

6.3 Reichseisenbahnen / Deutsche Reichsbahn

ESSEN 8646–8675

ESSEN 8744–8762

94 1585–1589

Fabriknummern: 18869–18898, 19657–19676, 19778–19781

Von den zwischen 1905 und 1930 gebauten 1 602 Lokomotiven der preußischen Bauarten T16 und T16¹ stammten nur 54 Stück (3,4 Prozent) aus Deutschlands bedeutendster Lokfabrik. Henschel war damit nach der BMAG (1 334 Stück), Hanomag (125), Linke-Hofmann-Lauchhammer (62) und vor Grafenstaden (27) der viertgrößte Lieferant für diese Bauart.

Der Bau dieser Maschinen fiel (17 Jahre und 11 707 Fabriknummern nach der letzten Hagans-T15 für die KPEV) in die Endphase der T16¹-Lieferungen an die Reichseisenbahnen bzw. die Deutsche Reichsbahn. Nach Scharf, Wenzel (1996) und verschiedenen uns vorliegenden Betriebsbüchern wurden die ersten 30 Lokomotiven (spätere 94 1276 – 1305) im Jahre 1922, die restlichen 24 Stück im Jahre 1923 geliefert. Der Bauart nach entsprachen daher alle Henschel-T16¹ der letzten Ausführungsform mit einem Speisedom auf dem ersten und dem Dampfdom auf dem zweiten Kesselschuss (siehe Kapitel 8.4, 9.4 und 17.1). Die Entwicklungsgeschichte der preußischen T16 und T16¹ und damit auch die weiteren technischen Einzelheiten der letzten T16¹-Bauart finden sich in den Kapiteln

9.1, 9.3 und 9.4, sodass hier auf weitere Details verzichtet werden kann.

Als die Henschel-T16¹ ab Februar 1922 geliefert wurden, entstand zeitgleich der Umnummerungsplan für die Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn (-Gesellschaft). Von den 54 Loks erhielten 49 bei der Anlieferung noch eine Betriebsnummer nach dem preußischen Lokomotivbezeichnungssystem von 1906 (Verfügung vom 11. Dezember 1905). Dabei kennzeichnete in diesem Fall die Direktionsbezeichnung ESSEN nicht mehr wie vor 1921 die Beheimatungsdirektion der Lokomotiven, sondern war als Gattungsdirektion für alle neu gelieferten T16¹ unabhängig von deren Stationierung zuständig (ESSEN 8293 – 8809). Lediglich die letzten fünf Henschel-T16¹ erhielten bereits ab Werk die neuen Nummern 94 1585 – 1589 des „Plan(s) für die Umzeichnung der ehem. preuß.-hess. Gt-Lokomotiven (Endgültig)“, aufgestellt vom Eisenbahn-Zentralamt am 28. Februar 1926. Dabei wurden auf der Ergänzungsseite 61b dieses Planes für diese fünf Loks die Nummern 95 1675 – 1679 als ehemalige Betriebsnummern angegeben, die aber mit hoher Wahrscheinlichkeit nie an den Loks angeschrieben waren.

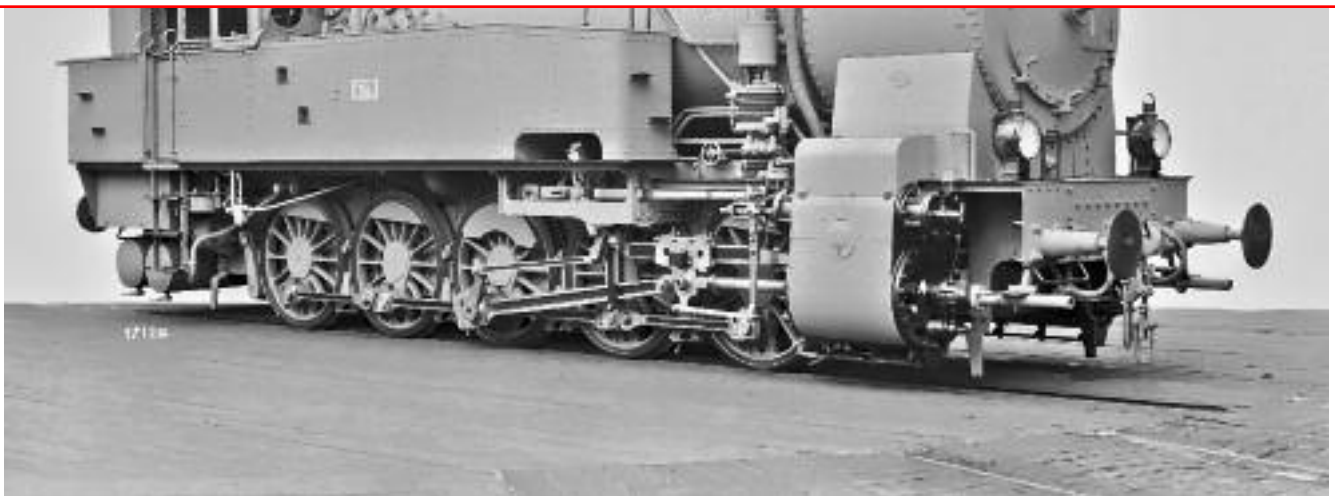
Auszug aus dem Buch:

Wolfgang Fiegenbaum, Ingo Hütter

SCHWERE BROCKEN - Regelspurige E-Tenderlokomotiven - Band 1

Wolfgang Herdam Fotoverlag

ISBN 978-3-933178-29-9



Von der als „ESSEN 8646“ gelieferten T16¹ wurden bei Henschel mehrere Werkfotos in verschiedenen Perspektiven angefertigt – eine dieser Aufnahmen wurde sogar als Postkarte vertrieben. Offensichtlich war man angesichts der anstehenden Umzeichnung der Reichsbahnlokomotiven nicht sicher, welche Beschilderung man bei der Werksaufnahme anbringen sollte, und beschränkte sich auf ein „T16“-Schild am Wasserkasten. Bemerkenswert sind die leichte Ausführung der Puffer sowie der auf die linke Kesselseite „gewanderte“ Oberflächenvorwärmer, der zwischen hinterem Dom und vorderem Sandkasten ein wenig über den Kesselscheitel hervorlugt.

Foto: Henschel-Museum + Sammlung

Alte Eigen- Lok- bezeich- nung	Betriebs- nummer	Neue Betriebs- nummer	Liefer- jahr	Fabrik- nummer	Lieferer	Bemerk.
95	1675	94 1583	1923	19676	Henschel	
	1676	1586	•	19778	"	
	1677	1587	•	19779	"	
	1678	1588	•	19780	"	
	1679	1589	•	19781	"	
	1680	1590	•	8175	Schwartzkopff	
	1681	1591	•	8176	"	

Ausschnitt aus dem handschriftlichen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 28. Februar 1926. Bemerkenswert ist, dass die Ablieferung der Lokomotiven zunächst als Baureihe 95 geplant war.

Sammlung Wolfgang Fiegenbaum

Die Loks mit den preußischen Betriebsnummern wurden auf der Grundlage des oben genannten Planes bereits nach wenigen Jahren als 94 1276 – 1305 und 94 1519 – 1537 umgezeichnet, die letztgenannte Gruppe auf der Basis einer Ergänzungsseite 61a zum genannten Plan.

Waren die bisher beschriebenen Henschel-Fünfkuppler auf Lizenzen von Hagans und Professor Köchy angewiesen, so war im Falle der T16¹ die Henschel-Konstruktionsabteilung weitgehend an deren Bau unbeteiligt. Allenfalls hatte sie die Aufgabe, den Bau nach BMAG- (bzw. Reichseisenbahnen-) Zeichnungen auf die Henschel-Produktionsroutinen (Vorrichtungen, Formenbau usw.) auszurichten, wobei hierfür auch oft andere Abteilungen bei den Lokomotivfabriken zuständig waren.

Während die meisten T16¹ unauffällig ihren mehr oder weniger spektakulären Dienst versahen, wurde eine Henschel-Lok dieser Bauart zur Wegbereiterin für moderne Dampf- und später auch Diesellok-Laufwerke: 94 1301 hatte es spätestens 1933 als Bremslok zur Lokomotiv-Versuchsanstalt (LVA) Grunewald in Berlin verschlagen, wo in diesem Jahr z.B. ein Einsatz als Bremslok (gemeinsam mit 56 113) zur Untersuchung der Mitteldruck-Lok 44 012 belegt ist. Alle Bremsloks der LVA (Baureihen 17⁰, 38¹⁰, 56¹, 94⁵; später auch 45) besaßen eine Riggenbach-Gegendruckbremse, die eine gleichmäßige Belastung der zu untersuchenden Lokomotive ermöglichte. Vom 16. November bis zum 7. Dezember 1939 wurde 94 1301 nun allerdings selbst zur Versuchs-Kandidatin. Hintergrund waren die trotz verschiedener Umbauten (siehe Kapitel 3.4, 9.3, 9.4 und 10.2) immer noch bescheidenen Laufeigenschaften laufachsloser Fünfkuppler. In einer systematischen Studie wurden an 94 1301 vier von zehn als denkbar erwogenen Laufwerksvarianten erprobt und bei Versuchen auf den Strecken Brügge – Kierspe und Neustadt (Dosse) – Karow grundlegend durchgemessen. Neben der Fixierung oder Schaffung der Seitenverschiebbarkeit unterschiedlicher Achsen (zwei Varianten) hatte man die Lok auch provisorisch mit Beugniot-Hebeln zwischen den jeweils äußeren Achsen versehen. Die Hebel für das vordere Beugniot-Gestell entnahm man der zuvor mit ihnen erprobten 57 2309 der preußischen Bauart G10 (siehe Kapitel 2.1), die ebenfalls nur sehr mäßige Laufeigenschaften aufwies. „Um den hinteren Achslenker unterzubringen, musste ein Teil des Aschkastens beseitigt werden. (...) Trotz des Wegfalls der Luftklappen im Aschkastenunterteil stellte sich auch bei angestrengten, mehrstündigen Fahrten kein Luftmangel ein.“ (Bericht Fklvtg 1122



Im Juli 1933 wurde 44 012 messtechnisch untersucht – die Aufnahme zeigt sie mit den beiden Bremslokomotiven 94 1301 und 56 113 bei Brandenburg.

Foto: Carl Bellingrodt / Archiv FdE

4) Laufwerksanordnung 4 (je ein Lokgestell vorne und hinten)

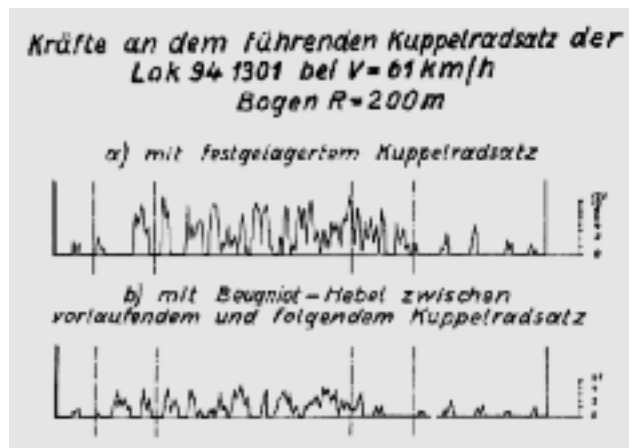
Die Seitendrücke an der führenden Achse werden – besonders bei Rückwärtsfahrt – um 50 bis 60 % d. h. von rd 14 t auf rd 6 t bei v = 60 km/h in einer schlecht liegenden 200 m-Kurve vermindert, Schlängelreifer Lauf auch bei ungünstigen Kurvenverhältnissen und in der Geraden bei Geschwindigkeiten bis zu 60 km/h.

Die Laufwerksanordnung 4 bietet demnach gegenüber den anderen Anordnungen wesentliche Vorteile hinsichtlich Laufgüte und Laufsicherheit.

Das Fazit des 17-seitigen Berichtes über die Ergebnisse der Erprobung verschiedener Laufwerksvarianten: Mit Beugniot-Hebeln vorne und hinten ließen sich die besten Laufeigenschaften erzielen. Sammlung Ingo Hütter

VL 7/71 vom 24.1.1940, S. 4). Das Fazit dieser Versuchsfahrten soll hier im Original wiedergegeben werden, ebenso wie das Kräfterdiagramm des führenden Kuppelradsatzes der 94 1301 mit und ohne Beugniot-Gestell. Die Ergebnisse der Versuchsfahrten mit 57 2309 (laut Ebel 1984 waren sogar drei G10 umgebaut worden), 94 1301 und 94 2031 (siehe Kapitel 10.2) waren so überzeugend, dass das Reichsverkehrsministerium am 6. November 1940 verfügte, alle Fünfkuppler ohne Laufachsen mit Beugniot-Gestellen auszurüsten. Durch den Krieg blieb es bei dieser Verfügung.

Die turbulenten Jahre der Weimarer Republik, der nationalsozialistischen Herrschaft und des Zweiten Weltkrieges überstanden die 54 Henschel-T16¹ ohne „Totalschäden“ aufgrund von Unfällen oder Kriegseignissen. Für das



Die grafische Aufbereitung der Messergebnisse machte noch einmal deutlich, wie erheblich sich die Seitenkräfte durch Beugniot-Hebel verringern ließen.

