

Das Dasein eines jeden Individuums, jeder Gruppe, jeder Nation besteht aus wegweisenden Entscheidungen: Weichenstellungen, bei denen immer auch eine Alternative zur Wahl stand, für die sich nicht entschieden wurde. Das Gedanken anregende „Was-wäre-wenn...?“ treibt viele Geschichtsinteressierte um, uns Eisenbahnaffine eingeschlossen. Auf das Feld der kühnen bis wahnwitzigen – aber nie realisierten – Lokomotiventwürfe für die Schubläden stieß Andreas Giller in den Tiefen des Henschel-Archivs:

# Garratts für die Steilstrecke Erkrath – Hochdahl

Bei der stetigen Sichtung und Erfassung des zahlreich erhaltenen Bestandes an Original-Zeichnungen im Lokomotiv-Archiv des Henschel-Museums (Henschel-Museum + Sammlung e.V.) tauchten kürzlich in einer Mappe gefüllt mit verschiedenen Zeichnungen auch Projektzeichnungen mit Entwürfen von Gelenk- und Garratt-Lokomotiven der Hannoverschen Maschinenbau AG (HANOMAG) auf.

Mit der beginnenden Weltwirtschaftskrise stellten etliche Lokomotivfabriken in Folge der schlechten Auftragslage ihre Produktion ein. Henschel & Sohn in Kassel übernahm ab 1928 die Lokomotivbauquote der Abteilung Lokomotivfabrik Hagans von der R. Wolf AG, 1929 die halbe Quote (den anderen Teil übernahm Krupp) von Linke-Hofmann-Busch (Breslau) und zum Jahreswechsel 1930/1931 dann noch die Aufträge der HANOMAG. Zeichnungen dieser Lokomotivfabriken befinden sich daher im Lokomotiv-Archiv des „Henschel-Museums + Sammlung e.V.“.

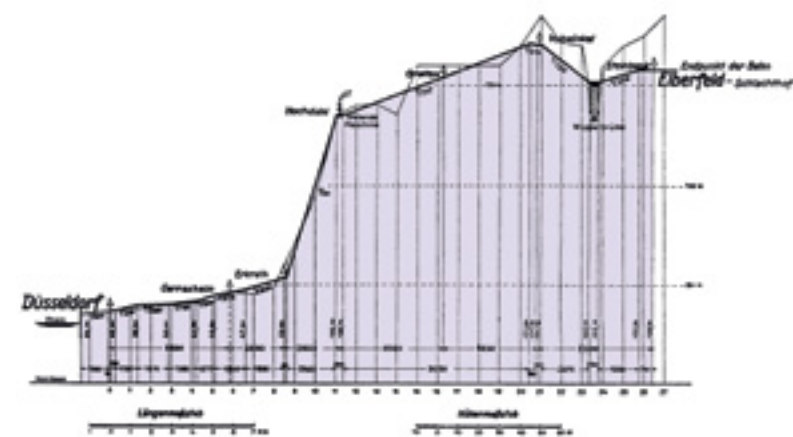
Nun stellt der Bau von Garratt-Lokomotiven durch die HANOMAG an sich nichts Besonderes dar, denkt man beispielsweise an die Lieferungen für Siam, Südafrika und Spanien in den 1920er-Jahren.

Hierbei handelt es sich allerdings um Entwürfe für die Steilstrecke Erkrath – Hochdahl. Dieser Steilstreckenabschnitt der Verbindung Düsseldorf – Wuppertal weist auf einer Länge von 2,5 km zwischen den beiden genannten Orten einen Höhenunterschied von 82 m bei einer max. Steigung von 33‰ auf.

Bisher konnte der Anlass für die Ausarbeitung dieser Entwürfe auf Grund fehlender Hinweise nicht abschließend geklärt werden.

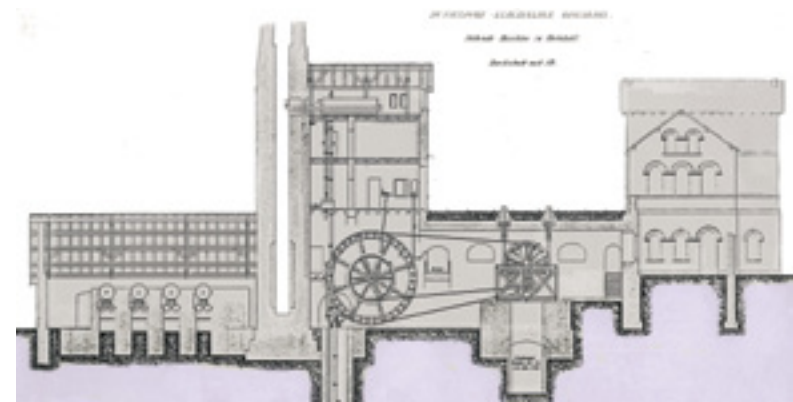
Lag dafür ein Auftrag der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vor oder hatte der rührige Direktor der HANOMAG, Dr.-Ing. E.h. Erich Metzeltin, die Initiative ergriffen, dem betrieblich problematischen Steilstreckenbetrieb eine eigene Lösung anzubieten? Schließlich hatte HANOMAG dort im Jahr 1922 eine F n2v-Lok aus der an die Bulgarische Staatsbahn (spätere Reihe 45) gelieferten Serie von Sechskupplern getestet. Die Arbeiten zu den Entwürfen fallen 1926/1927 zeitlich mit der Einstellung des bisherigen aufwendigen Seilzugbetriebes zusammen. In den zeitnahen Protokollen des Lokomotiv-ausschusses finden sich keine Hinweise auf die Projektierung und den beabsichtigten Einsatz von Gelenk- bzw. Garratt-Lokomotiven auf dieser Steilstrecke. Und selbst die 1927 letztmalig erschienenen *HANOMAG-Nachrichten* berichten nicht über die Entwürfe. Auch die freundliche Beantwortung einer Anfrage beim Verein „Eisenbahn- und Heimatmuseum Erkrath e.V.“ gibt hierüber keine neuen Erkenntnisse. Diese Umstände lassen den Schluss zu, dass es sich damals um einen

**Längenprofil der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn**  
(ausgeführt mit der früheren Seilzugstrecke Erkrath – Hochdahl)



**Seilbetrieb:** Als talwärts rollendes Gegengewicht hilft eine T16 der P8 Elberfeld 2417 (38 1079), den P 407 (Aachen – Dortmund) über die Rampe Erkrath – Hochdahl zu ziehen (23. August 1925).

**Grundriss** der Seilzanlage mit stationärer Dampfmaschine in Hochdahl. Auf der 1841 fertiggestellten Eisenbahnstrecke Düsseldorf – Elberfeld befand sich der damals steilste Abschnitt einer zweigleisigen Hauptbahn in Europa.



Dass Originalentwürfe der HANOMAG bei Henschel zu finden sind, steht im Zusammenhang der Weltwirtschaftskrise ab 1929, als die Hannoveraner den Lokomotivbau quittieren mussten und den Kasselern neben ihrem technischen Knowhow auch entsprechende Kontakte zu guten Kunden im Ausland (z.B. die bulgarische Staatsbahn) überließen.