Ergänzungen und Korrekturen zu „SCHWERE BROCKEN", Band 2

Seite	Ergänzung / Korrektur
3	links, vorletzter Absatz, Zeile 4: T16-**Familie** (statt: T16-Famlie)
6	Zeile 8: … und beim Ministerstvo **Putej** Soobščenija (MPS) (statt: und beim Ministerstvo Soobščenija (MPS))
13	rechts, 1. Absatz, vorletzte Zeile: **Wüstemann** (statt: Wüstmann)
15	rechts, Tabelle: Mit Ausnahme der 46 Loks für die Deutsche Feldbahn gehörten alle Maschinen in der Tabelle zur Bauart „Czeczott-Schwartzkopff“ (Beugniot-Hebel zwischen den Achsen 4 und 5 sowie Blindwelle zur Stabilisierung der hinteren Kuppelstangen hinter der fünften Achse; siehe Kapitel 12.2, Seite 293). Laut Bergmann (2017) sind die für Niederländisch Indien genannten Lieferzahlen wie folgt zu korrigieren:

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

Fettdruck = korrigierte Daten
[2] mit Zusatztender
[3] z.T. bei Lieferung auch andere Werke (siehe Bergmann 2017; Seite 56/141/201 und 355)

Die zwei zusätzlichen in der Tabelle auf Seite 15 genannten Loks (Fabriknummern 9319 [600 mm] und 9411 [1067 mm]) finden sich u.a. bei Merte (2012), konnten jedoch bisher nicht verifiziert werden. Damit sind möglicherweise bei der BMAG zwischen 1905 und 1931 insgesamt nur **1538** E-Kuppler (statt: 1540) gebaut worden (siehe auch Kapitel 16.; Seite xxx).
Zu den Einzelschicksalen der 46 Loks für die Deutsche Feldbahn siehe Krause et al. (2018, S. 233–237 und 275)

15	rechts, dritte Textzeile unter der Tabelle: siehe obige Anmerkung zu den Gesamtlieferzahlen
16	rechts Tabelle: Für die neun BDŽ-T16 der zweiten Bauart (50.01–50.09) nennt Stefan Stoitschkov (Mitteilung vom 26. Juni 2016) zum Teil andere Ausmusterungsdaten, die Auswirkungen auf die Tabelle hätten. Details siehe in den Ergänzungen zu den Seiten 87–88, 441 und 444–445
16	rechts, Tabelle, Fabriknummer 3902: Laut Stoitschkov erreichte die Lok ein Alter von 67 Jahren (siehe Ergänzung zu Seite 36, links, erster Absatz).
21	rechts, letzter Absatz, Zeile 9: Die Umzeichnung erfolgte laut Herbert Rauter („3. Aufschreibung“ vom August 1979) bereits im Jahre 1907.
29	links, Tabelle unter „unbekannt“: In den von Herbert Rauter als „3. Aufschreibung“ im August 1979 publizierten maschinenschriftlichen Listen wird für die 94 222 das Ausmusterungsjahr 1931 genannt.
29	rechts, drittletzte Zeile: siehe Anmerkung zur Tabelle auf der gleichen Seite
31	links, 2. Absatz sowie abgedrucktes Dokument links samt Text: siehe Anmerkung zur Tabelle auf Seite 29

33 links, letzter Absatz, erste Zeile: Die **drei** einzigen bekannten **Leih**lokeinsätze… (statt: Die beiden einzigen bekannten Heizlokeinsätze…)

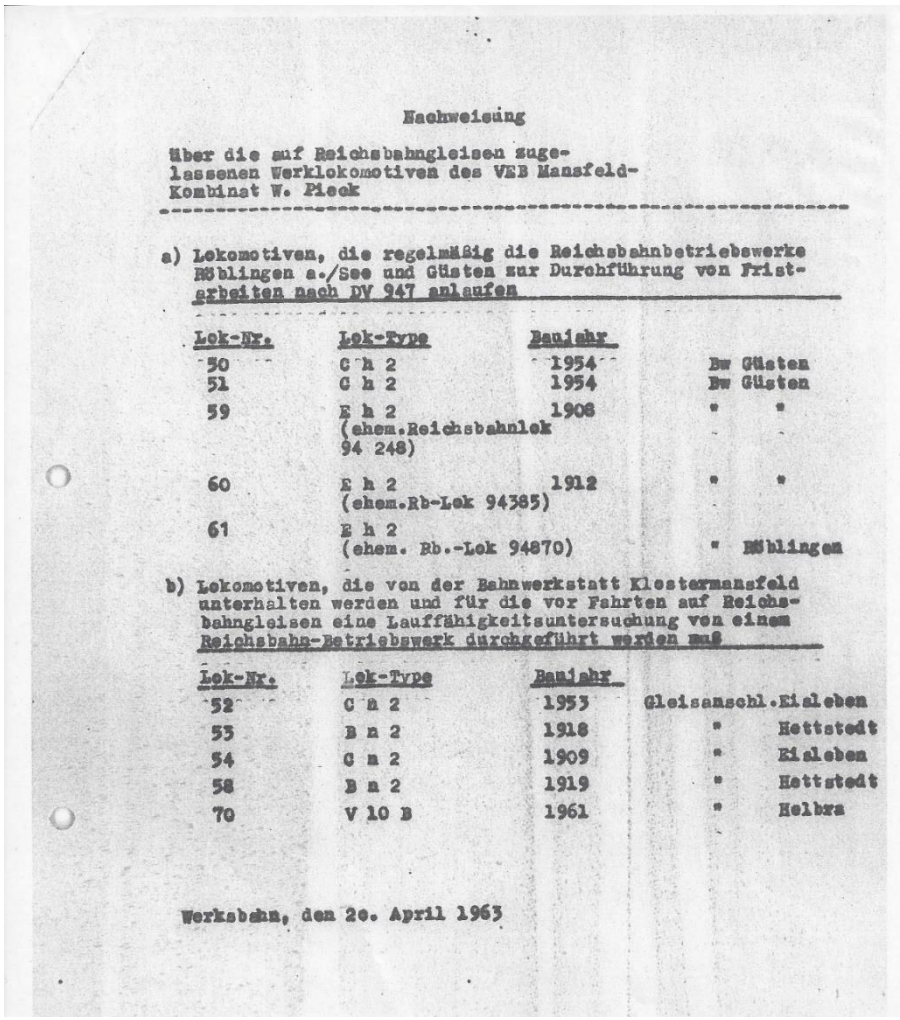
33 links, drittletzte Zeile: Hinter „Erzen“ einfügen: Wenzel 2018 nennt als Ende des Leiheinsatzes der 94 253 statt dem 1. Juli 1963 den 28. Juni 1963. Dieser als Heizlok eingesetzten Maschine folgte in Calbe vom 23. Juni 1965 bis zum 29. September 1965 die 94 1655 des Bw Güsten (siehe Kapitel 9.4; Seite 195 und zugehörige Ergänzungen). Weiterhin war die 94 202 (siehe Seite 34 und zugehörige Ergänzungen) vom 5. Januar bis zum 6. März 1957 an das Kupfer- und Blechwalzwerk Ilsenburg verliehen.

36 oberer Bildtext, letzte Zeile: Stefan **Stoitschkov** (statt: Stefan Sroischnov)

36 links, erster Absatz: Stefan Stoitschkov nennt in seinem Schreiben vom 26. Juni 2016 für die Lokomotive 50.10 das Ausmusterungsdatum 1. September 1974 und den Verschrottungsort Septemvri. Sie wäre demnach 67 Jahre alt geworden.

52 links, Zeile 1 und 9: Laut Wenzel (2018) wurde die Lok 94 248 erst am 6. Februar 1960 von der Deutschen Reichsbahn an den VEB Mansfeld Kombinat „Wilhelm Pieck“ verkauft.

52 links, nach 1. Absatz: Der Einsatz der Lok 59 auf Gleisen der Deutschen Reichsbahn zwischen den einzelnen Betriebsstätten des Mansfeld-Kombinats war (ebenso wie der der Loks 60 und 61) in einem fünfseitigen Vertrag zwischen dem Kombinat (vertreten durch den Werkdirektor Dr. Jentsch) und der Reichsbahndirektion Halle vom 15. Oktober 1963 geregelt. Demnach durften die hierfür zugelassenen Loks des Kombinats (siehe Dokument) ab 1. Oktober 1963 die Reichsbahn-Strecken von Eisleben nach Röblingen und von Eisleben nach Hettstedt befahren. Die Fristarbeiten dieser fünf Loks waren in Reichsbahn-Bahnbetriebswerken durchzuführen. Weitere fünf Loks durften diese Strecken erst nach einer Lauffähigkeitsuntersuchung befahren.



Nachweisung

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

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

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

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

Lok-Nr.	Lok-Type	Baujahr	
52	C n 2	1953	Gleisanschl. Eisleben
53	B n 2	1918	" Hettstedt
54	C n 2	1909	" Eisleben
58	B n 2	1919	" Hettstedt
70	V 10 B	1961	" Helbra

Werksbahn, den 20. April 1963

Sammlung Matthias Nieke

Die Baudaten der genannten Lokomotiven lauten [danke an Matthias Nieke]:

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

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

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

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

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

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

69 links und rechts, jeweils unterer Absatz: Offenbar unausrottbar ist die T16 der „Bauart 1913“, die seit Wenzel (1973) durch die meisten Publikationen zur T16/16[1]-Geschichte

geistert. Auch in Wenzel (2018) berichtet der Autor auf Seite 29 über diese angebliche Variante mit zahlreichen gegenüber den Vorläufern veränderten Maßen sowie mit Kuhn'scher Schleife (statt Hängeeisensteuerung), hochgewölbtem Führerhausdach, zweitem Sandkasten und Dampfpfeife auf dem Führerhaus. „94 421–461 und 94 487 sowie im »Reichsland« 8101–8113" sollen diese Merkmale besessen haben. Ein Blick in Wenzel (2018, Seite 104 (oben), 387 (oben), 388 (oben), 401 (oben), 402 (oben), 403 (beide) usw. belehrt uns vom Gegenteil…
Übrigens: Bereits am 20. August 1913 wurde die erste $T16^{1}$ ausgeliefert, die bei Wenzel als „Bauart 1914" aufscheint.

71 Bildtext, letzte Zeile: Laut Riepelmeier (o.J. [Bw Osnabrück Rbf]; Seite 11) wechselte die Bezeichnung des Bw Osnabrück Rbf mehrfach. So lassen sich von 1933 bis 1951 die Bezeichnungen „Bw Osnabrück Gbf", von 1951 bis Mai 1961 „Bw Osnabrück Vbf" (für Verschiebebahnhof) und danach bis zur Schließung des Bw „Osnabrück Rbf" nachweisen. Insofern muß im Bildtext Osnabrück Vbf statt Osnabrück Rbf genannt werden [danke an Wolfgang Müller].

