

Korrekturen und Ergänzungen zur 1. Auflage

Inhaltliche Korrekturen im Text gegenüber der 1. Auflage von August 2012 sind **fett** gedruckt bzw. durchgestrichen. Ergänzungen werden separat vermerkt.

Korrekturen der Zeitform: Bildunterschriften sind beschreibend und sollten deshalb im Präsens formuliert sein. Das ist im Buch bisweilen nicht durchgängig gelungen. Deshalb hier die diesbezüglich in einer fiktiven zweiten Auflage durchzuführenden Korrekturen.

Die ebenfalls erschienenen Bände 1 (Mitteldeutschland) sowie 3.1 und 3.2 (Deutsche Reichsbahn) sind nicht Gegenstand der vorliegenden Errata.

Literatur und Quellenverzeichnis

S. 8, B) Archive, ergänzen:

Bayerisches Staatsarchiv (ByStArch) Amberg
Sächsisches Staatsarchiv Leipzig (SStA-L)

S. 8 D) Sekundärliteratur, Ergänzung

Hinweis: Hier fehlen alle Werke der Sekundärliteratur, insbesondere der Nachkriegsveröffentlichungen, die, sobald man sie gelesen hat, trotz des Anspruches möglichst nur Primärquellen zu verwenden, dennoch verinnerlicht oder als „schon mal gehört“ im Unterbewusstsein abgespeichert werden.

Liste ausgewählter Werke ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

Zintl, R., Fahrt frei – Bayerische Signale und Stellwerke, Motorbuch, Stuttgart, 1978.

Gottwaldt, Alfred B.: 100 Jahre deutsche Elektro-Lokomotiven. Verlag Franckh, Stuttgart, 1979.

Pottgießer, H.: Hauptsignale gestern und heute, Dumjahn, Mainz, 1980.

Scharf, Hans-Wolfgang: Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel. Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg 1981.

Hinweis: die Ellokstationierungen sind z.T. grundfalsch und widerlegbar.

Hager, Ch.: Eisenbahn-Sicherungsanlagen in Österreich, Pospischil, Wien, 1994.

Schwach, Georg: Oberleitungen für hochgespannten Einphasenwechselstrom in Deutschland, Österreich und in der Schweiz. 2 Bde., Bern, Furrer+Frey, 1989.

Hinweis: mit vorbildlichen Quellenreferenzen ein Standardwerk, Buch als PDF-Version unter <http://homepage.hispeed.ch/wili-the-wire/doc/schwach/Verzeichnis.htm>

Bäzold, Dieter/Fiebig, Günther: Deutsches Lokarchiv - Elektrische Lokomotiven.
transpress, Berlin, 7. Aufl., 1992.

Bäzold/Rampp/Tietze: Elektrische Lokomotiven deutscher Eisenbahnen. Alba,
Düsseldorf, 2. Aufl., 1993 (Eisenbahn-Fahrzeug-Archiv, Bd. 4).

Bufe, Siegfried: Eisenbahnen in Schlesien. Bufe Fachbuch Verlag, Egglham, 1993.

Rampp, Dr. Brian: Preußen-Report Bd. 10 - Elektrolokomotiven und
Elektrotriebwagen, Merker Verlag, Fürstfeldbruck, 1997 (Eisenbahnjournal Archiv
I/97).

Kasper, Klaus Christian: Das Reichsbahn-Ausbesserungswerk Lauban i/Schlesien.
Verlag Klaus Christian Kasper, Bonn-Oberkassel 1999.

Kasper, Klaus Christian: Die Zackenbahn Hirschberg – Schreiberhau –
Grünthal/Polaun. Verlag Klaus Christian Kasper, Bonn-Oberkassel 2002.

Kasper, Klaus Christian: Der Schönhuter Tunnel. Verlag Klaus Christian Kasper,
Bonn-Oberkassel 2003.

Kasper, Klaus Christian: Die Riesengebirgsbahn Zillerthal-Erdmannsdorf –
Krummhübel. Verlag Klaus Christian Kasper, Bonn-Oberkassel 2004.

