

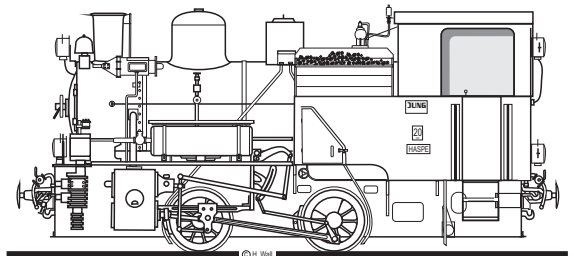
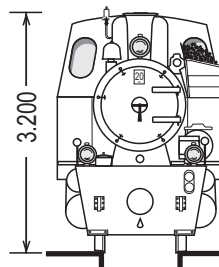
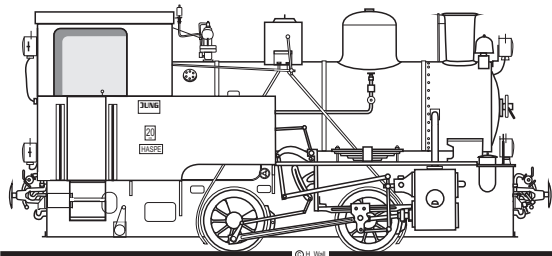
Dampflok 20 „Haspe“

Betriebsfahrzeug

Ansicht Lokführerseite

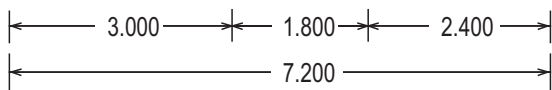
Ansicht vorne

Ansicht Heizerseite



Seite Gangelt © H. Wall Seite Gillrath

Seite Gillrath © H. Wall Seite Gangelt



Technische Daten

Lebenslauf

1956	Klößner-Hütte, Hagen-Haspe,
1972	Kauf durch IHS, Transport nach Duisburg;
1973	Umspuren in der Werkstatt der DVG und
28.4.1973	Inbetriebnahme mit Doppeltraktion bei der Saisonöffnung Ostern (Loks 19 + 20).
Mai 1973	Abtransport nach Krefeld zur KREVAG, Werkstatt Weserweg der Straßenbahn;
11. Mai-Juli 73	Einsatz auf einem Rundkurs in Krefeld, zusammen mit den Wagen 118 und 119 als „Crefeld-Uerdinger Localbahn“.
Mai 1974	zurück in Schierwaldenrath; Abladen mit mit Schornstein in Richtung Gillrath.
1980	Taufe auf den Namen „Haspe“;
Juli 1990	Abtransport nach Breda, Juli 1991 weiter zur Werkstatt in Klostermansfeld;
Juni 1992	erneute Inbetriebnahme,
Juli 2018	abgestellt wegen Fristablauf des Kessels
Dez. 2022	erneut Kesseltausch und HU;
Status 2024	in Betrieb

Hersteller	Lokomotivfabrik Arn. Jung, Jungenthal
Baujahr	1956
Spurweite	900 mm, seit 1972 1.000 mm
Fabrik-Nr.	12783
Kessel-Nr.	12783, aktuell (2024) 12784 ex Lok 21
Bauart	Bn2t
Typ (abgeleitet)	KDL 10
Länge über Puffer	7.200 mm
Breite	2.300 mm
Achsstand	1.800 mm
Raddurchmesser	800 mm
Gewicht	22,0 t
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Zugkraft	58 kN
Leistung	200 PS
Zylinderdurchmesser	350 mm
Kolbenhub	400 mm
Feuerbüchse 12783	Stahl (aktueller Kessel 12784: Stahl)
Rostfläche	1,00 m ²
Heizfläche	52,5 m ² , 126 Heizrohre 44,5 x 2,5
Kesseldruck	13 bar
Kohlevorrat	0,3 t
Wasservorrat im Rahmen	1,6 m ³
Bremse	K-PmZ (urspr. Dampf) / Wurfhebel
Bremsgewicht	7 t
Anstrich aktuell	Kessel schwarz, Rahmen, Räder und Stangen rot, Führerhaus dunkelgrün



Originalkesselschild Lok 20

Foto Henning Wall

Gastlok-Einsätze

1973	Einsatz in Krefeld (600-Jahr-Feier)
2003	30.6.-7.7.2003 Einkaufszentrum Bocholt
Juli 2016	Einsatz beim DEV: „50 Jahre Museumsbahnen“

Umbauten / Änderungen

1972	Umspurung von 900 auf 1.000 mm analog zu Lok 19;
1973	vorübergehende Anpassung an BO-Strab (u.a. schmale Radreifen, Blinker, Funkgerät, Kupplung, Rückbau nach Ende des Einsatzes auf der Krefelder Straßenbahn);
1976	Ersatz der Mittelpuffer durch Puffer „Sylter Bauart“, diese werden ab 1976 „Standard-Kupplung“ der Sselfkantbahn.
1991	Erneuerung des Führerhauses in Klostermansfeld und Aufarbeitung von Bremsgestänge, Achslager, Kurbelzapfen;
Jahr unbek.	Ersatz der Trittstufe am Führerhaus durch 2 Auftritte;
1992	Entnahmestutzen für Dampfheizung eingebaut,
Jahr unbek.	Verlegen von 2 Sandrohren zur Besandung beider Achsen;
Jahr unbek.	Lokpfeife auf Führerhausdach versetzt;
Jahr unbek.	Austausch der kleinen Luftkessel gegen einen großen.



Foto Röhr / Sammlung Wall

Lok 20 in Krefeld, Einsatz rückwärts wg. besserer Sicht