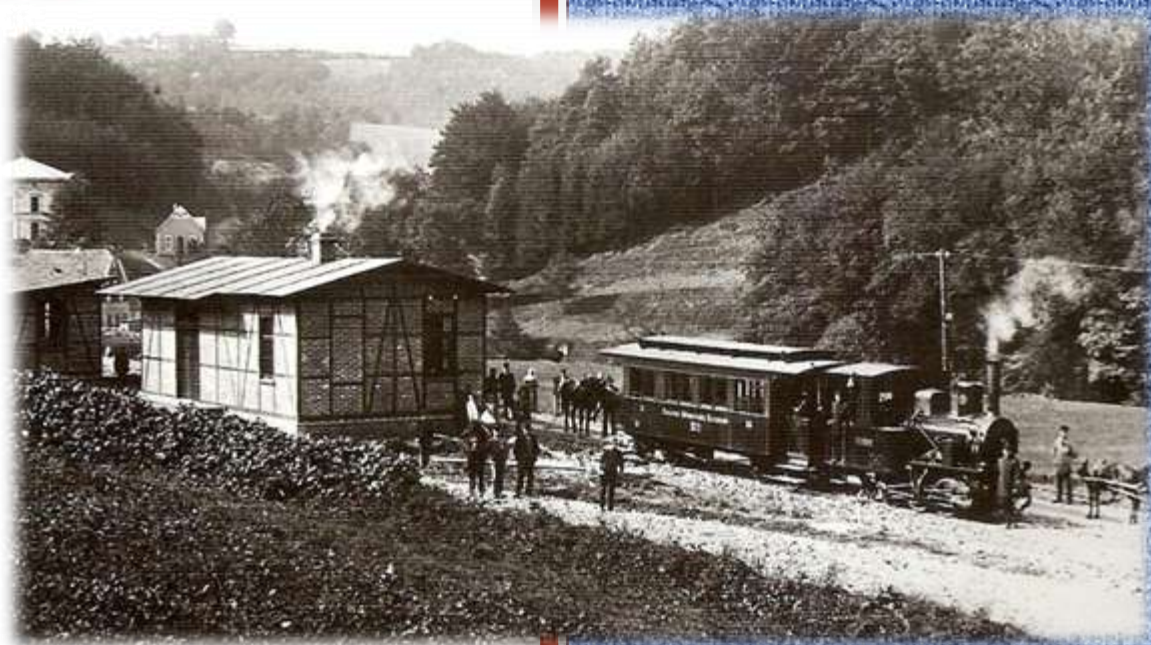


1891

Ich freue mich Dir mein Hobby näher zu bringen!



Geschichte vom Original zum Modell



Hans Strub



Die Geschichte vom Original zum Modell der Solingen Lok



Die Solingen wurde am 10. Juni 1891 bestellt und 22. Oktober 1891 ausgeliefert.

Die Geschichte vom Original zum Modell der Solingen Lok

Die fünf C-Lokomotiven der WEG und VKA

Die WEG stellte den Euskirchener Kreisbahnen stärkere C-gekuppelte Lokomotiven zur Verfügung. Die Maschinen waren Eigentum der VKA, ursprünglich beschafft von den in der VKA aufgegangenen Vorgängergesellschaften *Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn AG* und *Wermelskirchen-Burger Eisenbahn AG*. Die WEG als Konzernmutter setzte sie als Betriebsverstärkungen bei anderen Bahnen (u.a. GKB, EME) ein. Hinsichtlich Zahl der Leih-Lokomotiven, technischen Daten und Einsatzdauer gibt es einige Unklarheiten. Einige Loks wurden mit wechselnden Standorten von Bahn zu Bahn geschickt, neben den Loks Typ i und den Mallets waren dies auch die C-gekuppelten Lokomotiven der EME (Typ e) und diejenigen ex RME und WBE, von denen einige schon um 1902 zur EKB umstationiert wurden. Die bei den bergischen Linien u.a. wegen Elektrifizierung und Verkauf der Linie Ronsdorf - Müngsten nicht mehr benötigten C-Lokomotiven wurden durch die WEG als Bau- und Aushilfsloks eingesetzt: für den Bau der Albtalbahn (REMSCHIED, SOLINGEN), der Härtsfeldbahn (SOLINGEN) bzw. als Aushilfslok bei den Bergheimer Kreisbahnen (WERMELSKIRCHEN). Die die EKB betreffenden Maschinen waren die Lokomotiven REMSCHIED, SOLINGEN, WERMELSKIRCHEN und BURG. Die beiden ersten wurden 1890 und 1891 von Krauss & Co. für die RME gebaut, die beiden letzten von Hohenzollern 1889 für die WBE. Auch bei der Kleinbahn Engelskirchen-Marienheide waren zwei dieser C-Loks im Einsatz, ohne daß sich dies in den Loklisten der bisher veröffentlichten Literatur niedergeschlagen hat. Dafür waren C-Lokomotiven, die für die EME beschafft worden waren, bei anderen WEG-Bahnen (u.a. 1^e von 1904-1906 bei GKB, 2^e 1897-1903 bei BhKB, 3^e 1903 BhKB und 1914 bei GKB, 4^e 1899-1903 bei BhKB und 1909-1915 bei EKB).

