



## Auferstanden aus Ruinen ...

„Unsere“ Diesellok hat in Mülheim eine neue Heimat gefunden

**L**ange war sie verschwunden und jetzt wird sie in Mülheim an der Ruhr wieder hergerichtet: die kleine Diesellok, die einst im Bayer-

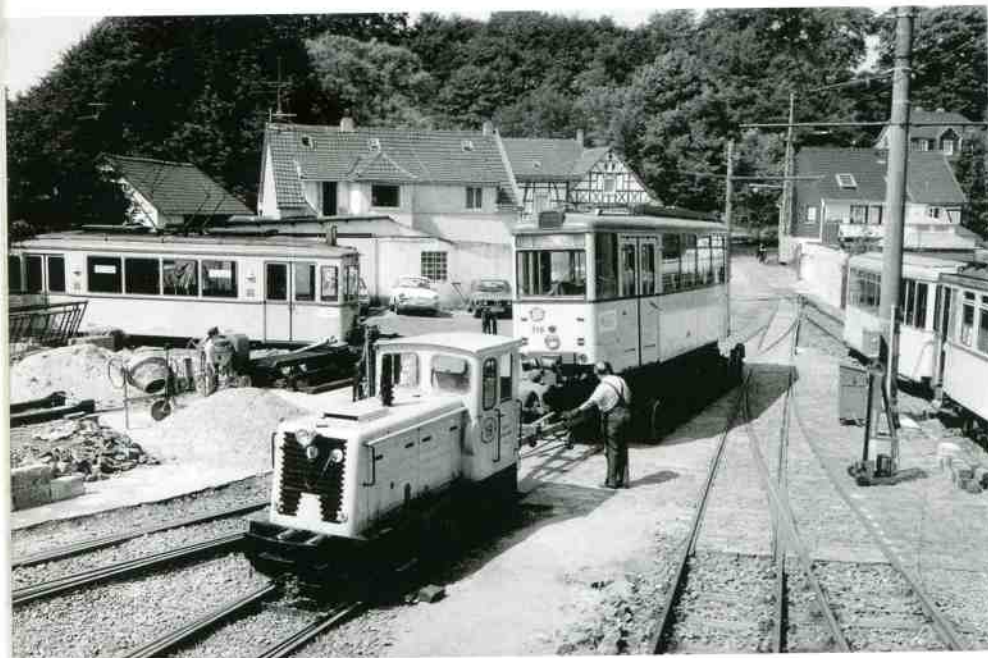
Werk in Leverkusen und danach in Hückeswagen und in der Kohlfurth ihren Dienst versah. Die D42Ö, soweit die Typ-Bezeichnung der Ruhrthaler

Maschinenfabrik in Mülheim, verließ am 11. Februar 1957 die Werkshallen. Von der Bauart her ist sie eine „B-dm“ mit einem 42 PS starken Motor.

### Ein beeindruckendes Netz

Aber was war ihre ursprüngliche Aufgabe? In Leverkusen am Rhein entstand ab 1898 im dortigen Bayer-Werk ein Schmalspurnetz in Meterspur, das wegen der engen Kurvenradien der Normalspur vorgezogen wurde.

1931 gab es im Werk 85 Drehscheiben (zur Zuführung von Waggons). Das Schienennetz erstreckte sich über 77 Kilometer mit 770 Weichen! Zur Verfügung standen 27 Dampfloks, 16 Dampfspeicherloks, vier Akku-Loks, ein Elektroschlepper, 227 offene und gedeckte Güterwagen, 41 Selbstentlader, 281 Spezialwagen, 970 Plattform- und Muldenwagen, 97 Rollwagen bzw. -böcke sowie vier Personenwagen. Anfang der 1950er Jahre verzeichnete man schon 120 Kilometer Schienennetz.



## Fortschritt und neuer Eigentümer

1957 erhielt das Bayer-Werk eine moderne Diesellok von der Ruhrthaler Maschinenfabrik, eingereiht unter der Betriebsnummer 19. **Besonderheit: Sie war explosionsgeschützt.** Angesichts der vielen chemischen Prozesse verständlich. Doch neuartige Transportsysteme verdrängten immer mehr die Schiene und in den frühen 1970er Jahren fuhr der letzte Zug auf Meterspur. Heinz Johann aus Hückeswagen, BMB-Urgestein mit eigenem Straßenbahnbetrieb im Garten, griff zu und holte den kleinen B-Kuppler zu sich ins Bergische.

### „Hofdackel“ in der Kohlfurth

Nach 1973 erfolgte dann der Einsatz der „19“ im Betriebshof der BMB an der Kohlfurthener Brücke. Das Lackkleid war vom Dunkelrot ins cremefarbene der Straßenbahnen gewechselt, geblieben war der leidige Startvorgang. Erinnerung sei an den Explosionsschutz – deshalb gab es keinen Elektrostarter! Zunächst die Glühkerzen erwärmen und dann mit zwei Mann eine große seitliche Kurbel drehen. Immer schneller, bis das angeflanschte Schwungrad den Lärm eines Starfighters produzierte. Dann ein Hebelzug – und mit Schwung wurden die Zylinder in Bewegung gesetzt und die Lok mit Leben erfüllt! Für Verschub-Arbeiten war das Maschinchen eine große Hilfe – denn lange Zeit war die einzige andere motorisierte Lösung unser Turmtriebwagen 628 mit Schweiß-Aggregat und VW-Hilfsmotor. Auf der Strecke allerdings standen die Motorleistung und die geringe Bremskraft dem Einsatz im Wege.

### Auf ins Märkische

1990 trat Lok 19 die Reise nach Plettenberg zur Museumsbahn MME an. Im Bahnhof Hüinghausen wurde sie später zunächst auseinandergenommen, die Teile unter einer Plane abgelegt – und dann fast vergessen.

### Zurück an den Geburtsort

Seit kurzem hat die Ruhrthaler-Lok wieder eine gesicherte Zukunft: In der Alten Dreherei, an das Depot der Mülheimer Straßenbahn angrenzend, setzen die dortigen Bahnfreunde die Lok wieder zusammen. Einzelne Teile fehlen, aber es geht voran! Zusammen mit weiteren Exponaten von Mülheimer Fahrzeugen kann der Besucher dort eine regionale Zeitreise unternehmen.

Text und Fotos: Michael Malicke