72 Tabelle unter „unbekannt": In den von Herbert Rauter als „3. Aufschreibung" im August 1979 publizierten maschinenschriftlichen Listen wird für die 94 353 und 94 384 das Ausmusterungsjahr 1931 genannt.

72 Tabelle, letzte Zeile: Die dort genannte 94 417 war eine Zeit lang zwischen 1935 und 1945 als Werklok 3 im RAW Halle (Saale) eingesetzt. Details finden sich in den Berichtigungen zu Kapitel 9.4, Seite 198 (rechts) und zu Seite 445 (Fabriknummer 4942).

72 Fußnote 1 unter der Tabelle: (siehe auch Kapitel **23.**) (statt: [siehe auch Kapitel 21.])

73 links, Tabelle: Zur 94 384 siehe auch die Anmerkung zur Tabelle auf Seite 72.

75 rechts, hinter 1. Absatz einfügen: Mitte der 1930er-Jahre führte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zudem verstärkte Versuche mit Speisewasserreinigern durch. Die am häufigsten erprobte Bauart war der Umlauf-Wasserreiniger „Dejektor" D.R.P., dessen Lizenzinhaber die Firma des Ingenieurs Erich Müller in Starnberg war. Der Reiniger geht auf eine Erfindung des Italieners Cesare Piccardo in Genua zurück und wurde bei mindestens 114 Reichsbahn-Lokomotiven der Baureihen 38^{10}/ 44/ 56^{1}/ 56^{20}/ 57^{10}/ 58^{10}/ 64/ 74^{4}/ und 94^{2} erprobt. Bei der preußischen T 16 wird in einer Liste zu den entsprechenden Verfügungen der Hauptverwaltung (als letzte: 31 Fklkst47 vom 5. Februar 1936) nur eine Maschine des Bw Meuselwitz mit Dejektor-Anlage der Größe 3 genannt. Die Lok wurde im RAW Chemnitz unterhalten. Unklar ist ob diese T 16 einen Antrieb auf die vierte (Kapitel 9.1) oder dritte Achse (Kapitel 9.3) besaß.
Weiterhin erprobte man mit dem sogenannten Neckar-Verfahren an acht Lokomotiven (u.a. 59 001 sowie je drei Loks der Baureihen 57^{10} und 75^{0}) ein Konkurrenzprodukt der Firma Philipp Müller GmbH in Stuttgart. Bei dieser wurde jedoch laut einem Ausschuss-Protokoll aus dem Januar 1936 moniert, dass an ihr „auch ein Holländer mit 50000 RM, das ist 1/3 des Gesamtkapitals, beteiligt" sei.
Dessen ungeachtet empfahl der Direktor bei der Reichsbahn (Dir b d R) Prof. Dr.-Ing. eh. Nordmann die „Erweiterung der Versuche mit dem Neckar-Verfahren, damit eine bessere Vergleichsbasis mit dem Dejektor geschaffen wird." Im Protokoll der Sitzung heißt es weiter:

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

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

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

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

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

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

b) Beide Verfahren möchten in gleichem Umfange erprobt werden.

Sammlung Klaus Hopf

Letztmalig erhielten wohl 1937 neugebaute Loks der Baureihen 44 und 64 Dejektor-Anlagen, während die Ausrüstung mit Neckar-Anlagen nicht mehr belegbar ist. In den Folgejahren hat man nie wieder etwas über die beiden Bauarten gehört.

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

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

77 obere und untere Tabelle: Der große Zeitunterschied zwischen Ausmusterung (14. November 1951) und Verschrottung (März 1957) der 94 405 resultiert aus der Nutzung dieser Lokomotive für die „Eisenbahnschule der ED Münster in Osnabrück“. Mit Schreiben 21 Mb 7 Bl vom 11. Juni 1951 schrieb die ED Münster: „Wir werden daher die jetzt im Bw Osnabrück Hbf als z-Lok abgestellte Lok 94 405 der HVB zur Ausmusterung vorschlagen und gleichzeitig den Antrag auf Abstellung zu Schulzwecken stellen“ [danke an Friedemann Krauß]. Diesem Antrag stimmte die Hauptverwaltung der DB in Offenbach mit Schreiben vom 1. April 1952 (21.213 Fuv 80) zu.
94 367 der BD Münster erhielt 1952 am hinteren Lokende unter dem „Blumenbrett“ einen fast quadratischen, circa einen Quadratmeter großen und rund 30 Zentimeter tiefen Schaltkasten angebracht. Er enthielt zahlreiche mit Kabeln verbundene elektrische Bauelemente und verfügte außen über zehn Kühlrippen, die Aufschrift „Siemens“ und vier Kabelrohre zu einem weiteren kleinen Kasten an der rechten Heckseite der Lok und von dort zur Führerhaus-Seitenwand. Der Zweck dieser Einrichtung konnte bisher nicht geklärt werden. Vielleicht wissen unsere Leser mehr…

80 unterer Bildtext: Zum Einsatz der T16 beim Bw Leipzig-Plagwitz sandte uns Wolfgang Müller aus Leipzig den nachfolgenden kurzen Bericht, der auch auf die dort eingesetzte belgische T16[1] eingeht:

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

Die Loks 9844 und 94 543 des Bw Leipzig-Plagwitz wurden vom 26. Mai bis 22. Juli 1954 an das Bw Senftenberg verliehen. Im Gegenzug kamen dafür die beiden G 8-Loks 55 2007 und 2254 nach Plagwitz. Grund für diese Maßnahme war die Herabsetzung der zulässigen Meterlast der sogenannten Hafenbahnbrücke, die in Höhe des Bw Leipzig-Plagwitz die Gleise nach Zeitz und Gaschwitz überspannte. Über diese Brücke fand die ganze Zufuhr zu den westlich des Bahnhofes Leipzig-Plagwitz gelegenen Anschlußgleisen statt, die einen umfangreichen Verkehr aufwiesen (Skizze in Kapitel 9.4; Seite 407). *Die bisher hier eingesetzten T16[1] konnten nun nicht mehr verwendet werden.*
Die beiden G 8-Loks bewährten sich nicht, und so wurden dem Bw Leipzig-Plagwitz zu den bereits seit Februar 1954 dort befindlichen T16 Loks 94 453 und 462 weitere Maschinen der gleichen Bauart zugeteilt. Das ist der Grund für den T16-Einsatz in diesem Bw. Als 1963 der V60[10]-Einsatz im Bw Leipzig-Wahren begann, kamen diese auch in Leipzig-Plagwitz zum Einsatz; die Ablösung der T16 konnte beginnen. Beheimatet wurden V60[10] aber hier nicht mehr, am 01.Januar 1964 wurde Plagwitz eine Einsatzstelle des Bw Leipzig-Wahren.

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

81 links, zweiter Absatz, Zeile 1: **Vier** Loks waren… (statt: Zwei Loks waren…)

81 rechts, nach erstem Absatz einfügen: Bis zum 7. Dezember 1953 rangierte 94 484 des Bw Halle P für das Bahnpostamt Halle 2. Grund war wahrscheinlich das erhöhte Post- und Paketaufkommen zu Weihnachten, das dort auch schon im Vorjahr zum Einsatz der 94 1606 geführt hatte (siehe ergänzte Tabelle in Kapitel 9.4; Seite 195).

Schließlich war 94 307 des Bw Merseburg vom 19. Dezember 1946 bis zum 11. Juni 1947 bei den Chemischen Werken Buna in Schkopau im Leiheinsatz.

83–86 vier Bildtexte, jeweils letzte Zeile: Stefan **Stoitschkov** (statt: Stefan Sroischnov)

86 rechts, 2. Absatz, Zeile 3: Das genaue Abgabedatum der Lokomotive 50.04 an die Hauptwerkstatt (LVZ) lautet: 24. August 1978 [danke an Stefan Stoitschkov].

87 Bildtext, Zeile 2: **Škoda** (statt: Skoda)

87 links, 3. Absatz, Zeile 3: Stefan Stoitschkov nennt als Ausmusterungsdatum für die 50.01 den 3.Oktober 1977.

87 links, Tabelle: Stefan Stoitschkov gibt in seinem Schreiben vom 26. Juni 2016 leicht abweichende Ausmusterungsdaten an (dahinter die von ihm genannten Verschrottungsorte und -jahre):

1974	50.02/ 03/ **08**	Ruse 1990/ Ruse 1990/ Sofia
1975	50.**07**/ **09**	Pleven/ Sofia
1976	–	
1977	50.01	Sofia 1982 (2011 noch in Chervena Voda vorhanden)
1984	LVZ 50.05/ **50.06**	Sofia 1984 (beide)
1987	LVZ 50.04	Sofia 1987

87 links, 4. Absatz, Zeile 2: Laut obiger Liste erreichten die neun T16 ein Durchschnittsalter von knapp 67 Jahren.

87 rechts, Absatz unter dem Bild, Zeilen 2–9: Aus den Angaben von Stefan Stoitschkov würden sich z.T. andere Aussagen ergeben.

88 links, 2. Absatz: Laut Stefan Stoitschkov wurde die Lok 50.04 im Jahre 1987 in Sofia verschrottet.

89 links, sechstletzte Zeile: **Wieluń** (statt: Wielun)

95 unterer Bildtext, erste Zeile: **Karl Julius** Harder (statt: Karl-Julius Harder)

96 links, viertletzte Zeile: 12. Dezember **1945** (statt 12. Dezember 1946)

99 links, viertletzte Zeile: Der RBD Hamburg wurde lediglich das kurze Streckenstück von Kilometer 0,99 bis 2,1 der Hauptstrecke Eutin – Lübeck (Strecke 1110) zugeordnet. Alle anderen ELE-Eigentumsstrecken gingen 1941 an die RBD Schwerin [danke an Hans-Harald Kloth].
Ebenfalls von Hans-Harald Kloth erhielten wir das ab 15. Mai 1933 gültige ELE-Fahrplanbuch, nach dem die T16 hauptsächlich die Güterzüge 9000W. (ab „Lübeck Moisl. Rgbhf.“ 7.20 Uhr) und 9003W. (ab Eutin 17.40 Uhr) gefahren hat. Dieses werktägliche Zugpaar konnte ergänzt werden durch die zwischen den genannten Zügen liegenden Bedarfs-Güterzüge 9001 und 9002. Auf der 34,9 Kilometer langen Strecke vom Rangierbahnhof Lübeck-Moisling bis nach Eutin galten die folgenden zugelassen Zuglasten:

T3	**300 Tonnen**
T4	**400 Tonnen**
T28 (Lok 17)	**800 Tonnen**
1C1 (Lok 11–14)	**950 Tonnen**
T16 (Lok 16)	**1 000 Tonnen**

102 links, Zeile 5: Zu dieser Zeit lag das rund **103** km (statt: Zu dieser Zeit lag das rund 124 km)

102 rechts, Zeile 4: mit dem Flughafen **und dem TGV-Bahnhof** Lyon Saint-Exupéry (statt: mit dem Flughafen Lyon Saint-Exupéry)

113–114 Mit Müller-Urban, Urban (2019) ist nach über 50-jähriger Pause (Slezak 1963 und Westwood 1966) mal wieder ein deutschsprachiges Übersichtswerk zur Geschichte der russischen Eisenbahnen erschienen. Es behandelt u.a. auch die von Jefim Tscherepanow gebaute erste russische Dampflok, die Wahl der Spurbreite, die Transsibirische Eisenbahn und den langen Weg der russischen Eisenbahn zur Gegenwart.

