

**Fabriknummern: 10616–10617**

Als letzte E-Tenderlokomotiven der Hanomag wurden 1928 zwei besonders schwere Maschinen an die August-Thyssen-Hütte (ATHH) in Duisburg-Hamborn geliefert.

Das Ende des Lokomotivbaus bei der Hanomag zeichnete sich damals bereits ab, waren doch im Geschäftsjahr 1928 nur 54 und 1929 sogar nur noch 37 Lokomotiven ausgeliefert worden. Das war in etwa ein Zehntel der verfügbaren Kapazität.

Ein weiteres Problem zeigte sich auch am Beispiel der beiden Loks der August-Thyssen-Hütte: 1928 wurden von der Hanomag insgesamt fünf E-Tenderloks in drei völlig verschiedenen Bauarten geliefert. Zwei Bauarten mit je zwei Loks mussten komplett neu konstruiert werden, die dritte (PREUSSAG Nr. 1) geht zwar zurück auf die GME-Lok 13 (siehe Kapitel 8.2), erreichte aber auch nur eine Auflage von insgesamt drei Stück. Angesichts des massiven Konkurrenzdrucks und des hohen Konstruktionsaufwandes waren bei diesen Zahlen mit Sicherheit keine kostendeckenden Preise mehr zu erzielen.

Auf den ersten Blick ähneln die Thyssen-Loks – vor allem stilistisch – den Loks der letzten WLE-Lieferung (Domform, Schornstein, Führerhauslüftungsaufsatz und die markanten Aufstiegsleitern zum Führerstand).

Die Thyssen-Loks waren jedoch wesentlich größer und schwerer: Die Länge über Puffer betrug 13 530 mm (gegenüber 12 200 mm), der Achsstand 6 270 mm (gegenüber 5 660 mm). Der Achsstand zwischen den benachbarten Achsen war bei drei der vier Zwischenräume auf 1 570 mm festgelegt worden, zwischen zweiter und dritter Achse auf 1 560 mm. Das Dienstgewicht betrug 96,2 t (gegenüber 73,3 t bei den WLE-Loks). Mit einer Achslast von über 19 t waren sie die schwersten Hanomag-E-Tenderlokomotiven und nach den Loks der Roddergrube und der Georgsmarienhütte (siehe Kapitel 6.9 und 6.15) die

zweitschwersten Loks dieser Bauart in Deutschland überhaupt. Von den T16<sup>1</sup> wurde bei den Thyssen-Loks die gegenüber dem Kesseldurchmesser vergrößerte Rauchkammer übernommen. Der Kessel mit einem zusätzlichen Speisedom auf dem ersten Kesselschuss war mit einer Heizfläche von 144,4 m<sup>2</sup>, einer Überhitzerheizfläche von 50,0 m<sup>2</sup>, einer Rostfläche von 2,63 m<sup>2</sup> und einem Dampfdruck von 15 atü sehr leistungsfähig. Auch das Zylindervolumen wurde mit 600 mm Zylinderdurchmesser und 660 mm Kolbenhub gegenüber der letzten WLE-Ausführung deutlich vergrößert. Das entsprach (fast) der preußischen T16/T16<sup>1</sup> ebenso wie der Treibraddurchmesser von 1 350 mm. Angetrieben wurde die Maschine wie alle jüngeren deutschen E-Tenderloks über die dritte Achse. Der ungewöhnlich hohe Wasservorrat von 14 m<sup>3</sup> übertraf sogar den der 1916/17 von der ATHH beschafften ersten vier Schlepptenderloks (56 bis 59) der Bauart G 8<sup>1</sup> mit 12 m<sup>3</sup>. Diese G 8<sup>1</sup> wiesen übrigens bei nur vier Treibachsen ansonsten fast identische Triebwerks- und Kessellaße auf. Lediglich der Kohlenvorrat der G 8<sup>1</sup>-Tender war mit 5 t größer als bei den Hanomag-Tenderloks mit 3 t.

Wegen des großen Achsstandes von 6 270 mm ging die Hanomag beim Laufwerk neue Wege: Die erste, dritte und vierte Achse waren fest im Rahmen gelagert, die zweite war nur 10 mm, die fünfte um 30 mm seitenverschiebbar. Diese Anordnung erforderte zwangsläufig bei der dritten Achse Radreifen ohne Spurkranz, da die theoretisch in genau gleicher Größe erforderliche Seitenverschiebbarkeit wie bei der zweiten Achse bei einer Treibachse nicht realisierbar war. Denkbar wäre bei dieser Laufwerksanordnung natürlich auch noch ein Antrieb auf die vierte Achse gewesen, was jedoch angesichts des langen Achsstandes extrem lange Kolben- und/oder Treibstangen erfordert hätte. Geführt wurden die Lokomotiven bei diesem Fahrwerk

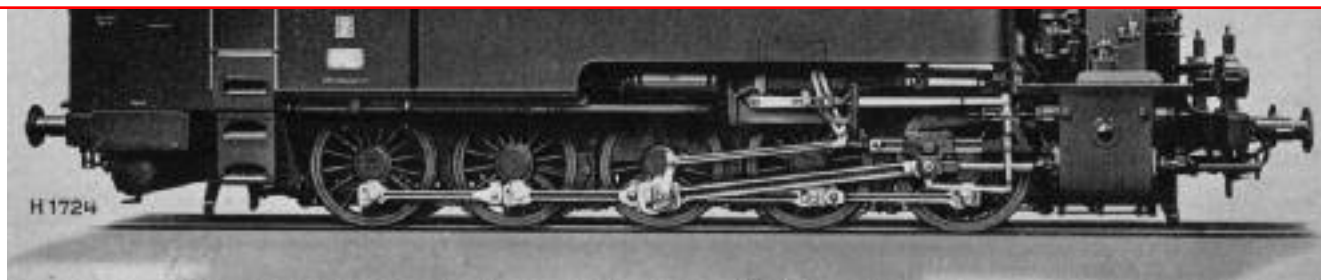
### Auszug aus dem Buch:

Wolfgang Fiegenbaum, Ingo Hütter

**SCHWERE BROCKEN - Regelspurige E-Tenderlokomotiven - Band 1**

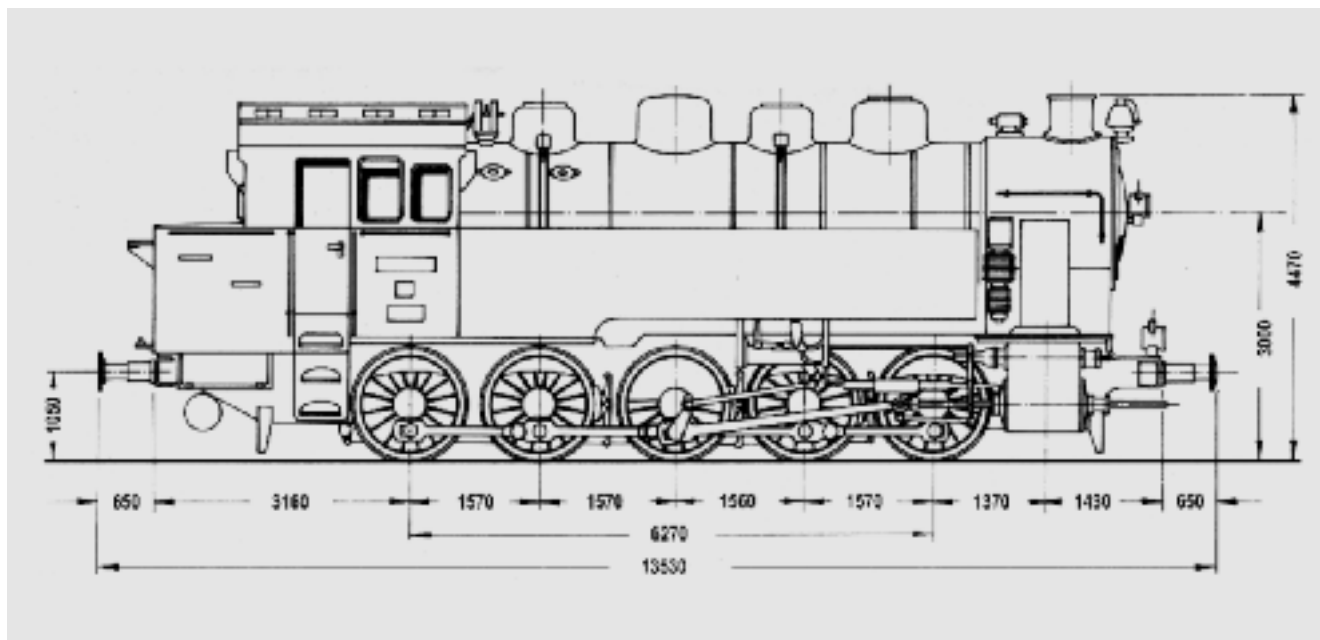
Wolfgang Herdam Fotoverlag

ISBN 978-3-933178-29-9



Die zweitschwerste E-Tenderlok-Bauart Deutschlands umfaßte nur die beiden Maschinen der August-Thyssen-Hütte, von denen hier die Lok 2 auf einem Hanomag-Werksfoto zu sehen ist. Dicht hinter dem Schornstein ist der eigentümlich ausgeführte Heißdampfregler zu erkennen. Die Lokomotive besaß keine Elektroanlage (später nachgerüstet) und keine Spurkranze bei den Rädern der Treibachse, dafür aber eine Druckluftbremse.

Foto: Sammlung Gerhard Moll



Von Klaus-Joachim Schrader sind zahlreiche Zeichnungen von Privat- und Werkbahnlokomotiven angefertigt worden, so auch diese der beiden AThH-Lokomotiven 1 und 2 im Lieferzustand. Wie aus teilweise erhalten gebliebenen Schriftwechseln hervorgeht, schrieb Schrader die Bahnverwaltungen an und bat diese um entsprechende Unterlagen, die ihm – zum Glück für die Nachwelt – auch oft genug gewährt wurden. *Zeichnung: Sammlung Niedersächsisches Kleinbahnmuseum*

durch die erste und vierte Achse, was eine geführte Länge von 4 700 mm (mithin beachtliche 34,7 Prozent der Länge über Puffer) ergab. Obwohl sich insgesamt gute Laufeigenschaften ergeben haben sollen, galten die Loks durch das hohe Gewicht und die fünf Achsen als „Schienenfresser“, zumal längst nicht alle Gleise für einen Achsdruck von 19 t ausgebaut waren.

Technisch sehr ungewöhnlich war, dass die beiden Maschinen neben dem normalen Nassdampfregler über einen zusätzlichen Heißdampfregler hinter dem Überhitzer auf dem Rauchkammerscheitel verfügten. Der Dampflokenspezialist Jürgen Ebel (Mitteilung vom 11. November 2009) vermutet, dass die auf den Fabrikfotos auf der Lokführerseite sichtbare „Handstange“ drehbar war und damit ein Tellerventil angehoben werden konnte. So stand (bei geöffnetem Nassdampfregler) gleich beim Anfahren überhitzter Dampf zur Verfügung. Die ein knappes Vierteljahrhundert später mit gleicher Zielsetzung entstandenen Mehrfachventil- und später dann die Einfachventil-Heißdampfregler der DB-Neu- und Umbauloks (siehe Kapitel 6.12) litten jedoch immer wieder am Festbacken dieses Reglers durch Kesselstein. Geschah dies im geöffneten Zustand, so konnte man bei diesen Maschinen die Dampfzufuhr nur noch durch ein Hilfsabsperrventil wieder schließen. Auch bei den AThH-Loks scheint sich die frühe Form des Heißdampfreglers nicht bewährt zu haben: Auf dem einzigen bekannten Betriebsfoto dieser Loks ist die Einrichtung direkt hinter dem Schornstein nicht mehr erkennbar.

Rätselhaft ist zudem die in der Literatur erwähnte Ausrüstung der AThH-Loks mit „Pantex-Dampftrocknern“. Weder die Autoren noch verschiedene angesprochene Dampftechnik-Spezialisten konnten mit diesem Bauteil etwas anfangen. Dampftrockner waren in der Regel Vor- und Frühformen der Überhitzer mit deutlich geringerer erzielbarer Dampftemperatur. Bekannt sind u.a. die Bauarten Clench,

Crawford, Klien, Pielock und Tompkins (ausführliche Darstellung bei Barkhausen et al.; 1920, Kapitel 1 und 14). Welchem Zweck ein Dampftrockner bei einer Heißdampflok dienen mochte, bleibt unklar.

Nach der Übernahme des Hanomag-Lokbaus durch Henschel im Jahre 1931 wurde der Loktyp der AThH weiter von Henschel angeboten. In den Werbemedien der Firma bekam er das „Codewort: bovga“ und die Kennziffer H 55015. Während bei den Original-Henschel-Loks die Kennziffer aus der ersten Fabriknummer einer Serie bestand, wählte Henschel für die ersten zwei Ziffern der Hanomag-Kennziffer das Achsverhältnis der Bauart. Die letzten drei Ziffern wurden wahrscheinlich ab 001 fortlaufend durchnummeriert. Diese Bezeichnungswiese gab es möglicherweise auch schon bei der Hanomag (siehe Kapitel 8.7). Bekannt sind bei den Tenderloks H 55007 (Kapitel 8.6), H 55011 (Kapitel 8.8), H 55013 (Kapitel 8.9) und H 55015 (Kapitel 8.10).

Ihrer Konstruktion entsprechend (z.B. der relativ große Raddurchmesser von 1 350 mm) waren die Loks hauptsächlich im schweren Güterzug-Streckendienst im Einsatz. So beförderten sie z.B. Kohlenzüge von der Schachtanlage Lohberg zum Staatsbahn-Übergabebahnhof Oberhausen West. Diese Strecke wurde dann allerdings zwischen 1958 und 1961 mit Gleichstrom von 600 Volt elektrifiziert.

Unterhalten wurden die Loks – wie alle AThH-Lokomotiven – in der großen 1911/12 erbauten Lokwerkstatt in Duisburg-Hamborn. Dort werden auch heute noch alle EH-Lokomotiven untersucht und repariert, nachdem von 1949 an die Elektroloks für rund zehn Jahre in die Eisenbahnwerkstatt II in Ruhrort-Meiderich ausgelagert worden waren. Die Diesellokunterhaltung war zudem nach der Fusion mit der HOAG (siehe unten) zeitweise in deren Hauptwerkstatt in Oberhausen umgezogen. In Duisburg-Hamborn konnte man auch sehr aufwändige Arbeiten

# HENSCHEL-TENDER

Die Lokomotiven sind nach der Achsanordnung, bei gleicher Achsanordnung

Lfd. Nr.	Spur mm	Größter Achsdruck t	Achsanordnung	Code-wort	EIGENTÜMER bzw. Bestimmungsland	Hierzu Bild auf Seite	TRIEB- UND LAUFWERK					
							Zylinder ∅ mm	Kolbenhub mm	Treibrad ∅ mm	Leitrad ∅ mm	Fester Achsstand mm	Gesamt-Achsstand mm
393	1000	14,3	2D 2	bassi	Minas del Rif (Spanisch-Marokko) .....	67	520	540	1060	720	3600	11100
394	750	4,6	E	basta	Rumänien .....	97	320	360	720	—	1800	3400
395	750	8,4	E	basum	Jugoslawische Staatsbahnen .....	97	430	400	800	—	2200	3960
396	750	8,5	E	basvu	Deutsche Reichsbahn .....	70	430	400	800	—	1860	3720
397	1000	10,6	E	baswy	Südharz-Eisenbahn .....	97	500	500	1000	—	2400	4600
398	1067	11,3	E	basyn	Portugiesisch-Ostafrika .....	73	480	500	1000	—	2400	4800
399	1435	15,0	E	bavax	Westfälische Landeseisenbahn <sup>1)</sup> .....	—	575	630	1300	—	2820	5660
400	1435	16,0	E	bavez	Berginspektion Ibbenbüren <sup>1)</sup> .....	—	610	630	1200	—	2600	5200
401	1435	19,0	E	bavga	August-Thyssen-Hütte <sup>1)</sup> .....	68	600	660	1350	—	4700	6270
402	1435	20,0	1 E 1	bavlu	Preußag (Steinkohlenbergwerke Ibbenbüren) ..	—	720	660	1300	850	3100	11600

<sup>1)</sup> Bauart Hanomag.