Sammlung Jürgen Ebel

Bei der DB 094 533 (ex 94 1533), aufgenommen am 10. Oktober 1970 im Bw Dillenburg, saß das Lokschild genau mittig auf der Rauchkammer, da die Lokomotive keinen Zentralverschluss für die Rauchkammertür mehr besaß. Auch fehlte der Schornsteinaufsatz, so dass die Maschine etwas „moderner“ und „bulliger“ aussah. Gut zu sehen ist die Riggerbach-Gegendruckbremse, welche diese 94er für den Einsatz auf der Steilstrecke Dillenburg – Wallau benötigte.



Foto: Wolfgang Fiegenbaum

Kriegsende 1945 zeigt die Bilanz, die damals freilich niemand aufgestellt hat, dass 33 Loks in den westlichen Besatzungszonen und neun Loks in der sowjetisch besetzten Zone verblieben waren. Die restlichen zwölf Maschinen verteilten sich auf Polen (5), die Tschechoslowakei (5) und Österreich (2). Vermutlich wiesen von diesen Loks eine ganze Reihe Kriegsschäden auf.

Einsatz bei der Deutschen Bundesbahn (DB)

Die 33 Loks der westlichen Besatzungszonen und die am 10. Mai 1949 von der Tschechoslowakei zurückgegebene ČSD 537.0503 (ex 94 1285) bildeten den Henschel-T16¹-Bestand der am 7. September 1949 gegründeten Deutschen Bundesbahn. Diese 34 Loks (63,0 Prozent aller Henschel-T16¹) wurden bei der DB mit durchschnittlich knapp 44 Jahren recht alt und schieden wie folgt aus:

1954	94 1532	(1)
1958	94 1285/1534	(2)
1959	94 1283 (danach Werklok)	(1)
1960	94 1282 (danach Werklok)	(1)
1961	94 1284/1288	(2)
1962	94 1519/1587	(2)
1965	94 1299/1520	(2)
1966	94 1302/1525	(2)
1967	94 1276/1290/1527/1528	(4)
1968	94 1281/1286/1289/1522/1524/1529/ 1530/1537/1586	(9)
1969	94 1280/1589	(2)
1970	94 1523	(1)
1971	94 1536/1585	(2)
1972	94 1531/1533/1588	(3)



Bei der gleichen Gelegenheit (siehe Vorseite) entstand auch diese Seitenaufnahme, auf der deutlich zu erkennen ist, dass die Lokomotive 094 533 durch einen Kesseltausch (BMAG 1915/ 5718) keinen Speisedom mehr besaß. Dadurch ist aber der Oberflächenvorwärmer, der auf dem Kesselscheitel saß, besonders gut zu sehen. Zwischen Schornstein und Glocke war gerade noch genug Platz für den Schalldämpfer der Gegendruckbremse.

Foto: Wolfgang Fiegenbaum



Am 22. März 1969 erreichte die DB 94 1588 mit einem von den „Freunden der Eisenbahn“ (Hamburg) veranstalteten Sonderzug den Bahnhof Haste. Beim Vergleich mit den Aufnahmen der 094 533 auf den vorangegangenen Seiten fällt auf, dass die Verkleidung des Dampfdoms oben deutlich weniger abgerundet ist – es ist schon erstaunlich, bei wie vielen Details es Variationen innerhalb einer Lokomotivbauart gab!

Foto: Ernst-Günter Lichte



Die DB 94 1281 am 18. März 1961 beim Rangieren in Braunschweig Vbf. Diese zwischen 1941 und 1949 erbaute Anlage war einer der beiden Gefälle-Rangierbahnhöfe der Deutschen Bundesbahn (neben Nürnberg Rbf); zum Abbremsen der Züge wurden sogenannte „Bremsender“ eingesetzt. Sehr markant waren auch die runden Ablaufstellwerke „11“ bis „13“, von denen zwei rechts und links der 94 1281 zu sehen sind.

Foto: Eberhard Schüler

Alle ab 1968 ausgemusterten Loks hatten noch neue Betriebsnummern nach dem ab 1. Januar 1968 gültigen Nummernplan der DB erhalten, auch wenn sie bei bereits abgestellten Maschinen nicht mehr immer an der Lok angebracht worden waren. Die neue Betriebsnummer bestand aus der Reihenbezeichnung 094, den letzten drei Ziffern der alten Betriebsnummer (in der Regel) und einer einstelligen Selbstkontrollziffer für die elektronische Da-

DAMPFLOKOMOTIVEN (KONTO 0 01 13)					
DRAHSEHE 94 5					
BADART	TRZART-ALT	BETRIEBSNR-ALT	TRIEBZ-NR-NEU	JAHRS	
94	194	94 1505	094 575-8	23	
94	194	94 1506	094 576-6	21	
94	194	94 1508	094 533-1	23	
94	194	94 1509	094 509-0	23	
94	194	94 1591	094 591-5	23	

In der im Juni 1967 aufgestellten „Umzeichnungsliste“ der Deutschen Bundesbahn wurde festgelegt, welche neuen Betriebsnummern die noch vorhandenen Dampflokomotiven erhalten sollten. Wiedergegeben ist hier der gleiche Nummernbereich wie einige Seiten zuvor bei dem Plan von 1926 – damals schön handschriftlich verfasst, nun mit einem „modernen“ Nadeldrucker zu Papier gebracht. Erwähnenswert sind die in den ersten Zeilen festgelegten Umzeichnungen von 94 1585 und 94 1586 in 094 575 und 094 576 – denn die neuen Betriebsnummern 094 585 und 094 586 erhielten die ebenfalls noch vorhandenen 94 585 und 94 586. *Sammlung Ingo Hütter*

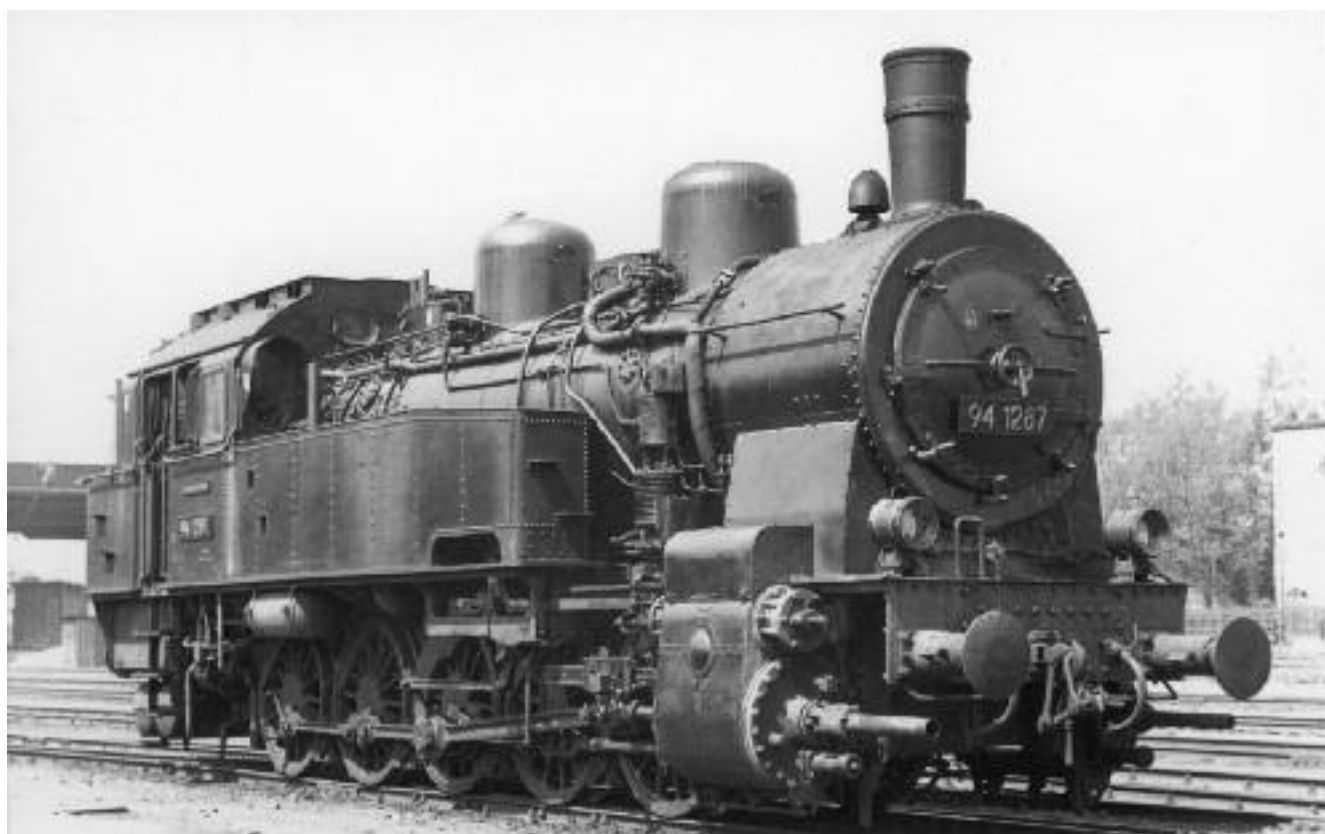
tenverarbeitung. Bei den beiden Loks 94 1585 und 1586 funktionierte das Prinzip der Übernahme der letzten drei Ziffern in die neue Betriebsnummer allerdings nicht, da auch die beiden noch vorhandenen 94 585 und 94 586 Anspruch auf diese Nummern hatten. 94 1585 und 94 1586 wurden deshalb zu 094 575-8 und 094 576-6.

Auch von den 1967 ausgemusterten vier T16¹ standen die drei Loks 94 1290, 1527 und 1528 noch im ab 1. Januar 1968 gültigen Umnummerungsplan, was aber keine praktische Bedeutung mehr hatte.

Zwei der schon früh bei der DB ausgemusterten T16¹ wurden als Werkloks an das Bergwerk Monopol in Kamen/Bergkamen verkauft (siehe unten). Die als erste Lok bei der DB ausgemusterte 94 1532 des Bw Dillenburg war erst am 4. Mai 1954, also 24 Tage vor ihrer Ausmusterung, z-gestellt worden. Als letzte Henschel-T16¹ bei der DB wurden am 20. Juli 1972 die beiden 094 531-1 und 094 533-7 ausgemustert. Alle Farbbilder vom Einsatz der T16¹ bei der Deutschen Bundesbahn finden sich im Farbteil am Schluss dieses Bandes.

Einsatz bei der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR)

Die neun (16,7 Prozent) in der sowjetisch besetzten Zone Deutschlands (bzw. in der am 7. Oktober 1949 gegründeten Deutschen Demokratischen Republik) verbliebenen Henschel-T16¹ wurden dort durchschnittlich gut 46 Jahre alt. Unter diesen Loks war auch die 94 1301, die die Deutsche Reichsbahn 1939 versuchsweise mit einem Beugnot-Laufwerk ausgerüstet hatte (siehe auch Kapitel 6.12).



Portrait der DR 94 1287 am 9. Mai 1955 im Bahnbetriebswerk Leipzig Süd. Die Lokomotive besaß noch den Rauchkammerzentralverschluss, damals auch als „Zentralverriegelung“ bezeichnet – ein Begriff, den man heute nur noch vom Auto kennt. *Foto: Gerhard Illner / Sammlung Robin Garn*

6.3 Henschel

Die Deutsche Reichsbahn musterte ihre Henschel-T16¹ wie folgt aus:

1965	94 1296/1535	(2)
1966	-	(0)
1967	94 1279/1291 (danach Werklok)	(2)
1968	94 1287 (danach Heizlok)/1297/1303	(3)
1969	94 1301	(1)
1977	94 1292 (siehe Kapitel 6)	(1)

Neben der schon 1969 ausgemusterten 94 1301 erschien als einzige Henschel-T16¹ die 94 1292 als 94 1292-5 im neuen computergerechten Nummernplan der Deutschen

Reichsbahn, gültig ab 1. Juli 1970. Als betriebsfähige Museumslokomotive erhielt sie in dem ab 1. Januar 1992 gültigen neuen Nummernplan der Deutschen Reichsbahn die Nummer 088 945-1, wobei 088 für alle Museumsdampflok stand, 94 für ehemalige Baureihe 94, und die Nummern ab 5 für Loks der Deutschen Reichsbahn. In üblicher Weise schloss sich die einstellige Selbstkontrollziffer an. Am 1. Januar 1994 bzw. am 5. Januar 1994 ging die Deutsche Reichsbahn (und die Deutsche Bundesbahn) in der neu gegründeten Deutschen Bahn AG auf, die bis 2006 Eigentümerin der 94 1292 (so die Lokschilder) war. Zwei weitere Henschel-Reichsbahn-T16¹ wurden noch an Nachnutzer verkauft (94 1287 und 94 1291; siehe unten).



