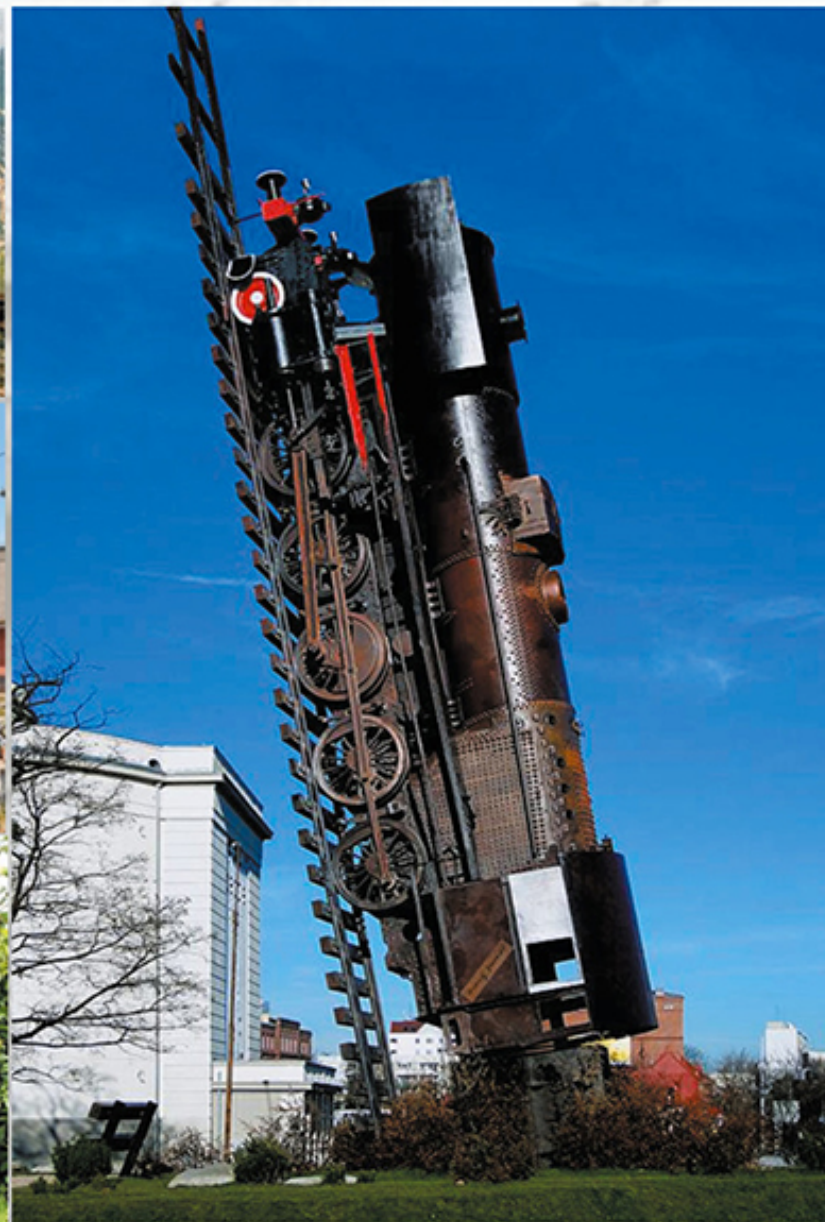


Bastian Königsmann



Das deutsche Dampflokerbe

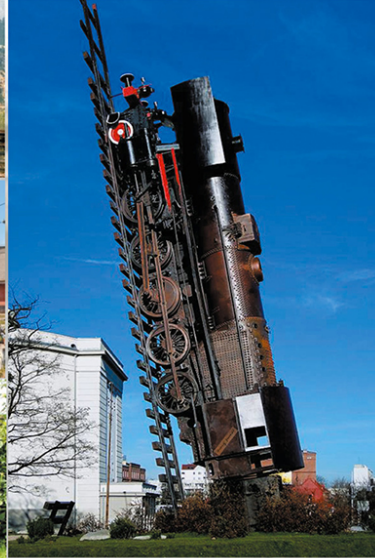


Geschichte, Geschichten und Verbleib aller im Ausland erhaltenen deutschen Normalspurdampflokomotiven

Bastian Königsmann



Das deutsche Dampflokerbe



Geschichte, Geschichten und Verbleib aller im Ausland erhaltenen deutschen Normalspurdampflokotiven

Vorwort

Liebe Leser,

das Deutsche Dampflokerbe - gehen wir von trockenen deutschen Gesetzen aus, ist das Thema „Erbe“ eindeutig geregelt: Mit dem Erbfall geht gem. § 1922 BGB das gesamte Vermögen des Erblassers an die Erben über. Die Realität der Dampflokomotiven sah zwar anders aus, war aber verwandt: Auf den verschiedensten Wegen gelangten in den letzten 150 Jahren Dampflokomotiven der Deutschen Staats-, Privat- und Werkbahnen ins Ausland, teils über massive Umwege und unter den unterschiedlichsten Bedingungen: Vom klassischen Kauf über Beschlagnahmungen und Kriegsbeute bis hin zu Entwicklungshilfe war alles dabei. Von diesen tausenden an Dampflokomotiven sind mindestens (!) **367** weltweit außerhalb Deutschlands erhalten. Manche sehr präsent für deutsche Eisenbahnfreunde, manche völlig aus dem Fokus verschwunden.