119 links, 1. Absatz: In Garbacik, Garbacik (2018) finden sich einige Ergänzungen zu den beiden an den polnischen Bergbau gegangenen 42-ern (Ty 43). Demnach wurde die Lok mit der Fabriknummer 1269 im Dezember 1948 als Ty 43-1269 an die KWK Miechowice geliefert, wo sie bis zum 1. Februar 1953 verblieb. Am Folgetag ging sie auf die Bahnen des ZZPW Zabrze (siehe Kapitel 9.4; Seite 376) über, die sie wiederum im März 1954 gegen die Tp 4-232 der PKP eintauschte (Ausmusterung am 6. Juni 1988 als Ty 43-128 beim Depot Sędziszów).
Die Schwesterlok mit der Fabriknummer 1270 wurde im Dezember 1948 als Ty 43-1270 an die KWK Wieczorek in Katowice geliefert, zu deren Bestand sie bis zum 31. Dezember 1950 gehörte. Ab 1. Januar 1951 fuhr sie offiziell für die PMP-PW (siehe Kapitel 7.1; Seite 316), die sie noch im gleichen Jahr an die PKP als Ty 43-125 abgab (im Tausch gegen die TKw 1-14). Diese Ty 43 wurde am 12. Juni 1987 beim Depot Piła Główna ausgemustert.

120 links, 2. Absatz: Neben den genannten Lokomotiven beim KWK Rozbark waren dort auch zwei Grafenstaden-E-Kuppler der Werksbauart U.G 181 eingesetzt (siehe Kapitel 13.4).

121 Bildtext unten, Zeile 2: **Stadt** (statt: Friedrich-Wilhelm-Straße) [danke an Werner Schütte]

123 Karte (oberer rechter Rand): **Döhren** (statt: Dören)

135 rechts, nach 1. Absatz: Zum Einsatz der Lok 60 siehe auch Ergänzungen zu S. 52

140 links, 2. Absatz, Zeile 11: mit dem Fabrikschild „Krupp 1944/ **V.** 9004“; **V.** steht da – (statt: mit dem Fabrikschild „Krupp 1944/ VI.9004“; VI: steht da –). Die Verwendung der Abkürzung „V.“ statt „VI.“ ergibt sich aus mehreren Quellen u.a. Hooß 2018, Hooß 2019 sowie der rückseitigen Bildbeschriftung eines Fotos dieser Lok von Günter Meyer.

140 links, fünftletzte Zeile: … sie im **Bw Leipzig-Wahren** beheimatet. (statt: … sie in einem der Leipziger Bws beheimatet.)

140 rechts, elftletzte Zeile: **Gilain** (statt: Gailain)

140 rechts, drittletzte Zeile, am Satzende einfügen: Wenzel (2018; Seite 393) macht für diese Lok leicht abweichende Angaben. Auch zwei T16[1] in Gestalt der 94 552 und 94 640 versahen im Zeitraum von Oktober 1954 bis April 1960 viermal leihweise Dienst beim Braunkohlenwerk Großkayna (siehe Kapitel 9.4, Seite 195 und zugehörige Ergänzungen).

142 Bildtext, Zeile 4; „auf **dem Gleis des BKK Geiseltal bei Leuna** unterwegs.“ (statt: „auf Reichsbahngleisen unterwegs“) [danke an Wolfgang Müller].

143 Bildtext links: am Textende einfügen: Der Wagen 414-1 wurde 1975 ausgemustert. Die Geschichte der in Danzig gebauten Wagen in Warschau wird – ebenso wie die ihrer Schwestern aus Königshütte – ausführlich bei Walczak (2018; Seite 174–178 und 193–195) dargestellt. Gleiche bzw. sehr ähnliche Fahrzeuge lieferte die Waggonfabrik Danzig nicht nur – wie im Text erwähnt – nach Danzig, sondern auch nach Magdeburg. Schließlich gelangten Beiwagen aus Warschau nach Gorzów Wielkopolski (Landsberg an der Warthe). Weitere Angaben finden sich bei Arf, Hilkenbach 2013/ Finster, Piotrowski (2007)/ Günther 1999/ Hilkenbach 2010/ Kochems 2013/ Nienerza 2019 und Schulz 2009.

147 Literatur, Zeile 10: **Foerster**, Lossow 1991 (statt: Fœrster, Lossow 1991)

147 Literatur, Zeile 19: Hinter Müller, Stange 1997 einfügen: Müller-Urban, Urban 2019

147 Literatur, Zeile 20: Peschke **o.J.** (statt: Peschke 1999)

153 rechts, hinter erstem Textabsatz einfügen: Folgende rund 90 T16/T16[1] Kessel sind bekannt. Darunter befanden sich gut 80 T16[1] Kessel, die im oder nach dem Ersten Weltkrieg die im Text beschriebenen Probleme mit den flußeisernen Feuerbüchsen lösen sollten. Leider ist die Tabelle mit Sicherheit nicht vollständig.

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

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

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

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

[4] Die sechs Jung T16[1]-Kessel wurden zwischen dem 20. Februar und dem 21. März 1923 unter den regulären Jung-Fabriknummern 3397–3400 und 3417–3418 an die EAW Betzdorf, Paderborn (je einer) sowie Tempelhof (vier Stück) ausgeliefert.

169 Bildtext: Von der Unfallstelle der 94 1215 gibt es einen kurzen italienischen Film über die Aufräumarbeiten. Er ist im Netz unter https://www.youtube.com/watch?v=o1yY_Hpoh-M abrufbar.

182 Firma Werner Hinrichs, Lübeck: hinter 94 1596 ergänzen: 94 1644. Bei der Summe in Klammern: (**42**) (statt: (41))

183 Tabelle (Saarbrücken, Fa. Metallum AG). Die unter dieser Firma genannte 94 1135 wurde laut einem Bildtext in Wenzel (2018; Seite 291) in Immendingen zerlegt. Allerdings ist auf dem Foto die Betriebsnummer der Lok nicht zu erkennen.

186 rechts, nach 1. Absatz einfügen: Bereits in Kapitel 8.8 (Ergänzungen zu Seite 380) wurde weiterhin der Einsatz der beiden 94 1562 und der 94 1040 in den Jahren 1947 und 1962 beim PREUSSAG-Bergwerk in Ibbenbüren erwähnt.
Nicht als Leihlok, sondern für DB-eigene Zwecke, wurde die im Jahre 1924 gelieferte und am 4. Dezember 1961 ausgemusterte 94 1676 vom 26. März bis zum 26 Juli 1962 im AW Bremen hergerichtet. Sie diente bis mindestens 1968 als „Waschlok" der Wagenreinigungs- und Kühlwagenwaschanlage in Bremerhaven-Geestemünde in der Nähe der damaligen Seebeckwerft. Dort wurden mit Hilfe der Lok pro Tag etwa 50 (Fisch-) Kühlwagen mit 70 Grad heißem Wasser bei einem Druck von 15 bar ausgespritzt, enteist und gewaschen. Weitere Anlagen waren eine 200 Meter lange Waschbühne mit einer Eisgrube zur Entsorgung des Eises aus den Kühlwagen, Aufenthaltsräume und eine Neutralisationsanlage zur Abwasserbehandlung. Für diese Einsätze hatte man bei der 94 1676 die Achsen 2 und 4 (neue Achsfolge: „3"), Kolben, Schieber, Sandkästen und alle Stangen entfernt. Das weiterhin rollfähige Gefährt (Achslast rund 24 Tonnen) wurde mit einer Köf oder V 60 zum Entschlacken oder zu Reparaturen ins nahegelegene Bw Bremerhaven-Geestemünde (ab 1. Oktober 1966: Bw Bremerhaven) gefahren. In der Bw-Liste in Kapitel 9.4 (Seite 240–251) firmiert dieses Bw unter der 1941 gültigen Bezeichnung Wesermünde (Wsr). Fotos dieser dreiachsigen T16[1] finden sich in Dotzauer 2018 (Seite 10) und Wenzel 2018 (Seite 250).

186 oberer Bildtext: Das abgebildete V 60-Pärchen war die zweite Funk-Fernsteuerungslok der DB überhaupt. Zuvor war nur die E 91 099 vom 22. Juni 1956 (bzw. 29 Januar 1957) bis zum 31. August 1957 mit einer Funkfernsteuerung im Einsatz. Ab Juli 1962 folgte dann das abgebildete Gespann V 60 042/043 und ab Januar 1963 das Pärchen V 60 044/045. Ab

1965 wurden dann zahlreiche V 90 mit Funkfernsteuerung ausgerüstet, die auch heute (2019) noch im Einsatz stehen (Details siehe Kampmann 2019).