Die WEG hatte sich 1910 nochmals verpflichtet (siehe nebenstehende Abschrift), der EKB stärkere Lokomotiven zu stellen. Da das offizielle Dienstgewicht der Krauss-Loks 15,96 t betrug und das der h-Type 16,5, sind hier die ersten Unklarheiten, was die technischen Daten angeht, nicht die Zahl der eingesetzten Loks. Am 1.10.1910 waren neben drei Mallet-Lokomotiven tatsächlich eingesetzt: eine à 27 t (1^{mm}) und 2 Stück mit 32 t (5^{mm} und ?), 5 dreiachsige Loks mit 18 t und 2 zweiachsige Loks mit 14 t (2^b und 4^h). Demnach waren also immer noch h-Lokomotiven im Einsatz, die fünfte C-Lok war ab 1909 die Lokomotive 4^e der EME. Um 1912 meldete die WEG der nach Baulokomotiven anfragenden Rhein-Haardt-Bahn, daß neben zweiachsigen Lokomotiven, Typ i, auch „in Kürze C-Lokomotiven zum Verkauf stünden“. Erst 1914 gelang es der WEG, die dritte 32 t-Mallet zur Verfügung zu stellen. Ein Verkauf der RME-C-Kuppler an die RHB fand nicht statt. Nach Nolden wurden die vier C-Loks ex RME und WBE um 1918 an die Heeresbahn abgegeben, was nach der Aktenlage im Kreisarchiv nicht bestätigt werden kann. Dafür gingen die beiden C-Loks 3^e und 4^e ex EME sowie die 5^{mm} der EKB und die Lok 1^{mm} 1915 an das Heer. Noch bis 1918 waren zwei bis vier C-Loks bei der EKB eingestellt, dann kam Ersatz durch die schweren Loks ex Heeresbahn.

Westdeutsche
Cöln, den 14. Oktober 1911
Eisenbahn-Gesellschaft

An den
Vorsitzenden des Kreis Ausschusses
zu
Euskirchen.

Zum gefl. Schreiben vom 5. Oktober J.No. B 502

Nach unserem Schreiben vom 21. April 1910 - J.No. 658 M - sollte die endgültige Ausrüstung der Euskirchener Kreisbahn mit Lokomotiven wie nachstehend erfolgen:

1 Mallet - Lokomotive von	27 Tonnen	=	27 To. Dienst-
3 " - " "	32 " "	=	96 " " gewicht
4 dreiachsige Lokomotiven	18 " "	=	72 " " "

8 Lokomotiven 195 To. Dienstg.
Am 1. Oktober ds. Js. sind in der Bahnverwaltung folgende Lokomotiven zur Verfügung:

1 Mallet - Lokomotive zu	27 Tonnen	=	27 To. Dienst-
2 " - " "	32 " "	=	64 " " gewicht
5 dreiachsige " "	18 " "	=	90 " " "
2 zweiachsige " "	14 " "	=	28 " " "

10 Lokomotiven 209 To. Dienstgewicht

Die Zahlen der Lokomotiven und das Gesamt-Dienstgewicht übersteigen also die Zusage in unserem Schreiben vom 21. April v.J. Es hat sich diese Ausrüstung zur Bewältigung des Betriebes auch in der Kampagne als durchaus ausreichend erwiesen.