*Hinweis: Der Inhalt der hier gelisteten Werke wurde nicht zwangsläufig geprüft oder
im Buch berücksichtigt, könnte aber Anlass gewesen sein, nähere Nachforschungen
anzustellen verbunden mit dem Aha-Effekt „also hier stammt das her“.*

Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen

3. Institutionen, Behörden und Bahndienststellen

Dritte Zeile BW ... streichen. Die bahnamtliche Abkürzung für das Bahnbetriebswerk
lautet in der richtigen Schreibweise auch für den Zeitraum ab 1937 Bw.

Kapitel 1

S. 22, Bildunterschrift 1.7, Zeitform: ist statt war

S. 31, Bildunterschrift 1.18, Zeitform: befindet statt befand

S. 32, Tabelle 1.2 Ergänzung: Die Einschaltung der Uw Hirschberg und Lauban lässt sich im Zeitraum Februar 1922 und April 1922 zuordnen. Im Quartalsbericht II/1922 sind defekte Kilowattstundenzähler dokumentiert. Aus den Anlagen des Quartalsberichtes I/1922 wird für Februar und März ein Anstieg der Fernleitungsverluste von 2,9 % im Januar auf ca. 7 % deutlich, was offensichtlich an der Einschaltung der Unterwerke Hirschberg und Lauban liegt.

S. 38, Bildunterschrift 1.25, Zeitform: ist statt wurde und nehmen statt nahmen

S. 39, Bildunterschrift 1.28, Zeitform: ist statt war

S. 41, Bildunterschrift 1.30 ... An der Nordausfahrt zweigt ~~nach links~~ die Verbindungskurve nach Gottesberg ab, ~~die zum Aufnahmezeitpunkt 1913 noch nicht elektrifiziert ist~~ (AEG-Werkfoto; Slg. U. Hübner).

Ergänzung: Nachdem links ein Stumpfgleis als Schutzweiche abzweigt, geht das Gleis nach Gottesberg erst in einer Rechtskurve parallel zu den Hauptgleisen, bevor es nach dem sichtbaren Einfahrsignal nach links schwenkt. Fahrleitung ist bereits vorhanden. Aufnahmezeitpunkt ist höchstwahrscheinlich Frühjahr 1914.

S. 42, Bildunterschrift 1.33, Zeitform: ist statt war

S. 42, Bildunterschrift 1.34, Zeitform: Die Fernmeldeleitungen ... sind statt waren und sieht statt sah.

S. 45, Bildunterschrift 1.38, Ergänzung: **1931 mit neuem Zick-Zack**

S. 47, Bildunterschrift 1.40, Zeitform: werden statt wurden

S. 48, Bildunterschrift 1.43, Zeitform: werden statt wurden

S. 56, Text: „~~Spätestens mit~~ **Bereits in Vorbereitung** der Aufnahme des Triebwagenverkehrs im Jahre 1927 wurde die Leitung **im Sommer 1926** bis Josephinenhütte verlängert.“²⁵“

S. 56, Bildunterschrift 1.55: Die Tragseilstützpunkte sind gegen die zwei **geerdeten** ~~elektrisch neutralen~~ oberen Richtseile ...

S. 61 Hinweis zur Aufzählung: Für die Aufnahme des Betriebes auf den einzelnen Abschnitten gibt es unterschiedliche Angaben. Die Anmerkungen auf der folgenden Seite ließen sich für weitere Streckenabschnitte erweitern.

S. 69 dritter Absatz unten, Text: Die Betriebsführung verblieb in den Händen der Privatbahn, die ~~auch die Elektrifizierung finanzierte~~ **erfolgte durch die Allgemeine Deutsche Eisenbahnbetriebsgesellschaft**. Den Bahnstrom lieferte die DRG, die

auch Fahrzeuge und Fahrpersonal stellte.

Ergänzung: Ab 29.5.1934 übernahm die Reichsbahn auch die Instandhaltung der Fahrleitungsanlagen.