Vor der 1911/12 errichteten Hauptwerkstatt in Duisburg-Hamborn wurde von Werner Fricke vermutlich in den 50er-Jahren die Lok 2 portraitiert. Sie besaß nun eine elektrische Beleuchtung und hatte zwischenzeitlich den Heißdampfregler verloren. Der links hinter der Lok stehende Zweikuppler mit der Nummer 10 (in dritter Besetzung) entstand 1937 aus dem Rahmen einer Hohenzollern-Lok des Typs „Schlägel“ (1898/ 1084) und dem Kessel der Selbstbau-Lokomotive 10 (in zweiter Besetzung). Diese war 1904 von der Gewerkschaft Deutscher Kaiser als Fabriknummer 3 gebaut worden.

Foto: Sammlung Gerhard Moll

# -LOKOMOTIVEN IV

nach der Spurweite, bei gleicher Spurweite nach dem Achsdruck geordnet.

Ein Auszug  
aus unserer Kleinbahnliste

KESSEL				VORRÄTE		GEWICHTE			Zugkraft (0,75 p <sup>2</sup> )	Höchstgeschwindigkeit	Kleinster Krümmungshalbmesser	BEMERKUNGEN	Kennziffer
1. Kesseldruck	2. Rosfläche	3. Verdampfungs-Heizfläche qb.	4. Überhitzerfläche, außen	5. Wasser	6. Brennstoff	7. Reibungsgewicht	8. Leergewicht	9. Dienstgewicht					
12	3,2	192,4	—	12,0	3,2	57,0	66,0	89,0	12440	40	90	—	22474
12	1,0	35,7	—	1,8	0,8	23,0	18,8	23,0	4600	30	40	Holzfeuerung, Zahnradtrieb der Endachsen Zahnradantrieb der Endachsen ..	19395
14	1,6	64,2	24,5	4,5	2,0	42,0	32,0	42,0	9690	30	36		16137
14	1,6	64,2	24,5	4,5	2,0	42,2	32,5	42,2	9690	30	50	—	19758
14	1,82	76,6	25,5	5,0	2,0	53,0	43,0	53,0	13100	40	60	—	20753
13	1,6	90,2	—	10,0	2,5	56,3	40,5	56,3	11250	35	80	—	22075
13	2,3	114,5	37,0	7,5	2,8	75,0	59,7	75,0	15600	45	140	—	H 55013
14	2,8	145,9	43,5	8,0	3,0	80,0	62,5	80,0	20500	45	140	—	H 55011
14	2,63	144,4	54,3	14,0	3,0	95,0	71,0	95,0	18500	50	140	—	H 55015
14	4,05	201,0	74,0	12,0	4,0	100,0	100,0	125,0	27750	50	150	—	23331

Dieser „Auszug aus unserer Kleinbahnliste“ von Henschel dokumentiert unter anderem die Hauptabmessungen einiger E-Kuppler-Bauarten der Firma (einschließlich der übernommenen Hanomag-Bauarten), darunter auch der in diesem Kapitel besprochenen „Kleinserie“ von zwei Maschinen für die August-Thyssen-Hütte. Dass die meisten der in dieser um 1932 entstandenen Werbeschrift vorgestellten Bauarten aber nie auf einer Kleinbahn im Einsatz gewesen sind, sei dem Ersteller im Nachhinein verziehen, ist doch so die Dokumentation der Hauptabmessungen dieser Maschinen erhalten geblieben.

Sammlung Wolfgang Fiegenbaum

durchführen, wie z.B. den Wiederaufbau des schwerstzerstörten Kriegswracks der Ct-Lokomotive 76 von Krupp bzw. BMMF in Prag.

Die Entwicklung des größten deutschen Werksbahnnetzes kann an dieser Stelle nur in groben Zügen zusammengefasst werden und wäre im Übrigen einer Darstellung in einem eigenen Buch wert. Ähnliches gilt für die Entstehung des Thyssen-Konzerns, dem im Gegensatz zur Bahn bereits mehrere Bücher gewidmet wurden.

Die August-Thyssen-Hütte (ATHH) entstand am 1. Januar

1919 durch Aufspaltung der Bergbau- bzw. Hüttenaktivitäten der Gewerkschaft Deutscher Kaiser (GDK) in die Gewerkschaft Friedrich Thyssen (für den Bergbaubereich) und die ATHH für den Hüttenbereich. Die Gewerkschaft Deutscher Kaiser hatte ihrerseits 1871 begonnen, den ersten Schacht abzuteufen. Das Werksbahnnetz der GDK geht auf die 1878 eröffnete Strecke von deren Schachanlage zum Bahnhof Neumühl der Staatsbahn zurück, deren beide ersten Dampflokomotiven im Folgenden noch erwähnt werden. Der Bau und die Inbetriebnahme eines Hüttenwerks in Bruckhausen ab 1889 und das Abteufen weiterer

Dieses Bild der ATHH-Lokomotive Nr. 1 zeigt ein interessantes Detail, in dem sich die Maschine von ihrer Schwesterlokomotive (zumindest in deren späterem Zustand) unterscheidet: An der Stirnfront des Wasserkastens war eine Leiter sowie auf dem Wasserkasten ein kräftiger Haltegriff angebracht worden – üblicherweise wurden zum Besteigen angelegte Tritte oder Einpolterungen im Wasserkasten vorgesehen. Ob man wohl schon mögliche Probleme mit dem direkt hinter dem Schornstein sitzenden und später entfernten Heißdampfregler gehäht hatte und so eine gute Zugänglichkeit erreichen wollte?

Foto: Sammlung Uwe Bergmann



Schächte ließen den Bahnverkehr ebenso ansteigen wie die Verbindung zwischen dem genannten Hüttenwerk und einem 1897 in Dinslaken errichteten Bandeisenwalzwerk sowie dem ab 1901 erbauten Hochofenwerk in Duisburg-Meiderich. Wichtig für die Verkehrsbedienung aller genannten Werke waren die 1882 und 1905 eröffneten Rheinhäfen Alsum und Schwelgern, die für die angeschlossenen Bergwerke und Hütten einen großen Wettbewerbsvorteil in den Jahren vor den Kanalbauten bedeuteten. Alle genannten Häfen und Eisenbahnen unterstanden einer einheitlichen Leitung, die ab etwa 1906 als „Gewerkschaft Deutscher Kaiser – Hafen- und Eisenbahnbauamt“ (HEB), ab etwa 1918 als „Abteilung Eisenbahn und Häfen“ firmierte. Nach der oben genannten Trennung in Bergbau- und Hüttenbetrieb im Jahre 1919 wurde dennoch der einheitliche Werkbahnbetrieb beibehalten und unter dem letztgenannten Namen der August-Thyssen-Hütte zugeordnet.

Als Folge der Gründung der Vereinigten Stahlwerke wurde zum 1. April 1926 die August-Thyssen-Hütte mit weiteren Hütten zusammengefasst. Um ein einheitliches Bahnnetz für diesen Zusammenschluss zu schaffen, entstand 1928 eine Verbindungsbahn zwischen dem Thyssen-Netz und der Hütte Ruhrort-Meiderich, die ihrerseits mit der Gründung der Vereinigten Stahlwerke aus den nebeneinanderliegenden Werken der Phoenix Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb und der Rheinischen Stahlwerke entstanden war. Bereits 1906 war eine weitere

wichtige Verbindungsbahn zum Bergwerk Lohberg in Dinslaken (Teufbeginn 1909) errichtet worden, das ebenfalls zur Thyssen-Gruppe gehörte.