Der Unterschied in dem Bestand in Lokomotiven am 1. Okt. ds. Js. und der Ausrüstung, welche wir mit Schreiben vom 21. April 1910 zugesagt hatten, besteht darin, dass eine Mallet-Lokomotive von 32 Tonnen Dienstgewicht fehlt, dagegen eine dreiachsige Lokomotive von 18 Tonnen Dienstgewicht und zwei zweiachsige Lokomotiven von je 14 Tonnen Dienstgewicht zuviel vorhanden sind. Die fehlende Mallet-Lokomotive sollte, wie bereits früher mitgeteilt, durch den Bestand der Albtalbahn, welche zum elektrischen Betriebe übergegangen ist, ersetzt werden. Bei näherer Prüfung hat sich aber herausgestellt, dass diese Lokomotive für den Oberbau der Euskirchener Kreisbahnen zu schwer sind. Wir hatten darauf die Absicht, die schwere Lokomotive der Albtalbahn der Mödrath-Liblar-Brühler Bahn zu überweisen und dafür eine für die Euskirchener Kreisbahn passende Mallet-Lokomotive (von 32 Tonnen Dienstgewicht) der Euskirchener Kreisbahn zu überweisen.

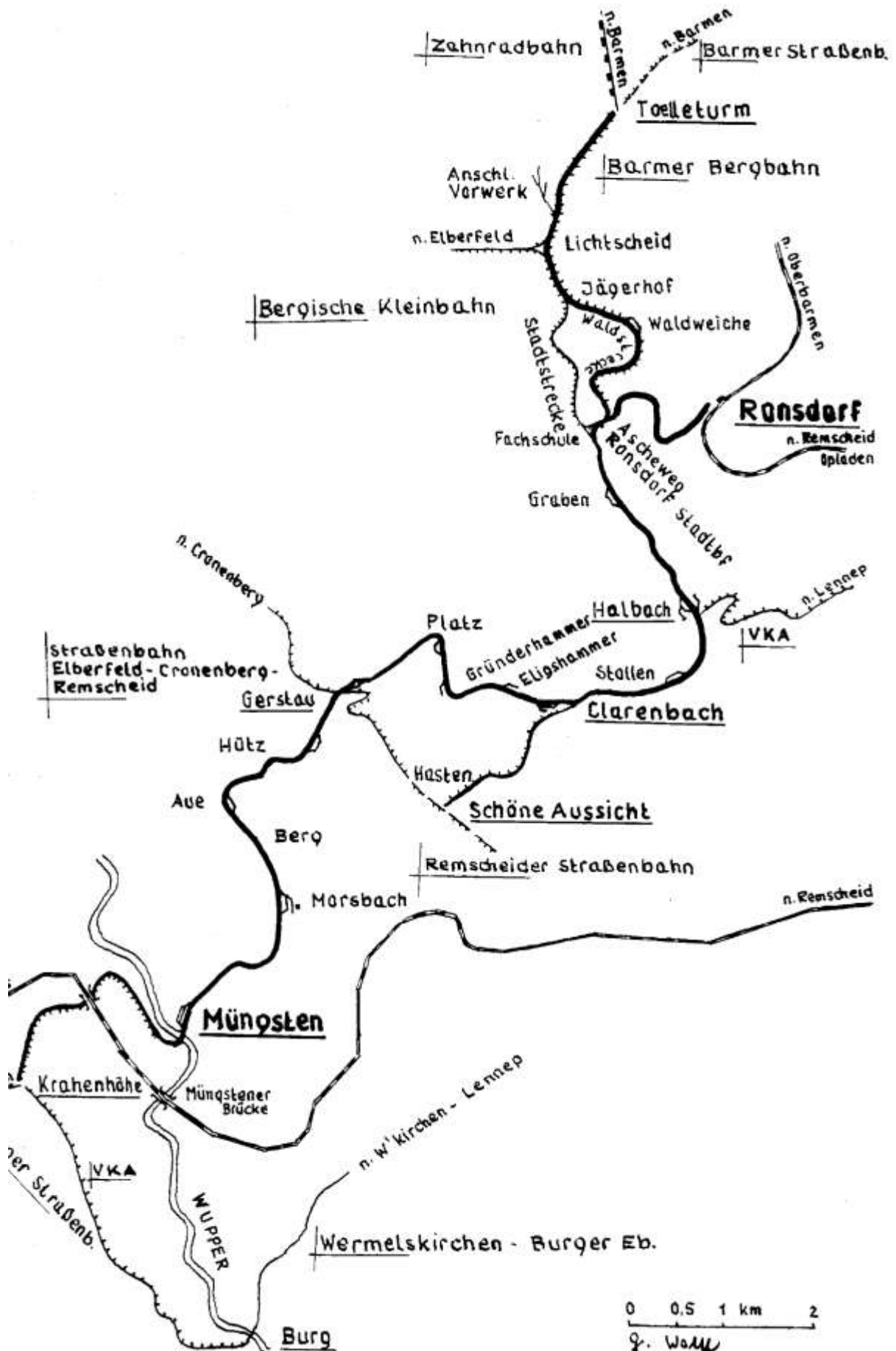
Dieser Austausch, welcher die Genehmigung des Eisenbahn-Kommissars bedurfte, wurde von diesem nicht genehmigt, mit dem Hinweis, dass ein derartiger Tausch von Betriebsmitteln angesichts der bevorstehenden Verstaatlichung nicht erwünscht sei und von der Aufsichtsbehörde nicht genehmigt werden könnte.

