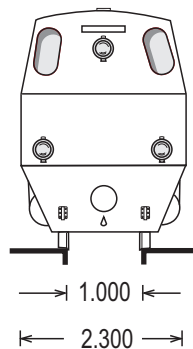
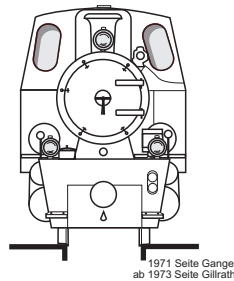
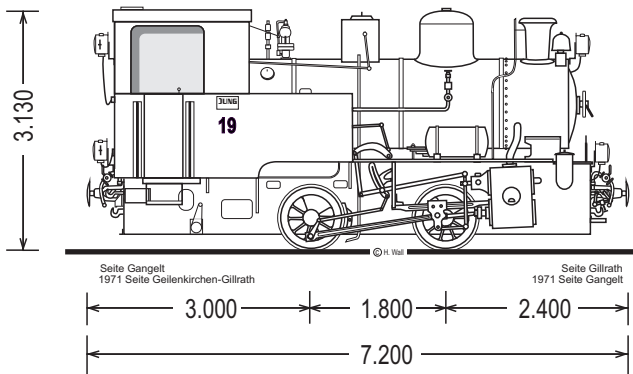
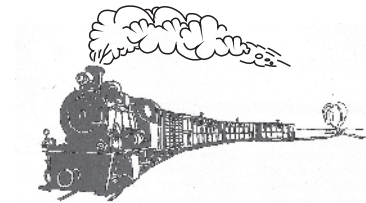


Dampflok 19

Betriebsfahrzeug

Technische Daten

Lokomotivfabr.	Arn. Jung
Baujahr	1956
Spurweite 1956	900 mm
Spurweite ab 1971	1.000 mm
Fabrik-Nr.	12703
Bauart	Bn2t
Typ (abgeleitet)	KDL 10
Länge über Puffer	7.200 mm
Breite	2.300 mm
Höhe über SO	3.130 mm
Achsstand	1.800 mm
Raddurchmesser	800 mm
Gewicht	22,2 t
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Zugkraft	58 kN
Leistung	200 PS
Zylinderdurchmesser	350 mm
Kolbenhub	400 mm
Feuerbüchse	Kupfer
Rostfläche	1,00 m ²
Heizfläche	52,5 m ²
Kesseldruck	13 bar
Kohlevorrat	300 kg
Wassertank im Rahmen	1,6 m ³
Bremse ab Werk	Dampf/Wurfhebel
bei der Selfkantbahn	K-PmZ/Wurfhebel
Bremsgewicht	7 t
Luftbehälter	3 (2 Heizerseite)
Kupplung	Sylter Bauart



Lebenslauf

- 1956 Ablieferung an die Hütte in Hagen-Haspe;
- 7.1.1957 Genehmigung zur Indienststellung;
- 1957-1968 Einsatz im Werksnetz und auf der Strecke zum Schlackenberg bei Volmarstein;
- Frühjahr 1969 Kauf durch Karl Putsch für den Dampftrieb der VWS, Vereinigung Westdeutscher Schmalspurfreunde, auf den GKB-Gleisen; Transport zum Bw Wuppertal-Vohwinkel der DB, Vorbereitung zur Umspurung auf 1.000 mm (Ausbau der Achsen).
- Ende 1969 Auflösung der VWS, die Lok wird Eigentum der neugegründeten IHS e.V.
- Mai 1971 Abtransport zur Werkstatt Grunewald der Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG);
- April-Juni 71 Umspurung und Aufrüsten nach EBO;
- 2. Juli 1971 Zulassung durch die BD Essen nach Kesseldruckprobe auf dem Hof der DVG; Transport nach Geilenkirchen per DB;
- 7. Juli 1971 Ankunft an der Rollbockgrube der GKB, Aufbocken des DB-Wagens und Abladen der Lok vor der Werkstatt der Kreisbahn;
- 10.7.1971 Inbetriebnahme und erste Probefahrt;
- 14.Aug.1971 Eröffnungszug des Dampfbetriebes Geilenkirchen – Langbroich-Schierwaldenrath mit Presse und Fernsehen (WDR); Lokführer Fritz Rehse, Heizer Willi Friedrichs der Kreisbahn, Zugführer Hans Schweers (IHS), offiziell: Zf Minkenberg der Kreisbahn.
- 20.6.1972 Filmaufnahmen mit Roy Black auf der Lok;
- 2. Juli 1972 Ablauf der Kesselfrist, später Kesseltausch mit Lok 21 (ex 4, ex 21), Fabrik-Nr. 12784.
- 8. Okt. 1972 neue Inbetriebnahme mit Kessel der Lok 21;
- 1973 Die Lok wird gedreht, da nach Ankunft der Lok 20 diese mit dem Schornstein in Richtung Gillrath auf den Schienen steht.
- Ostern 1973 Saisonöffnung, erstmals Doppeltraktion und Zweizugbetrieb (Loks 19 + 20);
- 9.7.1978 abgestellt nach Ablauf der Kesselfrist, fallweise Teiletausch mit Lok 20 und 21;
- Status 2024 Ersatzteilstender, wartet auf Ausbesserung, Kessel aktuell: 12783 (Frist abgelaufen).

Umbauten / Änderungen

- 1971 Umspurarbeiten: neue Achswellen, Versetzen der Zylinder, Steuerung und Bremshängeeisen um 50 mm nach außen, Ersatz des breiten Mittelpuffers durch einen einfachen verkürzten DB-Puffer, Mittelzughaken, Ersatz der Dampfbrake durch eine Druckluftbremse mit Luftpumpe und Führerbremseventil, Verlegen neuer Leitungen, Läutewerk mit Absperrventil im Führerhaus, Dreilicht-Spitzensignal an Stelle nur einer Lampe, Aufarbeiten des vorhandenen Generators, Neuanstrich.
- 1972 Kesseltausch mit Lok 21 (ex 4 ex 21), die bei der DVG in Duisburg-Grunewald zur Umspurung bereitstand. Jahr unbek. Entfernen der Rangierertritte an vorderer Pufferbohle.



Lok 19 rangiert im Hüttenwerk in Hagen-Haspe