Die 94 1292 war nach der Ausmusterung von 94 1301 im Jahr 1969 die letzte Henschel-T16¹, die bei der DR noch vorhanden war und schließlich auch als Museumslokomotive erhalten blieb. Die Aufnahme der Lokomotive neben 52 8195 entstand am 17. Juni 1990 in Glauchau. Ein Farbbild dieser Lokomotive befindet sich im Farbteil am Ende dieses Bandes. Foto: Sammlung Wolfgang Fiegenbaum

Einsatz bei den Polskie Koleje Państwowe (PKP)

Am Ende des Zweiten Weltkrieges wurden fünf (9,3 Prozent) Henschel-T16¹ von den Polnischen Staatsbahnen PKP übernommen. Anders als vor dem Krieg, wo man T16 und T16¹ einheitlich als TKw1 bezeichnet hatte, teilte man diesmal die TKw1 nur der T16 und der T16¹ die Bezeichnung TKw2 zu. T stand dabei für Güterzuglokomotive (Parawoz Towarowy), K für Tenderlok (Kusy) und w für die Achsfolge E. Mit der Zahl wurden die Bauarten durchnummeriert. Nach diesem System wurden 94 1294/1295/1298/1300 und 1305 zu TKw 2-62/79/63/80 und 81. Drei dieser Loks (94 1294, 1300, 1305) waren am 31. Dezember 1944 noch im Bestand der RBD Danzig gemeldet gewesen.

Die fünf Loks wurden durchschnittlich knapp 41 Jahre alt und schieden entweder in den 50er- oder in den 70er-Jahren aus:

1952	TKw2 – 80	(1)
1956	TKw2 – 62/63	(2)
1973	TKw2 – 79	(1)
1976	TKw2 – 81	(1)

Möglicherweise ist die bereits 1952 ausgemusterte TKw2 – 80 als Kriegsschadlok nach Kriegsende nicht mehr in Betrieb gewesen.

Abgabe an die Sowjetunion und eventuell nach Rumänien

Maximal zwei Henschel-T16¹ wurden nach 1945 an die Sowjetunion abgegeben. Von der im nächsten Absatz erwähnten 94 1293 aus der Tschechoslowakei ist dies nicht gesichert, wohl aber von der 94 1526 aus Österreich, von der wir das Abgabedatum 29. Januar 1949 kennen. An diesem Tag und bereits drei Tage zuvor wurden insgesamt 21 T16¹ von den Sowjets aus Österreich abgefahren. Es ist gesichert, dass neun dieser Loks zu den rumänischen Eisenbahnen CFR gelangten, die aber insgesamt fünfzehn T16¹ aus der Sowjetunion erhielten. Die fehlenden und unbekannt sechs anderen stammen mit großer Wahrscheinlichkeit aus dem Bestand der zwölf aus Österreich abgezogenen Maschinen, für die u.a. in den Moskauer bzw. Sankt Petersburger Archiven kein anderer bzw. späterer Verbleib bekannt geworden ist. Lacrițeanu und Popescu (2007, Teil 3, S. 318) nennen denn auch die 94 1526 als eine von zwölf Kandidatinnen für die sechs unbekannt rumänischen T16¹. Träfe diese 50-Prozent-Wahrscheinlichkeit zu, dann hätte die Lok auch bei den CFR die seit 1926 angestammte Nummer 94 1526 getragen.

Einsatz bei der Československé Státní Dráhy (ČSD)

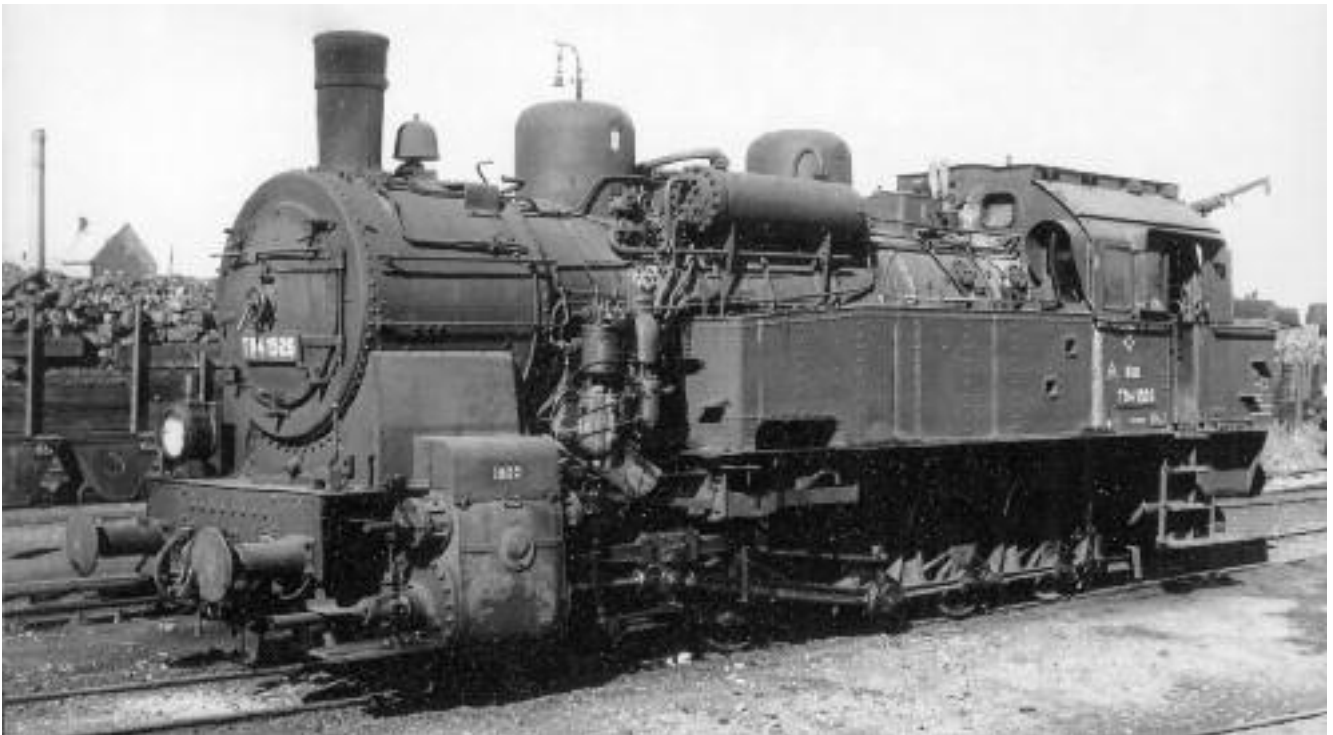
Fünf T16¹ von Henschel verblieben bei Kriegsende in der wieder erstandenen Tschechoslowakei. Als erste von ihnen wurde am 20. Juli 1945 die 94 1277 als 517.0500 in den Bestand der ČSD übernommen. Die Reihenbezeichnung 517.0 bedeutete 5 Kuppelachsen, 40 km/h ((1 + 3) x 10) Höchstgeschwindigkeit (wie es noch im Merkbuch der Deutschen Reichsbahn von 1962 zu finden war) und 17 Tonnen (7 + 10) Achsdruck. Schon am 7. September 1945 wurde die Lok in 537.0500 umgezeichnet, was der bei der Reichsbahn seit 1931 üblichen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ((3 + 3) x 10) entsprach. 1946 folgte die Umzeichnung von zwölf weiteren T16¹ in die Reihe 537.0 (537.0501 – 0512). Unter den letztgenannten Loks waren zwei weitere Henschel-Maschinen: 94 1285 übernommen 1946 als 537.0503 und 94 1304 übernommen am 25. Februar 1946 als 537.0509. Das einzige überhaupt bekannte (leider nicht reproduzierbare) Foto einer T16¹ mit ČSD-Betriebsnummer zeigt die letztgenannte Lokomotive 1946 in Ostrava-Přivoz (Oderfurt) mit einem Kessel mit Speisedom, wie er auch bei der Lieferung vorhanden war. Von den drei 537.0 aus dem Hause Henschel wurden zwei 1957 ausgemustert (537.0500 am 10. Dezember und 537.0509 am 8. März). Die 537.0503 war dagegen bereits am 10. Mai 1949 im Rahmen eines Lok austausches an die Deutsche Bundesbahn zurückgegeben worden, die die nun wieder 94 1285 genannte Lok bis zur Ausmusterung am 20. November 1958 zuletzt beim Bw Crailsheim einsetzte. Gemeinsam mit ihr kamen drei G8 (55 1649, 1791 und 1845) aus der Tschechoslowakei zurück. 94 1278 und 1293 verblieben ohne Umzeichnung als sowjetische Beute in der Tschechoslowakei. Erstere schied am 10. Juli 1956 mit Verfügung 35019/56 aus dem Bestand aus, Letztere

wurde möglicherweise in den 50er-Jahren an die Sowjetunion abgegeben, wahrscheinlich aber ebenfalls in der Tschechoslowakei verschrottet.

Einsatz bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB)

Nur zwei Henschel-T16¹ verblieben in Österreich: 94 1526 wurde am 29. Januar 1949 gemeinsam mit elf anderen T16¹ an die Sowjetunion abgeliefert. Sie trug wie alle sowjetischen Beuteloks ein T (für Trofija) vor der Betriebsnummer.

Die andere Henschel-Lok war 94 1521, die am 3. Februar 1942 vom Bw Offenburg zum Bw Linz abgegeben worden war, um gemeinsam mit anderen T16¹ den gewaltigen Güterverkehr der dortigen „Hermann-Göring-Werke“ zu bewältigen. Am 19. Januar 1944 wurde die Lok nach Wels umstationiert. Sie überstand in diesem damals neu gebauten Bw die zehn Bombenangriffe auf Wels zwischen dem 30. Mai 1944 und dem 25. April 1945. Dort wurde die Lok auch von den am 27. April 1945 errichteten Österreichischen Staatseisenbahnen (am 5. August 1947 in Österreichische Bundesbahnen umbenannt) übernommen und bei Einführung des neuen ÖBB-Nummernplans mit Dienstbehelf 805 vom Mai 1953 als 694.1521 eingereiht. Bei den Dampflokomotiven behielt die ÖBB in den meisten Fällen die alte Reichsbahn-Betriebsnummer bei. Ergänzt wurde sie durch einen Punkt zwischen Reihen- und Ordnungsnummer sowie in Einzelfällen durch eine zusätzliche Hunderterreihe bei den Reihennummern. Dabei stehen die Ziffern 6 bis 8 für die ehemals deutschen Länderbauarten (694 für die DR-Reihe 94⁵ bzw. preußische T16¹, 794 für die DR-Reihe 94²⁰ bzw. sächsische XI HT).



Im Laufe des Jahres 1943 war die 94 1526 von der RBD Stuttgart an die RBD Wien abgegeben worden, bei der sie sich auch noch bei Kriegsende befand. Da die Direktion Wien zur sowjetischen Besatzungszone gehörte, bekam die Maschine ein T (für „Trophäe“) vor der Betriebsnummer angeschrieben und ein „CCCP“ als Eigentumsmerkmal auf dem Führerhaus. Beim Betrachten des Bildes fällt auf, dass die Lichtmaschine und die elektrischen Laternen fehlten – diese waren offensichtlich provisorisch durch eine herkömmliche Laterne ersetzt worden. Foto: Franz Kraus / Sammlung Andreas Knipping



Im Jahr 1954, also kurz nach der 1953 angeordneten Umzeichnung von „94 1521“ in „694.1521“, wurde diese Maschine von Hellmuth Fröhlich in Wiener Neustadt fotografisch festgehalten. Auffällig ist der runde „Deckel“ auf dem Speisedom, der die kranzförmige Domdeckelverschraubung abdeckte.
Foto: Archiv Helmut Griebel

694.1521 stand bei den ÖBB bis zum 26. März 1965 in Wiener Neustadt im Dienst und wurde dann mit diesem Datum an die Österreichisch-Alpine Montangesellschaft verkauft (siehe unten).

Einsatz beim Bergwerk Monopol

Die ersten beiden bekannten Verkäufe von Henschel-T161 an private Firmen betrafen die Loks 94 1282 und 1283 des Bw Hamm G, die 1960 und 1959 an das Bergwerk Monopol in Bergkamen/Kamen als deren Loks VI (in zweiter) und IV (in wahrscheinlich dritter Besetzung) verkauft wurden. Die Erstbesetzung der Nummer VI war eine 1905 gebaute Hohenzollern-Lok (C n2t), die Erst- und Zweitbesetzung der Nummer IV eine T7-ähnliche C n2t von 1901 (fraglich) und eine 1950 gebaute D600, beide von Henschel.

Hier sei bereits vorab bemerkt, dass das Bergwerk Monopol im Zuge der alliierten Entflechtungsmaßnahmen zwischen 1945 und 1970 (1974) in Teilbereiche aufgeteilt wurde und z.T. unter wechselnden Namen firmierte (siehe Huske 1998, S. 408 – 410, 681 – 683). Gleiches gilt für die Zeit von 1975 bis 1982, als zusätzlich die Bezeichnung Neu-Monopol verwendet wurde. Wir benutzen im Folgenden einheitlich den Begriff Monopol.

