

6. Ergänzungen und Korrekturen zu „SCHWERE BROCKEN“, Band 1

- | | |
|--------------|------------------------------|
| Seite | Ergänzung / Korrektur |
|--------------|------------------------------|
- 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 228 bzw. 229** Exemplaren (statt: von rund 230 Exemplaren)
- 9 rechts, 1. Absatz ersetzen durch: ... he Kapitel 9.2, 22.1, 22.3, 22.4 **und Anhang F Frankreich**. Ähnliches gilt für Belgien mit **46** dort gebauten Exemplaren (siehe Kapitel 4.1, 22.5 **und Anhang B Belgien**). 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 Tschechoslowakei**), 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 Großbritannien**).
- 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)
- 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. Die drei Forquenot-Loks werden im Anhang unter F Frankreich besprochen.
Neue Überlegungen zur Anciennität bei den Starrrahmen-Fünfkupplern führen dazu, dass wir derzeit (Anfang 2019) 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
- 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.
- 25 links, 4. Absatz, Zeilen 4–6: siehe Korrektur zu Seite 21 sowie im Anhang USA (Seite **xxx–xxx**)
- 26 links, Zeile 1 und 3. Absatz: Schon vor 1910 wurde 1889 für die preußischen Eisenbahnruppen 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: 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 beim Betriebsteil Gommern des VEB Geologische Bohrungen und 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 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 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/**
- 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 4 bis rechts Seitenende sowie oberes Foto: Mit der Geschichte der „Mastodont“ haben sich mehrere unser Leser beschäftigt. Demnach wurde die Lokomotive im Jahre 1932 unter der Fabriknummer 2096 bei Tubice 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 Tubice-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 „Marine Oberbaudirektion 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. Die reichseigene Werft der Deutschen Werke Kiel AG hatte 1941 den Auftrag erhalten, auf Marinekosten die alte 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 Kłodzko (Glatz)–Kudowa Zdrój (Bad Kudowa) im Vergleich mit der polnischen OKz 32 (1'E1' h2t) erprobt. 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 „CI 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].
- 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
- 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).
- 48 Tabelle. Die Tabelle ist durch die nachfolgende zu ersetzen:

	Lok StEG 500	Lok GME 15	Faktor	Bandbreite aller Loks
Länge über Puffer (mm)	ca. 10 000	13 600	ca. 1,4	5 997–14 060
Achsstand (mm)	5 873	6 200	1,1	4 700–6 980
Dienstgewicht (t)	52,7	104,3	2,0	52,7–104,3
Gesamtheizfläche (m ²)	121,5	166,3	1,4	93,5–200,0
Rostfläche (m ²)	1,4	3,7	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	600	0,9	560–660
Zylinderdurchmesser (mm)	461	700	1,5	461–850