Wir halten an unsere Zusage vom 21. April v.Js. indessen fest, bitten aber, mit der Aufstellung der drei Mallet-Lokomotiven von 32 Tonnen Dienstgewicht sich bis zur erfolgten Verstaatlichung der Mödrath-Liblar-Brühler Bahn gedulden zu wollen. Bis dahin werden wir auch die dreiachsigen Lokomotiven von 18 Tonnen Dienstgewicht und die beiden zweiachsigen Lokomotiven von je 14 Tonnen Dienstgewicht, welche über unsere Zusage auf der Strecke beigelegt worden sind, auf der Strecke belassen.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft

gez. Unterschriften

Die Geschichte vom Original zum Modell der Solingen Lok



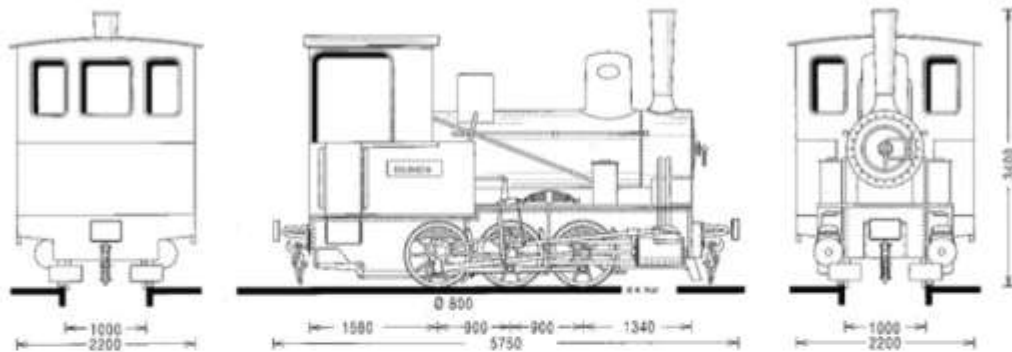
Die Bahnstrecken wo sie damals unterwegs war.

Die Geschichte vom Original zum Modell der Solingen Lok

ab ca. 1903

Dampflokomotiven der bergischen Linien

Herst./Baujahr/Fabr.-Nr.	Name	Bemerkungen, Verbleib
Hohenzollern/1889/497	WERMELSKIRCHEN	geliefert an WBE, 1902 Baulokomotive BhKB (dreischieniger Ausbau), ab 1903 EKB, 1918 Heeresfeldbahn (?)
Hohenzollern/1889/498	BURG	geliefert an WBE, laut Hölzge 1896 gegen BURG ¹ bei RME eingetauscht, 1902 EME, 1903 EKB, Verbleib 1896-1902 unklar, 1918 an Heeresfeldbahn (?)
Krauss/1890/2261	REMSCHIED	geliefert 6.4.1891 an Fa. Hostmann für RME, 1895-1901 Baulok Albtalbahn, 1903 EME, danach EKB bis ?, nach Nolden 1918 an Heeresfeldbahn (?)
Krauss/1891/2555	SOLINGEN	bestellt 10.6.1891, geliefert 22.10.1891 an Fa. Hostmann für RME, 1895-1901 Baulok Albtalbahn, 1901-1903 Baulok Härtsfeldbahn, ab 1903 EKB, 1918 an Heeresfeldbahn (?)