Ob alle hier in diesem Buch gezeigt werden? Sicherlich nicht. Zu oft habe ich vor allem in Osteuropa in Wäldern, zwischen nie geräumten Minenfeldern oder auch einfach vergessen in Lokschuppen am gefühlten Ende der Welt Dampflokomotiven vorgefunden, die seit Jahrzehnten als verschrottet oder verschollen galten. Die wahrscheinlichsten Kandidaten für ein Überleben bis heute sind in einem separaten Artikel am Ende des Buches aufgezählt. Natürlich werden Lokstatistiker beim Lesen auf die Barrikaden springen und im Abgleich mit ihren Daten sofort intervenieren. Doch eine Statistik nach Hörensagen bringt alles nichts, wenn vor Ort plötzlich ein herrlicher

großer Metallhaufen auftaucht und eine weitere tot geglaubte Lok im Dornröschenschlaf vor den eigenen Augen in Vorschein tritt.

Ich lade Sie ein, diese Reise um die Welt mitzugehen. Und vielleicht ergibt sich ja die Möglichkeit, mit diesem Buch in der Hand in Thailand, Russland oder der Türkei (um nur einige zu nennen) im Dialog mit den örtlichen Eisenbahnern die deutsche Geschichte der längst „vererbten“ Exponate gemeinsam zu erörtern.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen,

Ihr ***Bastian Königsmann***

Bastian Königsmann (*1982), gelernter Eisenbahner, machte 2003 Schlagzeilen mit der Umwandlung von Bahnhöfen in Serviceoasen und war danach für viele Jahre in leitender Position in der Aus- und Weiterbildung von Bahnpersonal tätig. Inzwischen erfüllt er sich seine Kindheitsträume und ist sowohl als Triebfahrzeugführer wie auch als Berufspilot rund um die Welt unterwegs. Er engagiert sich im interkulturellen Austausch mit Eisenbahnern aus der Türkei, Polen, Bosnien-Herzegowina und Rumänien. Nach dem Versuch seines ersten Kesselfeuers beschloss er, die Arbeit auf der Dampflokomotive aber doch lieber den Profis zu überlassen. Er wohnt mit zwei bahnverrückten Kindern in Mittelfranken. Nach seinem Erstlingswerk „Dampflokomotive heute“ über die immer noch täglich im Einsatz befindlichen Dampflokomotiven in Bosnien-Herzegowina veröffentlichte und übersetzte er zahlreiche Museumsführer im In- und Ausland. Mit seinem Standardwerk „pomnik parowóz - die polnischen Denkmaldampflokomotiven“ schaffte er es erstmals in die Top-10 der Bestsellerlisten.

Inhaltsverzeichnis

1. **Grundlegendes**

- 1.1. Grunddefinition: Was ist eine „deutsche Dampflokomotive“?
- 1.2. Auslandsverbleibe durch Kriege
- 1.3. Auslandsverbleibe – die Shoppingtouren der Museen
- 1.4. Grundprinzip: Lokbezeichnung

2. **Die Verteilung**

- 2.1. Tabelle: Erhaltene deutsche Dampflokomotiven im Ausland
- 2.2. Karte: Weltweite Verteilung

3. **Erhaltene Lokomotiven – Schnellzug-Lokomotiven**

- 3.1. Baureihe 01
- 3.2. Baureihe 01.5
- 3.3. Baureihe 01.10
- 3.4. Baureihe 03
- 3.5. Baureihe 03.10
- 3.6. Baureihe 13

4. **Erhaltene Lokomotiven – Personenzug-Lokomotiven**

- 4.1. Baureihe 23
- 4.2. Baureihe 24
- 4.3. Baureihe 37
- 4.4. Baureihe 38

5. Erhaltene Lokomotiven - Güterzug-Lokomotiven

- 5.1. Baureihe 41
- 5.2. Baureihe 42
- 5.3. Baureihe 44
- 5.4. Baureihe 50
- 5.5. Baureihe 50.35
- 5.6. Baureihe 52
- 5.7. Baureihe 52.80
- 5.8. Baureihe 55
- 5.9. Baureihe 56
- 5.10. Baureihe 57
- 5.11. Baureihe 58

6. Erhaltene Lokomotiven - Personenzug-Tenderlokomotiven

- 6.1. Baureihe 64
- 6.2. Baureihe 65
- 6.3. Baureihe 70
- 6.4. Baureihe 74
- 6.5. Baureihe 78

7. Erhaltene Lokomotiven - Güterzug-Tenderlokomotiven

- 7.1. Baureihe 80
- 7.2. Baureihe 86
- 7.3. Baureihe 89
- 7.4. Baureihe 91
- 7.5. Baureihe 92
- 7.6. Baureihe 93

7.7. Baureihe 94

7.8. Baureihe 98

8. **Erhaltene Lokomotiven - Lokalbahn / Privatbahn**
9. **Erhaltene Lokomotiven - Werkbahn**
10. **Rückholer: Einmal Deutschland - Ausland und retour**
11. **Andersherum: Ausländische Dampflokomotiven in Deutschland**
12. **Wie findet man Dampflokomotiven im Ausland - ein Fallbericht**
13. **Fast erhalten - Schneepflüge & Co**
14. **Ungeklärte Fälle - verschwundene Lokomotiven**
15. **Fast deutsche Loks - die Rasterausfälle**
16. **Danksagung**

Anmerkung zu verwendetem Bildmaterial:

Der Urheber hat nach bestem Wissen und Gewissen die Urheberrechte aller verwendeten Bilder recherchiert und beachtet. Für jedes verwendete, nicht lizenzfreie Bild liegt eine schriftliche Nutzungserlaubnis des Urhebers vor. Trotzdem ist der Autor nicht dazu in der Lage, die tatsächliche Urheberschaft der Person zu überprüfen, die von sich behauptet, Urheber zu sein. Sollten wider jedes Erwarten und Wissens Urheberrechte einer dritten Person in diesem Buch verletzt worden sein, so wenden Sie sich bitte zur Klärung der Angelegenheit an autorenteam@erlangen4u.de

„Der Bundespräsident hat mit großer Sympathie von Ihrem Einsatz für die Eisenbahngeschichte und Ihrem diesbezüglichen Rechercheaufwand in osteuropäischen Nachbarstaaten erfahren. [...] Im Namen des Bundespräsidenten danke ich Ihnen deshalb auf diesem Weg für Ihr Engagement.“

Mitteilung des Bundespräsidialamtes vom 11. November
2019.