*August Thyssen (1842–1926) war einer der wohl bekanntesten deutschen Industrie-Magnaten. Das 1870 von ihm in Styrum gegründete Walzwerk „Thyssen & Co.“ war die Keimzelle eines der größten integrierten europäischen Montankonzerne.*

*Abbildung: Sammlung: Wolfgang Fiegenbaum*

Wichtigster Initiator beim Aufbau dieses Imperiums, das um die vorige Jahrhundertwende zu einem der größten deutschen Konzerne geworden war, war bis zu seinem Tode 1926 August Thyssen. 1842 in Eschweiler geboren, begann er seine Karriere nach dem Studium in Karlsruhe und Antwerpen zunächst im Bankhaus seines Vaters Friedrich Thyssen (1804–1877). 1867 gründete er mit Verwandten in Duisburg sein erstes Eisenwerk in Form der Firma „Thyssen-Foussol & Co.“. Keimzelle des späteren Konzerns wurde dann aber erst 1870 das „Walzwerk Thyssen & Co.“ in Mülheim an der Ruhr. Der weitere



*Im Jahre 1937 entstand dieses Luftbild der August-Thyssen-Hütte, welche westlich von Duisburg-Hamborn in unmittelbarer Nähe des Rheins (mit eigenem Werkhafen Schwelgern) lag. Vor den Hochöfen mit ihren zahlreichen Cowper-Winderhitzern sind in der unteren linken Bildhälfte die Schachanlage Friedrich Thyssen 3/7 (abgeteuft ab 1889 und 1905) sowie die zugehörige 1897 in Betrieb genommene Kokerei zu erkennen. Alle Anlagen wurden durch das dichte EH-Gleisnetz erschlossen.*

*Foto: Archiv Regionalverband Ruhr*

Weg August Thyssens wurde von einem Historiker (zitiert nach Rother, 2003, S. 38) so beschrieben:

*„Um Stahl und Eisen zu machen, wird Kohle gebraucht. August Thyssen kauft Zechen. Er erfindet neue Schachtbauverfahren, die den Bergbau revolutionieren. Er wird zum größten Bergherrn an Rhein und Ruhr. Er kauft Erzgruben in Lothringen, engagiert sich in Russland. Die Werke brauchen Wasser; er gründet Wasserwerke. Das überschüssige Gas aus seinen Kokereien leitet er in Fernleitungen und wird so zum Pionier der Fernheizung. 1891 baut Thyssen in Duisburg-Bruckhausen ein gewaltiges Stahlwerk. Seine Unternehmungen müssen finanziert werden. So kauft er sich in Banken ein. Dann will er nicht nur Eisen und Stahl produzieren, sondern die Produkte auch verarbeiten. Der Thyssen-Maschinenbau blüht auf, eigene Handelshäuser und Niederlassungen werden gegründet.“*

Nach dem Tod August Thyssens entstanden durch die Einbeziehung der Hüttenwerke in die Vereinigten Stahlwerke und der Bergwerke in die Gelsenkirchener Bergwerks AG (GBAG; Gruppe Hamborn) neue Strukturen, auf die wir bereits in Kapitel 6.4 eingegangen sind.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde von den Alliierten einerseits die Entflechtung der Vereinigten Stahlwerke, andererseits die Demontage der August-Thyssen-Hütte betrieben. Dennoch sollte der einheitliche Bahnbetrieb erhalten bleiben, wozu 1946 ein „Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen“ mit Sitz in Duisburg-Hamborn gegründet wurde. Formal fand dieser Prozess seinen Abschluss mit der Gründung einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR) „Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen“ (EH) zum 1. Oktober 1949.

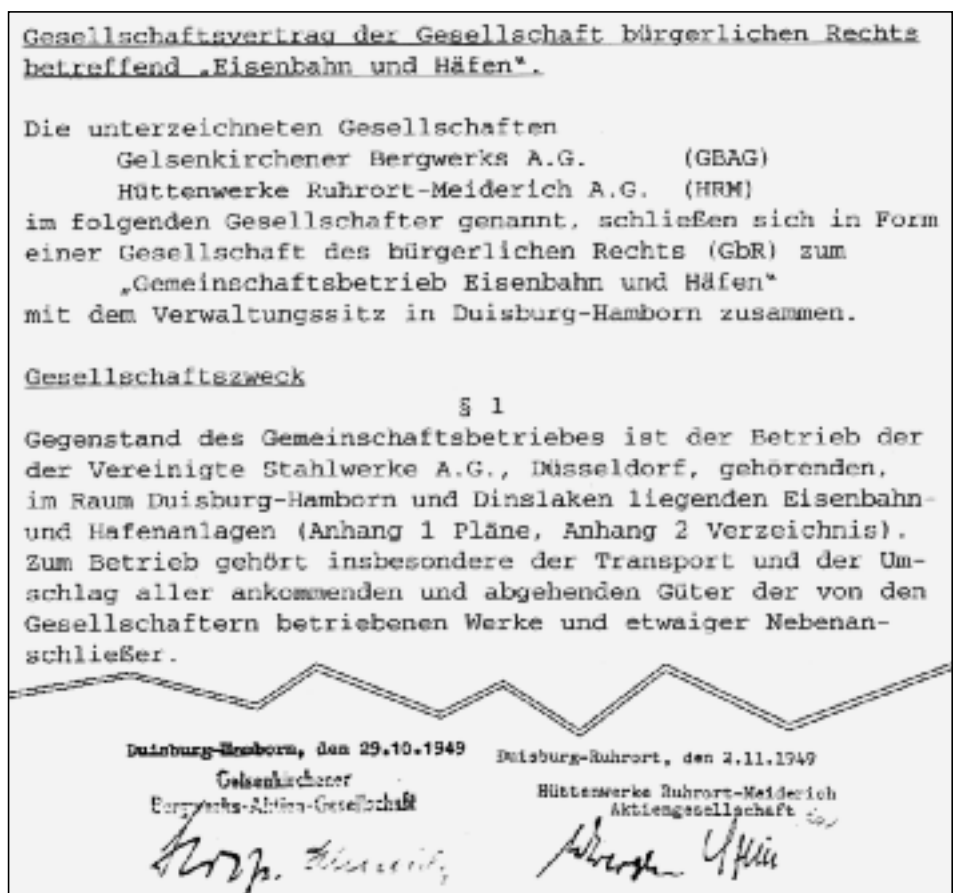
Die neue Gesellschaft umfasste u.a. 486 km Gleise (davon 76 km elektrifiziert), 33 Stellwerke, 78 Dampfloks, 42