Die Geschichte dieses Bergwerks begann im April 1873 mit dem Teufbeginn für den Schacht Grillo 1 (ursprünglich Akropolis). Es folgten (jeweils Teufbeginn) 1887 Grillo 2, 1890 Grimberg 1, 1893 Grimberg 2, 1906 Grillo 3,

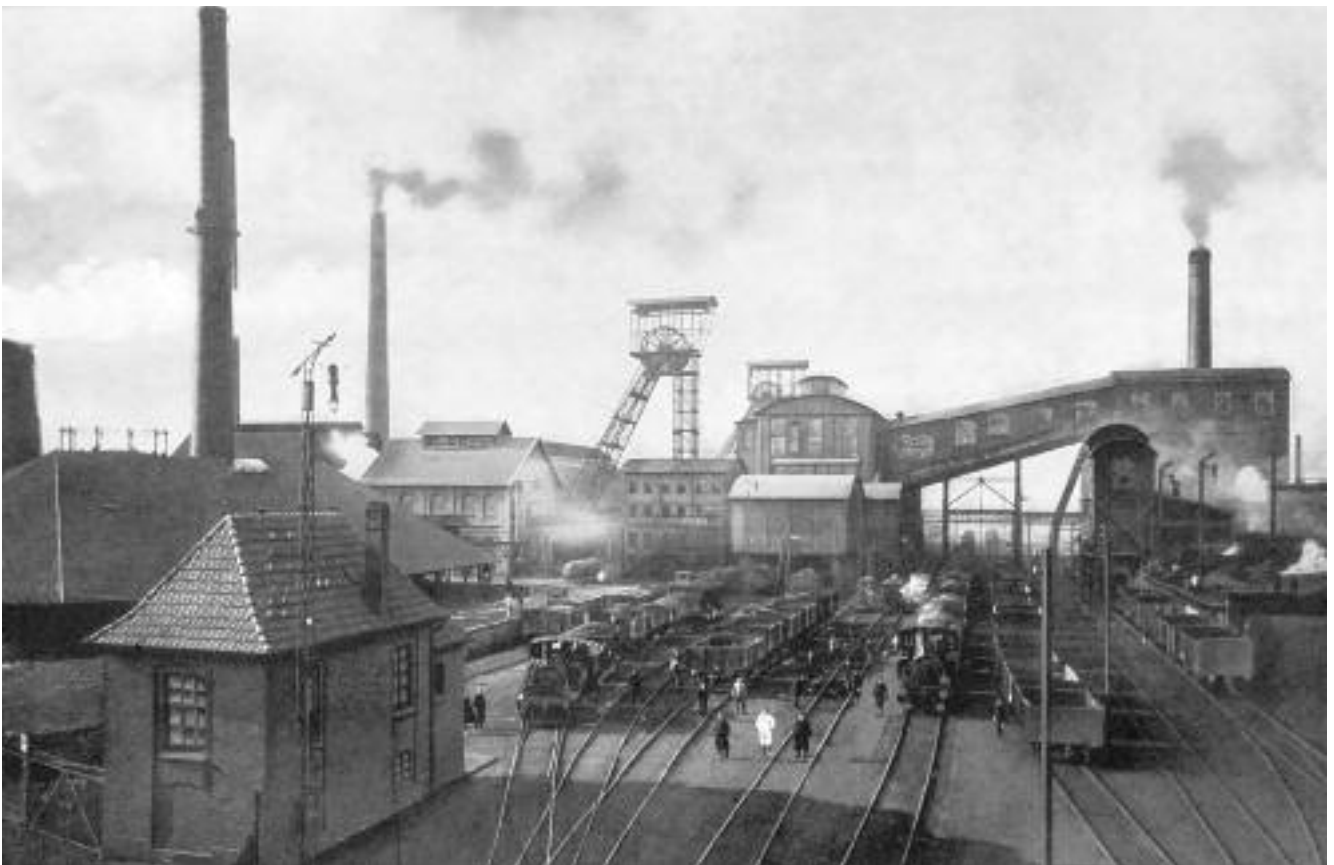
1923 Grimberg 3, 1934 Grimberg 4 und schließlich 1956 Grillo 4.

Der Name Monopol geht laut Überlieferung darauf zurück, dass die beiden Gewerken Friedrich Grillo (1825 – 1888) und Heinrich Grimberg (1833 – 1907) am Vorabend der offiziellen Gründung der Gewerkschaft mit Champagner der Marke Heidsieck Monopole auf das Geschehen anstießen. Zumindest zeitlich kann die Geschichte wahr sein, weil die ursprünglich aus dem ostwestfälischen Borgholzhausen abstammenden Gründer der französischen Champagner-Dynastie Heidsieck diese Marke bereits 1860 registrieren ließen.

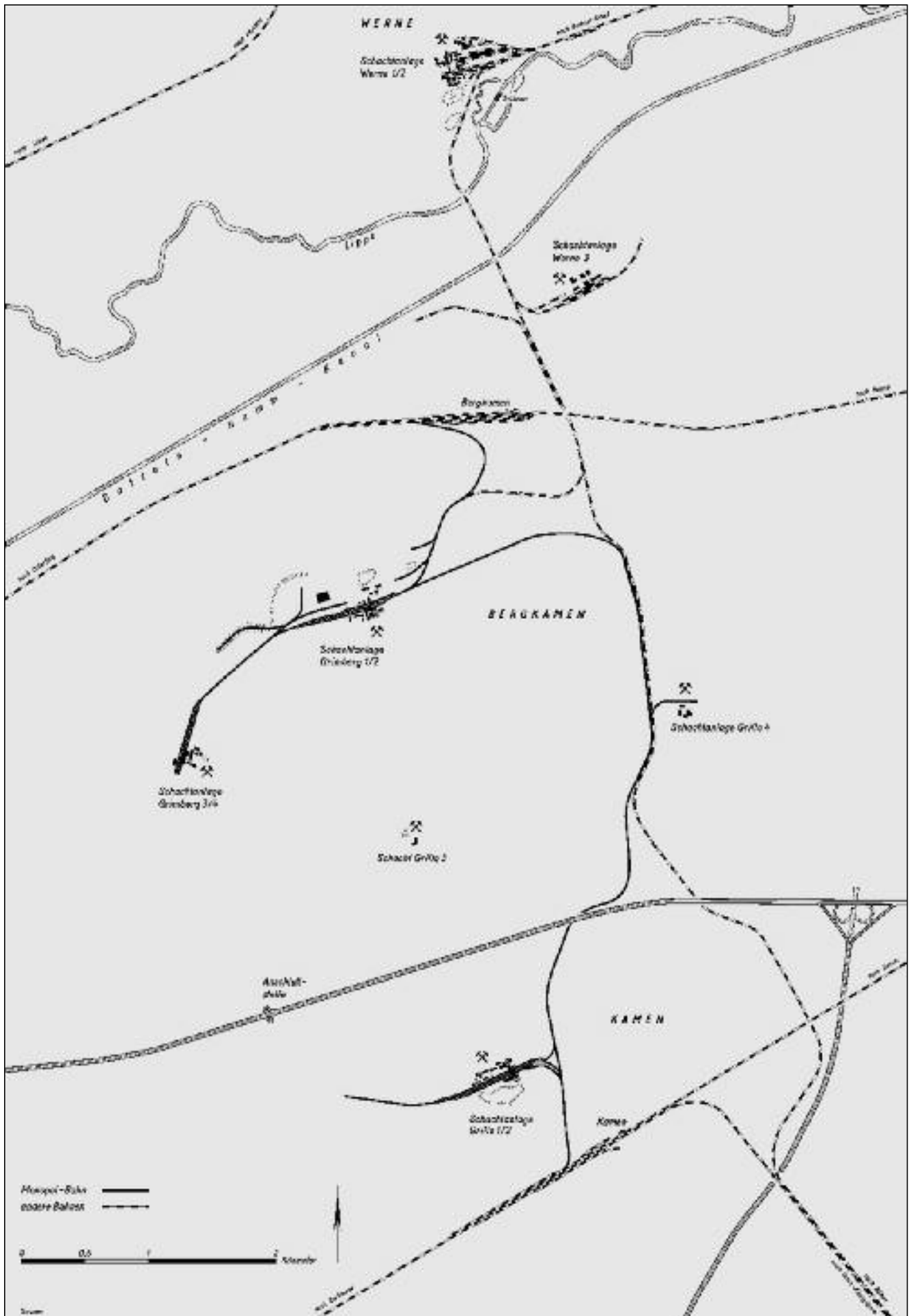
Mit Beginn der Kohleförderung ab 1879 wurde es notwendig, einen Bahnanschluss zu suchen, der 1884 zunächst als Pferdebahn, ab Mai 1885 mit einer Lokomotive zwischen dem Schacht Grillo 1 und dem Bahnhof Kamen eröffnet wurde. Im April 1893 konnte die Verbindungsbahn, die westlich an Kamen vorbeiführend die Schächte Grillo 1 und 2 mit Grimberg 1 und 2 verband, in Betrieb genommen werden. Erst mit der Eröffnung der neuen KPEV-Kohlenmagistrale Hamm – Osterfeld Süd im Jahre 1905 konnten die beiden letztgenannten Schächte auch direkt an den Westkopf des neuen Bahnhofs Bergkamen angebunden werden. Die Schächte Grimberg 3 und 4 bzw. Grillo 4 wurden durch Verlängerung der Stammstrecke im April 1934 bzw. durch eine Stichstrecke vor 1962 mit dem Stammnetz verbunden. Neben der Kohle als Hauptbeförderungsgut mussten auch die Bergleute in einem beschränkten, aber planmäßigen Personenverkehr zwischen den Schächten und ihren Wohnkolonien befördert werden.



Luftbild der Zeche Monopol, Schachanlage Grillo 1/2, aus dem Jahr 1967. Besonders auffällig ist am oberen Bildrand das Gleisdreieck mit seinen 90°-Kurven – fast wie auf einer Modellbahn. Nach rechts geht es zum DB-Bahnhof Kamen, nach links zu den Grimberg-Schächten. Der „kanalisierte“ Bach rechts im Bild ist die Seseke. Foto: Karl-Heinz Lohoff



Viel los war auf dem Zechenbahnhof der Schachanlage Grimberg 1/2 – doch einen E-Kuppler wird man hier vergeblich suchen, entstand doch die Aufnahme zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Das Umfeld des Geländes besitzt auch heute noch einen Gleisanschluss (Bergkamen – Bayer Schering Pharma AG) Foto: Deutsches Bergbau-Museum Bochum



Das Streckennetz der Zeche Monopol durchzog die Orte Kamen und Bergkamen. In der Mitte die Schachtanlage Grimberg 1/2, links darunter Grimberg 3/4, unten Grillo 1/2 und ganz rechts Grillo 4. Zeichnung: Dominik Stroner

Schließlich entstand in Form einer „Trassenbündelung“ vermutlich ab 1941 auch eine Weichenverbindung zur neu gebauten und teilweise parallel geführten Klöckner-Bahn Werne – Königsborn (siehe Kapitel 9.4). Nachdem 1981 ein Großteil der Monopol-Bahn stillgelegt worden war (Kamen bis Grimberg 1/2), musste 1981 zwischen Grimberg 1/2 und der Klöckner-Bahn eine neue kurze Verbindungsstrecke gebaut werden, die aber auch schon nicht mehr existiert. Die Anschlussbahn von Grimberg 1/2 bzw. von der nördlich davon gelegenen Schering AG zum Bahnhof Bergkamen ist 2010 noch als letzter Rest der Monopol-Bahn in Betrieb. Diese 2,8 km lange Anschlussbahn mit sieben km Gleislänge wurde zum 1. März 2010 an die Bayer Schering Pharma AG (bis 2006: Schering AG) als einzigem verbliebenen Anschließer abgegeben. Betrieben wurde diese Strecke 2010 durch die DB-AG-Tochter RBH Logistics GmbH.

Auf den meisten der restlichen Streckenabschnitte kann man inzwischen als Radfahrer oder Fußgänger von vergangenen Zeiten und von qualmenden Zechenloks träumen (Beschreibung bei Ziebold, Ziebold 2011, S. 72-73). Die Schächte selbst wurden bis 1994 (als letzter Grimberg 3/4 am 16. Februar 1994) komplett stillgelegt, obwohl ab 1975 noch sehr umfangreiche Investitionen, z.B. in Form eines heute noch stehenden 73 Meter hohen futuristischen Fördergerüsts auf Schacht Grimberg 2, vorgenommen wurden.