188 Literatur: hinter Werning 2012 ergänzen: Zarbel o.J.

194 links, Zeile 7: Eine kleine Episode zum Einsatz der belgischen Lok 9844 schildert Wolfgang Müller aus Leipzig in den Ergänzungen zur Seite 80

194 Bildtext, 10. Zeile: Bw **Arnstadt** (statt: Bw Schleusingen)

195 Tabelle: Zu der Tabelle der Vermietungen von T16[1] der Deutschen Reichsbahn in der DDR sind zahlreiche Ergänzungen der Herren Wolfgang Müller, Matthias Nieke und Hans-Jürgen Wenzel (2018; Seite 393) eingegangen. Die alte Tabelle ist deswegen durch die nachfolgende zu ersetzen:

Betrieb	erster Nachweis[1]	letzter Nachweis[1]	Lokomotiven
Leuna-Werke	**siehe Kapitel 9.6; Seite 428**		
Buna-Werke, Schkopau (siehe Kapitel 9.6)	**7/46**	**1/58**	**94 541/ 552/ 571/ 602/ 643/ 1345/ 1355/ 1600/ 1602/ 1603/ 1608/ 1691**
Schmierstoffkombinat Zeitz, Tröglitz	**7/47**	**1/52**	**94 1011/ 1399/ 1408**
Grube Schäde, Zipsendorf	**10/47**	**2/48**	**94 1406**
Braunkohlenwerk Deutzen	**1/48**	**III. Quart. 55**	**94 883/ 1348/ 1381/ 1389/ 1391**
IG Farben, Wolfen (siehe Kapitel 6.10)	**5/48**	**6/48**	**9865 (spätere 94 1808)**
Braunkohlenwerk Pfännerhall, Braunsbedra[2]	**5/48**	**4/57**	**94 552/ 569/ 579/ 648/ 1324/ 1600**
Maxhütte Unterwellenborn (siehe Kapitel 10.2; Seite 127 und Kapitel 16.3)	**3/51**	**7/52**	**94 846/ 1257/ 1301/ 6776**
Lauchhammer-Werk	**8/51**	**10/51**	**94 1355**
Tagebau Greifenhain	**8/52**	**8/53**	**94 1684**
Bahnpostamt Halle (Weihnachtsverkehr)	**12/52**	**12/52**	**94 1606**
Abus-Werke, Böhlitz-Ehrenberg	**2/53**	**4/53**	**94 765**
Stahlwerk Frankleben	**3/53**	**11/54**	**94 640/ 1345**
Kirow-Werke Leipzig		**3/54**	**94 1569**
Grube bzw. Braunkohlenwerk Roßbach[2]	**8/53**	**5/55**	**94 846/ 920**
Braunkohlenwerk Großkayna[2]	**10/54**	**4/60**	**94 552/ 640**
Zuckerfabrik Haldensleben	**um 1955**		**94 1655**
Braunkohlenwerk Neumark[2]	**1/55**	**4/57**	**94 552/ 778/ 811/ 1014**
Kali- und Steinsalzbetrieb Teutschenthal	**1/55**	**1/55**	**94 1604**
Braunkohlenwerk Bedra[2]	**2/55**	**2/55**	**94 552**
Grube Freiheit, Bitterfeld	**2/55**	**6/57**	**94 618/ 745**
Grube Einheit, Bitterfeld[5]	**4/55**	**4/55**	**94 618**
VEB Kombinat Espenhain[6]	**5/55**	**5/55**	**unbekannte 94[5]**
VEB Bau-Union Süd[7]	**5/55**	**6/55**	**94 1688**
Grube Gute Hoffnung, Weißenfels[2,3]	**5/55**	**10/55**	**94 846/ 920**
VEB Tiefbau Berlin	**6/55**	**6/55**	**94 1324**
VEB Bau-Union Ost	**8/55**	**8/55**	**94 1287**
Kaliwerk Einheit, Dorndorf (siehe Kapitel 6.6)	**3. Quart. 55**	**2/63**	**94 541/ 949**
Braunkohlenwerk Gaschwitz	**2/56**	**3/56**	**9880 (spätere 94 1809)**
Braunkohlenwerk Deuben	**3/57**	**3/57**	**9880 (spätere 94 1809)**
Brikettfabrik Roßbach	**4/57**		**94 552**
Braunkohlenwerk Röblingen	**2/60**	**4/60**	**94 1012**
Braunkohlenwerk Kulkwitz	**2/60**	**1/61**	**94 766**
Stickstoffwerk Piesteritz	**4/61**	**10/61**	**94 868**
unbekannt (Lok des Bw Gera)	**7/62**	**4/63**	**94 766**
Kraftwerk Gispersleben	**9/62**	**12/62**	**94 670**
Stahlbau Gispersleben	**5/63**	**3/64**	**94 949**
VEB Elektromotorenwerk, Wernigerode[8]	**10/63**	**7/64**	**94 983**
Kies- und Betonwerk Schwerin, Betriebsteil Malliß	**2/65**	**10/65**	**94 521 (Heizlok)**

VEB Dauermilchwerke Stendal (Heizlok)	**4/65**	**10/65**	**94 582**
Niederschachtofenwerk Calbe[9]	**6/65**	**9/65**	**94 1655**
VEB Kaliwerk „Thomas Müntzer“, Bischofferode[4]	**8/65**	**8/65**	**94 920**
Fischverarbeitung Rostock-Marienehe	**8/65**	**1/66**	**94 1803**
Holzindustrie Gehren	**9/65**	**5/66**	**94 6776 (Heizlok)**
VEB Beton Nord, Milmersdorf (Heizlok)	**4/66**	**6/68**	**94 711/ 885**
unbekannt (Lok des Bw Waren)	**8/66**	**6/67**	**94 579**
Seehafen Wismar	**10/66**	**10/66**	**94 728**
Gaswerk Pasewalk	**1967**	**1/68**	**94 763**
VEB Rohrleitungsbau Finow, Eberswalde-Finow (Heizlok)	**11/67**	**12/68**	**94 903**
Krankenhaus am Sund, Stralsund (Heizlok)	**1968**	**1968**	**94 648**

= Loks der Hersteller Henschel (94 1287/ 1301; Kapitel 6.3) und Hanomag (94 1257; Kapitel 8.4) Nachrichtlich sei erwähnt, dass Schulz, Krolop (1989; Seite 106) einen Henschel-Fünfkuppler erwähnen, der ab September 1945 leihweise bei der 1892 eröffneten Werkbahn der späteren Industrieanlagen GmbH in Berlin-Spandau (Bahnhof Nonnendammallee – Insel Eiswerder bzw. – Salzhof) eingesetzt worden sein soll. Die Dauer des Einsatzes der Leihlok (evtl. „zunächst von der Demag“) und ihr Typ sind unbekannt, wobei eigentlich nur eine Henschel-T16[1] in Frage kommt.

[1] Zwischen erstem und letztem Nachweis brauchen die Mietloks nicht durchgängig an das genannte Werk vermietet gewesen zu sein.
[2] später Bestandteil des 1966 gegründeten Braunkohlenkombinats Geiseltal (siehe Kapitel 9.3, Seite 140)
[3] „Weißenfels“ laut Originaldokument. Wahrscheinlich ist die von 1911 bis 1979 ausgebeutete Grube „Gute Hoffnung“ (Nord- und Südfeld) in Roßbach gemeint.
[4] laut Stumpf (o.J.) im August 1965 nur mietweise in Bischofferode; nach Wenzel (2018) dorthin verkauft (siehe Seite 366–367).
[5] möglicherweise Verwechslung mit Grube Freiheit
[6] siehe Kapitel 13.4
[7] siehe Kapitel 8.4; Ergänzung zu Seite 358
[8] siehe Seite 254
[9] siehe Kapitel 9.1; Seite 33 und zugehörige Ergänzungen

Etwas Besonderes war der leihweise Einsatz von zwei T16[1] bei der damals anfangs noch selbstständigen Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn (MEE): 94 909 (Bw Nordhausen) von Dezember 1948 bis März 1949 und 94 1505 (Bw Arnstadt) vom 26. Juli 1949 bis November 1949.
Diese am 1. Juni 1897 (Personenverkehr drei Tage später) eröffnete 25,6 Kilometer lange Nebenbahn des Lenz-Konzerns wurde anfangs mit drei, später mit fünf C n2t-Loks betrieben. Die letzte von ihnen wurde 1939 durch eine gebrauchte T 9[2] (Union 1898/929) ersetzt. 1908/1909 lief laut Rammelt (1994) bei der Bahn auch ein Hawa/Ganz-Dampftriebwagen(?), der von der KED Königsberg übernommen worden war (möglicherweise der „KÖNIGSBERG 6001“; siehe Literatur). Schon 1925 war der Hauptverkehr auf zwei ELNA 2H von Krauss (siehe Kapitel 12.2; Seite 290) übergegangen, denen im Jahre 1940 noch eine stärkere ELNA 5H (ebenfalls Bauart 1’C h2t) folgte. Bei Kriegsende besaß die Bahn nur noch diese drei ELNA-Lokomotiven, die offenbar ab Dezember 1948 einer Ergänzung durch eine T16[1] bedurften. Diese 94 909 wurde am 26. Juli 1949 durch die 94 1505 abgelöst. Zu diesem Zeitpunkt war die Verwaltung der MEE bereits am 1. April 1949 auf die Deutsche Reichsbahn übergegangen, während die Bahn erst mit Wirkung vom 1. Januar 1950 Eigentum der Deutschen Reichsbahn in der zwischenzeitlich (7. Oktober 1949) gegründeten DDR wurde.
Die drei vorhandenen ELNA-Loks erhielten bei der DR die Betriebsnummern 91 6277–6278 und 91 6285.
Ab 1950 wurden auf der Strecke der Bahn u.a. Loks der Baureihen 74^0, 74^4, 92 (von verschiedenen Privatbahnen), 93^5, Dieselloks der Baureihe V 100 sowie verschiedene VT früherer Privatbahnen eingesetzt. Der Abschnitt Ebeleben – Schlotheim verlor seinen Gesamtverkehr am 29. September 1974, der Abschnitt Schlotheim – Mühlhausen seinen Personenverkehr am 31. Mai 1997, den Güterverkehr bereits zum Jahresende 1994 (Literatur: Christopher, Söhnlein 2017 / Ebel et. al. 2001 / Lüder 1979 / Ostendorf 1977 / Rammelt 1994 / Statistik 1893 / Willhaus 2008).

Neben Leihloks für DDR-Betriebe oder Privatbahnen hat die Deutsche Reichsbahn auch vereinzelt Lokomotiven an eigene Dienststellen, wie z.B. Raw „verliehen“. Soweit davon T16[1] betroffen waren, finden sich diese Loks in den Ergänzungen zu Seite 199.

195 hinter der (neuen) Fußnote 9: Im Zusammenhang mit den T16[1]-Heizloks, die von der DR an Betriebe vermietet (siehe Tabelle) oder verkauft wurden (siehe Kapitel 6.3: Seite 185–188; 8.4: Seite 358 sowie 9.4: Seite 368–370, 395–405 und 407–408) muss auch erwähnt werden, dass die DR selbst einen hohen Bedarf an Heizloks für ihre Dienststellen besaß. Dafür setzte sie häufig auch Betriebsloks ein.
Laut dem Dokument „Dampfspender für stationäre Heizwerke, Ausbesserungsbedarf für 1968“ vom 12. Oktober 1967 war darüber hinaus geplant bis Juni 1968 eine leider nicht bekannte T16[1] für das Bw Leipzig-Wahren zum „Dampfspender“ umzubauen. Dazu kam es aber wahrscheinlich nicht, weil man sich für diese Umbauten auf Loks der Baureihen 01, 22, 44 und 58 (G12) beschränken wollte (siehe Lukow 2017, Seite 17, 21 und 199).