S. 70, Bildunterschrift 1.71, ... angereist, **unter ihnen Wilhelm Wechmann und Werner Usbeck.**

S. 73 Quellenverweise Ergänzung:

25, ByStArch Amberg, BD Regensburg 1141, Rbd Breslau, Quartalsbericht I/1926

Kapitel 2

S. 92, Bildunterschrift 2.22, Zeitform: geht statt ging, sind statt waren

Kapitel 3

keine Änderungen

Kapitel 4

S. 103, Bildunterschrift 4.1: Inbetriebnahme mit dem Triebzug ET 831/831a/832
Breslau **in Bad Salzbrunn.**

S. 115, Bildunterschrift 4.14: Situationsskizze im Raum Gottesberg – Fellhammer, in
der Skizze oben rechts ändern v./n. ~~Bad Salzbrunn~~ **Weißenstein.**

Kapitel 5

S. 123, Bildunterschrift 5.8: ... Steuerwagen 5073 ff ~~im~~ **gegenüber der Einmündung
des Blitzengrundes** auf der Fahrt nach Halbstadt.

S. 126, Bildunterschrift 5.10: „~~EG 569/70~~ **EG 559/60 im Sommer 1921** in Jannowitz“

S. 126, Bildunterschrift 5.11, Hinweis: Der Grund des Fotos waren Messfahrten zur
Kunze-Knorr-Bremse anlässlich der 2. Beratung des Ausschusses für Bremsen. Das
Foto entstand am 8. November 1923.

Kapitel 6

S. 153, Bildunterschrift ersetzen: **E 21 51 während der Abnahmeprüfung von
Lauban nach Hirschberg. Der dabei aufgetretene Hauptumspannerschaden
führte offensichtlich zu einem Zwangshalt auf freier Strecke vor Rabishau.**

S. 156, Bildunterschrift ändern: E 95 03, **Abnahme- und Leistungsmessfahrt** Königszelt – Breslau **am 24. März 1928** mit 2.568 t, **wahrscheinlich bei einem Zwischenaufenthalt** in Ingramsdorf.

S. 162, Ende des 3. Absatzes: Diese Lok sowie ...E 17 116 und 118 ~~wurden vor Beginn des Sommerfahrplans 1932 gegen die E 17 104 und E 17 112 ausgetauscht~~ **kehrten in den ersten drei Monaten 1933 zurück.¹⁶ E17 112 wurde bereits Ende Mai 1932 nach Leipzig abgegeben, es folgten E 17 104 im Januar, 18 01 im Februar und 16 101 im März 1933.**

S. 164, Tabelle: bei E 17 die Ordnungsnummer (105) streichen und Summe korrigieren in 10, gesamt 31 ist richtig.

S. 164, Tabelle: bei Anmerkung ändern: E 17 105 wurde im 4. Quartal 1929 nach Mitteldeutschland zurückgegeben. Letzten Satz streichen.

S. 167, letzter Absatz: ..., musste die Rbd Breslau ~~im März 1933~~ auf Grund „höherer Anweisung“ einige ihrer Elloks der Rbd Stuttgart überlassen. Somit verließen das Bw Hirschberg **am 22.7.** die E 91 89 und 90 in Richtung Ulm und **am 29.5.** die E 91 91 und 92 nach Kornwestheim (Bild 6.20). ¹⁷

S. 168 Quellenverweise Ergänzung:

16, SStA-L 20299/2219, Rbd Halle, Quartalsbericht/1933 I

17, SStA-L 20299/2224, Rbd Breslau, Quartalsberichte II und III/1933

Kapitel 7

S. 170 unten letzter Absatz/171 oben erster und zweiter Absatz, Hinweis: Bestellung E16 für Schlesien ist so nicht eindeutig nachweisbar. Die Gruppenverwaltung Bayern betrieb 1930 offiziell die Beschaffung zwei weiterer E16 (dritte Bauserie mit leistungsstärkerer elektrischer Ausrüstung -Trafo und Fahrmotoren). Ob von den letztendlich vier beschafften E 16 18 bis 21 zwei möglicherweise für Schlesien gedacht waren, bleibt unklar.