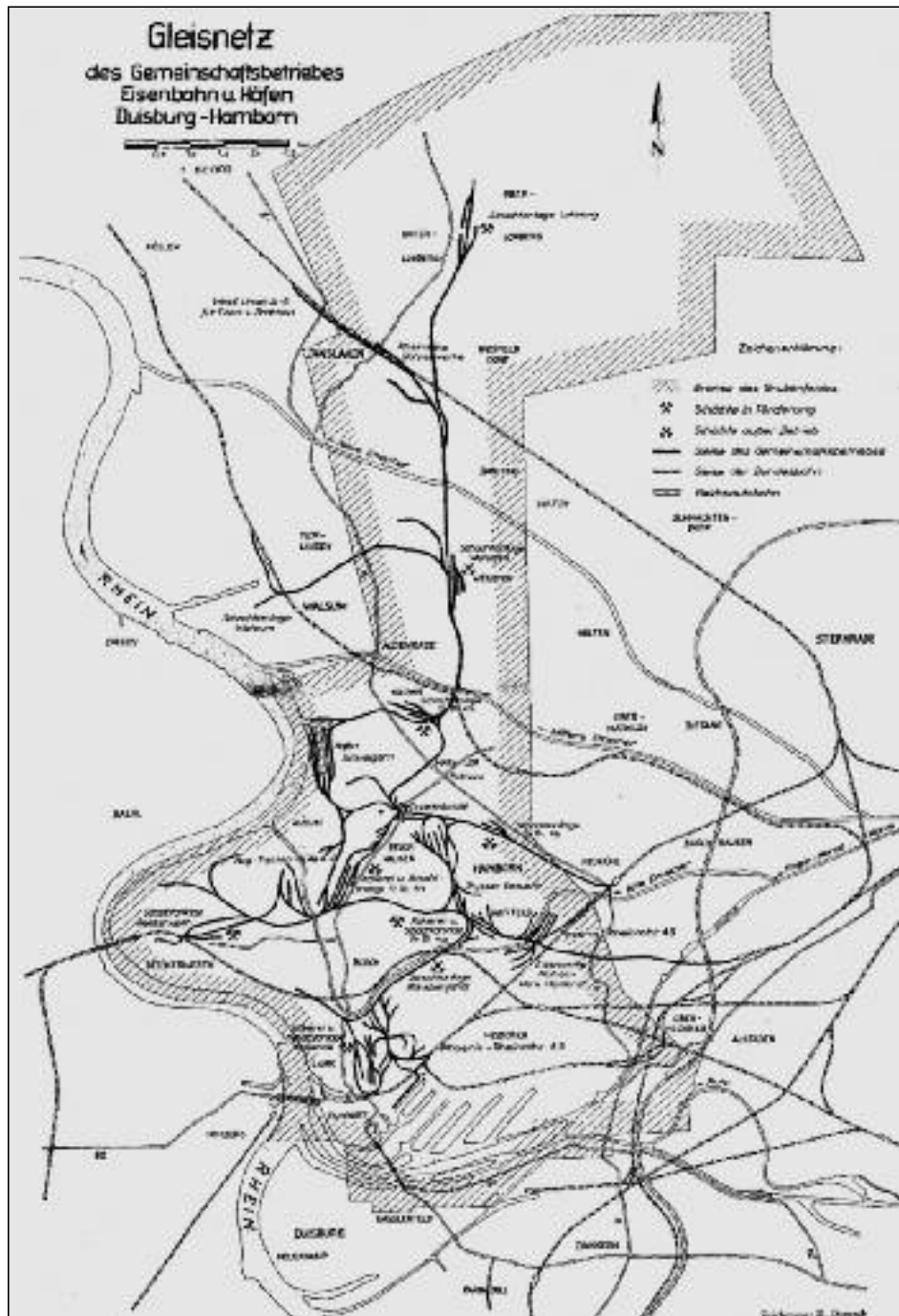
Elektroloks und 4 769 Waggons. Das Netz erstreckte sich im Norden bis zur Schachtanlage Lohberg in Dinslaken, im Osten bis zum Übergabebahnhof Oberhausen West der DB und bis zum Nordhafen der Duisburg-Ruhrorter Häfen im Süden. Die Westgrenze bildete der Rhein.

Bis zur Lieferung der beiden Fünfkuppler, die übrigens die Betriebsnummern 1 und 2 in dritter Besetzung trugen, waren bei der Gewerkschaft Deutscher Kaiser bzw. der August-Thyssen-Hütte überwiegend Zwei- und Dreikuppler im Einsatz. Zu den Zweikupplern zählten auch die jeweils beiden Erst- und Zweitbesetzungen der Betriebsnummern 1 und 2. Während die Erstbesetzungen dieser Loks die beiden ersten Loks der Gewerkschaft Deutscher Kaiser aus den Jahren 1878 und 1879 (Hohenzollern-Typ „Victor“) umfassten, war die Zweitbesetzung der Betriebsnummer 2 eine 1901 gebaute Lok des Typs „Schlägel“, ebenfalls von Hohenzollern. Etwas Besonderes war die Zweitbesetzung der Lok 1, die 1903 als Baunummer 2 von der Gewerkschaft Deutscher Kaiser für den eigenen Betrieb hergestellt wurde. Die Gewerkschaft Deutscher Kaiser zählte damit zu den wenigen Herstellern von Lokomotiven, die ähnlich wie die Georgsmarienhütte (siehe Kapitel 20 und Kapitel 20.1) nur für den eigenen Bedarf bauten. Insgesamt entstanden dort von 1902 bis 1905 mindestens vier Dampfloks. Unter dem Namen August-Thyssen-Hütte wurden darüber hinaus um 1930 auch noch sieben (bekannte) Elektroloks gebaut.

Für schwerere Dienste gab es bei der Gewerkschaft Deutscher Kaiser und ihren Nachfolgern zehn Dt-Loks (sieben Henschel, eine Hohenzollern, eine Jung und eine Linke-Hofmann) sowie sechs D-Schleppenderloks der preußischen Gattung G 8<sup>1</sup>. Weitere Fünfkuppler wurden nach den Loks 1 und 2 nicht mehr beschafft; dafür kamen später noch vier gebrauchte T13 von der Deutschen Reichs-

*Auszug aus dem Gesellschaftsvertrag, mit dem nach dem Zweiten Weltkrieg der „Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen“ auf eine neue rechtliche Basis gestellt wurde. Anlass dafür war die Anordnung der Alliierten zur Entflechtung der Vereinigten Stahlwerke.*  
Archiv  
Eisenbahn und Häfen GmbH





Der „Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen“ verfügte um 1955 über ein umfangreiches Streckennetz, welches sich in Nord-Süd-Richtung von der Zeche Lohberg bis zum Hafen Ruhrort und in West-Ost-Richtung von der Schachtanlage Beeckerwerth bis zum Bahnhof Oberhausen West erstreckte. Ab 1969 wurde das Netz vor allem im Westen durch die Übernahme der HOAG-Werksbahnen noch erheblich erweitert.

Zeichnung: H. Domnik / Archiv Eisenbahn und Häfen GmbH

bahn-Gesellschaft und eine Dt-Lok der belgischen Firma La Meuse hinzu.

Die beiden Fünfkuppler waren somit Exoten im Lokpark und aufgrund ihrer hohen Achslast nicht überall einsetzbar. So verwundert es nicht, dass sie spätestens seit Kriegsende bis 1953 bzw. 1955 betriebsunfähig abgestellt waren.

Lok 2 wurde schließlich 1953 mit großem Aufwand im Rahmen eines Sonderprogramms wieder aufgearbeitet. Da der Wiederaufbau der Zechen und Hüttenwerke voranschritt und insbesondere die Demontage der August-Thyssen-Hütte aufgrund des Petersberger Abkommens vom 22. November 1949 nicht vollendet wurde, entstand ein Mangel an rollendem Material. Zwischen Dezember 1951 und September 1955 wurden deshalb elf abgestellte Dampfloks mit z.T. erheblichen Kriegsschäden wieder aufgearbeitet, obwohl sich bereits seit 1950 abzeichnete, dass der Dampfbetrieb auslaufen würde.

Lok 1 wurde dagegen 1955 nach nur maximal 17 Dienst- und 27 „Lebens“-Jahren verschrottet. Lok 2 erlitt das gleiche Schicksal, nachdem sie Ende 1962 – also 34 Jahre nach ihrer Lieferung – aus dem Dienst ausgeschieden war. Laut Leitsch, Sydow (2011) wurde sie 1964 verschrottet.

Der Dampfbetrieb beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen (EH) endete offiziell am 18. April 1963 mit einer größeren Feier, bei der als letzte Dampfloks der Hohenzollern-Dreikuppler mit der Nummer 13 verabschiedet wurde. Als allerletzte Lok wurde im Mai 1965 der Henschel-Vierkuppler 62 (Baujahr 1918) verschrottet. Für kurze Zeit lebte der Dampfbetrieb dann allerdings noch einmal auf, als die Werksbahn der Hüttenwerk Oberhausen AG (HOAG) und mit ihr deren letzte Dampfloks zum 1. Oktober 1969 in die Eisenbahn und Häfen integriert wurden. Das Gleisnetz wuchs durch diese Fusion auf beachtliche 885 km, auf denen 191 Loks (neun Dampf-, 117 Elektro-, 54 Dieselloks und elf Dienstfahr-

Nördlichster Endpunkt des EH-Streckennetzes war die Zeche Lohberg. Im Vordergrund das von Fritz Schupp entworfene Doppelstrebenfördergerüst von 1955/56 über Schacht 2 (Teufbeginn 1907), dahinter das ursprüngliche Fördergerüst aus dem Jahre 1910 über Schacht 1 (Teufbeginn 1909). Im Jahre 2005 stellte das Bergwerk die Förderung ein. Auf dem Gleis im Vordergrund wurden einige offene EH-Güterwagen beladen.