Ein Gruppenfoto von 1908 zeigt das EKB-Personal eines Bauzuges einschl. der vielen Arbeiter, die in der Sandgrube Mülheim-Wichterich die O-Wagen beluden. Kies und Sand wurde damals in großen Mengen benötigt für die Dammschüttungen zur Überführung über die Staatsbahn bei Zülpich. Zuglok des aus vielen zweiachsigen O-Wagen bestehenden Zuges ist eine der dreiachsigen Lokomotiven von den bergischen Linien, vermutlich Lok BURG.



SAMUELSON HEINING WALL

Weitere Cn2t-Lokomotiven der RME und WBE und Verwendung unter der VKA bzw. WEG

Name	Herst./Bauj./Fabr.-Nr.	Bemerkungen, Verbleib
RONSDORF	Krauss/1890/2260	bestellt 15.10.1890, geliefert 1.4.1891 an Fa. Hostmann für RME, 1902 (?) an Greifenberger Kleinbahn
BARMEN	Krauss/1892/2695	geliefert 30.8.1892 an Gustav Kückler (Bauleiter Fa. Hostmann) bzw. RME für Barmen-Tolleturm, 1903 HW Liblar, 1904 Umbau Bergheim, Verbleib ?
LÜTTINGHAUSEN	Krauss/1892/2696	geliefert 30.8.1892 an G. Kückler für Barmen-Tolleturm, 1903 Härtsfeldbahn, Verbleib ?
BURG ¹	Vulcan/1893/1374	1896 an WBE, 1900 an RME

Technische Daten der Lokomotiven REMSCHIED, SOLINGEN

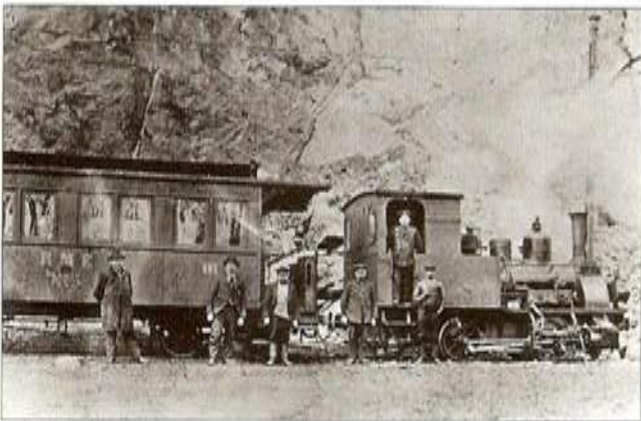
LbP	Achsstand	Rad-Ø	Dienstgewicht	Kesseldruck	Heizfläche	Rostfläche	Zylinder-Ø	Kolbenhub	Wasser	Kohle
5.750 mm	1.800 mm	800 mm	15,96 t	12 kp/cm ²	29,02 m ²	0,52 m ²	250 mm	400 mm	1,65 m ³	0,8 t

Originalbericht der Solingen 2555.

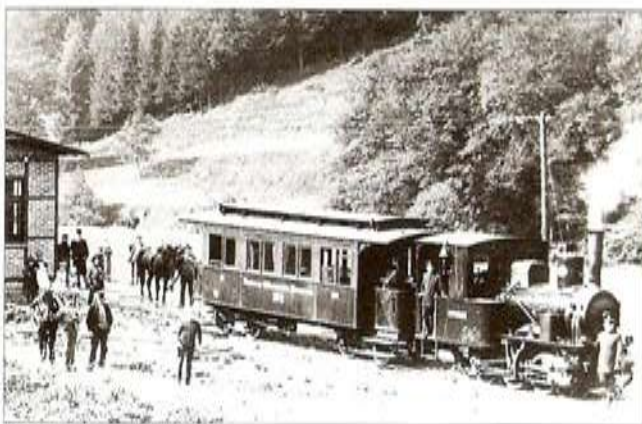
Die Geschichte vom Original zum Modell der Solingen Lok



Graben 1891



Bn2t 2 in Müngsten



RONSDORF + BC+3

Streckenbeschreibung

Km 7.63

Gründerhammer. Hp. Gsch
Ladegeleis. Agl. Fa. Carp & Hones

Km 8.3

Platz, Hp. Gsch. mit Warteraum.
Ladegeleis Clemenshammer. Hp.