1.1 Definition: Deutsche Dampflokomotiven im Ausland

Deutsche Dampflokomotiven im Ausland - was auf den ersten Blick eine ganz klare Definition nach sich zieht, bereitet beim näheren Hinsehen durchaus Kopfzerbrechen.

Zurückblickend bis ins Jahr 1835 ist die Definition „Was ist Deutschland?“ nun mal nicht ganz einfach, wenn man eine über alle Generationen hinweg einheitliche Antwort finden möchte.

Weiter gehen die Fragen bei der Technik: Ist eine deutsche Dampflokomotive eine solche, weil sie in Deutschland gebaut wurde? Dann wäre dieses Buch ungefähr 10-mal so dick. Auch weitere Fragen tauchen auf: Wie geht man mit den so perfide genannten „Anschlüssen“ zwischen 1933 und 1939 um? Sortiert man es nach Baureihen, die „typisch Deutsch“ sind? Was ist mit Kriegseroberungen der beiden Weltkriege, die dann je nach Sichtweise auch kurzzeitig „deutsche Loks“ wurden?

Jede Sichtweise hat dabei Recht, ist allerdings eher für Historiker interessant als für Auslandsreisende und den technikgeschichtlich „normal“ interessierten Eisenbahnfreund. Um diesen Punkt erweitert hat sich eine Definition ergeben, die als am Meisten sinnhaft angesehen wurde:

Eine „Deutsche Dampflokomotive“ und damit Basis für dieses Buch ist unter Abwägung aller Einzelargumente eine Dampflokomotive, die an eine im Gebiet Deutschlands in seiner jeweiligen Ausdehnung gelegene

Eisenbahngesellschaft **ausgeliefert** und von dieser **eingesetzt** wurde.

Damit sind die für deutsche Eisenbahnfreunde durchaus ungewohnten kleinen 3-achsigen Tenderloks der Reichseisenbahn Elsass-Lothringen „drin“. Die nach 1945 im Ausland zu Ende gebauten 52er jedoch beispielsweise ebenso wenig wie ausländische Nachbauten Deutscher Fahrzeuge, denen aber im hinteren Abschnitt des Buches eigene Übersichtskapitel gewidmet sind. Auch nicht dazu gehören per Definition die Reparationsleistungen aus deutschen Fabriken vor allem aus der Zeit zwischen 1920 und 1925. Doch auch diese werden im hinteren Abschnitt angerissen und geraten nicht in Vergessenheit.

Zwischen „an deutsche Eisenbahngesellschaft ausgeliefert und durch diese eingesetzt“ liegen manchmal nur Momente der Weltgeschichte. Ein gutes Beispiel hierfür ist 52 4567. Die Lok stand 1945 in Posen in der Werkhalle, dann kam die Rote Armee. Die nicht fertige Lok wurde auf Flachwagen geladen, machte eine wilde Fluchtreise durch das besetzte Polen und geriet dann doch in die Finger der sowjetischen „Befreier“. Die brachten sie nach Posen zurück, ließen sie dort fertigbauen und wollten sie eigentlich der polnischen Staatsbahn als Ty42-32 zur Verfügung stellen.

Warum das nie geschah, weiß man nicht. Die Lok ging statt für zivile Zwecke in Polen zu bleiben in die Sowjetunion und steht heute als Denkmal im litauischen Radviliškis. Somit bildet gerade sie die Grenze. Deutsche Bauart, durch die Deutsche Reichsbahn bestellt, aber am Ende nicht dort eingesetzt und somit keine „Deutsche Dampflokomotive im Ausland“ per hiesiger Definition.



Abb.: Der „Übeltäter“ im Bild: Die links zu sehende 52 4567 ist keine deutsche Lok mehr, die baugleiche 52 313 rechts daneben sehr wohl. Foto: Dr. Günther Barths

1.2 Auslandsverbleibe durch Kriege

Der Erste und der Zweite Weltkrieg brachten die Lokbestände deutscher Eisenbahnen mächtig durcheinander. Der sinnlose Eroberungsfeldzug deutscher Soldaten wäre ohne die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn so kaum bzw. wahrscheinlich gar nicht möglich gewesen. Das Ende beider Kriege ist uns allen hinlänglich bekannt. Neben unendlichem Leid blieben trotz umfangreicher Evakuierungsbemühungen der Eisenbahn und Eisenbahner aber in den nun wieder fremden Ländern zahllose Lokomotiven und Wagen zurück. Die einen zerschossen und nur noch als Metallschrott verwertbar, die anderen beim fluchtartigen Verlassen zurückgelassen und sofort für die Gegenseite militärisch nutzbar. Noch wichtiger als für den Krieg wurden die oftmals fast nagelneuen deutschen Lokomotiven für den Wiederaufbau in den zerstörten Ländern. So hatten insbesondere die Dampflokomotiven der Baureihe 52 in der Nachkriegszeit des zweiten Weltkrieges mit dem Wiederaufbau eine weitaus glorreichere Aufgabe zu bewältigen.