Auf dem Monopol-Streckennetz waren (einschließlich Leihlokomotiven) knapp 30 Dampfloks eingesetzt, die vom Zweikuppler aus dem Jahre 1885 bis zum modernen Vierkupppler vom Krupp-Typ „Bergbau“ aus dem Jahre 1955 reichten. Dass der Verkehr anspruchsvoll war, beweist die Tatsache, dass allein 16 schwere Vierkupppler auf dem Netz im Einsatz standen. Hinzu kamen drei Fünf-

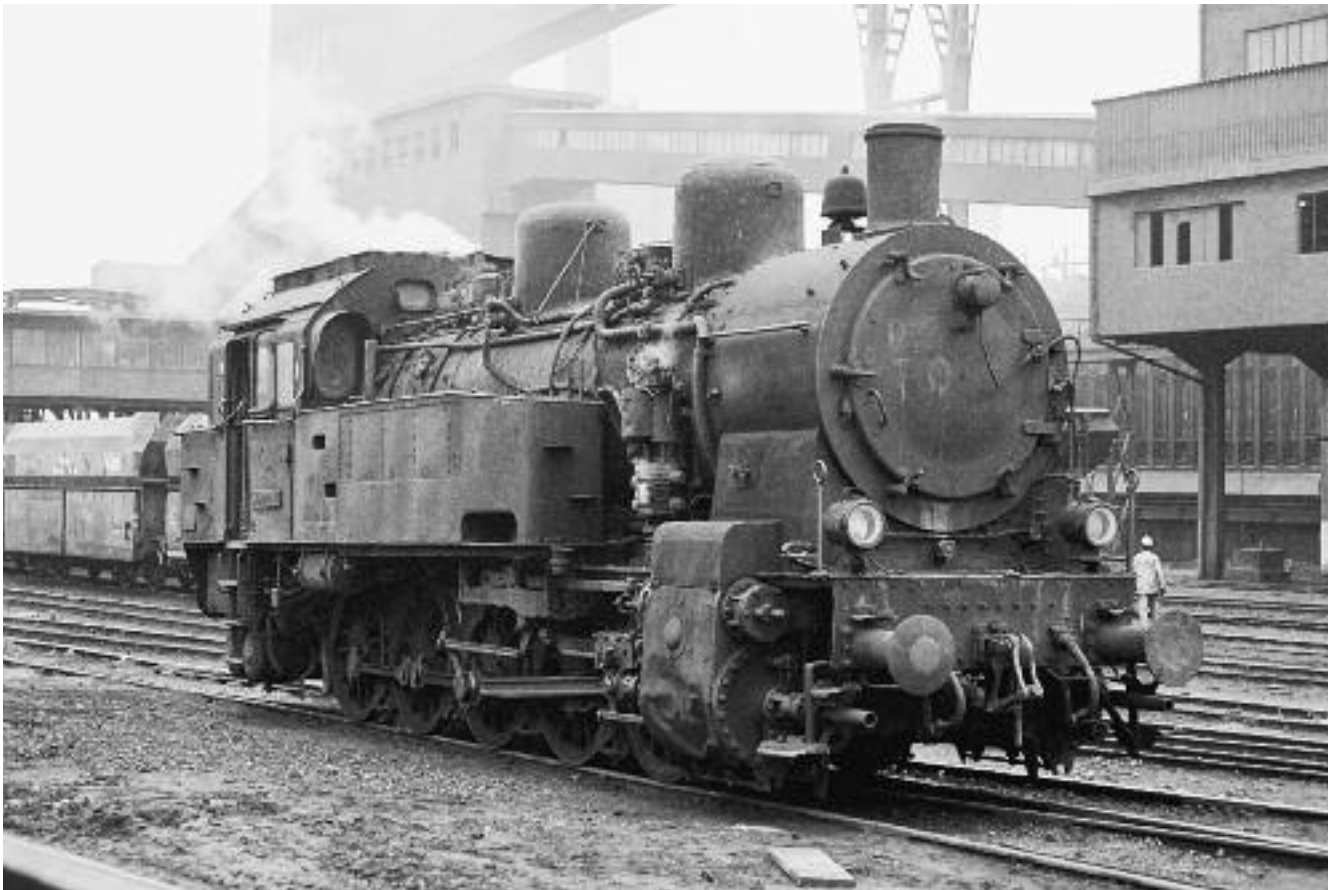
kupppler in Form der beiden Henschel-T16¹ und einer weiteren Lok dieser Bauart von der BMAG (94 1595, siehe Kapitel 9.4). Von allen Monopol-Loks haben nur eine „Essen“ und eine „Frechen“ (beide Dt) in Klostermansfeld und Rosmalen (vorläufig?) überlebt. Alle drei T16¹ kamen am 28. November 1969 noch zur Ruhrkohle AG, die als nationale Auffanggesellschaft des Steinkohlenbergbaus im Ruhrgebiet durch Vertrag vom 18. Juli 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den 23 betroffenen Bergwerksunternehmen gegründet worden war (weitere Fünfkupppler im RAG-Nummernplan siehe Kapitel 6.11, 6.14 und 9.4; zur RAG des Weiteren Kapitel 6.4, 6.8, 8.7 und 16.1). Im neuen ab 1. April 1971 gültigen Nummernplan der RAG-Gruppe 7 (Bergbau AG Westfalen) erschienen die Fünfkupppler unter den Nummern D 791 bis D 795. Lok RAG D 791 (ex 94 1283) wurde 1974, Lok RAG D 792 (ex 94 1282) bereits 1972 aus dem Ruhrkohle-Bestand ausgeschieden. Ihre neue RAG-Nummer D 792 hat sie nicht mehr getragen. Ihre letzte Sichtmeldung datiert vom Mai 1972, als sie ausgemustert auf der Zeche Königsborn stand.

Bis heute halten sich hartnäckig Gerüchte (z.B. Merte 2008), dass es sich bei der D 791 eigentlich um die 94 1518 der Hanomag handele, die nur den Kessel der 94 1283 von Henschel besitzen soll. Basierend auf Aufzeichnungen von Gerhard Moll und einem fehlerhaften Umzeichnungsplan der Ruhrkohle AG von 1971 („Henschel 10176/1922“) scheint hier das alte Problem zuge schlagen zu haben, dass aus Bergwerkssicht eigentlich nur der Kessel einer Lok relevant ist (siehe Kapitel 8.7, 12.1 und 16.1). Aus der hier abgedruckten Verkaufsverfügung ergibt sich allerdings eindeutig, dass die 94 1283 mit Wirkung vom 15. Juni 1959 für 95 000 DM an die „Firma Monopol Bergwerks-Gesellschaft mbH in Kamen“ verkauft wurde und diese Maschine nur den Kessel der



Bei einem „illegalen Besuch“ im AW Lingen am 3. April 1970 (siehe Kapitel 1) konnte einer der beiden Autoren die Lok „MONOPOL IV“ (ex 94 1283) fotografisch festhalten. Die Maschine hatte keinen Speisedom, aber eine Rangierfunkanlage.

Foto: Wolfgang Fiegenbaum



Die Lokomotive „MONOPOL VI“ (ex 94 1282) am 30. Dezember 1971 beim Rangieren auf den Gleisanlagen von Schacht Grimberg 1/2 in Bergkamen. Beim Betrachten der Wasserkästen fällt auf, dass große Teile derselben durch eingeschweißte Bleche ersetzt worden waren, so dass die ursprünglichen Nietreihen nur noch zum Teil vorhanden waren.

Foto: Martin Stertz



Im Jahr 1971 erhielten die „Monopol-Lokomotiven“ neue Betriebsnummern nach dem Schema der Ruhrkohle-AG. Die „MONOPOL IV“ wurde bei dieser Gelegenheit in RAG D-791 umgezeichnet. Beim Vergleich mit der Aufnahme aus dem AW Lingen fällt auf, dass die Maschine zwischenzeitlich ihren Oberflächenvorwärmer verloren hatte. Foto: Uwe Bergmann

94 1518 besaß. Offenbar war die Lok schon vor dem 15. Juni 1959 an das Bergwerk Monopol vermietet worden, da in der abgedruckten Verfügung die Rede davon war, dass die „aufgelaufene Miete ... auf den Verkaufspreis angerechnet werden“ kann.

Laut einem Betriebsbuch-Auszug war der genannte Kessel am 3. Mai 1959 in die 94 1283 eingebaut worden (aus 94 1079). 94 1283 war am 25. März 1922 abgenommen worden und fristete ihr Dasein bei den Bw Herne, Bochum-Langendreer und Hamm G. Ebenfalls ein „Dauerbrenner“ in der Literatur und im Internet ist der vermeintliche Erhalt der D 791 als Denkmallok in Lünen-Brambauer, der allenfalls (nicht nachgewiesen!) einmal vorgesehen war. Stattdessen wurde die Lok nach ihrer letzten Sichtmeldung im September 1976 verschrottet.

Abgelöst wurden die drei T16¹ und die sieben Vierkuppler D 772 – D 778 des Bergwerks Monopol durch die Auslieferung von 15 neuen Krauss-Maffei-Dieselloks der Bauart M 700 C (V 741 – V 755) an die RAG ab November 1973. Wie schon besprochen, sollten auch diese Neubauloks auf Monopol nur noch bis 1981 eine Chance haben. Letzte Dampflok beim Bergwerk Monopol war bis zum 29. Juni 1977 die Henschel-D 600 mit der Nummer D 772.

Interessant ist sicher auch ein Blick auf die Eigentumsverhältnisse des Bergwerks Monopol. Bereits seit 1888 hatte die Gelsenkirchener Bergwerks AG (GBAG) angefangen, systematisch Monopol-Kuxe (Anteile) zu erwerben. Am 30. November 1897 wurde daraufhin das Bergwerk Monopol auf die GBAG umgeschrieben. 1906 besaß Monopol das größte Grubenfeld an der Ruhr. Am 1. April 1926 übernahmen die zu diesem Datum gegründeten Vereinigten Stahlwerke (siehe auch Kapitel 8.10) u.a. den gesamten Grubenbesitz der GBAG mit Ausnahme des Bergwerks Monopol. Dabei wurde die GBAG gleichzeitig mit rund 40 Prozent der Anteile der größte Eigner der Vereinigten Stahlwerke AG. Ausgenommen von dieser Aktion blieben aus komplizierten Paritätsgründen (Details siehe Priemel 2008) die Monopol-Schächte, die ab 1. Juli 1926 zum alleinigen Träger des Namens GBAG wurden. Deren Hauptaktionär Friedrich Flick wollte neben dem bestimmenden Einfluss auf die Vereinigten Stahlwerke auch eine eigenständige starke Kohlenquelle schaffen, wofür er zusätzlich

zur Jahreswende 1929/30 der Firma Henschel & Sohn deren Anteile an der Essener Steinkohlenbergwerke AG abkaufte (siehe Kapitel 6). Diese Neuerwerbung und die Monopol-Zechen firmierten ab 11. Dezember 1933 nur noch als Essener Steinkohlen AG. Diese eröffneten mittels einer Tochter „Chemische Werke Essener Steinkohle AG“ ab 1937 eine große Benzingewinnungsanlage nach dem Fischer-Tropsch-Verfahren, direkt nördlich neben den dafür die Kohlen liefernden Grimberg-Schächten 1/2.

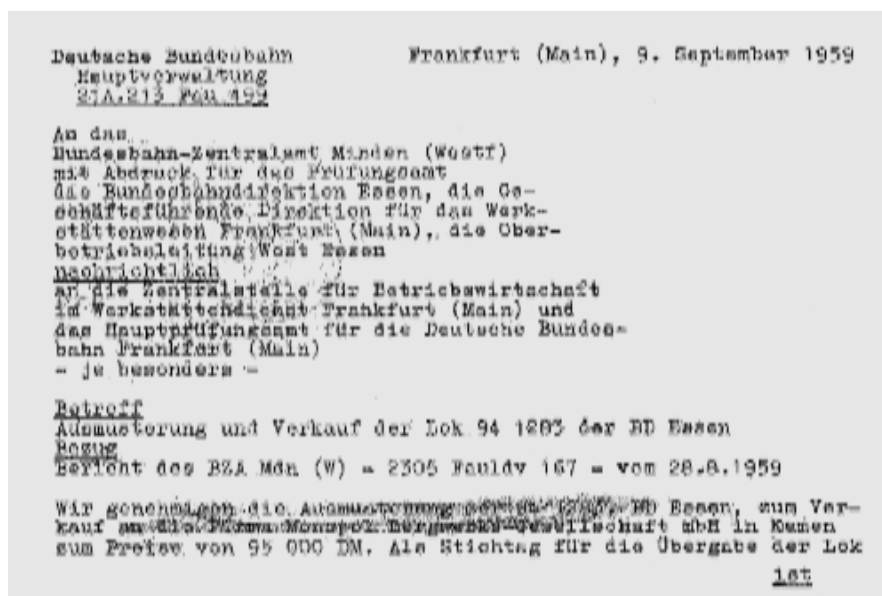
Am 11. September 1944 wurde diese Anlage ebenso wie die Übertageanlagen der Schächte Grimberg 1/2 durch einen schweren Bombenangriff im Rahmen der amerikanischen Treibstoffoffensive (siehe Kapitel 6.7 und 13.4) weitgehend zerstört. Durch den Ausfall der Wetterführung kam es als Nebenfolge zu einer Schlagwetter-Explosion auf Grimberg 3/4, bei der 107 Tote zu beklagen waren. Die Zahl von 86 ausländischen getöteten Bergleuten zeigt deutlich, wer damals die echten Kohlen für das Großdeutsche Reich aus dem symbolischen Feuer holen musste.

Nur siebzehn Monate später wurden am 20. Februar 1946 bei der größten deutschen Bergwerkskatastrophe durch eine Kohlenstaub- und/oder Schlagwetterexplosion im Bergwerk Grimberg 3/4 zwischen 402 und 409 Bergleute getötet.