Vergleiche auch die Berichtigungen zu Seite 121

- 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 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
- 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 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 15 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 Neuberechnung der Heizflächen findet sich im Betriebsbuch nicht.
- 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 Hohenzollerschen 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 möglicherweise das Datum der formellen Ausmusterung darstellt.
- 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 $r = 135$ 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 sich zwei Bestandslisten erhalten haben:
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** 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 xxx und Pöhlsen et al. 2016).
- 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 Werklokeinsatz 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.
- 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 (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 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)
- 98 rechts, Textzeile 7: **unter dem** Führerstand (statt: im Führerstand) [danke an Jürgen U. Ebel]
- 102 oberes Foto: 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 xxx.
- 105 rechts, 3. Absatz, Zeile 5: „wahrscheinlich“ streichen
- 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
- 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 Belgien; Seite xxx.
- 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 Loks und Tendern 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 Rei... (statt: ..., wobei es in diesem Fall nur die Rei...). Die fehlenden Reihen 71, 171 und 271 gab es zwar bei den kkStB, von ihnen gelangten aber keine Lokomotiven zu den BBÖ.
- 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 Unterschiede zwischen den Seiten 66–68 einerseits und 155–156 andererseits finden, verzichten wir auf eine Wiedergabe.
- 121 links, Zeilen 13–14: Mit einem Dienstgewicht von **52,7 Tonnen (nach Umbau: 42,5 Tonnen)** war der Fünfkuppler der leichteste... (statt: 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 zu Seite 48).
- 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.
- 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 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.
- 124** unterer Bildtext, letzte Zeile: **vierachsiger** (statt: zweiachsiger)
- 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 Griebel aufgenommene Foto auf Seite 132 (oben) belegt [danke an Helmut Griebel].
- 132** Bildtext oberes Foto, Zeile 3: Foto: **Helmut Griebel (3. April 1965)**/ Sammlung Josef Pospichal (statt: Foto: Sammlung Josef Pospichal)
- 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.
- 133** Lieferliste, Fabriknummer 4745, Zeile 3, hinter „Leopoldau 3“ ergänzen: (April 1965 noch vorhanden)
- 134** rechts, fünftletzte Zeile: Der in der Literatur genannte Zerstörungsgrad von 80 Prozent erscheint angesichts vorliegender Fotos nach Kriegsende 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 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 ...)
- 140** oberer Abbildungstext, Zeile 2: **Schwinghebel-Loks** (statt: Schwinkhebel-Loks)
- 144** oberer und unterer Bildtext, jeweils letzte Zeile: **Klaus Christian Kasper** (statt: Klaus-Christian Kasper)
- 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. Aus der gleichen Quelle 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 häufige 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 die 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)
- 157** links, Textzeilen 1–5: Eine Tabelle über alle bei der SNCF eingereihten 050 T (TA–TE, TQ und TX) findet sich im Anhang F (Frankreich) auf Seite xxx.
- 158** links, Überschrift, Zeile 2: **Statsspoorwegen** (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 in den 60er-Jahren von Oskar Pieper „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)
- 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 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 1808 <...> die meiste Zeit in Stolberg/Rhld. stationiert und zog bis 1918 leichte Güterzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung zwischen Stolberg und Malmedy.“
- 173** Bildtext, erste Zeile: Laut Wolfgang Müller entstand die Aufnahme erst am 9. Mai **1957** (statt: 9. Mai 1955)
- 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 [Seite xxx]).
- 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). 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. 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** 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)
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

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

- 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.
- 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).
- 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 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 Ruhнау bzw. der Volkseigenen Handelszentrale Schrott die Zerlegung von Lokomotiven.
- 188** links, Ende 2. Absatz: Winkler (2014) nennt als weitere Heizlok der Großmarkhallen die 55 5168 (1971 abgestellt im Bw Leipzig Bayrischer Bahnhof).
- 188** rechts, Textzeile 1: Neben den **1938** und 1940 (statt: 1937 und 1940)
- 192–200** 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 Rheinische 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).
- 205** rechts, 3. Absatz, Zeilen 4–7: Nach W.-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].
- 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)
- 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 rund **50** (statt: 60). Nach jetzigem Forschungsstand entstanden bei LKM mindestens 51 C h2t und drei C n2t (siehe auch Nieke 2018).
- 216** Kapitel 6.7: links, Zeile 3: Kapiteln (u.a. **13.4**) (statt: Kapiteln (u.a. 13.6))
- 216–222** Für die 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 Emscher 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. Erstmals 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 Umnummerung in E10 (erstmals 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 zu Buche.
- 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

Hagens 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 Hagens 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 Hagens-Lieferlisten zu bestehen.

- 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]
- 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 Pifa restaurierte preußische T9¹ („CÖLN 7270“) aufgestellt. Die Lok 41-E bildete nach ihrer Restaurierung mit Mitteln der RAG-Stiftung in Essen einen der Höhepunkte der „Zeichenbahntage“ im Eisenbahnmuseum Bochum vom 14. bis zum 23. September 2018.
- 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 [danke an Wolfgang Kreiß]. 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 Nationalisation“ ist in der Realität der Staatsanteil an den deutschen Eisenbahnen größer geworden (Hanstein 2012 / Hanstein 2012 a).
- 237** links, 2. Absatz, Zeile 5: überwiegend **elf** moderne... (statt: überwiegend zwölf moderne...)
- 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, zwischen letztem Textabsatz 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, letzter Satz ergänzen: 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.

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“.

Wie sich aus den bekannt gewordenen 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.

