

Dr. Rolf Löttgers

# Deutz-Diesellok vom Typ ›Herkules‹

In den Jahren 1936 bis 1942 lieferte Deutz insgesamt wenigstens 32 schmalspurige „Baulokomotiven“ des Typs ›Herkules‹, robuste Maschinen, die bei Industrie- und Grubenbahnen über Jahrzehnte hinweg treue Dienste leisteten. Zunächst –bis Herbst 1940– waren sie mit dem Deutz-Dieselmotor A6M 220 F ausgerüstet, von da an mit dem gleichstarken Motor A6M 420 F. Die Loks wurden für Spurweiten von 900 bis 1067 mm angeboten, doch gebaut wurden vornehmlich 900-mm-Loks, einige Meterspurmaschinen und 5 Stück mit 660 bzw. 760 mm Spurweite.

Typ A6M:	220 F	420 F
Lieferzeitraum	4. 36 - 10. 40	9. 40 - 2. 42
Spurweiten		
660 mm	4	
760 mm		1
900 mm	17	5
1000 mm	2	3

Die Sechszylinder-Dieselmotoren brachten eine Dauerleistung von 150 PS und eine zweistündige Höchstleistung von 165 PS bei 1000 U/min. Die 19 bis 23 t schweren Loks konnten mit vier Geschwindigkeiten fahren: 4,5, 7,8 14,8 u. 26 km/h. Mit einer Brutto-Anhängelast von etwa 600 t

brachten die Maschinen Beachtliches. Trotzdem wurden die Betriebskosten mit 2,40 RM je Stunde (bei einem „Rohölpreis“ von 17 Pf/kg) recht günstig beziffert.

Ihre wichtigsten Abmessungen waren:

Länge über Puffer	6230 mm
Breite	2200 mm
Höhe über Führerhaus	3000 mm
Achsstand	1600 mm
kleinster Kurvenradius	18 m

Die Lebensläufe von 2 dieser Lokomotiven sind im Detail bekannt: Fabrnr. 21.442 (Typ A6M 220) und 36.872 (Typ A6M 420). Beide verdingten sich über jeweils etwa 10 Jahre auf der Grubenbahn Bredelar – Martenberg der Fa. Mannesmann und beförderten dort jahraus, jahrein um oder sogar mehr als 100.000 t Erz auf der rund 10 km langen Strecke von Martenberg nach Bredelar.

Diese Grubenbahn war im Zuge der Autarkiestrebungen Ende der 30er Jahre auf dem Planum der 1925 abgebrochenen meterspurigen Rhene-Diemeltalbahn angelegt worden. Zunächst gab es hier Dampfbetrieb, da 2 bestellte O & K-Diesellokomotiven nicht rechtzeitig geliefert wurden. Nach Ablieferung der Dieselloks

wurde der Dampfbetrieb fortgeführt, weil wegen Treibstoffmangels die Dieselloks nicht in vollem Umfang eingesetzt werden konnten.

Da die beiden O & K-Loks sich bei steigenden Förderleistungen der Gruben als zu schwach erwiesen, wurden 1950 und 1953 zwei gebrauchte, mit 10 Betriebsjahren aber noch recht neuwertige ›Herkules‹-Dieselloks beschafft, die fortan die Beförderung der Erzzüge übernahmen, während die O & K-Loks nur noch Rangierdienste zu verrichten hatten bzw. auf andere Gruben umgesehen wurden.

Die Deutz-Lok 21.442 war über den Lokhändler Klingemann & Krebs GmbH in Hannover an die Fa. Sievers & Co Eckertal in Braunschweig geliefert worden, die zweite Maschine an die von anderen Lokverkäufen her bekannte Fa. Cetto Bremen (Farge-Ost). Beide Dieselloks blieben bis zur Betriebseinstellung der Grube Christiane in Martenberg und dem sich anschließenden Streckenabbau 1963/64 bei ihrem Zweitbesitzer. Dann dürften sie verschrottet worden sein, da inzwischen kaum noch Bedarf an schmalspurigen Dieselloks –zumal dieses Alters– bestand.