Nach Kriegsende war Friedrich Flick einer der Hauptangeklagten in einem der zwölf sogenannten Nachfolgeprozesse des Nürnberger Hauptkriegsverbrecherprozesses. Den heutigen Betrachter kann es nur erstaunen, wie es Friedrich Flick und anderen (siehe auch Kapitel 6.4) durch umfangreiche Öffentlichkeits- und „Netzwerkarbeit“ u.a. auch bei Bundeskanzler Konrad Adenauer gelang, trotz Verurteilung zu einer siebenjährigen Haftstrafe bereits am 25. August 1950 entlassen zu werden und gleichzeitig die von den Alliierten verordnete Entflechtung des Flick-Imperiums zu relativieren bzw. zu unterlaufen. Auch das Bergwerk Monopol gelangte nach zwischenzeitlicher Aufteilung wieder unter Flicks Kontrolle, indem es mehrheitlich durch die von Flick dominierte Maximilianhütte (siehe Kapitel 16.3) übernommen wurde. Es spricht für Flicks unternehmerische Weitsicht, das Bergwerk Monopol dann noch kurz vor dem Ausbruch der Bergbaukrise wieder rechtzeitig abgestoßen zu haben.

Mit Verfügung 21A.213 Fau 499 genehmigte die DB-Hauptverwaltung den Verkauf der 94 1283 an die „Monopol Bergwerks-Gesellschaft mbH“ – womit nachgewiesen ist, dass tatsächlich diese Lokomotive und nicht 94 1518 an die Zeche verkauft wurde.

Sammlung Ingo Hütter



Einsatz bei der Österreichisch-Alpinen Montangesellschaft (ÖAMG)

Nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern Europas war die T16¹ als leistungsfähiger Fünfkuppler bei Industriebetrieben insbesondere aus dem Montanbereich begehrt. So kaufte die Österreichisch-Alpine Montangesellschaft (ÖAMG) am 29. Dezember 1954 und am 26. März 1965 je eine BMAG- (694.503) und Henschel-T16¹ (694.1521) aus dem Bestand der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) für den Einsatz im Stahlwerk Donawitz. Streng genommen wechselte damit der Eigentümer nicht, denn sowohl ÖBB als auch ÖAMG befanden sich zum damaligen Zeitpunkt im Besitz des Staates Österreich.

Spätestens seit 1968 (Fröhlich o.J., S. 111) hält sich zudem bis heute im Hinblick auf die letztgenannte Lok die Aussage, dass sie am genannten Datum (nach anderer Quelle am 17. März 1965) zunächst an die Vereinigte Österreichische Eisen- und Stahlwerke A.G. (VOEST) in Linz verkauft worden sei und erst am 26. Mai 1965 zur ÖAMG in Donawitz wechselte. Als einer der beiden Autoren am 1. August 1968 die Werksbahn in Linz besuchte, war vom Einsatz einer T16¹ drei Jahre zuvor nichts bekannt, und auch die gesamte Literatur zur Geschichte der VOEST-Werksbahn (insbesondere Hager, Rieger 1995) erwähnt sie nicht. Bis zum Beweis des Gegenteils (z.B. durch ein Foto) gehen die Autoren deshalb davon aus, dass die 694.1521 nach ihrer Abgabe seitens der ÖBB nur in Donawitz gelaufen ist. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass die VOEST, die ihre letzten Dampfloks (Loks 9190 und 9489) im Jahre 1956 erhalten hatte, ebenso dem Staat gehörte wie die ÖAMG.

Bei der ÖAMG erhielt die Henschel-T16¹ die neue Betriebsnummer 1000.2, wobei die 1000 für die Leistung von etwa 1 000 PS steht und die 2 die Ordnungsnummer innerhalb der jeweiligen Leistungsklasse bildet.

Das Stahlwerk Donawitz geht im Ursprung auf erstmalig im Jahre 1436 nachgewiesene Hammerwerke im heutigen Stadtteil Donawitz der Stadt Leoben zurück. Die ÖAMG selbst entstand am 19. Juli 1881 durch Zusammenschluss verschiedener Hüttenwerke, wobei Donawitz immer der

wichtigste Betriebsteil blieb. Begünstigt wurde der Standort durch die nahe gelegenen großen Erzvorkommen von Erz- und Hüttenberg sowie durch die im Umland geförderte Braunkohle. Hauptabnehmer von Donawitz waren die Werften an der österreichischen Adria.

Nach verschiedenen Eigentumswechseln gelangte die Firma 1926 aus italienischem Besitz unter den Einfluss der deutschen Vereinigten Stahlwerke (siehe oben und Kapitel 8.10), bis sie schließlich 1938 nach dem „Anschluß“ Österreichs an das Deutsche Reich Bestandteil der Reichswerke AG für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring“ wurde. Diese Reichswerke „Hermann Göring“ hatten im gleichen Jahr damit begonnen, in Linz an der Donau ein großes Stahlwerk zu errichten. Die Reichswerke entwickelten sich innerhalb weniger Jahre ausgehend vom Ursprungswerk in Salzgitter (siehe Kapitel 18.4) zum größten deutschen Konzern und umfassten im August 1944 260 Unternehmen. Darunter befanden sich neben den Opfern von Hitlers Raubzügen in ganz Europa (z.B. Skoda und die Hüttenwerke im lothringischen Hagondange und Hayange) unter anderem auch die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (siehe Kapitel 6.1) und die bekannte noch heute existierende Graz-Köflacher Eisenbahn, die 1928 zur ÖAMG gekommen war.

Kurz nach dem Krieg wurden die österreichischen Konzernteile vom wieder erstandenen Staat Österreich übernommen, wobei der Standort Linz zur Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke AG (VOEST) und Donawitz wieder zur ÖAMG wurde. Trotz dieser Trennung gelang beiden gemeinsam 1952/53 die Einführung des so genannten LD-Verfahrens (Linz-Donawitz), das als bedeutendste metallurgische Entwicklung des 20. Jahrhunderts gilt, und mit dessen Hilfe heute mehr als 60 Prozent des weltweit hergestellten Stahls produziert werden.

Am 1. Januar 1973 fusionierten VOEST und ÖAMG zur neuen VOEST-Alpine AG, sodass die beiden Hauptstandorte Linz und Donawitz auch formal wieder zum selben staatlichen Konzern gehörten. 1995 wurde schließlich nach extrem schwierigen Zeiten für die Firma mit dem Börsengang die vollständige Privatisierung eingeleitet, die inzwischen erfolgreich abgeschlossen wurde. Der nunmehr in verschiedene Gesellschaften aufgegliederte Konzern ist nach dem zusätzlichen Ankauf der Thyssen Krupp



Als die Lok 1000.2 der Österreichisch-Alpinen Montangesellschaft im Jahr 1970 beim Rangieren in Donawitz fotografisch festgehalten wurde, besaß sie keinen Oberflächenvorwärmer mehr – eine interessante Parallele zu den im letzten Abschnitt besprochenen Lokomotiven der Monopol-Bergwerksgesellschaft. Den ungewöhnlichen Kranz auf dem Speisedom hatte die Maschine bereits zu ÖBB-Zeiten besessen.

Foto: Viktor Konschegg / Sammlung Helmut Griebel

Schientechnik in Duisburg im August 2001 unter anderem der größte Schienenhersteller in der Europäischen Union. 2011 stellte „voestalpine“ einen Kronzeugenantrag und deckte damit das Kartell der so genannten „Schienenfreunde“ auf.

Die beiden T16¹ waren bei der ÖAMG (und da die 1000.2 im Jahr 1970 ausgeschieden ist nur noch die 1000.1 seit dem 1. Januar 1973 bei der VOEST-Alpine AG) im schweren Vershubdienst des Stahlwerkes Donawitz eingesetzt. Da das Werk in einem schmalen Gebirgstal liegt, ergaben



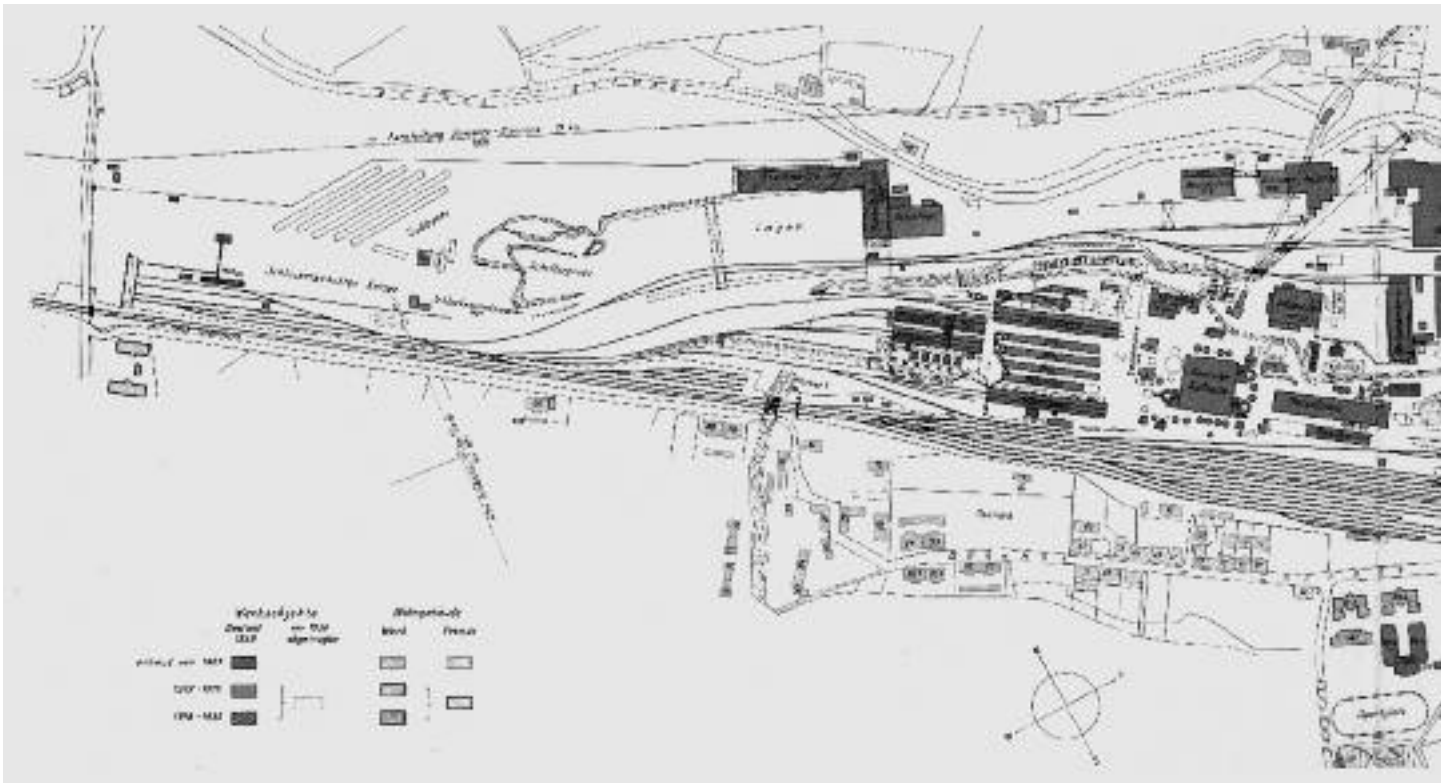
Um 1968 entstand diese Aufnahme der an der Schmalspurdampflok 100.6 (Floridsdorf 1939/ 3237) vorbeidampfenden 1000.2. Ein Farbbild dieser Lok findet sich Schluss dieses Bandes im Farbbild-Teil.

Foto: Hellmuth Fröhlich / Archiv Helmut Griebel



Um 1968 entstand diese Aufnahme der ÖAMG 1000.2 – auch hier fehlte bereits der Vorwärmer. Und es bestätigt sich mal wieder: Wenn auf Bildern aus dieser Zeit Autos zu sehen sind, ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, dass es sich dabei um VW-Käfer handelt.