196 rechts, 2. Absatz: neben der erwähnten 94 2105 (Einsatz von 1965 bis 1973) waren im Zeitraum vom 5. Januar 1963 bis zum 10. Mai 1965 beim Raw Zwickau die Lokomotiven 94 2010/ 2028/ 2127 als Werkloks im Einsatz (siehe Kapitel 10.2; Seite 73).
In einem Beitrag über die Werkloks des AW Zwickau nennt Heinrich (2005) nur die letztgenannte Maschine, dafür aber zusätzlich 312 176 sowie ab 1999 zwölf wechselnde Loks der Baureihen 345/ 346. Ab Februar 2004 kamen schließlich noch ehemalige DB-V60 (Baureihe 362) zum Einsatz.
Laut Mitteilung von Wolfgang Müller vom 15. Mai 2016 trug die ehemalige 94 1809 bei seinem Besuch im Jahre 1964 in Zwickau die Nummer 805.80.01. Diese Nummer wurde später auch für die 94 2105 verwendet (siehe auch Kapitel 10.2). Dem widersprechen die „Verfügungen und Mitteilungen des Ministeriums für Verkehrswesen, Teil Deutsche Reichsbahn“ vom 12. Juli 1971. Darin wird vom Raw Zwickau die Lok 94 1809, Gerätenummer 805.80/2, zum Kauf angeboten („nächste Ausbesserung L4 Dezember 1971“). Das passt auch besser zur Werkloknummer 2 (siehe Kapitel 10.2; Seite 60).
Abweichend von Heinrich (2005) nennt Weber (2017) als weitere Werkloks des Raw Zwickau: 89 255 (WL1), 89 7577 (WL1 in Zweitbesetzung; ursprünglich oldenburgische T3, 98 210) und 89 268 (WL2).

197 oberer Bildtext, vorletzte Zeile: **porträtierte** (statt: portätierte)

197 unterer Bildtext: Die Aufnahme der 56 121 machte Gerhard Illner im Jahre 1957, also noch vor ihrer Zeit als Werklok im Raw Zwickau.

198 links, 5. Absatz, Zeile 2: Neben den beiden T16/ T16[1]-Kesseln mit den Fabriknummern 52 und 60 baute das Raw Halle unter der Fabriknummer 45 mindestens einen G8[1]-Kessel (siehe Seite 398).

198 rechts, 2. Absatz: Im Zeitraum von 1935 bis 1945 war die 94 417 zeitweise Werklok im RAW Halle (siehe Ergänzungen zur Seite 445; Fabriknummer 4942). Weber (2017; Seite 51) nennt als weitere Werkloks des RAW/Raw Halle (Saale): 89 6140, 91 037 und 91 1138.

199 links, nach 2. Absatz: Neben den aus dem regulären Betriebspark ausgeschiedenen Werkloks der Raw Zwickau (94 1809) und Halle (94 1355) erhielten DR-Dienststellen auch immer wieder leihweise Loks aus dem regulären Bestand zugewiesen:

So lief vom 1. bis zum 24. Juli 1955 die 94 1636 des Bw Leipzig-Plagwitz leihweise beim Raw Leipzig (Engelsdorf). Ebenfalls leihweise bei einer Reichsbahn-Dienststelle eingesetzt war von Dezember 1955 bis Februar 1956 die 94 1607. Sie arbeitete für das Bww Leipzig in der Kesselwagenwäsche Gaschwitz, wobei sie wahrscheinlich ähnliche Aufgaben wahrzunehmen hatte, wie die in den Ergänzungen zu Seite 186 beschriebene DB-Lok 94 1676 in der Wagenreinigungsanlage für Kühlwagen in Bremerhaven-Geestemünde.

200 links, Absatz unter der Tabelle: Ergänzungen zur Strafvollzugsanstalt Brandenburg-Görden finden sich in Kapitel 10.2 (Seite 67).

203 Literatur, 3. Zeile: Hütter **2015** (statt: Hütter 2014)

210 Bildtext: Das Foto entstand nicht von der Straßenbrücke des Billhorner Deichs sondern vom weiter östlich gelegenen Fußgängersteg vom Heerweg zum Bahnbetriebswerk Rothenburgsort. Der Blick geht nach Westen zum Stellwerk Rr1 (hinter dem Zug) [danke an Manfred Hohmann].

219 unteres Drittel der Seite: siehe Ergänzungen zu Seite 225 und Anhang USA (Seite xxx)

221 Karte (mittlerer Bereich): **Hohenmölsen** (statt:Hohenmölsem)

223 Anmerkungen, Zeile 7: Nieder Salzbrunn wurde teilweise auch mit Bindestrich oder zusammengeschrieben (zum dortigen Zahnradbetrieb siehe Glanert et al. 2014/ Neddermeyer 1999/ Winkler 2015/ Zehme 1919).

225 links, 1. Absatz: Die vielfach in der Literatur zu findende Behauptung, dass Sylvester Marsh und Niklaus Riggenbach in den Jahren 1869 und 1871 die ersten Zahnradbahnen der Welt eröffnet hätten, ignoriert, dass eine solche Bahn bereits 1848 durch den Amerikaner Andrew Cathcart für eine Steilrampe der Madison Indianapolis Railroad genutzt wurde. Die beiden für diese Strecke ab Dezember 1847 von Baldwin gelieferten D-Zahnradlokomotiven bewährten sich über 20 Jahre lang auf der Madison-Incline. Beide Loks arbeiteten nach dem sogenannten „gemischten System“, konnten also sowohl im Reibungs- als auch im Zahnradbetrieb genutzt werden. Als Erfinder des „gemischten Systems“ wurde dann aber 1886 Roman Abt mit einer hohen Geldauszeichnung gefeiert (siehe Anhang USA; Seite xxx). Die beiden Zahnradloks wurden ab 1868 durch eine reine Reibungs-Lokomotive in Gestalt des E-Kupplers „REUBEN WELLS“ ersetzt, was auch die Pionierleistungen von Otto Steinhoff und August Meister (siehe Kapitel 9.4; Seite 219) ein halbes Jahrhundert später bei der HBE zumindest relativiert. Ohne die Leistungen der Ingenieure Marsh, Riggenbach, Abt, Steinhoff und Meister mindern zu wollen, muss man doch festhalten, dass man in den Vereinigten Staaten von Amerika einfach um 20 bis 50 Jahre schneller mit der Umsetzung bestimmter Ideen war und die europäische Fachpresse davon kaum oder gar keine Notiz nahm.

225 unterer Laufplantext, Zeile 13–14: **Herrnberg** (statt: Herrenberg). Dieser Fehler findet sich auch im neben dem Text abgebildeten Dienstplan.

227 Bildtext: Bei der abgebildeten T16[1] handelt es sich laut Wenzel (2018) um die 94 930 des Bw Hamburg-Harburg. Sie kam spätestens nach einer L4-Untersuchung am 12. Oktober 1945 wieder in Betrieb und wurde erst am 28. Mai 1963 ausgemustert.

228–231 Im Jahre 2017 erschien über den thüringisch-fränkischen Schieferbergbau im Raum Lehesten ein wirklich großartiges zweibändiges Gesamtwerk (Scheidig, Barteld 2017 und Scheidig et al. 2017), das zahlreiche Details zu den Schieferbrüchen, zu deren militärischer Nutzung und zu den dort betriebenen Werkbahnnetzen enthält. Aus diesen beiden Bänden ergibt sich, dass es sich bei der Schmalspurlok im Bild auf Seite 228 um die ältere SLM-Lok handelt, die sich durch die Lage der Schieber unterhalb der Zylinder von der Lok 2 unterschied.
Zahlreiche maßstäbliche Gleispläne bei Scheidig et al. (2017) können nunmehr die auf Seite 229 dargestellte unmaßstäbliche Gleisskizze präzisieren bzw. jeweils verschiedenen Zeitepochen zuordnen. Die beiden Fotos auf Seite 230, die laut Scheidig et al. (2017) von Anwohnern der Strecke gemacht worden sind, sind wahrscheinlich erst einige Monate nach dem Januar 1944 entstanden, wie sich aus den abgebildeten Pflanzen (laut Scheidig et al. 2017 Salat [?]) ergibt.

230 links und rechts, jeweils 1.Absatz: Insbesondere dank der von Rudi Neubauer gesammelten Augenzeugenberichte des Unfalls liegen uns nun weitere Details des Herganges am 28. November 1944 vor:
Um ca. 1:45 Uhr kam es zwischen Lehesten und Ludwigsstadt zu dem besagten Unglück, wobei ein Wachmann ums Leben kam und weitere Bahnangestellte und Wachleute verletzt wurden. Lokführer und Heizer wurden nicht verletzt, da sich die Lok bei der Entgleisung der Waggons losriss.

Am bemerkenswertesten ist allerdings die „Behebung“ der Unfallschäden. Da die Strecke als militärisch bedeutsam betrachtet wurde, aber zeitnah keine schwere Bergungsausrüstung zur Verfügung stand, wurden die quasi fabrikneuen, damals hochmodernen Spezialwagen schon in der nächsten Nacht von einer Pioniereinheit gesprengt und im Anschluss mit Schneidbrennern zerschnitten.
Für weitere Details und eine ausführliche Beschreibung siehe Rudi Neubauer (in: Schreiber 1965, Seite 192–193).

231 links, vorletzter Absatz, Zeile 11–12: **Seligersee** (statt: Seelingersee)

236 links, Zeile 7–8: (67 Stück) und an zwei eigene **Werke (Hüttenwerke Knutange [zwei Stück] und Bergwerk Decize [eine] aus.** (statt: (67 Stück) und an zwei eigene Bergwerke in Knutange (zwei) und Decize (eine).)

237 rechts, 3. Absatz: Aufgrund der hier gemachten Aussagen trägt sich die Stiftung Buchenwald „mit dem Gedanken, diese Lok für die Sammlung zu erwerben“ (Mitteilung von Dr. Harry Stein vom 26. Juli 2016).

243 Bw-Liste: Hannsdorf (**Sud**) (statt: Hannsdorf (Süd)). Das Sud steht für Sudetengau (siehe Kapitel 9.3, Seite 116). Das falsche „Süd“ findet sich auch im amtlichen Verzeichnis mit Stand vom 1. April 1941 (siehe Seite 238) [danke an Wolfgang Müller].