- 249** links, 3. Absatz (Zitat): Zur Frage, ob der Kunde von der Verlagerung erfuhr, siehe auch Kapitel 22.4; Seite xxx.
- 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].
- 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 (siehe auch in Band 4; Seite xxx).
- 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 xxx).
- 274** links, 1. Absatz, Zeilen 6–14: Zu den KDL 6 gibt es eine Reihe neuer Erkenntnisse, über die im Kapitel 22.4 (Seite xxx) 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 ersten Neubau-Dampfloks der DB (82 023) vom 13. September 1950.
- 274** rechts, viertletzte Zeile: „wahrscheinlich“ streichen

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

Abnahmedaten (siehe S. 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	31.10.51 ¹	15.11.51 ¹	? ²
Betriebsgenehmigung	13.12.51 ³	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 E800 auch intern als „Baureihe 2.08“ geführt.

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 lohnt. 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 (E 6) 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 wirkliche 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 Heizführer sprangen ab, der Zugführer folgte etwas später. Nach dem 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 ausgegangen. 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.

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

- 281** rechts, Zeile 5: „wahrscheinlich“ streichen
- 284** Tabelle, Fußnote 1: (nur **eine [Lok E 7] 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 Bauartenfamilie sogar insgesamt 81 Maschinen. Die Bauart 1435 EP 1000 wird im Anhang in Band 4 unter „CS Tschechoslowakei“ ausführlich beschrieben.
- 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 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].
- 290** rechts, letzter Absatz, Zeilen 8–10: 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 xxx und 18.2; Seite xxx). Auch die genaue Anzahl der gebauten Loks des Typs „Bergbau“ bedarf noch der Klärung (siehe die Angaben bei Leitsch, Sydow (2011; Seite 49), Lohmann (2012 a; Seite 68 – 69) und Ziegenfuß (1994; Seite 24, 33 und 35).
- 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: Die Lok wurde am 6. Januar 1954 geliefert.
- 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 Chronist 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 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 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 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).
- 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/**
- 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: 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
- 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 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)
- 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
- 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)
- 329 rechts, Zeile 8: (wahrscheinlich) Firma **Moritz** Hebeler (statt: Firma Max Hebeler).
- 329 Karte: Zahlreiche Ortsnamen werden heute anders geschrieben – siehe Ortsregister.
- 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 2 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 Zellstoffwerk Crossen.
- 343 Karte: Bei Pernik: **B/H** (statt: H)
- 343 Bildtext 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
- 346 rechts, letzter Absatz: Ganzen Absatz ersetzen durch: Von den verbliebenen 124 Hanomag-T16¹ fielen in den späteren Westzonen **wahrscheinlich neun** Stück den Kriegsfolgen zum Opfer: **Acht** davon wurden noch vor der Gründung der Deutschen Bundesbahn ausgemustert:
- 347 oberer Kasten, Zeile 4: Die Lok 94 1244 wurde gemäß Betriebsbuch am 7. Februar 1947 laut Verfügung der GDE Speyer (CI 21.2101 Ful) ausgemustert [danke an Hansjürgen Wenzel].
- 347 oberer Kasten, Zeile 5: Die Lok 94 1246 wurde laut Betriebsbuch am 28. August 1944 vom Bw Altenkirchen an das RAW Darmstadt gesandt [danke an Hansjürgen Wenzel].
- 347 oberer Kasten, nach Zeile 6: Einfügen: **94 1375/ unbekannt/ letztmalig im Juni 1945 als zur Ausbesserung in Karlsruhe erwähnt** (siehe auch Korrektur zu Seite 351).
- 347 untere Tabelle, Zeile 3: Nach 94 1063 einfügen: (danach Werklok)
- 347 untere Tabelle, Zeile 4: Nach 94 1074 streichen: (danach Werklok)
- 351 links, erster Absatz: Laut Wolfgang Müller wurde die 94 1058 erstmalig am 19. September 1945 ausgemustert, im Dezember 1945 beim RAW Halle erfasst und 1947 dem Bw Leipzig Süd zugeteilt.
- 351 links, Textzeile 5: Bw **Erfurt G** (statt: Bw Leipzig Süd)
- 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 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“.