Foto: Hellmuth Fröhlich / Archiv Helmut Griebel



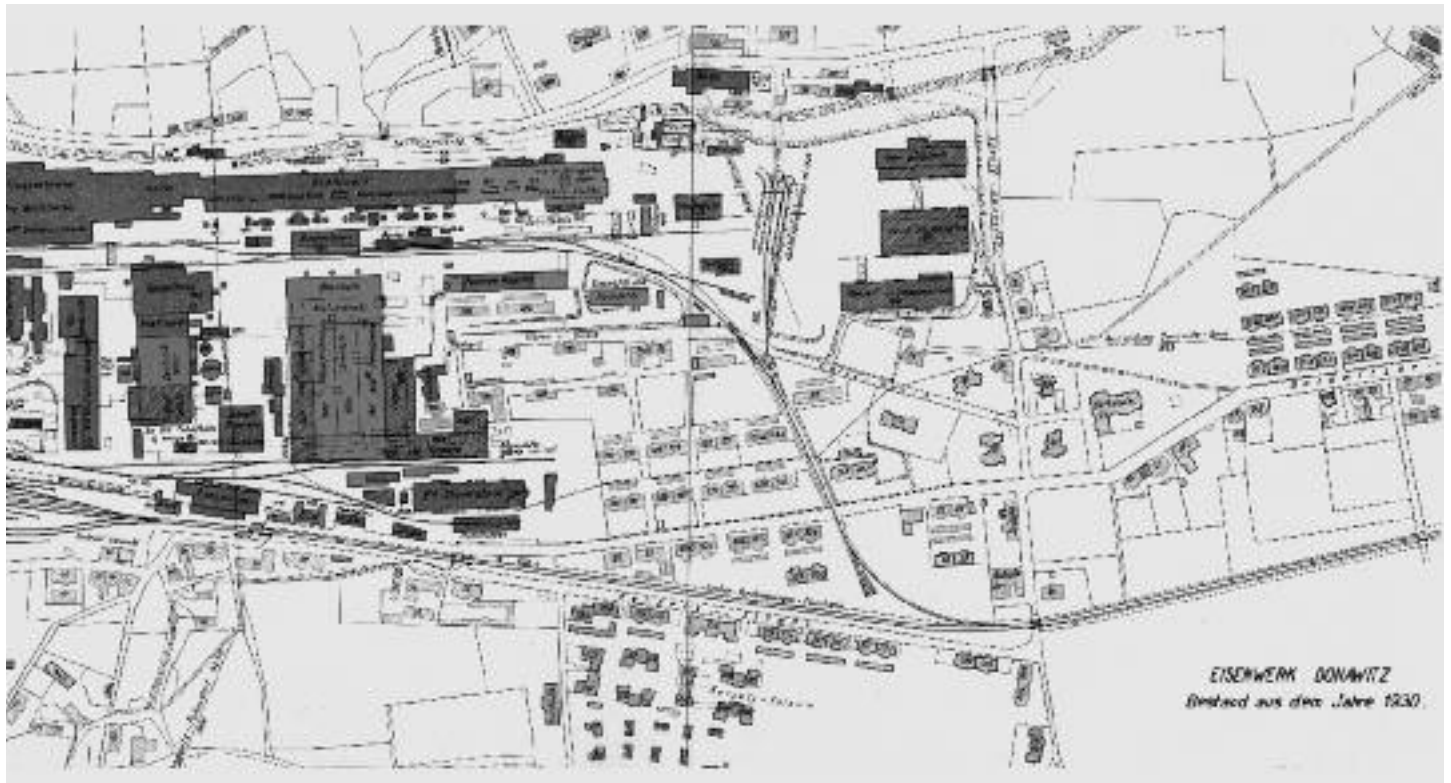
Der Gleisplan des „Eisenwerkes Donawitz“ aus dem Jahr 1930 lässt erahnen, wie umfangreich die dort zu bedienenden Gleisanlagen waren, denn eingezeichnet sind nur die normalspurigen, nicht aber die zahlreichen schmalspurigen Gleise.

Zeichnung: Sammlung Alfred Moser



Das Luftbild des Stahlwerkes Donawitz entstand in den 50er-Jahren und zeigt somit den Zustand des Werkes zu dem Zeitpunkt, als die Schwesterlok der 1000.2, die 1000.1, dort in Dienst gestellt wurde.

Foto: Sammlung Alfred Moser



sich für den betrieblichen Transport vielfältige Probleme. So mussten wegen der starken Steigungen von bis zu 25,8 Promille die Züge mit den meist ungebremsten Werks-Waggons mit Lokomotiven an beiden Zugenden befördert werden. Zur Sicherung gegen entlaufende Wagen waren außerdem mehrere Schutzweichen mit durch Prellböcke gesicherten Stumpfgleisen vorhanden.

Die Werksbahn geht ursprünglich zurück auf eine Schmalspurtransportbahn mit 790 mm Spurweite, für die bereits 1873 die erste Dampflok bei Krauss beschafft wurde. Seit 1884 besteht ein Normalspuranschluss (zunächst nur im Norden des Werkes), der kontinuierlich erweitert wurde. Das daraus entstandene Netz umfasste um 1970 26 Kilometer Gleislänge und 155 Weichen. Zur gleichen Zeit war das 790-mm-Werksbahnnetz schon von 33 Kilometern Gleislänge (1965) auf 15 Kilometer geschrumpft. Auf dem Normalspurnetz liefen um 1970 noch 17 Dampflokomotiven, darunter neun zweifach gekuppelte und zwei dreifach gekuppelte Tenderloks. Für den schweren Dienst gab es die Loks 550.1 und 650.1 (Dn2t und Dh2t; beide ähnlich der ÖBB-Reihe 392), 600.1 und 600.2 (1'C1'n2t; zwei ehemalige Wiener Stadtbahn-Lokomotiven der Reihe 30) und mit den Loks 1000.1 und 1000.2 die hier interessierenden Fünfkuppler. Insbesondere diese sechs schweren Loks wurden 1973 durch neue dieselelektrische 500-PS-Loks der französischen Firma Moyse ersetzt, woraufhin die Dampfloks verschrottet oder an Museen abgegeben wurden. Sowohl die genannten schweren Dampfloks als auch die neuen Dieselloks übernahmen im Übergabebahnhof der ÖBB die eingehenden Züge mit Eisenerz (z.B. vom Erzberg) und Koks und brachten andererseits die ausgehenden Waggons mit Walzwerk- und Hochofenschlacke-Produkten dorthin.

Quasi als symbolischer Abschied vom Dampfbetrieb fuhr am 8. April 1973 noch einmal ein Sonderzug für Eisen-

bahnfreunde von Leoben nach Vordernberg mit der 600.2, die zur Feier des Tages ihre alte Nummer 30.33 erhalten hatte. Auch die letzten um 1970 noch vorhandenen 24 Schmalspurdampfloks (bekannt sind knapp 60) wurden zum 1. April 1977 außer Dienst gestellt. Heute existieren davon als Denkmäler und Exponate noch knapp 20 Stück.

Einsatz bei der Großhandels-Gesellschaft für Obst, Gemüse und Speisekartoffeln (GHG OGS) in Leipzig

94 1287 des Bw Merseburg wurde am 1. Oktober 1968 als Heizlok an die Großhandels-Gesellschaft für Obst, Gemüse und Speisekartoffeln in Leipzig abgegeben. In der sozialistischen Planwirtschaft war selbstverständlich auch der Lebensmittelgroßhandel verstaatlicht und übernahm die Einkaufs-, Lagerungs- und Verkaufsfunktion als Mittler zwischen den Erzeugern bzw. dem staatlichen Import und den Verkaufsorganisationen. Hauptprobleme dieser Aufgabenstellung waren einerseits der konstante Mangel bei zahlreichen Obst- und Gemüsearten (hauptsächlich bei Südfrüchten), andererseits aber auch die unzureichenden Lagerungsmöglichkeiten bei guten Ernten (z.B. bei Äpfeln). Wirklich kontinuierlich und flächendeckend war in der DDR insbesondere die Versorgung mit Rot- und Weißkraut gesichert. Im Zuge der Kombinatbildung ab den 70er-Jahren entstand als Zusammenfassung der vorher selbstständigen Volkseigenen Betriebe (VEB) das Kombinat Großhandel Obst, Gemüse, Speisekartoffeln (OGS), wobei das S ursprünglich für Südfrüchte gestanden haben soll. Örtliche Annahmestellen für die Erzeuger und zahlreiche Lagerungskomplexe bildeten ein DDR-weites Netz.

94 1287 diente als Heizlok der vormals städtischen Großmarkthallen aus den Jahren 1927 bis 1929, die nunmehr



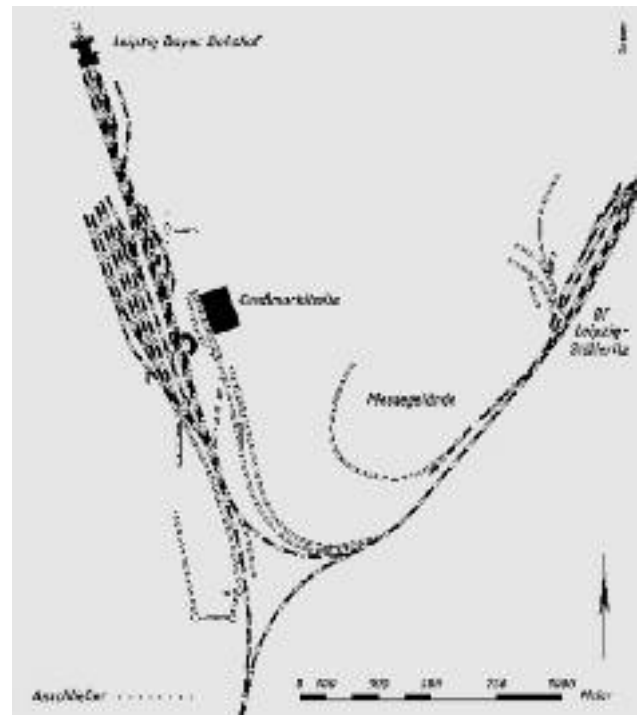
Um 1930 entstand dieser Blick auf die zwei Kuppeln der Leipziger Großmarkthalle. Im Vordergrund sind die Gleisanlagen sowie die beiden Lokschuppen des Bahnbetriebswerkes Leipzig Bayerischer Bahnhof, im Hintergrund die Russische Gedächtniskirche sowie die Deutsche Bücherei (oben rechts) zu sehen. Auffällig sind auch die zahlreichen Güterwagen auf den Gleisen der Markthalle – damals wurde halt noch fast alles mit der Bahn antransportiert. Foto: Sammlung Stadtarchiv Leipzig



Die 94 1287 war nur in der Heizperiode 1968/69 bei der Großmarkthalle im Einsatz. Am 5. Juli 1969 – an diesen Tag entstand auch die obige Aufnahme – wurde die Lokomotive, bei der nur die Treibstange und einige Steuerungsteile fehlten, zum Verschrotten abgefahren. Der hinter dem Sandkasten auf dem Kesselscheitel sichtbare zweite Kasten diente übrigens zur Aufnahme von Dosiermittel und lässt sich sonst nur bei 94 584 und 94 1015 nachweisen. Foto: Wolfgang Müller

von der OGS betrieben wurden. Die zwei riesigen Betonkuppeln (zur Bauzeit mit 75 m Spannweite die größten der Welt) des Großmarktes lagen direkt östlich des am 31. Dezember 1963 geschlossenen Bahnbetriebswerks Leipzig Bayerischer Bahnhof. Südlich der beiden Hallen (Spitzname: Kohlrabi-Zirkus) war am Standplatz der Lok ein Anschluß an die Heizleitung der Hallen eingerichtet worden. Der Großmarkt besaß eine eigene Anschlussbahn, die mit einer vierachsigen Akkulok betrieben wurde und in der Nähe des Abzweigs Tabakmühle von den Reichsbahngleisen abzweigte. Als es nach 1945 keine Akkumulatoren für die Lok mehr gab, wurde die Gleisanlage 1948 mit 600V Gleichstrom elektrifiziert und die Lok auf Oberleitungsbetrieb umgebaut. Außerdem besaß die Großmarkthalle einen Anschluss an das Straßenbahnnetz, dessen Spurweite sich im Laufe der Jahrzehnte unkontrolliert von 1435 mm auf heute nominell 1458 mm vergrößert hatte. Am 31. Dezember 1964 fuhr dort der letzte Markthallenzug der Leipziger Straßenbahn.

Die technische Betreuung der Heizlok übernahm das Bw Leipzig Hbf West, wohin die Maschine etwa alle vier Wochen zum Auswaschen gebracht wurde (anfangs mit eigener Kraft, nach Ablauf der Fristen schließlich im Schlepp). Nach Wolfgang Müller (Mitteilung vom 30. Juli 2011) musste dann das Bw eine Ersatzlok stellen, wofür man gerne nicht mehr im Plandienst eingesetzte P8 (Baureihe 38¹⁰) verwendete. War keine verfügbar, mussten Loks aus dem Plandienst verwendet werden, was immer zu großem Ärger mit den Personalen führte: Die Loks kamen nach wenigen Tagen immer völlig verdreckt zurück. Im Laufe des Jahres 1995 wurde der Marktbetrieb eingestellt und die beiden Kuppelhallen bis zum Jahre 2000 in Veranstaltungs- und Eislauf-Hallen umgebaut.



Skizze der Anschlussgleise im Bereich der Leipziger Großmarkthallen.
Zeichnung: Dominik Stroner

Der umfangreiche Einsatz von Heizlokomotiven war typisch für die DDR. Zwar gab es auch im Westen Deutschlands Heizlokeinsätze (z.B. der Lok 10 002 in Ludwigshafen); deren Zahl erreichte aber nicht annähernd den Wert von über 1 000 bekannten Heizlokomotiven in der DDR. Die wichtigsten Anlässe für den Einsatz solcher Heizprovisorien waren der Ausfall von überalterten stationären



„Markthallenverkehr der Leipziger Verkehrs Betriebe“ stand auf den Beiwagen der Züge, die ausschließlich zu den Markthallen führen. Die beiden vorderen Straßenbahn-Beiwagen auf dieser im April oder Mai 1946 entstandenen Aufnahme waren zwischen 1939 und 1945 als Serie 5633-5639 und 5642-5662 aus Sommer-Beiwagen der Baujahre 1897 bis 1913 umgebaut worden. Auch das „Goliath“-Dreirad aus dem Borgward-Konzern würde heute Auto-Sammler begeistern.

Foto: Gerhard Treblegar / Sammlung Stadtarchiv Leipzig

Heizanlagen, mangelnde oder verspätete Investitionsmittel für Neuanlagen und der Ersatz ölgefeuerter Stationäranlagen im Zuge der DDR-Energiekrise. Haupteinsatzgebiete waren die Heizung von Gebäuden, die Lieferung von Prozessdampf in der Industrie, die Landwirtschaft (z.B. zum Dämpfen von Kartoffeln) und der Einsatz auf Baustellen (z.B. zum Trocknen von Beton). Arbeits- und Umweltschutzbestimmungen mussten wegen der häufigen Dringlichkeit dieser Einsätze meist zurückstehen.