Wie viele deutsche Dampflokomotiven nach dem ersten Weltkrieg im Ausland verblieben sind ist bis heute nicht einmal ansatzweise erfasst. Als Gradmesser gelten die Umzeichnungspläne der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft aus den Jahren 1923 und 1925 sowie Bestandsübersichten über die Bestände der Länderbahnen zumeist aus den Vorkriegszeiten verbunden mit den vorhandenen Lieferlisten über Loklieferungen während des Krieges. Hinter Hunderten von Lokomotiven stehen jedoch Fragezeichen. Man weiß, dass es die jeweilige Lok gegeben hat und sie 1923 nicht mehr da war. Über die Verbleibe ist

vielfach nichts bekannt. So ist es auch heute noch möglich und passiert immer wieder, in weit entfernten Gegenden auf stillgelegten Industriebrachen Lokomotivreste zu finden von Fahrzeugen, die seit 1918 als verschollen galten.

Immerhin dokumentiert sind weitestgehend die nach 1918 erfolgten Überstellungen von Lokomotiven an ausländische Eisenbahngesellschaften. Grund hierfür waren die gemäß des Versailler Vertrages zu leistenden Reparationszahlungen, die die junge Reichsbahn mit etwa 660 Millionen Reichsmark jährlich belasteten. Sowohl uralte Lokomotiven mit ihrem Schrottgegenwert wie auch fast neue oder ganz neue Loks mit ihrem Zeitwert konnten dort gegengerechnet werden.

Ähnlich war es nach Ende des zweiten Weltkriegs. Doch wer meint, dass hierüber eine vollständige Dokumentation auf dem Tisch liegen müsste, irrt leider. Gelang der Wehrmacht bzw. der Deutschen Reichsbahn bis Juni 1944 in verlorenen Frontabschnitten noch ein kontrollierter Rückzug ohne nennenswerten Verlust von fahrfähigem Lokomotivmaterial, begann ab 19. Juni 1944 das Chaos: Weißrussische Partisaneneinheiten schnitten den deutschen Einheiten im Osten mit etwa 7.000 explodierten Sprengladungen den Nachschub von, wie auch den Rückzug nach Westen ab. Die aus dem Osten angreifende Rote Armee konnte so erstmals in nennenswertem Ausmaß betriebsfähige deutsche Lokomotiven erobern und sofort für sich selbst zum Einsatz bringen.

Noch ein langes Jahr sollte bis zum Kriegsende vergehen, verbunden mit dem Verlust tausender Dampflokomotiven in Nord, Süd, Ost und West. Der mit Sicherheit geringste Preis würde man es vergleichen mit dem unendlichen Leid der Menschen. Die bedingungslose Kapitulation der deutschen Wehrmacht am 08. Mai 1945 war jedoch

bahntechnisch nicht die Stunde null. Deutsche Lokomotiven waren zu dem Zeitpunkt über ganz Europa verstreut. Teilweise erobert. In beträchtlichem Ausmaß waren es aber auch an die ehemaligen Verbündeten ausgeliehene Fahrzeuge, denen erst der Fluchtweg versperrt war, und die dann durch die jeweiligen Staatsbahnen dankend in den Bestand aufgenommen wurden. Manchmal unter Anrechnung auf erneute Reparationsforderungen, manchmal sogar in Gold bezahlt als Kauf - oftmals aber auch nach dem Prinzip des „einfach Behaltens“.

Die weitere Geschichte der kriegsversprengten Dampflokomotiven muss man bei der Betrachtung zwischen Ost und West teilen, wengleich diese Schubladen auch nicht eindeutig sind.

In den westlichen Besatzungszonen begann kurz nach Kriegsende ein reger Tauschhandel. Die westdeutsche(n) Eisenbahn(en) unter ihren Besatzungsmächten bzw. ab September 1949 mit Ausnahme des Saarlandes die Deutsche Bundesbahn pflegten schon bald einen engen Kontakt zu ihren Nachbarbahnen und arbeiteten wie auf einem türkischen Basar: Zahllose im Ausland stehen gebliebene Loks wurden eingetauscht gegen solche aus dem Ausland, die auf westdeutschem Gebiet stehen geblieben waren. So ergaben sich in den ersten Nachkriegsjahren teils massive Lokomotivbewegungen quer durch Europa zur Vereinheitlichung der jeweiligen Landesfahrzeugflotten. Noch 1952 gab es letzte Austauschprogramme, 1957 erst fanden diese mit der Eingliederung der Eisenbahn des Saarlandes ihr Ende. So ist zu erklären, dass in den westeuropäischen Ländern vergleichsweise wenig deutsche Lokomotiven mit Kriegsverbleib heute museal erhalten werden.

Im neu entstehenden „Ostblock“ incl. Österreich sah die Lage in der Nachkriegszeit ganz anders aus: Statt Tauschhandel war die Fahrzeugverteilung auch der Beutelokomotiven zum Großteil der Willkür ausgesetzt. Zahllose Geschichten sind überliefert, in denen sowjetische Militärs spontan in Bahnbetriebswerken oder Lokfabriken auftauchten und gerade im Einsatz oder in der Endfertigung befindliche Lokomotiven kurzerhand beschlagnahmten. Oftmals sah man diese Fahrzeuge danach nie wieder. Auch in den Satellitenstaaten sah es nicht besser aus: Man nahm, was man dachte zu gebrauchen. Der „große Bruder“ bestimmte, welche Lokomotiven wo zum Einsatz kamen. Den Höhepunkt erreichte der Hohn in den Jahren 1962 - 1966: Insgesamt 725 vorher erbeutete bzw. beschlagnahmte Lokomotiven der Baureihe 52 wurden an diverse Staats- oder Werkbahnen in den Bruderstaaten verkauft. Teilweise genau dorthin, wo man sie 15 Jahre zuvor beschlagnahmt hatte.

