

Dampfkessel-Ueberwachungs-Verein
für den Regierungsbezirk Aachen
AACHEN.

Bescheinigung

über die
Konstruktions-Prüfung und Wasserdruck-Probe
beweglichen Dampfkeessels.

Der für eine höchste Dampfspannung von 12 Atmosphären Ueberdruck bestimmte, von
der Firma: Hohenzollern Akt. Ges. für
Locomotivbau in Düsseldorf
im Jahre 1895 angefertigte und mit der laufenden Fabriknummer 531 bezeichnete
bewegliche Dampfkeessel
Material und Ausführung in allen
polizeilichen Bestimmungen des
1890 mit einem Wasserdruck von
Dabei hat der Kessel zur
den Probedruck mit befriedigendem
bestanden.

Gerhard Knospe

Wir beabsichtigen, auf unserer Zeche Gen
III/IV in Recklinghausen eine neue, von de
i Berlin erb
ob zu setzen
okomotive u
reibungen un
entnehmen und bitten wir um baldgefl. Erte
erlaubnis.

Bergwerksgesellschaft Hibernia.
Unterschriften.

Geprüft unter Nr. 4171.

Abschrift

Herne, den 29.

Ordnungs-Nr. 582 der **Auffstellung.**

Genehmigungs-Urkunde von *Königlichen*

Ueberwacher zu Barmen
unter General-Nr. 7789 ist erteilt am 7. August 1904.

Wasserdruck-Probe *begl. Prüfung der Bauart* ist ausgeführt
von *Dampfkessel-Ueberwachungs-Verein für*
den Regl. Bezirk Aachen Gm. Ueberwacher
am 16.7.1904.

Die *Abnahme-Untersuchung* ist ausgeführt von *denselben* am
18.8.1904.

Zustat
der
gegen
 äußere Revision
 innere Revision
 Wasserdruck-Probe

Reiffläche 2,50 qm.

et was	gegenüber
mit	mit 202 =
Heizoberfläche	

**Werkeisenbahnen im deutschen
Steinkohlenbergbau und seine
Dampflokotomiven
Teil 1 - Daten, Fakten, Quellen**

Wir haben von der Firma Orenstein & Koppel - Arthur Koppel Akt. Ge
Spandau die Lokomotive No.4928 auf ein Jahr gemietet. Der zugehörige Kess
No.4928 wird von dem Dampfkessel-Revisionsverein „Berlin“ E.V., Berlin
N.W.23, Lessingstr.34 überwacht.

In der Anlage übermitteln wir das Revisionsbuch dieses Kessels
und melden denselben zum Betriebe an.

Die Lokomotive trifft in den nächsten Tagen hier ein.

Verwaltung der Marthabütte

Tenderlocomotive No 1429

<i>folgenden Abmessungen</i>	
Zylinder, Durchmesser	250 mm
Kolbenhub	534 mm
Reiffläche	0,79 qm
Reiffläche	51,24 qm
Radstand	2200 mm
Raddurchmesser <i>mit Bandagen</i>	980 mm
Wasserraum	2,2 cbm
Kohlerraum	1300 kg
Achsenzahl	2 Stück
Leergewicht	21000 kg

Werkeisenbahnen im deutschen Steinkohlenbergbau und seine Dampflokomotiven
Teil 1 - Daten, Fakten, Quellen, von Gerhard Knospe.

835 Seiten, Format 28 x 21, 60 s/w-Abbildungen, 40 farbige Karten, fester Einband, ISBN, Subskriptionspreis (bis 30.06.2018) 60,- Euro inkl. MwSt., zzgl. Versandkosten, danach 68,- Euro zzgl. Versandkosten.

Ziel des Werkes ist es einen detaillierten Überblick zum Thema Werkeisenbahnen im deutschen Steinkohlenbergbau zu geben und als Grundlage für eigene weitere Recherchen zu dienen. Der erste Teil beschreibt alle Steinkohlenreviere und -vorkommen Deutschlands in den Grenzen bis 1919. Es werden auch Gebiete betrachtet, die 1938–1945 zum Deutschen Reich gehörten. Betrachtet wird der Zeitraum von ca. 1815–1995. Einer geografischen, geologischen u. bergbaugeschichtlichen Beschreibung folgt eine alphabetische Auflistung der Gruben/Zechen mit umfassenden Daten zu den Anschlußbahnen, sowie die Auflistung der dort eingesetzten Dampflokomotiven (Normal- u. Schmalspur). In über 7.500 Fußnoten werden die Quellen aus Akten, Archiven, etc. benannt. Die Fußnoten enthalten zudem weitere interessante Details, wie techn. Daten, Geldwerte und viele weitere Hintergrundinformationen. Das Sammelwerk enthält auch Kapitel über die Entwicklung des Transportwesens im Steinkohlenbergbau allgemein und des Lokomotiv- u. Rangierwesens. Auch dem Werkeisenbahner wurde ein eigenes Kapitel gewidmet.