- 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.
- 354** rechts, 3. Absatz einschließlich Überschrift: Absatz komplett streichen
- 356** rechts, 2. Absatz: Weitere Informationen über die Neunkircher Eisenwerk AG bis zum Jahre 2017 finden sich in Kapitel 12.1 (Seite 280 und 282).
- 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 bewahrheitet. Laut der im DB Museum in Nürnberg aufbewahrten „Meldekarte über ausgemusterte Triebfahrzeuge und Kessel“ wurde die „94-1063“ als „Tauschlok“ am 3. November 1960 (21 A M5 Fau) bzw. am 4. November 1960 (BD Mz 21A M5 Fau) ausgemustert und mit Schreiben HVB 21.213 Fau 572 vom 1. Dezember 1960 gegen die im Werk vorhandenen pfälzische G 4^I getauscht: „Die Lok wird gegen eine Lok BR G 7^I der Neunkirchner Eisenwerke AG in Neunkirchen/Saar ausgetauscht. Die G 7^I 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 4^I mit der Nummer 56 (Foto siehe Kapitel 8.4, Seite 357). Die nicht ganz korrekte Bezeichnung G 7^I in der Meldekarte resultierte aus der Zeit der Saarbahnen (siehe Kapitel 9.4), als die pfälzische G 4^I zu G7 der Saarbahnen wurden (als G 7^I waren dort preußische G 7^I, 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 und der Übernahme der Lok 56 noch drei weitere gebrauchte Dampfloks aus dem Kauf der Wilhelmsburger Industriebahn am 1. Februar 1962 (siehe Kapitel 21.).
Die zweite Werklok 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 Werks-geschichte und zum 660 mm- und 900 mm-Schmalspurnetz finden sich bei Christopher (2019; Seite 123–128).
- 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 xxx).
- 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 2017 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 Kombiatsstrukturen ständig wechselten. Die Bau-Union Süd in Dresden geht ursprünglich zurück auf die ab 1. Januar 1950 entstandene Bildung 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. Dębiewsko**“ (statt: „Przemysłu Węglowego Kop.“ Dębiewsko)

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) tauchen in diesem Zusammenhang auf (siehe auch Kapitel 16.3; Seite xxx). 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 links, im Anschluss an den vorletzten Absatz: Ergänzen: Bei der Hanomag erhielten die neuen Lokomotiven das Kennwort „Pluie“ [danke an Christian Kamrath].

361 rechts, Literatur, Zeile 6: **Kreckler, Kreckler** (statt: Kreckler)

361 rechts, Zeile 7 von unten: „erhielt“ streichen

362 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.

365 links, 2. Absatz, Zeile 2: wurde aber schon **im November 1925** in die (statt: wurde aber schon 1926 in die)

365 rechts, Zeile 1: **als 14,1** Tonnen (statt: 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 Dienstschicht. Juhani Katajisto, dem wir die 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** 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 xxx.
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-Schleptenderloks erhielt die VR im Jahre 1941 in Gestalt der sowjetischen Beutelokomotiven der Reihe A1/Tr2. Details finden sich in Kapitel 22.2 (Seite xxx).
- 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 – zur fast baugleichen Lok der Preußischen Bergwerks- und Hütten-AG gehört. 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)
- 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 wird aber weiterhin genutzt, wobei sich die Lastrichtung der Kohlentransporte umgekehrt hat. Nunmehr wird Importkohle bergan zum in der Nähe der Zeche liegenden Kraftwerk (siehe Seite 379) transportiert. Die bisher ausführlichste Beschreibung der Zechenbahn findet 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.
- 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
- 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	–

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]
- 396** Fabriknummer 9599: Hinter Nr. 1 ergänzen: → Denkmal am Eingangstor Schrotthandel Van Uffelen, Apeldoorn ++ 1977
- 396** Fabriknummer 9602: siehe Ergänzungen zu Seite 351 (links, erster Absatz)
- 396** Fabriknummer 9607: Am Zeilenende ergänzen: Laut Schreiben vom 1.12.1960: → Neunkircher Eisenwerk AG (getauscht) Nr. 56^{ll} + 05.65
- 397** Fabriknummer 9618: Zweite Zeile komplett streichen
- 397** Fabriknummer 9624: → '45 **ČSD + 195x** (statt: ČSD/R → '51 MPS (siehe Haupttext) +)
- 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)
- 398** Fabriknummer 9933: → ' **45 (ÖBB)** (statt: → ' 45 ÖBB)

- 398** Fabriknummer 10043: Hinter 094 373-8 ergänzen: (zeitw. falsch als 94 373)
- 398** Fabriknummer 10569: Meyer (2018, Seite 11) nennt als Verschrottungsjahr 1964.
- 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: Schachanlage)
- 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].

Stand: 1. Dezember 2019