Natürlich suchte man nicht die besten Loks aus. Vielfach kamen zum horrenden, zwangsweise zu entrichtenden Kaufpreis noch „angebotene“ nicht ganz billige Hauptuntersuchungen der Lokomotiven hinzu, die von der Ausführungsqualität teilweise grotesk schlecht gewesen sein sollen. Viele dieser Zwangskäufe sind in ihren neuen Heimatländern gar nicht oder nur für wenige Jahre noch in den Einsatz gekommen. Trotzdem: Viele Dampflokomotiven würden ohne diesen Verkauf wahrscheinlich heute nicht mehr existieren. Aus Eisenbahnfreundesicht darf man sich also freuen!

Leider nicht erhalten und somit nicht Bestandteil dieses Buches wurden die 1945 in die USA verschifften Kriegstrophäen 19 1001, 42 1597 und 52 2006. Der Sinn dieser Überführung ist durchaus strittig und liegt irgendwo

zwischen technischer Begutachtung und der Vorführung von Beuteobjekten. So ist es auch nicht verwunderlich, dass diese Lokomotiven Anfang der 1950er Jahre der breiten Masse in einer Art Dampflok-Disney-World präsentiert wurden mit doch eigenwilliger Lackierung und Darstellung. Um wenigstens ein bisschen Platz für Spekulationen zu lassen: Eine offizielle Bestätigung über die vermeintliche Verschrottung dieser Lokomotiven gibt es bis heute nicht...



Foto links: Vielfach bestimmten im 2. Weltkrieg auch Partisanen über den Verbleib von Lokomotiven - sehr einbzw. nachdrücklich. Foto: SlgBK

1.3 Auslandsverbleibe: Museen

Eisenbahnfreunde. Eine Spezies, die es fast weltweit gibt, wobei die Konzentration durchaus sehr unterschiedlich ist. In manchen Ländern kennen sich alle Eisenbahnfreunde persönlich, so wenig sind es. In Deutschland ging eine Erhebung aus dem Jahr 2000 von bis zu 2 Millionen Eisenbahninteressierten aus, wobei die Zahl doch sehr durch eine rosarote Brille betrachtet scheint.

Auch in manch anderen Ländern ist das Hobby sehr populär, unter anderem in den USA, der Schweiz, dem Eisenbahn-Mutterland Großbritannien und in den Niederlanden. Die USA sind weit weg, die Schweiz hat schon früh mit einer eigenen Sammlung zu ihrer Historie begonnen. Großbritannien hat technische Hindernisse beim Einsatz deutscher Dampflokomotiven. Es bleiben die Niederlande als großes Land der Fans deutscher Dampflokomotiven.

Doch bereits 1958 hatte die niederländische Staatsbahn NS als erste europäische Eisenbahngesellschaft den Traktionswandel abgeschlossen und den Dampfbetrieb vollständig eingestellt. Eine Zeit, wo noch (fast) niemand an die museale Erhaltung von Dampflokomotiven dachte, somit konnte fast keine eigene Dampflok gerettet werden. Das Eisenbahn hobby wurde in den Niederlanden erst in den 1970er Jahren so richtig populär. Was machte man also? Es blieb für die vielen Eisenbahnfreunde mit dem Wunsch nach eigenen „Museums“eisenbahnen gar keine andere Möglichkeit, als im Ausland einzukaufen. In den 1970er und 1980er Jahren fanden so dutzende deutsche Dampflokomotiven ihren Weg ins Nachbarland. Ein Weg,

ohne den sie in Deutschland mit Sicherheit im Alteisen gelandet wären. Es war nicht alles Gold was glänzt. Auch in den Niederlanden waren mancherorts die Eisenbahnfreunde mit ihren Projekten völlig überfordert. Doch zusammenfassend hat sich unser Nachbarland große Verdienste im Erhalt deutscher Dampfloktechnik erworben. Besonders bemerkenswert ist, dass eine Vielzahl dieser Lokomotiven bis heute betriebsfähig ist oder sogar erst in den letzten Jahren überhaupt betriebsfähig wurde.

Etwas später zu den kauffreudigen Ländern stieß Österreich. Lange Zeit wurde die Eisenbahnhistorie im Land durch einflussreiche Gruppen geprägt, die in einer Art Altherrenrunde über die Art und Weise entschieden, wie und was im Land museal erhalten wird. Noch heute finden sich in zahlreichen Publikationen aus externer Sicht sicherlich unpassende kritische Seitenhiebe auf manche dort getroffene Entscheidung. Mit dem Fall des Eisernen Vorhangs überschwemmte plötzlich eine nicht mehr für möglich gehaltene Zahl an Dampflokomotiven den Markt. Teilweise für 5.000 DM waren zahlreiche 5 Jahre vorher noch zu utopischen Summen angebotene Lokomotiven plötzlich zu haben. Österreichische Eisenbahnfreunde nutzten das, konnten sie doch endlich recht frei ihren Träumen nachgehen. So gelangten viele Lokomotiven aus fremden Ländern in den kleinen Alpenstaat, wo sie bis heute immerhin bewahrt werden. Noch viel Arbeit wartet, bis mancher Rosthaufen wieder eine echte Lokomotive ist.

Bei alle dem darf man nicht vergessen, dass auch in Deutschland etwa 1.000 Dampflokomotiven museal erhalten sind. Manch ein Eisenbahnfreund äußert den Gedanken, dass die Nachbarländer „uns“ die eine oder andere Lokomotive „geklaut“ hätten. Das Wort „gerettet“ passt dabei aber sicherlich besser, da vielerorts in Deutschland der Erhalt der vorhandenen Materie schon an

viele Grenzen stößt und somit weitere Fahrzeuge kaum verkraften könnte.

1.4 Grundprinzip: Lokbezeichnung und Abkürzungen

Dieses Buch ist sortiert auf Basis des 1920 von Gustav Hammer entwickelten Lokomotivbaureihennummernschemas der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, das in seinen Grundzügen bis heute so im Einsatz geblieben ist. Lokomotiven, die vor ihrer Nummerierung bereits Deutschland verlassen hatten, sind in die Abschnitte eingefügt worden, wie man sie nummeriert HÄTTE.