248 rechte Spalte, Zeile 8: **Zbąszynek** (statt: Zbaszynek)

248 Laut Wolfgang Müller (Mitteilung vom 15. Mai 2016) wurde statt der amtlichen Abkürzung „Os“ für das Bw Oberröblingen a See im „wirklichen Leben“ stets die Abkürzung „On“ verwendet.

249 Laut Wolfgang Müller (Mitteilung vom 15. Mai 2016) wurde statt der amtlichen Abkürzung „Betr R“ für das Bw Seestadt Rostock immer die Abkürzung „Rh“ (Rostock Hbf) verwendet.

250 rechte Spalte der Tabelle: vorletzte Zeile: **Lutherstadt** Wittenberg (statt: Wittenberg)

251 Bw-Liste: Fußnote 1: Die Aufteilung in die Bw Erfurt P und G erfolgte zum 1. November 1941.

251 Bw-Liste: Fußnote 3: Die Aufteilung in die Bw Halle (Saale) P und G erfolgte zum 1. November 1944 (zuvor schon von 1919 bis 1924) [danke an Wolfgang Müller].

256 links und rechts, jeweils unterhalb des Laufplans: Einige Leser wiesen uns darauf hin, dass man in einem etwas größeren Maßstab auch die Ringlinien der Berliner S-Bahn, den Kreisverkehr der OEG zwischen Mannheim und Heidelberg sowie gelegentliche Fernzugläufe im deutschen Netz als Kreisverkehr bezeichnen kann.

258 links, 3. Absatz, Zeilen 10–11: Zusätzliche Loks im Bw Görlitz: 94 2031/ 2062/ 2135

261 Literatur: **Wohlfarth**, Wohlfarth o.J. (statt: Wolhfahrt, Wohlfarth o.J.)

269 In der Liste der PKP-Depots fehlt – ebenso wie in der Zeichnung – das Bw (MD = Służba Mechaniczna Depot) Piła Główna (Schneidemühl), das am 1. Januar 1955 fünf TKw1 (11, 36, 43, 83 und 120) beheimatete.

269 Tabelle neben der Karte, fünftletzte Zeile: **Strzemieschütz** (statt: Strzemieszyie)

269 Anhand von Unterlagen von Władysław Chrapek (Kotlarz et. al. 2017) lassen sich für die Jahre 1946 bis 1976 für vier PKP-Depots (MD) die TKw1/TKw2-Stückzahlen aufzeigen:

Datum[1]	TKw2 Bydgoszcz Gł	TKw1 Bydgoszcz Wschód	TKw1 Gdynia	TKw2 Gdynia	TKw2 Tarnowskie Góry
1946	3	1	2	4	-
1947	3	1	2	-	-
1948	1	1	4	-	1

1949	**-**	**1**	**6**	**-**	**1**
1950	**-**	**1**	**6**	**-**	**1**
1951	**-**	**1**	**6**	**-**	**1**
1952	**1**	**1**	**6**	**-**	**2**
1953	**1**	**1**	**5**	**-**	**3**
1954	**-**	**1**	**5**	**-**	**9**
1955	**-**	**1**	**4**	**-**	**8**
1956	**-**	**-**	**4**	**-**	**8**
1957	**-**	**-**	**4**	**-**	**10**
1958	**-**	**-**	**4**	**-**	**13**
1959	**-**	**-**	**2**	**-**	**15**
1960	**-**	**-**	**2**	**-**	**15**
1961	**-**	**-**	**2**	**-**	**12**
1962	**-**	**-**	**2**	**-**	**12**
1963	**-**	**-**	**2**	**-**	**18**
1964	**-**	**-**	**2**	**-**	**18**
1965	**-**	**-**	**2**	**-**	**18**
1966	**-**	**-**	**2**	**-**	**18**
1967	**-**	**-**	**2**	**-**	**18**
1968	**-**	**-**	**2**	**-**	**8**
1969	**-**	**-**	**1**	**-**	**7**
1970	**-**	**-**	**1**	**-**	**6**
1971	**-**	**-**	**-**	**-**	**6**
1972	**-**	**-**	**-**	**-**	**6**
1973	**-**	**-**	**-**	**-**	**4**
1974	**-**	**-**	**-**	**-**	**3**
1975	**-**	**-**	**-**	**-**	**1**
1976	**-**	**-**	**-**	**-**	**1**
1977	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**

[1] jeweils 1. Januar

275 Literatur, 2. Zeile: Hütter **2015** (statt: Hütter 2014)

279 links, Zeile 12: … ganz normale **T16[1]** (statt: … ganz normale T16)

285 Umzeichnungsliste: Die Lok 9844 (dritte Spalte entstammte nicht der „HALLE 8144“ sondern der „CÖLN 8144“. Die „HALLE 8144“ wurde zur 94 778 (beide Loks, siehe Seite 453) [danke an Wolfgang Müller].

286 Zum Schicksal der belgischen 9887 (siehe Foto und Dokument) schrieb uns Wolfgang Müller am 15. Mai 2016:
„Im Lokausgangsbuch der Rbd Halle findet sich unter dem Datum 12. Januar 1960 als Ausreihungsgrund der Vermerk: „Lok ist zerlegt.“ Da die Lok erst am 21. März 1949 vom B-Park in den A-Park umgesetzt wurde, liegt die Vermutung nahe, daß sie bis Anfang 1949 noch in Betrieb war.“

287 Text neben dem unteren Bestandsverzeichnis, erste Zeile: Rbd Erfurt (statt: Rbd Dresden)

293 Karte, untere linke Hälfte: **Mâlain** (statt: Malain)

294 Bildtext: 94 1292-5 spielte nicht in einem Western- bzw. Indianerfilm mit, sondern in dem 1978 erstmalig gezeigten DEFA-Kinderfilm „Des kleinen Lokführers große Fahrt“. In dem Film des Regisseurs Hans Werner fuhren der bekannte Schauspieler Erwin Geschonneck (1906–2008) und der kleine Dirk (Maik Saewert) mit der T16[1] u.a. auch durch eine Wüste [danke an Holger Neumann].

294 links, zweiter Absatz, Zeile 10: **abgegeben** (statt: abgeben)

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

302 Karte: Einige Ortsnamen sind im Original falsch geschrieben:
Etzenhofen (statt: Erzenhofen)
Bübingen (statt: Büblingen)
Brebach (statt: Brabach)
Großrosseln bzw. **Groß Rosseln** (statt: Gr. Rösseln)

304 rechts, 4. Absatz, Zeile 1: Laut Wenzel (2018) wurde die Lok bereits am 1. November 1936 von der Deutschen Reichsbahn (Bw Herne) an die HBE verkauft.

305 oberer Bildtext, vorletzte und letzte Zeile: bis ihm der Auftrag zur **Weiterfahrt erteilt** wurde. (statt: bis ihm der Auftrag zur Rangierfahrt (zwei weiße Lichter am Fuß und oben rechts des Ws) gegeben wurde.). Wolfgang Müller weist darauf hin, dass mit dem Signal Ra 12 nur die Zustimmung des Stellwerkswärters an den Rangierleiter zur Weiterfahrt gegeben wird, nicht aber an den Lokführer.

306 links, nach erstem Absatz einfügen: Bis zu ihrer Abstellung am 4. Mai 1966 diente die Lok seit dem 5. September 1965 dem VEB Holzindustrie in Gehren als Heizlok.

307 rechts, 2. Absatz, Zeilen 7–8: **Švenčionėliai** (statt: Svencioneliai)

308 Tabelle, Fabriknummer 6079: Korrektur wie auf S. 307

308 links, unterer Absatz, Zeile 2: Korrektur wie auf S. 307

310 Tabelle: Sowohl 94 1380 (Grafenstaden) als auch 94 1683 (BMAG) waren laut Hütter, Kubitzki (1996) am 20. Dezember 1945 noch im Bestand der RBD Halle vorhanden. Ihr weiterer Verbleib ist nach wie vor unklar.

311 links, 2. Absatz, Zeilen 1–2: **Bent-heim** (statt: Ben-theim)

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

317 links, erster Absatz, Zeile 10–12: Horn (2017; Seite 115) nennt für die auf Seite 316 genannten T16[1]-Bw in Österreich folgende Besetzungstage durch die Rote Armee:

Amstetten	**08.05.45**	**Mürzzuschlag**	**09.05.45**
Gloggnitz	**01.04.45**	**Sigmundsherberg**	**09.05.45**
Gmünd	**09.05.45**	**Stadlau**	**14.04.45**
Hütteldorf	**06.04.45**	**Straßhof**	**10.04.45**
Lundenburg	**15.04.45**	**Wiener Neustadt**	**01.04.45**

Nicht bei allen genannten Bw waren bei der Besetzung durch sowjetische Truppen noch T16[1] beheimatet.

323 rechts, Zeile 9: Kapitel 9.1, Seite **26** und …. (statt: Kapitel 9.1, Seite 23 und…)

327 Literatur: **Hudec** et al. 2006 (statt: Hudek et al. 2006)

333 links, 2. Absatz: Auf unsere Anfrage hin, ob wir die 94 649 eventuell für das Eisenbahnmuseum Bochum erwerben können, teilte uns das Rumänische Denkmalamt in Bukarest mit, dass die Maschine unter der Bezeichnung 2686/31.07.2000-Tezaur, Poziția 7 ein mobiles Objekt des nationalen kulturellen Erbes Rumäniens ist. „Tezaur“ (Thesaurus = Schatz) steht dabei für die höchste Stufe des „Patrimoniul Cultural Național“, wodurch eine Abgabe ins Ausland ausgeschlossen ist [danke an Werner Schaal].

Eine Geschichte des Eisenbahnmuseums im „Depoul de Locomotive Sibiu“ findet sich in Königsmann 2019, ebenso wie eine Beschreibung der dort aufgestellten Dampflokomotiven. Bei der dort auf Seite 18 abgedruckten Darstellung der 94 649 finden sich z.T. abweichende Daten zum Einsatz der T16[1] bei der CFR. Nach diesen hielten sich z.B. acht Maschinen bis 1972 in Bukarest im Dienst. Das ist definitiv falsch (siehe Kapitel 9.4; Seite 329–340). Nicht klären konnten wir, ob die 94 649 im Februar 1945 aufgrund des Baues des „Südostwalls“ (Reichsschutzstellung) nach Mürzzuschlag kam und ob sie in Grivița noch bis 1993 (statt bis 1990) Werkshallen geheizt hat.