Foto: Josef Stoffels / Deutsches Bergbau Museum Bochum



Zwischen 1955 und 1971 erhielt der „Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen“ 65 Exemplare dieser Zweikraftlokomotiven von Jung (62 Stück) und Krauss-Maffei (3 Stück) als Ablösung für die Dampf- sowie die ältesten Elektrolokomotiven. Mit der Lok 103 begegnete uns am 23. Februar 1998 vor dem Hochofen in Duisburg-Marxloh eine der drei Prototyplokomotiven von Jung (1955/ 12156). Foto: Sammlung Wolfgang Fiegenbaum



zeuge) sowie 7 100 Wagen verkehrten. Nachfolger der Dampfloks wurden hauptsächlich 65 vierachsige Elektrolokomotiven für 600 Volt Gleichstrom und mit zusätzlichem Dieselmotor als Hilfsantrieb, die auch 2011 noch teilweise (allerdings nicht mehr unter Oberleitung) im Einsatz standen.

In diesem Jahr wurde der Verkehr auf dem EH-eigenen Netz überwiegend von der Eisenbahn und Häfen GmbH durchgeführt. Ende 1993 entstand als 100-prozentige Tochter der EH die seit Dezember 1999 so benannte EH Güterverkehr GmbH (EHG) für den Betrieb auf Gleisen anderer Infrastruktur-Betreiber, also vornehmlich auf den Gleisen der DB Netz AG. Dafür besaß die EHG im Jahre 2008 24 Strecken-Dieselloks. Zum 1. Juni 2011 wurden EHG und EH faktisch wieder zusammengelegt, indem beide in den Direktionsbereich Logistics Services der ThyssenKrupp Steel Europe AG integriert wurden. Auf al-

len Fahrzeugen wurde statt des EH-Logos jenes von ThyssenKrupp angebracht. Nur die alte Halterkennung „EHG“ erinnert Insider noch an die großen Zeiten von „Eisenbahn und Häfen“.

Von der oben erwähnten Strecke Oberhausen West – Zeche Lohberg (stillgelegt am 1. Januar 2006) ist nur noch der Abschnitt vom Bahnhof Oberhausen West bis zum ehemaligen Schacht Friedrich Thyssen 2/5 in Betrieb. Dabei wird seit 1988 zwischen dem Stahlwerk Bruckhausen und dem heutigen Endpunkt nicht mehr die direkte „Innenstadtstrecke“ mitten durch Marxloh befahren, sondern ein Umweg westlich der alten Route. Auf der ursprünglichen Strecke kreuzte die EH an der Weseler Straße bei der Haltestelle Wolfstraße ebenerdig die Linie 9 (heute 903) der Duisburger Straßenbahn. Die vom ehemaligen Friedrich Thyssen-Schacht 2/5 (Übf Friedrich-Thyssen Bbf) weiterführende Strecke nach Zeche Lohberg



(und früher Dinslaken) wurde im Dezember 2006 stillgelegt und bis Februar 2008 abgebaut. Nördlich vom Übf Friedrich-Thyssen Bbf gehörte sie zuletzt der Deutschen Steinkohle AG (DSK), wurde aber von EH betrieben.

Den beiden Loks der August-Thyssen-Hütte folgten bei der Hanomag nur noch ganze 148 Fabriknummern nach, bis am 29. Juni 1931 die endgültig letzte Lokomotive das Werk in Linden verließ (siehe Kapitel 8). Weitere E-Kuppler waren nicht mehr darunter.

Auch dieser erste Band unserer Trilogie, in dem 20 Hauptbauarten mit 407 Lokomotiven der Bauart Et besprochen wurden, ist damit an sein Ende gelangt. Das vorläufige Register der in Band 1 genannten Personen, Orte und (Bahn-) Gesellschaften sowie das Literaturverzeichnis kann bis zum Erscheinen von Band 3 unter

<http://www.beitraege.lokomotive.de/schwerebrocken.htm> im Internet eingesehen werden. Das Gleiche gilt für Kor-

rekturen und Ergänzungen, um die wir unsere Leser sehr herzlich bitten möchten und für die wir uns schon im Voraus bedanken. Der nächste Band beschreibt im Wesentlichen die Geschichte der 1 354 BMAG-E-Tenderloks, von denen 1 334 der T16-Familie angehörten.

## Literatur:

Barkhausen et al. 1920/ Brandt o.J. (Ruhrort)/ Christ et al. 1999/ Ebel 1984/ Ewald 1978/ Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn o.J./ Groneck et al. 2005/ Hermann, Hermann 1990/ Holtbrügger 2011/ Huske 2006/ Leitsch et al. 1997/ Leitsch, Sydow 1999/ Leitsch, Sydow 2011/ Linek 2008/ Löttgers 1982/ Merte 2008/ Neumann (Peter) 1995/ Ostendorf 1979/ Preuß, Preuß 1986/ Reichard 1966/ Richter, Ringler 2008/ Richter 2010/ Rother 2003/ Schrader 1977/ Schulze, Richard 1991/ Schwandl 2009/ Schweers, Wall 2009/ Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk 1976/ Spielhoff 2004/ Wall 1981/ Weisbrod et al. 1978/ Wenzel, Stockklauser 1980/ Zölle 1983