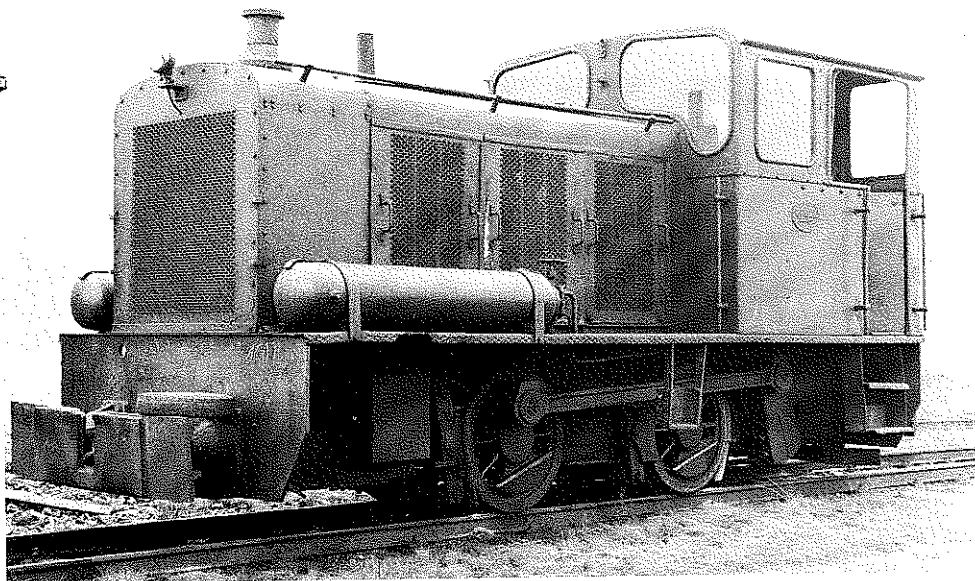
Während ihrer rund 10 Betriebsjahre auf der Martenberger Grubenbahn brachte jede der beiden Loks werktags 2 oder 3 Erzzüge zur Bundesbahnstation Bredelar. Die aus 13 bis 15 Wagen (Ladegewicht 10 t) gebildeten Züge fuhren im Abstand von 15 bis 20 Minuten voneinander an den Endpunkten ab. Diese Zeitspanne war durch die Dauer des Entladevorganges in Bredelar vorgegeben. Die frühmorgens bereitgestellten O-Wagen der DB waren spätestens um 14.00 Uhr versandbereit und konnten dann zum Mannesmann-Hüttenwerk in Duisburg gebracht werden.

Es war ein außerordentlich rationell geführter Betrieb, der da über fast 25 Jahre auf 900 mm Spur rollte, in Gleisanlagen und Fahrzeugmaterial auf das Notwendigste beschränkt und in dieser Form optimal genutzt. So konnte denn auch der übermächtigen Konkurrenz ausländischer Erzlieferanten bis Anfang der 60er Jahre standgehalten werden.

Wesentlich zu diesem Erfolg beigetragen haben die beiden ›Herkules‹-Loks von Deutz – robuste, zuverlässige Maschinen, 2 aus der sonsthin weitgehend unbekanntem Schar von Grubenbahnlokomotiven. Heute ist die landschaftlich reizvolle Strecke längst zugewachsen und der Anschlußbahnhof Bredelar zum Haltepunkt degradiert. Die Grube „Christiane“ ist allerdings als Besucherbergwerk wiedererstanden. Mit der ›Herkules‹-Lok zum Besucherbergwerk fahren . . . – nein, das wird es nie mehr geben!

Die Geschichte der meterspurigen Rhene-Diemeltalbahn und ihrer Grubenbahn-Nachfolgerin wird ausführlich beschrieben in

Rolf Löttgers: Die Rhene-Diemeltalbahn Bredelar – Martenberg s. S. 5: Buchkurs



Oben: Eine der beiden ›Herkules‹-Loks der Grubenbahn Bredelar - Martenberg, Foto: R. Todt

Unten: Erzzug an der Diemel in km 3,5, Foto: Mannesmann-Archiv