Km 9.46

Gerstau, Hp. Ausweiche und
Ladegeleis, Gsch. mit Warteraum
Niveaufkreuzung mit der Elberfeld –
Cronenberg-Remscheider
Strassenbahn.

Km 10.18

Hütz Hp. Ladegeleis, Kl. Warteraum
Breitenbruch, Hp.

Km 11.28

Aue, Hp. Ladegeleise, Gsch.
Warteraum Berg/Fürberg, Hp.
Ladegeleis, Gsch. kleiner
Warteraum.

Km 13.0

Morsbach, Hp. Kreuzungs -und
Ladegeleis, Leierkotten, Hp.

Km 13.38

Engelskotten, Hp. Kreuzungs- und
Ladegeleis, Leierkotten, Hp.
Brunch, Hp.

Km 15.14

Münster, Endpunkt, mehrere
Geleise, Lokschuppen.

Km 15.64

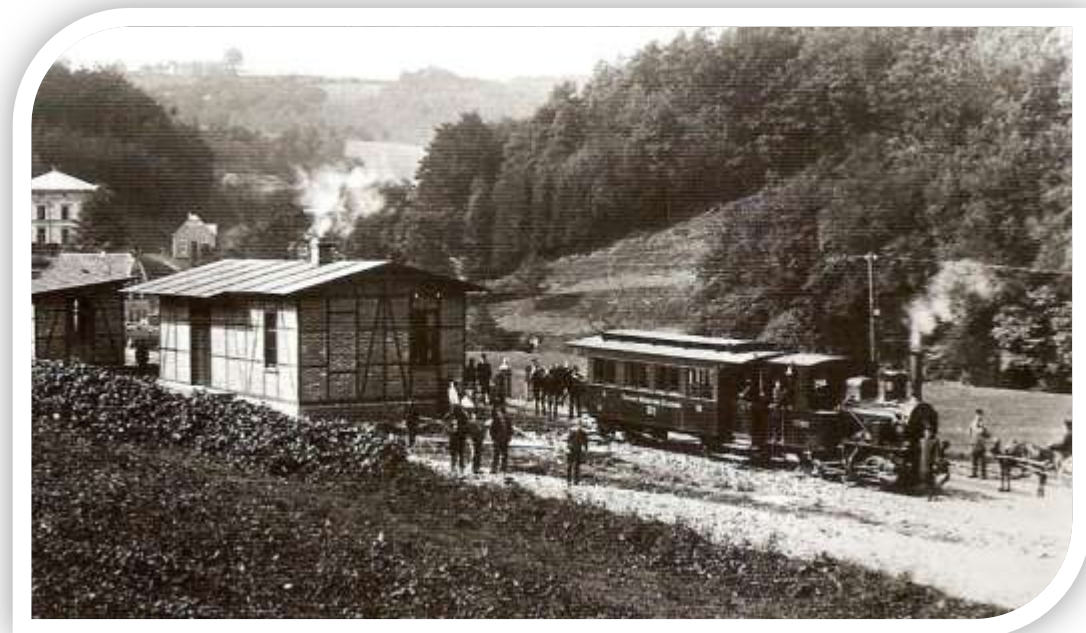
Agl Elektrizitätswerk Müngsten auf
der andern Wupperseite,
Bogenbrücke über die Wupper mit
50m Spannweite.

Die Geschichte vom Original zum Modell der Solingen Lok

Weiter Originale Bildaufnahmen aus dieser Zeit.