Das Nummernschema besteht aus zwei einzeln zu betrachteten Nummern: Zunächst die STAMMNUMMER, die Auskunft über die Verwendungsart der Lokomotive gibt:

01-19: Schnellzug-Lokomotiven	20-39: Personenzug-Lokomotiven
40-59: Güterzug-Lokomotiven	60-79: Personenzug-Tenderlokomotiven
80-96: Güterzug-Tenderlokomotiven	97: Zahnradbahn-Lokomotiven
98: Lokalbahn-Lokomotiven	99: Schmalspur-Lokomotiven

Den zweiten Teil der Loknummer bildet die Ordnungsnummer. Diese beinhaltet Informationen zur Baureihenbezeichnung (auch „Unterart“ genannt) und der fortlaufenden Nummer. Was fortlaufend und was „Unterartbezeichnung“ ist lässt sich dabei nicht immer auf den ersten Blick erkennen.

Als Beispiel: Die Lokomotive 74 1234 gehört zur Baureihe 74, also eine Personenzug-Tenderlokomotive. Soweit ist es klar. Die „1234“ als Ordnungsnummer sagt uns, dass die Lok zur Unterart der Reihe 74.4-13 gehört, eine preußische T12. Die Zählung begann bei 401, somit ist diese Lok die theoretisch 834te Lok ihrer Bauart. Leider wurden aber auch Loknummern immer wieder frei gelassen, so dass die Logik nicht ganz mit den Aufzeichnungen übereinstimmt. Da jedoch alle Lokomotiven der Baureihe 74 die gleiche Achszahl haben (in diesem Falle 1`C - also ein Vorlaufradsatz und 3 Kuppelradsätze, also angetriebene), hat man egal welche Ordnungsnummer die Lok besitzt eine ungefähre Vorstellung über die Abmessung bzw. das Aussehen der Lokomotive.

Die Werk- und Privatbahnlokomotiven sind hier hingegen nach ihrer Achszahl sortiert. Dabei steht der Großbuchstabe für die Zahl der Achsen. Ein „A-Kuppler“ hat also eine angetriebene Achse, ein „B-Kuppler“ davon zwei, ein C-Kuppler drei usw..

Ein weiter wichtiger Punkt bei der deutschen Eisenbahn: Der Aküfi. Abkürzungsfimmel. Im Bahnwesen wird alles abgekürzt, was sich irgendwie abkürzen lässt. In diesem Buch sollen von diesen Abkürzungen möglichst wenige verwendet werden, um ein paar kommt man aber nicht herum:

BW: *Bahnbetriebswerk. Vor allem bestehend aus einem Lokschuppen, oft einer Drehscheibe sowie Anlagen zur Wartung und Versorgung mit Betriebsstoffen.*

Btf.: *Betriebsfähig. Die Dampflokomotive ist also einsatzbereit und darf auch fahren.*

HU: Hauptuntersuchung. Wie der TÜV beim Auto gibt es das auch für Lokomotiven.

i.A.: In Aufarbeitung. Die Lok wird also gerade restauriert.

RAW: Reichsbahnausbesserungswerk. Also die alte „Werkstatt für große Reparaturen“.

ETS: Ersatzteilspeicher. Meist nur noch ein Lokwrack, dem man Teile zur Reparatur anderer Loks entnimmt.

2. erhaltene deutsche Dampflokomotiven im Ausland

Loknummer	Hersteller	Land	Standort	Seite
D				
01 202	Henschel 23254/1937	Schweiz	Lyss	→
01 533	Krupp 1413/1934	Österreich	Ampflwang	→
01 1075	BMAG 11331/1939	Niederlande	Rotterdam	→
03 273	BMAG 10629/1936	Polen	Warszawa	→
03 1015	BLW 14926/1940	Polen	Warszawa	→
13 1247	LHW 934/1912	Polen	Skierniewice	→
23 023	Jung 11478/1952	Niederlande	Rotterdam	→
23 071	Jung 12506/1956	Niederlande	Beekbergen	→
23 076	Jung 12511/1956	Niederlande	Beekbergen	→
24 092	Schichau 3419/1940	Polen	Kościerzyna	→
37 171	BMAG 3450/1905	Polen	Warszawa	→
38 P8 Altona 2445	Henschel 13855/1916	Belgien	Brügge	→
38 P8 Königsberg 2407	Vulcan 2352/1907	Rumänien	Sinaia	→
38 1698	Borsig 9076/1915	Polen	Kościerzyna	→
38 1818	BMAG 5839/1916	Rumänien	Dej	→
38 2155	BMAG 6388/1917	Polen	Wolsztyn	→
38 2402	BMAG 6947/1919	Polen	Żagań	→
38 2506	LHW 1850/1919	Rumänien	Arad	→
38 2556	BMAG 6975/1919	Rumänien	Iași	→
38 3192	LHW 2269/1921	Polen	Wolsztyn	→
38 3267	Henschel 18371/1921	Polen	Jaworzyna Śląska	→
38 3272	Henschel 18376/1921	Polen	Warszawa	→
38 3524	Hagans 1063/1922	Rumänien	Dej (in Teilen)	→
38 3587	Schichau 2925/1921	Polen	Skierniewice	→