Im Gegensatz zu vielen anderen arg „gerupften“ Heizlokomotiven blieb die Maschine während ihres Heizeinsatzes (nur im Winter) weitgehend vollständig erhalten. Lediglich die Treibstangen und einige Teile der Steuerung waren abgebaut. Die Maschine löste bei den Großmarkthallen die am 5. August 1966 gekaufte 93 325 (Bw Rößlingen) ab. Auf die 94 1287 folgte im Jahre 1969 die am 14. August 1969 von der DR ausgemusterte 38 3461 des Bw Leipzig Süd. Am 5. Juli 1969 wurde 94 1287 zur Verschrottung abgeholt, die buchmäßig am 27. August 1969 erfolgte. Buchmäßig deshalb, weil die Lok laut Winkler (2011) noch 1970/71 gemeinsam mit ihrer Nachfolgerin auf einem Schrottplatz beim Leipziger Hauptbahnhof (an der Ausfahrt nach Gohlis) gestanden haben soll.

Beim Kombinat OGS oder seinen Vorläufern gab es auch in anderen Betriebsteilen weitere Heizloks, wie z.B. 23 1048 und 38 3470 in Berlin-Karlshorst oder 86 035 im Betriebsteil Klosterkamp des OGS Magdeburg.

Einsatz beim VEB Kalikombinat Werra

Neben den 1937 und 1940 von Henschel an die Wintershall A.G. in Kassel gelieferten E-Tenderloks (siehe Kapitel 6.6) besaß der VEB Kalikombinat Werra drei weitere Fünfkuppler in Form der 1963 bis 1967 von der Deutschen Reichsbahn übernommenen 94 646, 1009 und 1291. Von diesen als Werklok 7, 25 und 26 eingesetzten Maschinen stammten zwei von der BMAG (siehe Kapitel 9.4) und die 94 1291 (Werklok 26) von Henschel. Die Lok wurde mit Kaufdatum vom 22. Juni 1967 übernommen. Die im März 1922 in Dienst gestellte ursprüngliche „ESSEN 8661“ besaß laut Betriebsbuch seit 18. Juli 1966 einen Ersatzkessel der Waggonfabrik Gotha (Fabriknummer 219 aus dem Jahre 1923), der am 8. Mai 1924 erstmalig in die spätere 94 1080 eingebaut worden war. Die Kesselfertigung in Gotha geht laut Mayer (2010) auf den Plan von ca. 1916 zurück, in Gotha künftig Lokomotiven zu bauen und die dortige Flugzeugfertigung nach Fürth auf das Hochplateau der Hard zu verlegen. Das Gelände konnte zwar im August 1916 erworben werden, zum Flugzeugbau kam es jedoch dort vor Kriegsende nicht mehr. Die in Gotha gebauten Großflugzeuge G1 bis G5 waren mit ihren berühmten Angriffen auf London („The Gothas“) einer der Gründe, warum sich das britische Herrscherhaus am 17. Juli 1917 von Sachsen-Coburg und Gotha in Haus Windsor umbenannte (siehe auch Kapitel 9.5). 94 1291 war bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und ihren Nachfolgern seit 1928 bei den Bw Engelsdorf,



In einem traurigen Zustand mit bereits eingeschlagenen Scheiben befand sich am 5. Mai 1973 die Lok 26 des „VEB Kalikombinat Werra“ – so die Anschrift am Führerhaus. An der Lok auffällig sind die beiden gefasteten Domverkleidungen, die Lüftungsschlitze unter dem Kohlenkasten sowie die Form des Führerhausdaches.

Foto: Werner Umlauf / Archiv Helmut Griehl



Am 5. Mai 1973 konnte man im „VEB Kalikombinat Werra“ einen Lokzug mit fünf Maschinen beim Verlassen der 1967 gebauten Hauptwerkstatt Merkers bewundern. Es handelte sich um die Lokomotiven mit den Betriebsnummern 10, 3 (beide siehe Kapitel 6.6), 6, 26 (die Henschel-T16¹) und eine nicht identifizierte. Im Hintergrund einer der beiden noch heute existierenden Fördertürme.
Foto: Sammlung Gerhard Moll

Leipzig-Plagwitz, Falkenberg, Eilenburg und erst seit 20. Juni 1967 (zwei Tage vor dem Verkauf) beim Bw Arnstadt beheimatet. Ihre letzte Hauptuntersuchung L4 erhielt die Maschine schon als Werklok vom 2. Oktober bis 30. November 1970 im Raw Meiningen. Beim Kalikombinat lief die Lok bis maximal Mitte 1973 – so die Mitteilung von Herrn Dr. Nieke vom 29. Januar 2010 – und wurde zwischen Herbst 1973 und Anfang 1975 verschrottet. Die Einsatzstrecken und die Geschichte des Kalikombinats einschließlich seiner Vorgänger und Nachfolger werden in Kapitel 6.6 näher beschrieben.

Einsatz bei der DB AG

Als Folge der Bahnreform entstand am 1. Januar 1994 aus der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn die privatrechtlich organisierte Deutsche Bahn AG, die sich zu 100 Prozent im Besitz der Bundesrepublik Deutschland befand (und auch 2011 noch befindet). In deren Inventar gelangten noch zwei preußische T16¹ in Gestalt der nicht betriebsfähigen BMAG-Lok 94 1692 (siehe Kapitel 9.4) und der betriebsfähigen Henschel-Lok 94 1292 (offizielle Betriebsnummer seit 1. Januar 1992: 088 945-1).

Die Organisationsgeschichte der Deutschen Bahn AG seit 1994 (einschließlich der nationalen und internationalen Zu- und Verkäufe) würde ein eigenes Buch füllen und muss noch geschrieben werden. 2011 umfasste das Portfolio über 1 000 Beteiligungen bzw. Töchter, davon 287 in Deutschland. Zu den kuriosen und eher randständigen Aspekten dieser Geschichte gehört die Zuordnung der betriebsfähigen Museumsloks zum Geschäftsbereich Fernverkehr der DB AG (ebenso wie z.B. auch die der Inselbahn Wangerooge) mit Vorstandsbeschluss vom 21. Dezember 1993.

Grundgedanke war, mit historischen Fahrzeugen einen Nostalgieverkehr eigenwirtschaftlich aufzuziehen, was jedoch letztlich mit Dampfloks nicht möglich war. Auch im Bereich der Dieseltriebfahrzeuge musste z.B. nach bereits erfolgten hohen siebenstelligen Investitionen das Projekt, einen TEE-Triebzug der Baureihe 601/901 aufzuarbeiten, abgebrochen werden.

Aus der Erbmasse der Deutschen Bundesbahn übernahm die DB AG am 1. Juli 1996 auch das 1899 gegründete Verkehrsmuseum Nürnberg, das nunmehr seit Februar 2007 zum Firmenmuseum der Deutschen Bahn AG avancierte und zudem ab 1. April 2000 für die Abwicklung der historischen Verkehre der DB AG zuständig war.

Der Bestand an Originalfahrzeugen dieses Museums war insbesondere nach Einstellung des Dampfbetriebs bei der DB am 26. Oktober 1977 und im Zuge der 150-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahnen 1985 stark angestiegen, wozu ab 1994 die noch der DR gehörenden historischen Fahrzeuge hinzukamen. Der so entstandene Bestand von rund 200 Originalfahrzeugen begeisterte zwar die Eisenbahnfreunde, nicht aber die Betriebswirtschaftler des DB-Konzerns. Eine der gewählten Lösungen dieses Problems bestand im Verkauf von Fahrzeugen an Eisenbahnfreunde, die angesichts der Begeisterung über das begehrte Objekt schnell auch mal die Folgekosten aus den Augen verloren. Neben einigen wenigen Verschrottungen wurden weiterhin zahlreiche Fahrzeuge im Rahmen mittelfristiger Leihverträge an interessierte Vereine und vorzugsweise Freizeitgruppen der Stiftung Bahn-Sozialwerke (BSW) abgegeben.

In den uns vorliegenden Leihverträgen für solche Fahrzeuge waren die Rechte und Pflichten der Beteiligten z.T. etwas einseitig verteilt. So waren z.B. die Leihnehmer u.a. verpflichtet, das Fahrzeug zu restaurieren, unter Dach abzustellen, eine Kaskoversicherung abzuschließen, das Fahrzeug für Zwecke des DB-Museums zur Verfügung zu

stellen und die Kosten für den Rücktransport am Ende der Leihdauer zu tragen. Bei den Rechten fand sich dagegen als einziger Punkt die Nutzung der Bildrechte am Fahrzeug für eigene Werbezwecke. Es erstaunt nicht, dass es als Folge dieser und anderer Verträge auch zu langwierigen Rechtsstreitigkeiten kam (siehe Kapitel 18.7).

Nach Ablauf der Kesselfrist der 94 1292 am 3. September 1996 beschloss der Geschäftsbereich Fernverkehr der DB AG, für die Lok eine Hauptuntersuchung im konzern-eigenen Dampflokverbesserungswerk Meiningen zu beauftragen. Nach deren Fertigstellung erfolgte die Abnahmefahrt der Lok am 15. August 1997 von Meiningen nach Rentwertshausen. Zu ihren ersten längeren Diensten gehörte die Bespannung des „Murgtal-Schnaufferl“s im Abschnitt Freudenstadt Hbf – Baiersbronn (siehe Kapitel 3.5 und 3.6).

In der Folgezeit interessierten sich die „Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e.V.“ für die Maschine, die sie zum ersten Mal am 19. Mai 2001 auf der zuvor stillgelegten Rennsteigbahn einsetzten. Diese Bahnstrecke von Ilmenau über Rennsteig und Schleusingen nach Themar wurde in den folgenden Jahren zur Heimat für die leihweise bei den Dampfbahnfreunden eingesetzte Lok. Leider wurde bei den Vorarbeiten für die 2005 fällige erneute Hauptuntersuchung beim Ausachsen im Bh Erfurt ein gravierender Rahmenriss festgestellt. Anschließend stand die Lok dort abgestellt.

Da die DB AG als Eigentümerin keine Wiederinbetriebnahme finanzieren wollte, kaufte der Verein die Lok 94 1292 der DB AG ab. Wie der Vereinsvorsitzende Dr. Kaltwasser den Autoren am 18. März 2009 und 24. Mai

2011 mitteilte, wurde die Lok im Jahre 2010 nach Ilmenau geschleppt und soll langfristig wieder repariert werden.

Der nostalgische Dampfbahnverkehr auf der Rennsteigbahn wurde 2011 von der betriebsfähigen vereinseigenen BMAG-Lok 94 1538 abgewickelt. In Ilmenau befanden sich 2011 als „Bausatz“ weiterhin die BMAG-Loks 94 1184 und die der DB AG gehörende nicht betriebsfähige 94 1692 (für alle Loks siehe Kapitel 9.4). Als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für diese Verkehre fungierte seit 2003 die Rennsteigbahn GmbH & Co. KG, der auch die 94 1184 gehörte.

Literatur:

AG „Historische Nahverkehrsmittel Leipzig“ o.J. und 2008/ Arndt, Bätzold 1986/ Bahnert 2006/ Bätzold 1995/ Bedeschinski 2002/ Beier, Slezak 2001/ Beier, Sternhart 1999/ Bek, Bek 2000/ Czerny et al. 1995/ Dähn et al. 1996/ Danschwitz o.J. (Rundliste 1)/ Davies 2003/ Deutsche Reichsbahn 1941/ Deutsche Reichsbahn 1987/ Düring 1969/ Ebel 1984/ Eisenbahn-Kurier 1975/ Eisenbahn-Zentralamt 1924/ Fritz 1974/ Glasbrenner 1994/ Griehl 1980/ Hager, Rieger 1995/ Hermann, Hermann 1990/ Horn 1986/ Huske 2006/ Kaltwasser 2004/ Krauskopf, Vogelbusch 1977/ Kroker, Farrenkopf 1999/ Linek 2009/ Linek 2010/ Leitsch, Sydow 2011/ Löttgers 2009/ Mayer 2010/ Meyer 1999/ Miska o.J./ Motyčka 2001 [5]/ Neumann (Peter) 1995/ Raddatz, Müller o.J./ Rätzsch 1997/ Scharf, Wenzel 1996/ Schulze 1972/ Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk 1976/ Sindelar o.J./ Slezak 1983/ Stangl o.J. (Regensburg)/ Stumpf o.J./ Verkehrsmuseum Nürnberg o.J./ von Steuber 2008/ Voß 1995/ Wagner et al. 1991/ Walluhn 2000/ Walter o.J./ Wegenstein 1990/ Weisbrod, Obermayer 1985/ Weisbrod, Scheingraber 1994/ Wenzel, Greß 2005/ Winkler 2002/ Ziebold, Ziebold 2011



Nach der deutschen Wiedervereinigung wurde die 94 1292 auch weit abseits ihres angestammten Einsatzgebietes vor Sonderzügen eingesetzt. Am 8. Juni 1993 war sie auf der Eifelquerbahn im Einsatz und passierte unweit des Ortes Monreal die Ruine der Philippsburg.

Foto: Sammlung Wolfgang Fiegenbaum