S. 172, letzter Absatz: „Auch die Lagererwärmungen konnten nur reduziert, jedoch nicht vollständig beseitigt werden ~~konnten~~, so dass beide Maschinen im Vergleich mit den anderen Versuchslokomotiven nicht überzeugten ~~konnten~~.“

S. 173, vorletzter Absatz, Text: „~~Erst im Juli 1934~~ **Anfang 1933** endete der Versuchseinsatz mit der Rückgabe beider Maschinen an das Bw Leipzig West.“⁴

S. 173, letzter Absatz, Text: „... lediglich 1 428 km im Personenzugdienst sowie **und** 339 km **bei Leerfahrten und sonstigen Diensten** ~~vor Güterzügen~~ zurücklegte, ...“

S. 176 Quellenverweise Ergänzungen:

4, SStA-L 20299/2224, Rbd Breslau, Jahresbericht 1933

Kapitel 8

S. 183, dritter Absatz, vorletzter Satz „... mussten nach deren Änderung der Signalordnung alle Ausfahrtsignale ...“

S. 184, zweiter Absatz „Diese Reihenschaltung erfolgte **Lampen wurden** aus Sicherheitsgründen **in Reihe geschaltet**, ...“

S. 185, vierter Absatz „Der Wärter musste dazu eine Leiter mitnehmen, **denn Steigeisen und Arbeitsbühnen besaßen diese Signalmaste nicht.**“

S. 190, zweiter Absatz „... erhielten stets einen eigenen Signalschirm-~~(Bild 8.14).~~“

S. 190, dritter Absatz „Dadurch, dass bei Einfahrten ~~die Auswahl des der~~ zugehörigen Fahrtbegriffs bereits durch die Fahrstraßenhebelkontakte erfolgt **ausgewählt** wird und ...“

S. 190, vierter Absatz „... so dass sich das gewünschte Signalbild ergab **(Bild 8.14).**“

S. 190, vierter Absatz „Zur Vereinheitlichung der Signalbilder wurden **die** Vorsignale ...“

Quellenverzeichnis einfügen:

Bundesarchiv, Bestände

R 5 Reichsverkehrsministerium

R 4304 Reichsbahn-Zentralamt für Bau- und Betriebstechnik

Zeitschriften

GA Glasers Annalen

SZ Siemens-Zeitschrift

VW Verkehrstechnische Woche

ZgE Zeitschrift für das gesamte Sicherungs- und Fernmeldewesen

Firmenveröffentlichungen

VES Sonderdrucke der Vereinigten Eisenbahnsignalwerke

Kapitel 9

S. 198, Bildunterschrift 9.8: „... gerade die **Brücke über den Kleinen Zacken** ~~Zackenbrücke~~ oberhalb von Petersdorf ...“

Kapitel 10

S. 205, Bildunterschrift 10.4: „... Schlesienreise im ~~Mai~~ **Juni** 1936 ...“

S. 212, vierter Absatz, Text: „Auf Fotos von Bellingrodt, der im ~~Mai~~ **Juni** 1936 eine Reise nach Schlesien unternahm, ...“

Kapitel 11

S. 216, vorletzter Absatz: „Gemeinsam mit den in Hirschberg stationierten sechs E95 beförderten sie vorwiegend die ~~aus 00t-Wagen gebildeten~~ schweren Kohle- **und Durchgangszüge** von Waldenburg-Dittersbach in Richtung Westen nach Kohlfurt. **Die aus 00t-Wagen gebildeten Kohleganzzüge liefen dann** ~~und~~ von dort weiter nach Garching und Piesteritz.

Hinweis: Die Ganzzüge aus 00t-Wagen waren nicht die Regel, sondern eine Art Kohlependel für die Chemieindustrie, für die die hochwertige Steinkohle aus dem Waldenburger Revier eine wichtige Grundlage war. Diese Züge sind im Fahrplanbuch 11 für Güterzüge der Rbd Breslau von 1936 als BGdg und B Gdg, also Bedarfsdurchgangsgüterganzzug vorgesehen.

