenzel, Hans-Jürgen: Die Baureihe 57¹⁰⁻³⁵. Band 1. Freiburg 2022a
- Withuhn, William L.: American Steam Locomotives. Bloomington 2019