Vorbestellungen bitte an:

G. Knospe, Karl-Arnold-Str. 18, 42579 Heiligenhaus oder werkbahn.buch1@gmx.de

Graf Adolf (Merkstein) ¹

Förderung aufgenommen 1913

Förderschächte und Produktionsanlagen:

stillgelegt/abgebrochen 31.07.1972/bis 1989

Adolfschacht (1913–1972)
Fördergerüste und Maschinenhäuser erhalten.

1913 Inbetriebnahme der Anschlußbahn an den Bf. Merkstein

01.1928 Inbetriebnahme der Verbindungsbahn zwischen
Grube Anna und Grube Graf Adolf ⁴.1939/40 Inbetriebnahme eines elektrischen Förderhaspels
zum Hochziehen der Muldenkippwagen auf die Bergehalde ⁵.08./09.1927 Baubeginn der Verbindungsbahn zwischen Anna
und Graf Adolf ³.

Nr./Name	Baujahr/ Liefertermin	Hersteller	Fabriknr.	Bauart	Typ/Kennwort	Dienstende/ Umsetzung	Allgemeines ⁶
1	1913	Henschel & Sohn	12260	Cn2t	?	1972	verschrottet
2 (1)	1914	A. Jung	2089	Cn2t		min. 1944	1927 von Hafenbahn Frankfurt (B6) übernommen ⁷
2 (2)	1908/ 03.1908	Hohenzollern	2227	Cn2t	Crefeld	1972	1926? von Hermann (?)/Bork in Westf. übernommen, 1972 an Zeche Anna (9 (3))
3 (1)	1895/ 1896	Hohenzollern	753	Bn2t	Victor	1963	1958 von Zeche Anna (4 (1)) übernommen, 1963 verschrottet
3 (2)?	1908	Hohenzollern	2406	Cn2t			19XX von Maria (III) übernommen
3 (3)?	1909	Orenstein & Koppel	2408	Cn2t		1972	19XX von??? (?) übernommen, 1973? verschrottet
4 (1)	1894	Henschel & Sohn	4113	Bn2t		03.1964	19XX von??? (?) übernommen,
4 (2)	04.1938	Orenstein & Koppel	13092	Ch2t	400 PS	1972	1970? von Schachtanlage Heinitz (SBW Nr. 31) übernommen

¹ Daten entnommen aus: DMT E, A8483, Salber Daniel, Das Aachener Revier, 1987, S. xx.

Ergänzende Daten aus: DMT E, A8855, Prast Hartmut, Der Bergbau im Aachener Revier, 1990, S. 8.

² Meyer Lutz-Henning, 150 Jahre Eisenbahnen im Rheinland, 1989, S. 62.

³ DMT E, Ch69, Geschäftsbericht des EBV, 1926/1927.

⁴ DMT E, Ch69, Geschäftsbericht des EBV, 1927/1928 und Meyer Lutz-Henning, 150 Jahre Eisenbahnen im Rheinland, 1989, S. 62, Noch bis Anfang der 80er Jahre wurde dieses Gleis genutzt, um nicht absetzbare Förderung auf das ehemalige Gelände der Zeche aufzuhalten.

⁵ DMT E, Ch69, Geschäftsbericht des EBV, 1939/1940: „Die Lokomotiven der Haldenbahn sollten geschont und die Bergemengen besser bewältigt werden.“

⁶ Rumary Brian, Industrial Locomotives of Western Germany, 1971, S. 9, Lokliste der Grube Graf Adolf (betr. Lok Nr. 1, 2 (2) und 3 (2)).

⁷ MVT-Archiv Berlin, Bestand NL 27, Metzeltin Nr. 26 T, Brief von Herrn Obering. Josef Mosblech an Herrn Dr. Ing. eh. Baurat E. Metzeltin vom 08.06.1944: „Die Lokomotive B6 der Frankfurter Hafenbahn hat die Fabr.Nr. 2089 und wurde geliefert im März 1914. ... da nach meinen Informationen die Lok. 2089 im Jahre 1927 an den Eschweiler Bergwerksverein verkauft wurde.“