41 105	Krupp 1927/1939	Niederlande	Rotterdam	→
41 241	Borsig 14820/1939	Niederlande	Beekbergen	→
42 1427	Schichau 4448/1944	Polen	Leszno	→
44 193	Krupp 2015/1940	Niederlande	Beekbergen	→
44 661	Borsig 15117/1941	Österreich	Ampflwang	→
44 1085	WLF 9441/1942	Niederlande	Beekbergen	→
44 1593	SACM 7849/1943	Niederlande	Beekbergen	→
44 1595	SACM 7865/1943	Österreich	Ampflwang	→
44 1614	Krenau 1102/1942	Österreich	Ampflwang	→
50 084	Henschel 24704/1939	Bulgarien	Kaloyanovez	→
50 451	Schichau 3413/1940	Polen	Wolsztyn	→
50 463	WLF 3328/1940	Bulgarien	Plovdiv	→
50 517	BLW 14993/1941	Rumänien	Braşov	→
50 530	Henschel 25749/1940	Bulgarien	Kaloyanovez	→
50 649	WLF 3369/1940	Bulgarien	Kaloyanovez	→
50 798	Henschel 25882/1941	Bulgarien	Kaloyanovez	→
50 1002	Schichau 3427/1940	Österreich	Ampflwang	→
50 1029	BMAG 11518/1940	Polen	Jaworzyna Śląska	→
50 1171	Skoda 1250/1942	Österreich	Wien	→
50 1175	Skoda 1254/1941	Bulgarien	Kaloyanovez	→
50 1255	Jung 9283/1941	Niederlande	Rotterdam	→
50 1541	Henschel 26351/1941	Bulgarien	Kaloyanovez	→
50 3506	Krupp 2364/1940	Österreich	Ampflwang	→
50 3519	Henschel 24976/1940	Österreich	Ampflwang	→
50 3520	BMAG 11633/1942	Niederlande	Beekbergen	→
50 3564	WLF 3317/1940	Niederlande	Beekbergen	→
50 3618	Skoda 1349/1942	Niederlande	Beekbergen	→
50 3645	DWM 418/1942	Niederlande	Stadskanaal	→
50 3654	MBA 13780/1942	Niederlande	Beekbergen	→
50 3661	WLF 9158/1941	Frankreich	Martel	→
50 3666	AFB 2567/1943	Niederlande	Beekbergen	→
50 3673	Borsig 15062/1941	Italien	Luino	→
50 3681	Henschel 24730/1940	Niederlande	Beekbergen	→
50 3689	Henschel 25766/1940	Österreich	Ampflwang	→

50 3696	Krupp 2059/1939	Belgien	Treignes	→
52 005	Henschel 26844/1942	Polen	Stalowa Wola	→
52 010	Henschel 26928/1942	Kroatien	Zagreb	→
52 013	Henschel 26931/1942	Polen	Jaworzyna Śląska	→
52 021	Henschel 26939/1942	Lettland	Jelgava	→
52 025	Henschel 26943/1942	Polen	Lubin	→
52 036	Henschel 26954/1942	Lettland	Riga	→
52 053	Henschel 26971/1942	Polen	Nowy Sącz	→
52 056	Henschel 26974/1942	Polen	Kartuzy	→
52 074	Henschel 26992/1942	Weißrussland	Brest	→
52 077	Jung 11092/1943	Rumänien	Petroşani	→
52 100	Krauss-Maffei 16411/1943	Österreich	Straßhof	→
52 162	BMAG 12167/1942	Polen	Jaworzyna Śląska	→
52 196	BMAG 12201/1943	Rumänien	Sibiu	→
52 200	BMAG 12205/1943	Polen	Chabówka	→
52 221	BMAG 12226/1943	Schweiz	St. Sulpice	→
52 279	WLF 9651/1942	Polen	Dzierżoniów	→
52 313	WLF 9685/1943	Litauen	Radviliškis	→
52 322	WLF 9694/1943	Russland	Rostov-on Don	→
52 364	Borsig 15461/1943	Türkei	İstanbul	→
52 365	Borsig 15462/1943	Türkei	Sultanhisar	→
52 366	Borsig 15463/1943	Türkei	Çankırı	→
52 367	Borsig 15464/1943	Türkei	Yeşilkavak	→
52 435	Borsig 15532/1943	Moldawien	Ungheni	→
52 460	Borsig 15557/1943	Österreich	St. Pölten - Harland	→
52 461	Borsig 15558/1943	Polen	Nysa	→
52 464	BLW 15561/1943	Ungarn	Hatvan	→
52 622	Schichau 4090/1943	Russland	Nischni Nowgorod	→
52 633	Schichau 4111/1944	Polen	Jabłonowo Pomorski	→
52 663	Schichau 4216/1944	Bulgarien	Kaloyanovez	→
52 777	Henschel 28062/1944	Russland	Kaliningrad	→

52 793	Henschel 28118/1944	Bosnien	Tuzla	→
52 817	Henschel 28142/1944	Bosnien	Tuzla	→
52 855	Krenau 1476/1944	Österreich	Sigmundsherberg	→
52 858	Krenau 1479/1944	Russland	Kaliningrad	→
52 1114	DWM 528/1943	Russland	Archangelskoje	→
52 1127	DWM 541/1943	Rumänien	Dej	→
52 1134	DWM 548/1943	Bosnien	Tuzla	→
52 1162	DWM 576/1943	Polen	Koscierzyna	→
52 1198	DWM 612/1943	Österreich	Ampflwang	→
52 1218	DWM 641/1943	Bosnien	Tuzla	→
52 1227	DWM 654/1944	Österreich	Wien	→
52 1334	DWM 794/1944	Polen	Pyskowice	→
52 1345	DWM 811/1944	Bosnien	Tuzla	→
52 1346	DWM 812/1944	Polen	Chabówka	→
52 1385	Esslingen 4571/1943	Rumänien	Simeria	→
52 1481	Esslingen 4705/1943	Polen	Koscierzyna	→
52 1608	SACM 7875/1943	Polen	Tłuszcz	→
52 1956	Krauss-Maffei 27284/1944	Polen	Lubaczów	→
52 2099	Henschel 26855/1943	Weißrussland	Luninez	→
52 2112	Henschel 26868/1943	Polen	Jaworzyna Śląska	→
52 2118	Henschel 26874/1943	Polen	Kędzierzyn Kozle	→
52 2127	Henschel 26883/1943	Polen	Jaworzyna Śląska	→
52 2277	Henschel 27445/1943	Polen	Chojnice	→
52 2301	Henschel 27469/1942	Polen	Szymbark	→
52 2340	Henschel 27508/1943	Weißrussland	Waukawysk	→
52 2353	Henschel 27521/1943	Polen	Łubiana	→
52 2373	Henschel 27541/1943	Bulgarien	Kaloyanovez	→
52 2377	Henschel 27545/1943	Slowenien	Ljubljana	→
52 2394	Henschel 27562/1943	Moldawien	Ungheni	→
52 2482	Henschel 27650/1943	Polen	Pyskowice	→
52 2505	Henschel 27673/1943	Russland	Sankt Petersburg	→
52 2520	Henschel 27688/1943	Polen	Jaworzyna Śląska	→
52 2596	Henschel 27764/1943	Weißrussland	Brest	→