## Lieferliste Hanomag

Hano 1905/ 4313	Westfälische Landes-Eb. (WLE) 101 KAMP →'51 Westfälische Landes-Eb. (WLE) 0101	++1955
Hano 1905/ 4314	Westfälische Landes-Eb. (WLE) 102 →'51 Westfälische Landes-Eb. (WLE) 0102	++1955
Hano 1905/ 4315	Westfälische Landes-Eb. (WLE) 103 WANNE →'51 Westfälische Landes-Eb. (WLE) 0103	++31.12.56
Hano 1913/ 7119	Georgsmarienhütten-Eb. (GME) 13	z28.01.66 +
Hano 1917/ 7903	BDŽ 3001 →'36 BDŽ 49.01	+1975
Hano 1917/ 7904	BDŽ 3002 →'36 BDŽ 49.02 +1976 →'79 BDŽ-Museumslok	('11 Asenovo vorh.)
Hano 1917/ 7905	BDŽ 3003 →'36 BDŽ 49.03	+1973
Hano 1917/ 7906	BDŽ 3004 →'36 BDŽ 49.04 +1976	('90 abg. Tulovo)
Hano 1917/ 7907	BDŽ 3005 →'36 BDŽ 49.05	+1972
Hano 1917/ 7908	BDŽ 3006 →'36 BDŽ 49.06	+1975
Hano 1917/ 7909	BDŽ 3007 →'36 BDŽ 49.07	+1973
Hano 1917/ 7910	BDŽ 3008 →'36 BDŽ 49.08	+1976
Hano 1917/ 7911	BDŽ 3009 →'36 BDŽ 49.09	+1967
Hano 1917/ 7912	BDŽ 3010 →'36 BDŽ 49.10	+1975
Hano 1917/ 7913	BDŽ 3011 →'36 BDŽ 49.11	+1975
Hano 1917/ 7914	BDŽ 3012 (Unfall 08.03.24)	+1934
Hano 1917/ 7915	BDŽ 3013 →'36 BDŽ 49.12	+1972
Hano 1917/ 7916	BDŽ 3014 →'36 BDŽ 49.13	+1977
Hano 1917/ 7917	BDŽ 3015 →'36 BDŽ 49.14	+1975
Hano 1921/ 9594	EFD 8182 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1050 →'45 DRw/DB	+20.11.58
Hano 1921/ 9595	EFD 8183 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1051 →'45 DRw/DB →'68 DB (094 051-0)	+05.07.67
Hano 1921/ 9596	EFD 8184 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1052 →'45 DRw	+02.06.48
Hano 1921/ 9597	EFD 8185 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1053 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 053-6	+12.03.68
Hano 1921/ 9598	EFD 8186 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1054 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 054-4	+12.03.68
Hano 1921/ 9599	EFD 8187 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1055 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 055-1 ( '74 WL 30 Mannesmann /L) +05.12.74 →'75 Veluwsche Stoomtrein-Maatschappij (VSM) / Holland Nr. 1	++1976
Hano 1921/ 9600	EFD 8188 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1056 →'45 DRw/DB	+28.05.63
Hano 1921/ 9601	EFD 8189 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1057 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 057-7	+04.03.70
Hano 1921/ 9602	EFD 8190 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1058 →'45 DRo/DR	+28.11.53
Hano 1921/ 9603	EFD 8191 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1059 →'45 DRw/DB	+12.11.62
Hano 1921/ 9604	ESN 8214 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1060 →'45 DRw/DB	+04.12.61
Hano 1921/ 9605	ESN 8215 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1061 →'45 DRw/DB	+20.11.58
Hano 1921/ 9606	ESN 8216 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1062 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 062-7	+09.09.71
Hano 1921/ 9607	ESN 8217 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1063 →'45 DRw/DB	+06.10.60
Hano 1921/ 9608	ESN 8218 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1064 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 064-3	+12.03.68
Hano 1921/ 9609	ESN 8219 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1065 →'45 ČSD/R	+10.07.56
Hano 1921/ 9610	ESN 8220 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1066	+01.09.44
Hano 1921/ 9611	ESN 8221 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1067 →'45 DRw/DB →'68 DB (094 067-6)	+05.07.67
Hano 1921/ 9612	ESN 8222 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1068 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 068-4	+11.12.68
Hano 1921/ 9613	ESN 8223 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1069 →'45 DRw/DB	+29.05.61
Hano 1921/ 9614	ESN 8224 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1070 →'45 DRw/DB	+18.06.62

Hano 1921/ 9615	ESN 8225 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1071 →'45 DRw/DB (SWDE)	+1951
Hano 1921/ 9616	ESN 8226 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1072 →'45 DRw/DB	+12.11.62
Hano 1921/ 9617	ESN 8227 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1073 →'45 DRw/DB	+06.02.60
Hano 1921/ 9618	ESN 8228 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1074 →'45 DRw/DB +04.12.61 →'61 Neunkircher Eisenwerk AG Nr. 56"	+05.65
Hano 1921/ 9619	SBR 8180 T16 <sup>1</sup> →'21 TRI 8181 →'25 DRB 94 1075 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 075-9	+02.06.71
Hano 1921/ 9620	SBR 8181 T16 <sup>1</sup> →'21 TRI 8181 →'25 DRB 94 1076 →'45 DRw	+02.46
Hano 1921/ 9621	SBR 8182 T16 <sup>1</sup> →'21 TRI 8182 →'25 DRB 94 1077 →'45 DRw/DB	+04.12.61
Hano 1921/ 9622	SBR 8183 T16 <sup>1</sup> →'20 TRI 8183 →'25 DRB 94 1078 →'45 PKP TKw2-71	+03.49
Hano 1921/ 9623	SBR 8184 T16 <sup>1</sup> →'21 TRI 8184 →'25 DRB 94 1079 →'45 DRw/DB	+27.09.66
Hano 1921/ 9624	ESN 8309 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1146 →'45 ČSD/R →'51 MPS (siehe Haupttext)	+
Hano 1921/ 9625	ESN 8310 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1147 →'45 DRo/DR →10.12.66 verk. als HL an VEB Spezialbaukombinat Magdeburg, Dresden	++
Hano 1921/ 9626	ESN 8311 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1148 →'45 DRw/DB	+29.05.61
Hano 1921/ 9627	ESN 8312 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1149 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 149-2	+21.12.72
Hano 1921/ 9628	ESN 8313 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1150 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 150-0	+24.08.73
Hano 1921/ 9629	ESN 8314 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1151 →'45 DRw/DB →'68 DB (094 151-8)	+14.11.67
Hano 1921/ 9630	ESN 8315 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1152 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 152-6	+02.10.68
Hano 1921/ 9631	ESN 8316 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1153 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 153-4	+03.12.69
Hano 1921/ 9632	ESN 8317 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1154 →'45 PKP TKw2-101	+29.04.70
Hano 1921/ 9633	ESN 8318 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1155 →'45 DRw/DB	+30.09.60
Hano 1921/ 9634	ESN 8319 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1156 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 156-7	+19.09.69
Hano 1921/ 9635	ESN 8320 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1157 →'45 DRw/DB	+30.09.60
Hano 1921/ 9636	ESN 8321 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1158 →'45 DRw/DB	+29.05.61
Hano 1921/ 9637	ESN 8322 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1159 →'45 DRw/DB	+29.05.61
Hano 1921/ 9638	ESN 8323 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1160 →'45 DRw/DB	+24.02.67
Hano 1921/ 9639	ESN 8324 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1161 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 161-7	+12.03.68
Hano 1921/ 9640	ESN 8325 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1162 →'45 DRw/DB	+01.09.65
Hano 1921/ 9641	ESN 8326 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1163 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 163-3	+27.11.70
Hano 1921/ 9642	ESN 8327 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1164 →'45 DRw/DB	+12.11.62
Hano 1921/ 9643	ESN 8328 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1165 →'45 DRw/DB	+20.06.66
Hano 1922/ 9888	ESN 8399 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1230 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 230-0	+02.10.68
Hano 1922/ 9889	ESN 8400 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1231 →'45 DRw/DB	+29.05.61
Hano 1922/ 9890	ESN 8601 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1232 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 232-6	+19.09.69
Hano 1922/ 9891	ESN 8602 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1233 →'45 DRw/DB	+12.11.62
Hano 1922/ 9892	ESN 8603 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1234 →'45 DRw/DB	+28.05.63
Hano 1922/ 9893	ESN 8604 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1235 →'45 PKP TKw2-120	+02.05.74
Hano 1922/ 9894	ESN 8605 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1236 →'45 ČSD/R →'5x MPS (siehe Haupttext)	+
Hano 1922/ 9895	ESN 8606 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1237 →'45 PKP TKw2-74 +31.03.72 →?? WL KWK Dębieńsko TKw2-74	+
Hano 1922/ 9896	ESN 8607 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1238 →'45 ČSD/R →'5x MPS (siehe Haupttext)	+
Hano 1922/ 9897	ESN 8608 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1239 →'45 DRw/DB	+24.02.67
Hano 1922/ 9898	ESN 8609 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1240 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 240-9	+22.09.70
Hano 1922/ 9899	ESN 8610 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1241 →'45 DRw/DB	+29.05.61
Hano 1922/ 9900	ESN 8611 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1242 →'45 ÖBB →04.45 MÁV/R →21.02.53 PKP TKw2-129	+05.12.58
Hano 1922/ 9901	ESN 8612 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1243 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 243-3	+10.07.69
Hano 1922/ 9902	ESN 8613 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1244 →'45 DRw	+11.06.46
Hano 1922/ 9903	ESN 8614 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1245 →'45 DRw/DB	+12.11.62
Hano 1922/ 9904	ESN 8615 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1246 (siehe Haupttext)	+1944
Hano 1922/ 9905	ESN 8616 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1247 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 247-4	+22.09.70
Hano 1922/ 9906	ESN 8617 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1248 →'45 DRw/DB	+30.11.64
Hano 1922/ 9907	ESN 8618 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1249 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 249-0	+11.12.68
Hano 1922/ 9908	ESN 8619 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1250 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 250-8	+19.09.69
Hano 1922/ 9909	ESN 8620 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1251 →'45 DRw/DB	+30.11.64
Hano 1922/ 9910	ESN 8621 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1252 →'45 DRw	+01.10.46
Hano 1922/ 9911	ESN 8622 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1253 →'45 DRo/DR	+23.01.68
Hano 1922/ 9912	ESN 8623 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1254 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 254-0	+19.09.69
Hano 1922/ 9913	ESN 8624 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1255 →'45 DRw/DB	+28.05.63
Hano 1922/ 9914	ESN 8625 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1256 →'45 ÖBB	+25.01.48
Hano 1922/ 9915	ESN 8626 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1257 →'45 DRo/DR	+14.01.66
Hano 1922/ 9916	ESN 8627 T16 <sup>1</sup> →'25 DRB 94 1258 →'45 DRw/DB →'68 DB (094 258-1)	+14.11.67