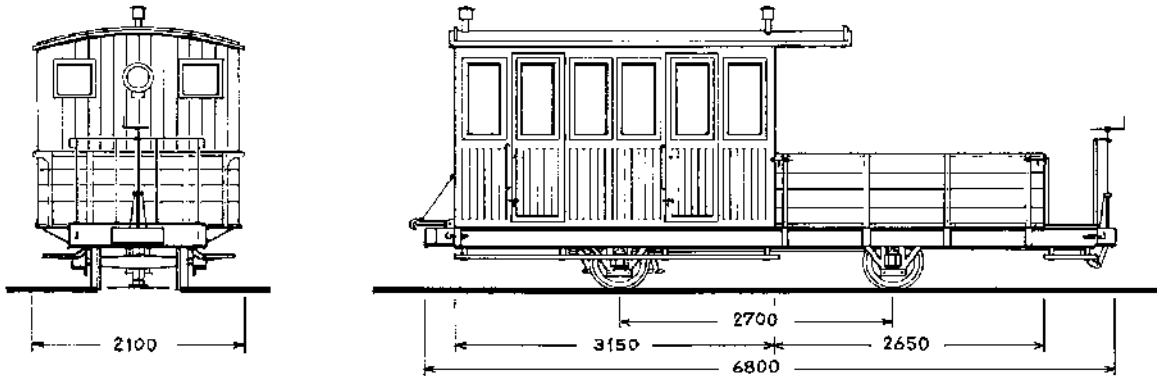


Gründenhammer



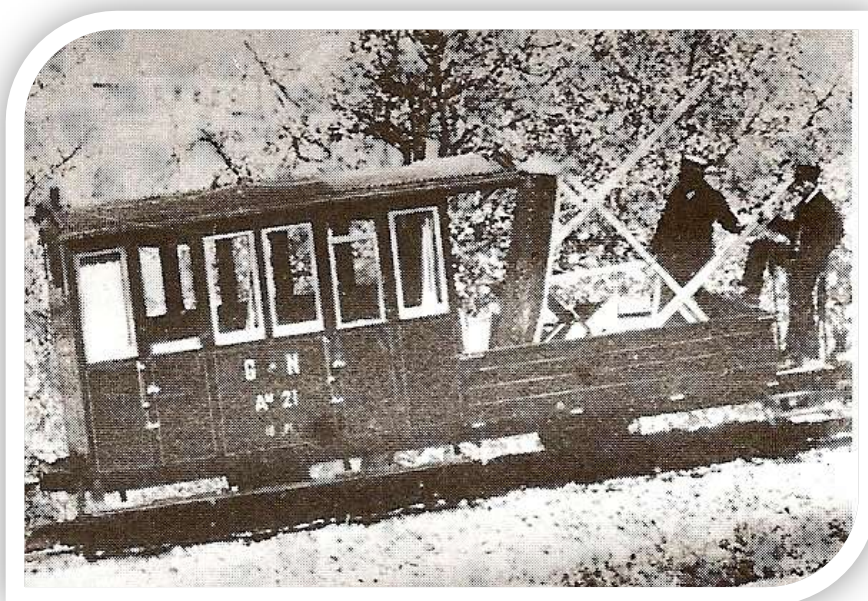
Gerstau

Die Geschichte vom Original zum Modell der Solingen Lok



1892 Personal- und Ladegutwagen Tara: 2.7t

Der Wagen wurde für Damm- und Schienenbauarbeiten eingesetzt. Der Oberteil des Wagens wurde ausschliesslich aus Holz gefertigt. Die Seitenladen konnten ausgeschwenkt werden. Somit war ein beladen weniger anstrengend.



Originalbild Arbeiter beim schaffen.

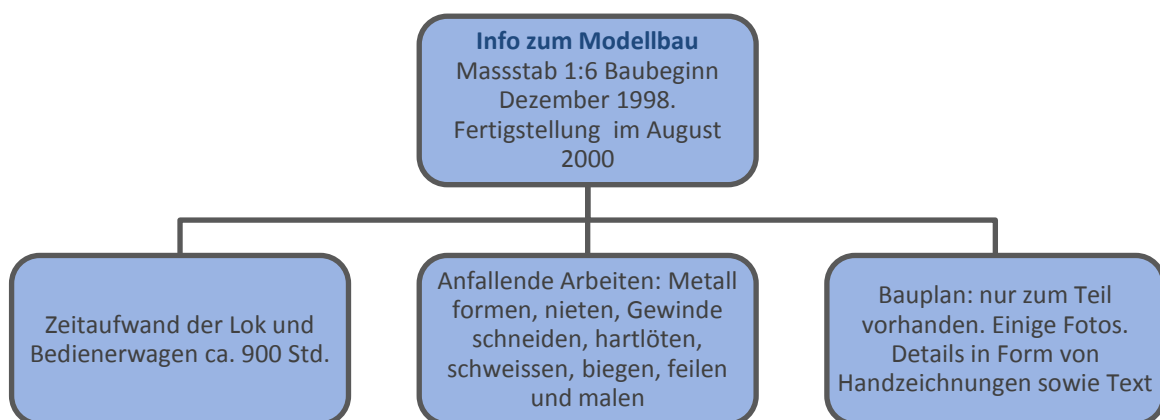


Arbeiter und diverse Arbeitsgeräte konnten mitgeführt werden.