334 Literatur, letzte Zeile: **Wagner et al.** 1994 (statt: Wagner, Deppmeyer 1994)

344 Zeichnung, untere Mitte bei Heeren Werve: Schachtanlage Königsborn **2/5** (statt: Schachtanlage Königsborn 3/4). Die Bezeichnung Schachtanlage Königsborn 3/4 bei Bönen ist korrekt.

344 Zeichnung, rechter Rand: **Lenningsen** (statt: Lennigsen)

347 Im April 2017 konnten die Autoren das Betriebsbuch der Lok 5/6714 der „Kleinbahn Werne - Bockum-Hövel“ erwerben, das kurioserweise in einem DB-„Betriebsbuch-Stammteil für Brennkrafttriebfahrzeuge (993 16 C4 d 7 b grau München VI 64 2000 B 201)“ angelegt worden war und das einige Ergänzungen erlaubt:
So fragte die Kleinbahn am 28. September 1955 beim „Herrn Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Münster“ höflich um eine „gefällige Stellungnahme“ nach, „ob Sie dem Einsatz einer <…> altbrauchbaren DB-Lokomotive vom Typ 94^5 <…> im Bereich der Kleinbahn Werne-Bockum=Hövel zustimmen würden“. Die Antwort des „Pr II (21) Mb 5 Akf 29 / Techn BOI Jacob, Ruf: 5522“ (übrigens auf der Rückseite des vorgenannten Schreibens!) erfolgte nur sechs Tage später und war positiv, allerdings mit der Einschränkung, dass man „nicht die Zechenbahn Schacht I/II – Schacht III mit einer zulässigen Achslast von 16 t befahren“ könne (siehe Skizze Kapitel 9.4; Seite 344). In mehreren späteren Vermerken wurde weiterhin geprüft, ob die Brücken über die Lippe und den Datteln-Hamm-Kanal von der preußischen $T16^1$ befahren werden können, was nach umfangreicher Prüfung bejaht wurde. Letztlich wurde die Lok 6 (ehemalige DB-94 863) nach einer Probefahrt am 12. Dezember 1955 von der „Zeche Werne a.d. Lippe bis Bockum-Hövel und zurück“ durch „Herrn Techn BAmtm Sixtus“ abgenommen.

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

Mit Schreiben vom 23. Januar 1967 teilte die Klöckner-Bergbau Aktiengesellschaft in Unna dem Landesbevollmächtigten in Münster mit, „daß die Dampflokomotive Fabr.-Nr. 6714 (bisher Betr.-Nr. 6) die Betr.-Nr. 5 erhalten soll.“ Die Lokomotive „die bisher die Betr.-Nr. 5 führte“, wurde bereits mit Schreiben vom 22. November 1966 abgemeldet und verschrottet. Zumindest im Betriebsbuch trug die $T16^1$ auch am 29 Oktober 1969 noch immer die Betriebsnummer 5.

Zu den Untersuchungen der Lok:

Am 6. Oktober 1956 wurden die Fristen der Maschine um ein Jahr verlängert, da 365 anrechenbare Abstelltage angefallen seien. Die nächste Hauptuntersuchung (ohne jede Ortsangabe) wurde mit Datum vom 13. November 1957 abgeschlossen. Es folgte die Hauptuntersuchung vom 13. Mai bis zum 5. September 1963 im AW Lingen (Kessel im AW Bremen). Die letzte Hauptuntersuchung wurde am 1. April 1970 im „AW Kö $^2/_5$“ abgeschlossen, womit die Zentral- bzw. Hauptwerkstatt Heeren-Werve in Unna-Königsborn gemeint war. Auch zahlreiche weitere Untersuchungen wurden dort absolviert, darunter als letzte eine „äußere Untersuchung des Dampfkessels“ am 26. Juni 1974. Die letzte Fristverlängerung wurde am 4. April 1974 bis zum 1. April 1975 ausgesprochen.

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

347 links, 1. Absatz, vorletzte und letzte Zeile: … die T16[1] mit mindestens **33** Kesseln beteiligt (Fabriknummern **02112 … 02178**). (statt: … die T16[1] mit mindestens 17 Kesseln beteiligt (Fabriknummern 02114, 02129–02138, 02161–02166).)

352 Literatur, 1. Zeile: Hütter **2015** (statt: Hütter 2014)

354 rechts, letzte Zeile: **Ploieşti** (statt: Ploeşti)

355 links, 2. Absatz, Zeile 2: **Şotânga** (statt: Sotanga)

356 links, Textzeile 5: siehe Ergänzungen zu Seite 52 und 440 (Fabriknummer 4103).

356 links (unter dem Bild), Textzeile 6: Laut Wenzel (2018) wurde die Lok 2 schon am 25.05.1959 (statt am 14.08.1959) übernommen.
Ihre letzte L3 erhielt die Lokomotive vom 14.09. bis zum 12.10.1972 im Raw Meiningen

356 rechts, Zeile 3–4: Die drei Lokomotiven ERFURT 8155–8157 und damit auch die abgebildete Lok wurden nach ihrer Auslieferung (alle am 26. Februar 1919) „der ED Magdeburg zur dauernden Dienstleistung überwiesen“. Eine solche Anschrift fand sich bei vielen Lokomotiven, bei denen die Bestell- bzw. die Auslieferungsdirektion nach den Wirren des Ersten Weltkriegs nicht mehr mit dem tatsächlichen Bedarf in den einzelnen Direktionen übereinstimmte (siehe Kapitel 9.4, Seite 161 und Wenzel 1994, Seite 58, 66–67). Später ersetzte man dieses System durch den vollständigen Verzicht auf die Angabe der Eigentumsdirektion und die gleichzeitige Schaffung der sogenannten Gattungsdirektionen (bei der T16[1]: ESSEN).

356 rechts, nach 2. Absatz (nach Zeile 12): Zum Einsatz der Lok 61 siehe auch Ergänzungen zu S. 52

358 rechts, 2. Absatz, Zeile 1: Sangerhausen liegt an der 1866 **bis Nordhausen** von der … (statt: Sangerhausen liegt an der 1866 von der…) [danke an Peter Lauerwald].

358 links, letzte Zeile bis Satzende rechts: Neuer Text: (94 485 [siehe Kapitel 9.3; Seite 81 und 140] / 552/ 569/ 579/ 648/ 1324/ 1600) zum Braunkohlenwerk bzw. zur Brikettfabrik Roßbach und zur Grube „Gute Hoffnung“ (94 552/ 846/ 920), sowie zu den Braunkohlenwerken Bedra (94 552), Großkayna (94 552/ 640) und Neumark (94 552/ 778/ 811/ 1014). Eine Gesamtaufstellung findet sich auf Seite 195 (bzw. den dazu gehörenden Berichtigungen).

358 Bildtext: Die Aufnahme entstand nicht am Friedhof Leipzig-Plagwitz sondern am etwas südlicher gelegenen Friedhof Leipzig-Kleinzschocher an der Schwartzestraße. Dort grenzten die beiden Abdrückgleise des Industriebahnhofs an die Friedhofsmauer. Die Aufnahme entstand von der östlichen der beiden Brücken der Kurt-Kresse-Straße über die Bahnstrecken nach Zeitz bzw. Gaschwitz (siehe auch Skizze auf Seite 407; unterer Rand) [danke an Wolfgang Müller].

359 obere Tabelle: Inzwischen konnten weitere Details zu den T16[1] im Geiseltal geklärt werden:
94 552 kam zum BKW Geiseltal/Mitte in Braunsbedra als Lok 32. Sie wurde dort 1968 zerlegt.
94 1334 wurde beim BKW Geiseltal Nord (später BKK Geiseltal Mitte in Braunsbedra) zu dessen Lok 6.
94 1337 wurde beim BKW Großkayna zu dessen Werkslok 30.

359–360 Aus dem im April 2017 von den Autoren erworbenen Betriebsbuch der Lokomotive XII der Zeche Monopol ergeben sich einige Ergänzungen:
Die Abnahmeprobefahrt der Lok vom 3. Februar 1961 führte von Kamen nach Bergkamen und zurück (Last 1500 t bei einer Steigung von 1:143). Die endgültige „Urkunde über die Genehmigung zum Betrieb“ der Lok wurde vom Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Essen (LfB 21A R 42/27 Ap 1160) am 10. Juli 1961 ausgestellt.

Während ihrer gesamten Nach-DB-Zeit besaß die Lok den Kessel Henschel 1922/18890, der ursprünglich mit der „ESSEN 8667“ (spätere 94 1297) geliefert worden war. Diese Lok war nach 1945 in der DDR verblieben.

Die Lok selbst war ursprünglich nach einer Probefahrt am 26. März 1923 von Wildau nach Halbe (beide an der Strecke Berlin – Görlitz) und zurück endgültig am 3. April 1923 dem Betrieb übergeben worden. Die erste im Monopol-Betriebsbuch dokumentierte Hauptuntersuchung fand noch unter der Regie der DB im AW Lingen mit Fertigstellungsdatum 9. November 1959 statt. Da Lingen – vermutlich im Zusammenhang mit dem von 1958 – 1962 laufenden Kabinentender-Programm – seine 1897/1919 errichtete Kesselschmiede stillgelegt hatte, wurde der Kessel der Lok im AW Bremen mit Datum vom 15. Oktober 1959 abgenommen.

Bis zum 2. September 1968 sind in Lingen/Bremen weitere Untersuchungen der Monopol-Lok 12 im Betriebsbuch dokumentiert, nicht jedoch der auf Seite 360 dokumentierte dortige Aufenthalt bis zum 7. Januar 1969.
Erstmalig am 24. November 1971 findet sich ein Eintrag über eine „äußere Untersuchung des Dampfkessels“ in Kamen-Heeren. Alternativ hieß diese Werkstatt in weiteren Dokumenten künftig auch „Bergkamen“, „Tagesanlage Königsborn 5, Eisenbahnwerkstatt“, Heeren-Werve, Heeren-Werwe und Kamen.
Der letzte Eintrag bei dieser Werkstatt stammte vom 17. Dezember 1973 und betraf eine „äußere Untersuchung des Dampfkessels 18890 und Wasserdruckprobe“.
Fristablauf für die inzwischen D-793 genannte Lokomotive war der 2. September 1974.

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

362 rechts, 1. Absatz: Eine weitere Lok der genannten Anglo-Franco-Belge-Bauart (Fabriknummer 2547) ist auf Seite 438 abgebildet (zweite Lok links neben der T16[1]) [danke an Christian Kamrath]. Die Fabriknummer 2549 findet sich in der Kesselliste oberschlesischer Dampflokomotiven in Kapitel 13.4 auf Seite 377.