## 8.10 Hanomag

Hano 1922/ 9917	ESN 8628 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1259 →'45 PKP TKw2-75	+19.09.74
Hano 1922/ 9918	ESN 8629 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1260 →'45 PKP TKw2-76 +30.09.69 →'?? Zabrzańskie Zjednoczenie Przemysłu Węglowego TKw2-76 →'?? WL KWK Zabrze TKw2-76	++(nach 76)
Hano 1922/ 9919	ESN 8630 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1261 →'45 PKP TKw2-102	+02.04.76
Hano 1922/ 9920	ESN 8631 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1262 →'45 PKP TKw2-77	+05.12.58
Hano 1922/ 9921	ESN 8632 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1263 →'45 PKP TKw2-78	+05.12.58
Hano 1922/ 9922	ESN 8633 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1264 →'45 PKP TKw2-103	+14.07.73
Hano 1922/ 9923	ESN 8634 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1265 →'45 DRo/DR	+26.07.68
Hano 1922/ 9924	ESN 8635 T16 <sup>l</sup> vermutlich Unfall am 15.11.23 (siehe Seite 322f.)	+
Hano 1922/ 9925	ESN 8636 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1266 →'45 ÖBB →'53 ÖBB 694.1266	+05.06.61
Hano 1922/ 9926	ESN 8637 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1267 →'45 DRw/DB	+12.11.62
Hano 1922/ 9927	ESN 8638 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1268 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 268-0	+10.07.69
Hano 1922/ 9928	ESN 8639 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1269 →'45 DRw/DB	+28.05.63
Hano 1922/ 9929	ESN 8640 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1270 →'45 ÖBB	+09.02.47
Hano 1922/ 9930	ESN 8641 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1271 →'45 DRw/DB	+04.03.66
Hano 1922/ 9931	ESN 8642 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1272 →'45 DRw/DB	+22.11.66
Hano 1922/ 9932	ESN 8643 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1273 →'45 DRw/DB	+04.12.61
Hano 1922/ 9933	ESN 8644 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1274 →'45 ÖBB →04.45 MÁV →20.11.51 ÖBB →'53 ÖBB 694.1274	+15.12.53
Hano 1922/ 9934	ESN 8645 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1275 →'45 DRw/DB	+06.01.66
Hano 1922/ 10038	ESN 8716 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1368 →'45 DRw/DB	+06.01.66
Hano 1922/ 10039	ESN 8717 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1369 →'45 DRw/DB	+04.12.61
Hano 1922/ 10040	ESN 8718 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1370 →'45 DRw/DB	+04.12.61
Hano 1922/ 10041	ESN 8719 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1371 →'45 DRw/DB	+20.06.66
Hano 1922/ 10042	ESN 8720 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1372 →'45 DRw/DB	+27.09.66
Hano 1922/ 10043	ESN 8721 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1373 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 373-8	+02.06.71
Hano 1922/ 10044	ESN 8722 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1374 →'45 DRo/DR	+30.01.68
Hano 1922/ 10045	ESN 8723 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1375 (siehe Haupttext)	+
Hano 1922/ 10046	ESN 8724 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1376 →'45 DRw/DB	+03.06.65
Hano 1922/ 10047	ESN 8725 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1377 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 377-9	+12.03.68
Hano 1922/ 10048	ESN 8726 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1501 →'45 DRw/DB	+24.02.67
Hano 1922/ 10049	ESN 8727 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1502 →'45 DRw/DB →'68 DB (094 502-2)	+22.05.67
Hano 1922/ 10050	ESN 8728 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1503 →'45 DRw/DB →'68 DB (094 503-0)	+22.05.67
Hano 1922/ 10051	ESN 8729 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1504 →'45 DRo/DR	+20.12.67
Hano 1922/ 10052	ESN 8730 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1505 →'45 DRo/DR →'70 DR (94 1505-0)	+04.11.69
Hano 1922/ 10053	ESN 8731 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1506 →'45 PKP TKw2-105	+05.09.73
Hano 1922/ 10054	ESN 8732 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1507 →'45 PKP TKw2-82	+14.07.73
Hano 1922/ 10055	ESN 8733 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1508 →'45 PKP TKw2-83	+31.05.69
Hano 1922/ 10056	ESN 8734 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1509 →'45 PKP TKw2-84 +14.08.70 →'?? WL KWK Zabrze TKw2-84	++(nach 1972)
Hano 1922/ 10057	ESN 8735 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1510 →'45 DRw/DB →'68 DB (094 510-5)	+22.05.67
Hano 1922/ 10058	ESN 8736 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1511 →'45 DRw/DB	+22.11.66
Hano 1922/ 10059	ESN 8737 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1512 →'45 DRw/DB	+30.11.64
Hano 1922/ 10060	ESN 8738 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1513 →'45 DRw/DB	+28.05.63
Hano 1922/ 10061	ESN 8739 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1514 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 515-4	+15.12.71
Hano 1922/ 10062	ESN 8740 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1515 →'45 JDŽ 165-001 →'47 JDŽ 159-001 →ca. '47/48 Železarna Jesenice Nr. N VIII	++1961
Hano 1922/ 10106	Westfälische Landes-Eb. (WLE) 104 (→08.11.49 Ub. in E h2t) →'51 Westfälische Landes-Eb. (WLE) 0104	++1960
Hano 1922/ 10107	Westfälische Landes-Eb. (WLE) 105 (→10.03.36 Ub. in E h2t) →'51 Westfälische Landes-Eb. (WLE) 0105	++1960
Hano 1923/ 10174	ESN 8741 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1516 →'45 DRw/DB →'68 DB 094 516-2	+02.06.71
Hano 1923/ 10175	ESN 8742 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1517 →'45 DRw	+30.08.45
Hano 1923/ 10176	ESN 8743 T16 <sup>l</sup> →'25 DRB 94 1518 →'45 DRw/DB	+12.11.62
Hano 1924/ 10351	VR 751 (O1) →'26 VR 752 (O1 →'42 Vr3) +05.77 →'?? Denkmal am Bf. Kuopio	('11 vorh.)
Hano 1926/ 10482	Bergwerksgesellschaft Hibernia für Zeche Schlägel & Eisen, Herten (o.Nr. bzw. „10482“) →'53 Bergwerksgesellschaft Hibernia 35-E (→29.06.54 Ub. in E h2t)	+um 1965 ++1966
Hano 1928/ 10569	PREUSSAG für Berginspektion Ibbenbüren Nr. 1	+06.05.63
Hano 1928/ 10595	Westfälische Landes-Eb. (WLE) 106 HOFF →'51 Westfälische Landes-Eb. (WLE) 0106	+12.63
Hano 1928/ 10596	Westfälische Landes-Eb. (WLE) 107 →'51 Westfälische Landes-Eb. (WLE) 0107	+12.63
Hano 1928/ 10616	August-Thyssen-Hütte (AThH) für Eisenbahn und Häfen (EH) Nr. 1 <sup>'''</sup>	++1955
Hano 1928/ 10617	August-Thyssen-Hütte (AThH) für Eisenbahn und Häfen (EH) Nr. 2 <sup>'''</sup>	+1964