S. 220, Bildunterschrift 11.5: „**E 94 073 E-74-073** wurde im Oktober 1942 ...“

S. 220, Bildunterschrift 11.6: „E 94 073 **mit Reichswippe** ...“

Hinweis: Über eine Anpassung des Fahrdrachtlage für die Reichswippe in Schlesien ist nichts bekannt. Offensichtlich wurde trotzdem mit der kürzeren Wippe von 1950 statt 2100 mm gefahren.

S. 225, November 1943: Abgabe der E 94 059 nach Leipzig-Wahren streichen, da ohne Nachweis. Auch eine spätere Abgabe an das Bw Pressig-Rothenkirchen im Bericht der Rbd Halle ist nicht vermerkt¹⁴. Die Lok ging im Februar 1944 direkt zum Bw Pressig-Rothenkirchen.¹⁵ Entsprechend unter Mitte Februar 1944 vermerken.

S. 225, am ~~26~~ 25. Januar 1944: „...“

Im Juni und Juli 1944 gab Wahren diese vier Loks ab an ~~folgende BW'e~~:

~~E 94 073 (am 15.06.44) und 077 (am 20.06.44) nach Salzburg~~

~~E 94 018 (am 15.07.44) und 069 nach~~ **die RBD Augsburg ab**¹⁶“

S. 226, Tabelle: 15 E 94 sind richtig, 14 streichen, da E 94 059 erst im Februar 1944 abgegeben wurde.

S. 226, Tabelle: Gesamtzahl 88 ist richtig, 87 streichen. Letzten Satz in der Kommentarzeile streichen.

S. 227, 4. Absatz: „... in ~~einem~~ **dem** vom 10. September 1944 datierten Schreiben der Gbl Süd¹⁸ werden ...“

Doch Vorsicht, das Schriftstück ~~weist auch Fehler~~ **wirft auch Fragen** bei anderen Baureihen auf.

S. 229, Ergänzen nach 1. Absatz: **1944 wurden vom der Rbd Halle am 6.9. E50 47 (nach Schlauroth) und am 11.9. E 50 48 (nach Lauban) abgegeben.**¹⁷ **Gründe**

hierfür sind unbekannt. Auch die in dem Schreiben der Gbl¹⁸ verstreute Verteilung der Baureihen auf die einzelnen Bw gibt Rätsel auf.

S. 229, zweiten Anstrich ändern: „~~im Herbst 1944~~ **Anfang 1945** E 92 71 bis 79 zum Bw Leipzig-Wahren“

S. 229, Anmerkung, dort 2. Satz komplett streichen und ersetzen durch: **Die Lokomotiven wurden Anfang des Jahres 1945 zur Rbd Halle umgesetzt.¹⁹ Bei Luftangriffen auf Engelsdorf (10.4.1945) und Köthen wurden E 92 74 bzw. E 92 78 schwer beschädigt und wurden in der Folge ausgemustert.**

S. 230, Tabelle: Zeile E 92⁷; ~~alle Loks an Bw Le-Wahren abgegeben~~ **E 92 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78 79**; Summe Elloks von 70 ändern in 79.

S. 231, ersten Anstrich, 2. Zeile: bei Feb. 1944 ergänzen: bei E 94 Nr. **059**, Stückzahl ändern in (- **10**)

S. 236 Quellenverweise Ergänzungen:

14, SStA-L, 20299/5205, RBD Halle, Quartalsbericht I/44

15, Statistischer Nachweis St 10a Breslau vom 29.02.1944

16, SStA-L, 20299/5205, RBD Halle, Quartalsbericht II/44

17, SStA-L, 20299/5205, RBD Halle, Quartalsbericht III/44

18, BArch R5/2241, Schreiben Gbl Süd, M Bmk 1 Ez/Fkle vom 10.9.1944

19, SStA-L, 20299/5489, RBD Halle, Jahresbericht 1945