362 rechts, letzter Textabsatz und Bildtext unteres Bild: Die Lok 7 erhielt vom 10.09. bis zum 29.10.1971 eine L0 im Bw Erfurt, bei der auch das Bild entstand. Am 30.03.1972 ging die Maschine an das Raw Meiningen zur Zerlegung.

363 links, Zeile 11: **Schildau-**Mockrehna (statt: Schilda-Mockrehna)

366 links, 1. Absatz: Laut Wenzel (2018) wurde die 94 920 des Bw Sangerhausen am 4. August 1965 an das Kaliwerk Thomas Müntzer in Bischofferode als dessen Werklok 1 verkauft.

372 rechts, letzter Absatz: Ab 1945 war bei der Bahn weiterhin die Lok 31 (ursprünglich 1) der Kleinbahn Lüben-Kotzenau eingesetzt (LHW 1916/ 1229; siehe Petzold, Fink 2016)

374 rechts, nach erstem Textabschnitt: Laut Wenzel (2018) wurde die ehemalige 94 1010 (Lok 2) im Oktober 1972 zerlegt. Die ehemalige Lok 94 1348 hatte ihre letzte Untersuchung am 18. Februar 1971.

381 links, 2. Absatz, Zeile 5: **Krakau** (statt: Kraukau)

388 rechts, 2. Textabsatz, Zeile 4: (Zabrze **Północne**) (statt: Zabrze Północ)

394 rechts, vorletzte Textzeile: besteht zudem die Möglichkeit zur **170- und zur 320-**Meter-Sohle (statt: besteht zudem die Möglichkeit bis zur 150 Meter-Sohle).

395 rechts, Zeilen 4–5: **Zgoda** (statt: Zagoda)

401 rechts, im Anschluss an die letzte Zeile: Bemerkenswert war insbesondere die ab dem 1. Januar 1986 gemäß TGL 30310/03 (1. Änderungsblatt) gültige Vorschrift bei Heizloks eine

„Warneinrichtung zur optischen und akustischen Signalisierung bei Überschreitung (gemeint ist Unterschreitung, d.A.) des niedrigsten Wasserstandes“ vorzusehen. Da diese Anlagen oft nicht verfügbar waren, mussten mangels zentraler Ausnahmegenehmigung immer wieder individuelle Ausnahmegenehmigungen erteilt werden. Übrigens sind solche wünschenswerten Warnanlagen trotz erheblich erweiterter technischer Möglichkeiten bis heute nicht in den noch eingesetzten Museumsdampfloks installiert.

405 rechts, erster Absatz: Von der Bauart 86 (Varianten I und N) lieferte Kolomna zwischen 1903 und 1929 insgesamt 475 Exemplare (Details siehe Moskalev et al. 2012)

407 Zeichnung:
Die Bezeichnung „Guts Muthsstr.“ (so laut aktuellem Stadtplan) gehört nicht an den rechten unteren Bildrand, sondern dorthin, wo „Lindenau“ steht. Die Ladestelle Guts-Muths-Straße war die Straßenanbindung der „Ladestelle III“. Dieser Fehler ist aus der Eisenbahnübersichtskarte der DDR übernommen. Des Weiteren hat es die nördlich des Schriftzuges „Plagwitz“ gezeichnete Verbindung zwischen den westlichen und östlichen Streckenteilen samt Unterführung unter der Hauptbahn Leutzsch–Plagwitz nie gegeben. In einigen alten Stadtplänen ist sie eingezeichnet, aber das waren nur Projekte [danke an Wolfgang Müller].

412 links, hinter 1. Absatz einfügen: Laut Heinrich (o.J. [d]; Denkmäler zwischen Ostsee und Erzgebirge) wurde im Jahre 2015 die aufgearbeitete Radsatzgruppe der 94 1184 auf einem Gleisjoch nahe dem Bahnhofsgebäude von Ilmenau als Denkmal aufgestellt.

415 oberer Bildtext, fünfletzte Zeile: Mohr & **Federhaff** A.G. (statt: Mohr & Federhoff A.-G.)

415 rechts, drittletzte Zeile: absch**l**ießende (statt: abschießende)

418 Bildtext, letzte Zeile: **Sammlung** (statt: Archiv)

421 Bildtext, letzte Zeile: **Sammlung** (statt: Archiv)

421 rechts, Zeilen 3–4: Trennung **Schlepp-lastentafel** (statt: Schlep-plastentafel)

427 oberer Bildtext: siehe Ergänzung zum unteren Bildtext auf Seite 429.

429 unterer Bildtext: Das Rohr vom Dampfdom zur Rauchkammer diente ebenso wie der über dem Zylinder sichtbare lange Hebel einer vom Ingenieur Kemmerich erfundenen und ihm patentierten Rußblaseeinrichtung. Laut einem Schriftwechsel von Christian Kamrath mit den ehemaligen Leuna-Werkbahnern Hans Kunth (vom Oktober 2012) und Peter Lange (vom August 2013) konnte mit dem Hebel „ein bewegliches Rohr mit diversen Düsen vor der Rohrwand nach Öffnung des Ventils auf und ab bewegt und damit die Rohre und Überhitzerelemente gesäubert“ werden. „Es war dadurch eine mächtige Sauerei auf dem Führerstand, aber die Kesselleistung blieb gut zwischen den Auswaschfristen!“ (Zitate: Hans Kunth). Im Gegensatz zum Streckendienst setzten sich im Rangierdienst die Rohre leicht zu.

432 links, letzter Absatz: Auch Dampfloks erhielten teilweise Untersuchungen in fremden Werkstätten: Bekannt ist eine L3 im November 1956 im Raw Leipzig-Engelsdorf für die Leuna-T 16[1] mit der Kesselnummer BMAG 1919/6884 (ursprünglich Lok 43; siehe Nieke 1994, Seite 144).

439 Fabriknummern 3664 und 3665: Die Umzeichnung von BSL 8121–8122 in BSL 8103–8104 erfolgte laut Herbert Rauter („3. Aufschreibung“ vom August 1979) im Jahre 1907.

439 Fabriknummer 3739: Herbert Rauter nennt in seinen maschinenschriftlichen Listen für diese Lok das Ausmusterungsjahr 1931.

439 Fabriknummer 3902: Ausmusterungsdatum laut Stoitschkov: 1. September 1974 (siehe Ergänzung zu Seite 36, links, erster Absatz)

440 Fabriknummer 4103: Wenzel (2018) nennt alternativ den 6. Februar 1960 als Verkaufsdatum.

441 Fabriknummer 4395: Laut Stefan Stoitschkov wurde die Lok 50.06 erst am 1. September 1984 ausgemustert (eher unwahrscheinlich).

443 Fabriknummer 4755: Herbert Rauter nennt in seinen maschinenschriftlichen Listen für diese Lok das Ausmusterungsjahr 1931.

444 Fabriknummer 4859: Herbert Rauter nennt in seinen maschinenschriftlichen Listen für diese Lok das Ausmusterungsjahr 1931.

444 Fabriknummer 4926: Laut Stefan Stoitschkov wurde die Lok 50.09 am 10. August 1975 ausgemustert.

445 Fabriknummer 4927: Laut Stefan Stoitschkov wurde die Lok 50.01 am 3. Oktober 1977 ausgemustert.

445 Fabriknummer 4928: Hinter +14.11.51 einfügen: Anschließend für „Schulzwecke“ der Eisenbahnschule der ED Münster in Osnabrück genutzt.

445 Fabriknummer 4934: Laut Stefan Stoitschkov wurde die Lok 50.07 am 10. August 1975 ausgemustert.

445 Fabriknummer 4942: Nach ihrer Ausmusterung am 2. März 1935 wurde die 94 417 zur Werklok des RAW Halle (Saale). Im Juni 1938 wurde die Lok wieder dem normalen Betriebsbestand zugesetzt [danke an Wolfgang Müller]. Demgegenüber war die 94 417 laut Weber (2017, Seite 51) vom 2. März 1938 bis 1945 Werklok 3 des RAW Halle und ging 1945 an die SMAD.

445 Fabriknummer 5028, Zeile 2: → **24.8.78** LVZ 50.04 (statt: → '78 LVZ 50.04). Laut Stefan Stoitschkov wurde die Lok bereits 1987 in Sofia verschrottet. Klärung derzeit nicht möglich.

445 Fabriknummer 5050: Laut Stefan Stoitschkov wurde die Lok 50.08 am 01. September 1974 ausgemustert.

447 Fabriknummer 5338: Die Lok erhielt beim BKW Geiseltal die Betriebsnummer 32 und wurde dort 1968 zerlegt.

450 Fabriknummer 5725: Wenzel (2018) nennt alternativ den 1. November 1936 als Verkaufsdatum an die HBE.

451 Fabriknummer 5764: Laut Ausgangsbuch der Rbd Halle wurde die Lokomotive 94 710 am 24. Mai 1947 an die Sowjetische Militäradministration in Deutschland abgegeben [danke an Wolfgang Müller].

452 Fabriknummer 5975: Laut Wenzel (2018) wurde die Lok schon am 25. Mai 1959 von der Deutschen Reichsbahn abgegeben.

453 Fabriknummer 6079: **Švenčionėliai** (statt: Svencioneliai)

453 Fabriknummer 6100: Laut Mitteilung von Wolfgang Müller vom 15. Mai 2016 trug die Lok 1964 in Zwickau die Werkloknummer 805.80.01, die später an die 94 2105 überging. Richtig dürfte allerdings die Werkloknummer 805.80.02 sein.

454 Fabriknummer 6201: siehe Ergänzung zu Seite 286 (B 9887)

457 Fabriknummer 7039: siehe Ergänzung zu Seite 366.

459 Fabriknummer 7130: Die Lok wurde im Oktober 1972 zerlegt.

463 Fabriknummer 7768: Die Lok erhielt beim BKW Geiseltal die Betriebsnummer 6.

463 Fabriknummer 7771: Die Lok erhielt beim BKW Großkayna die Betriebsnummer 30.

465 Fabriknummer 8380: hinter Bremerhaven einfügen: (siehe unter Ergänzungen zu Seite 186)

466 Fabriknummer 8387: siehe Ergänzung zu Seite 310 (94 1683)

469 Kapitel 11.1 (Städtische Hafenverwaltung Dortmund): **4–5** (statt: IV-V)

469 Kapitel 11.6 (Köln-Bonner Eisenbahnen): **60–61** (statt: 70–71)

471 vorletzte Zeile Inhaltsverzeichnis: **Houillères** (statt Houilleres)

479 unterer Bildtext, Zeile 5: **Bahnbetriebswerkes** (statt: Banhnbetriebswerkes)

Stand: 01. Dezember 2019