Die Geschichte vom Original zum Modell der Solingen Lok



Mit voller Kraft und Dampf auf der Strecke!

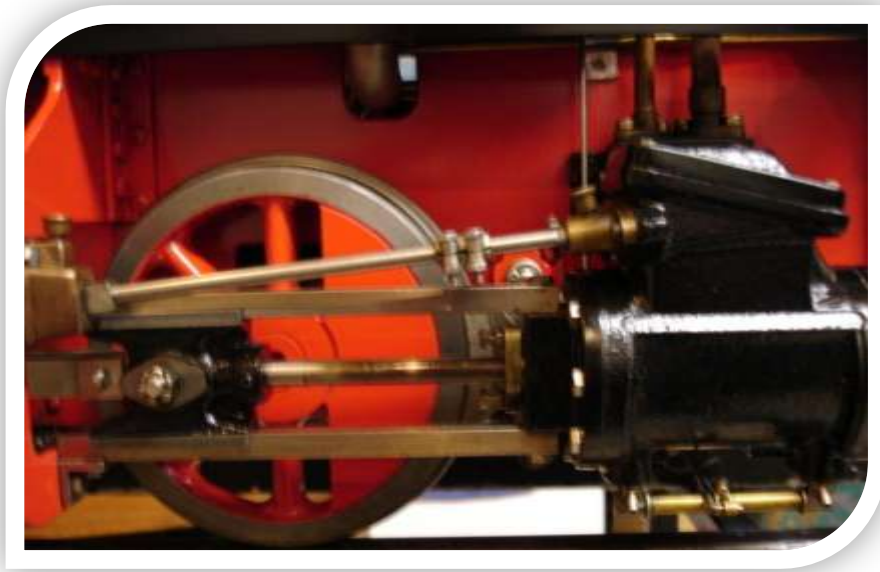


Ich arbeitete das erste Mal mit Metall. Der Aufbau der Solingen 2555 war eine interessante und schöne Aufgabe die mir viel Freude bereitete. Im weiterem baute ich 4 Wagen aus Holz und Metall. Der 1te Wagen ist für Kohle und Wasser bestimmt (Führerwagen). Die Wagen 2 und 3 sind für den Personentransport bestimmt und der 4te Wagen ist ein Arbeiter/Materialwagen.

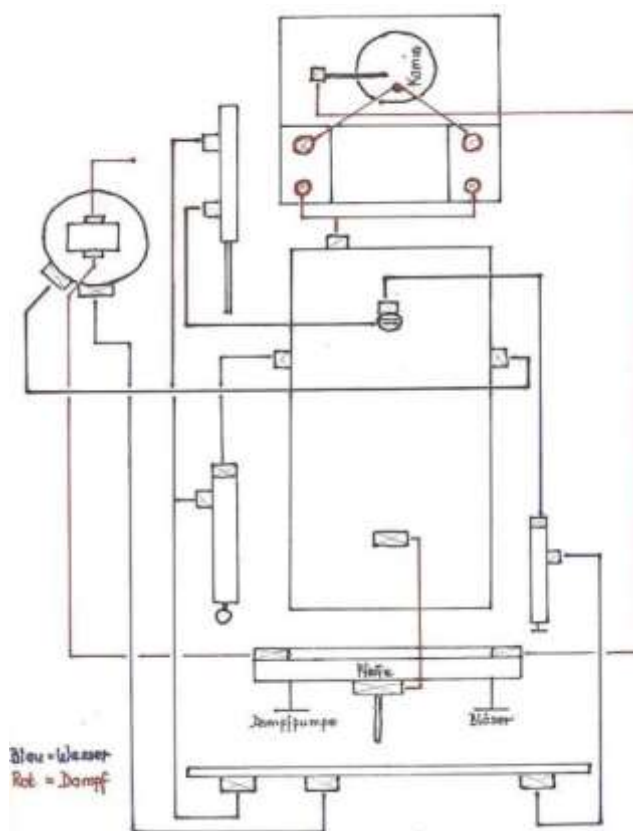
Die Geschichte vom Original zum Modell der Solingen Lok



Die Geschichte vom Original zum Modell der Solingen Lok



Detailaufnahme vom Modell.



Schema zur Rohrverlegung von Wasser und Dampf