52 2710	Henschel 27933/1944	Polen	Pyskowice	→
52 2728	Henschel 27960/1944	Bulgarien	Asenovo	→
52 2730	Henschel 27962/1944	Polen	Jaworzyna Śląska	→
52 2733	Henschel 27965/1944	Polen	Chabówka	→
52 2770	Henschel 28322/1944	Norwegen	Hamar	→
52 2794	Henschel 28358/1944	Polen	Jaworzyna Śląska	→
52 2802	Henschel 28366/1944	Serbien	Lapovo	→
52 2817	Henschel 28163/1944	Polen	Chabówka	→
52 2821	Henschel 28167/1944	Polen	Oleśnica	→
52 3162	Jung 11173/1943	Russland	Moskau	→
52 3181	Jung 11192/1943	Bulgarien	Kaloyanovez	→
52 3234	Jung 11245/1944	Mazedonien	Skopje	→
52 3240	Jung 11251/1944	Bulgarien	Asenovo	→
52 3286	Jung 11297/1944	Polen	Wolsztyn	→
52 3314	Jung 11325/1944	Belgien	Treignes	→
52 3316	Jung 11327/1944	Österreich	Ampflwang	→
52 3320	Jung 11331/1944	Frankreich	Paris	→
52 3368	Krauss-Maffei 16494/1943	Estland	Haapsalu	→
52 3397	Krauss-Maffei 16523/1943	Finnland	Haapamäki	→
52 3417	Krauss-Maffei 16543/1943	Slowenien	Ljubljana	→
52 3436	Krauss-Maffei 16562/1943	Kroatien	Zagreb	→
52 3458	Krauss-Maffei 16584/1943	Polen	Pyskowice	→
52 3504	Krauss-Maffei 16630/1943	Luxembourg	Luxembourg	→
52 3517	Krauss-Maffei 16643/1943	Österreich	Ampflwang	→
52 3535	Krauss-Maffei 16661/1943	Ungarn	Fertöboz	→
52 3554	Krauss-Maffei 16691/1943	Belgien	Saint Ghislain	→
52 3567	Krauss-Maffei 16704/1943	Polen	Gliwice	→

52 3643	WLF 17226/1943	Russland	Tschernjachowsk	→
52 3644	WLF 17227/1943	Tschechien	Lužná	→
52 3816	WLF 17305/1944	Österreich	Lienz	→
52 3879	WLF 17322/1944	Niederlande	Beekbergen	→
52 3914	MBA 14168/1944	Polen	Wroclaw	→
52 4048	WLF 17335/1944	Bulgarien	Ruse Depot	→
52 4541	DWM 857/1944	Polen	Pyszczyń	→
52 4552	DWM 868/1944	Österreich	Ampflwang	→
52 4564	DWM 880/1945	Russland	Kaliningrad	→
52 4751	MBA 13802/1943	Weißrussland	Brest	→
52 4752	MBA 13803/1943	Italien	Triest	→
52 4770	MBA 13821/1943	Polen	Wolsztyn	→
52 4779	Henschel 28370/1944	Bosnien	Tuzla	→
52 4844	O&K 13902/1943	Russland	Togliatti	→
52 4855	O&K 13918/1943	Türkei	Uşak	→
52 4856	O&K 13919/1943	Türkei	Uşak	→
52 4859	O&K 13923/1943	Türkei	Gebze	→
52 4860	O&K 13924/1943	Türkei	Yeşilkavak	→
52 4862	O&K 13926/1943	Türkei	Çamlık	→
52 4863	O&K 13927/1943	Türkei	Uşak	→
52 4936	MBA 14006/1943	Slowenien	Pivka	→
52 4984	MBA 14045/1944	Österreich	Trumau	→
52 4995	MBA 14065/1944	Polen	Małaszewicze	→
52 5123	MBA 14327/1944	Polen	Leszno	→
52 5134	Krenau 1143/1943	Polen	Koscierzyna	→
52 5156	Krenau 1165/1943	Ungarn	Budapest	→
52 5200	Krenau 1209/1943	Usbekistan	Taschkent	→
52 5248	Schichau 3826/1943	Weißrussland	Baranowitschi	→
52 5314	Krenau 1335/1944	Weißrussland	Brest	→
52 5336	Krenau 1363/1944	Polen	Koscierzyna	→
52 5415	Schichau 3693/1943	Russland	Moskau	→
52 5422	Schichau 3700/1943	Österreich	Mürzzuschlag	→
52 5605	Schichau 3883/1943	Polen	Legnica	→
52 5653	Schichau 3931/1943	Ukraine	Kostopil	→