

9.7 Vereinigte Stahlwerke AG

ohne Nummer

Fabriknummer: 9768

Sechs Jahre nach dem Ende des Serienbaus von Lokomotiven der T16-Familie wurde im März 1930 als 1 602. Familienmitglied ein letztes Einzelstück dieser Bauart an die Vereinigten Stahlwerke AG mit Sitz in Düsseldorf geliefert. Ihr Hersteller, die BMAG, hatte seit 1 351 Fabriknummern keine T16¹ mehr gebaut, und die Zeiten der lukrativen Großserien waren im Krisenjahr 1930 auch sowieso vorbei. Stattdessen baute man z. B. mit den

Nachbarfabriknummern der in diesem Kapitel behandelten Lok eine kleine schmalspurige B n2t für Rio de Janeiro (Fabriknummer 9767) und eine winzige Diesellok für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Fabriknummer 9769, Lok V 6004). Letztere bildete später die erste Lok der neu eingeführten Gattung Kleinlok der Leistungsgruppe II (Kb 4000). Geld war mit solchen Aufträgen nicht zu verdienen.



Im Fotografieranstrich und noch ohne Glasscheiben in den Fenstern posierte die neue Lok der „ZOLLVEREIN HAFENBAHN“ in Wildau für den Werksfotografen. Hinter der Bretterwand verlief die von Bethel Henry Strousberg begründete Berlin-Görlitzer Eisenbahn aus dem Jahr 1866, deren Bahnhofsgebäude (zwischen den beiden Richtungsgleisen) nicht weit entfernt lag. Die Lokomotive war wohl die einzige T16/T16¹, welche die repräsentativen Fabrikschilder mit dem Portrait des Firmengründers Louis Schwartzkopff trug (siehe Kapitel 9., Seite 9).

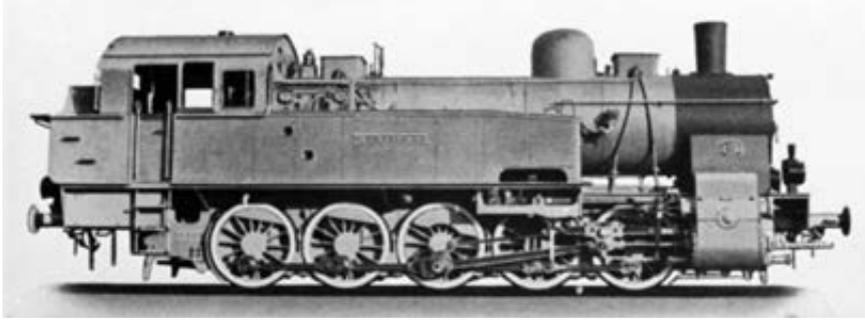
Foto: Sammlung Jürgen Ebel

Die letzte T16¹, deren Endmontage wohl in der neuen Halle 15/16 in Wildau erfolgt war, war technisch insofern bemerkenswert, als sie trotz ihres späten Baujahres (ein Vierteljahrhundert nach der ersten T16!) die schlichteste, um nicht zu sagen die primitivste aller Familienangehörigen war. Als einzige besaß sie keinen Überhitzer, als eine von wenigen auch keinen Vorwärmer. Nicht einmal eine Druckluft-Ausrüstung (z. B. für die Bremse und die Sandstreuer) hatte man ihr spendiert – ähnlich zurückhaltend war die KPEV nur kurzzeitig bei einigen frühen T16 mit Dampfbremse (siehe Kapitel 9.1, Seite 21) gewesen. Auch ansonsten hatte man sich in vielen Details nicht an den Bauformen der jüngsten T16¹-Serien mit eigenem Speisedom bzw. Lüftungsaufsatz auf dem Führerhaus orientiert, sondern im Wesentlichen an der T16¹-Bauform ab 1913 (siehe Kapitel 9.4, ab Seite 149). So besaß die Lok ein rundes Führerhausdach und eine Abfolge der Kesselauf-

bauten in der Reihenfolge Schornstein, Sandkasten, Dom, freie Fläche anstelle des Vorwärmers, Dampfpeife, Sandkasten und Sicherheitsventile der Bauart Coale mit ihren glockenförmigen Schalldämpferhauben (statt der üblichen der Bauart Ramsbottom).

Ob die Maschine mit diesen geschilderten Merkmalen wirklich bei der BMAG unter Nutzung dort noch vorhandener Teile zusammengebaut wurde (siehe Leitsch, Sydow 2011, Seite 28 und 237), erscheint den Autoren sehr zweifelhaft.

Die fehlende Druckluftausrüstung war bei der KPEV – trotz der damit verbundenen Kosteneinsparung – rasch aufgegeben worden, weil die u. a. stattdessen installierten Dampfbremsen verschiedene Nachteile aufwiesen. So musste der Dampf im Bremszylinder beim Bremsen kontinuierlich nachgespeist werden, weil er rasch konden-

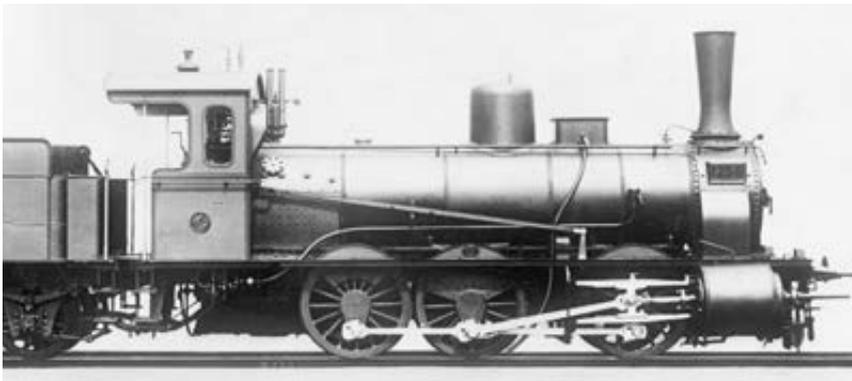


Die Seitenansicht der Nassdampf-T16¹ der Vereinigten Stahlwerke zeigt im Wesentlichen eine typische KPEV-T16¹ der frühen Baujahre ab 1913. Die Hauptabweichungen bestehen in dem identischen Durchmesser von Rauchkammer und Langkessel und in den modernen Coale-Sicherheitsventilen statt solcher der Bauart Ramsbottom.

Foto: Sammlung Uwe Bergmann

sierte und damit der Druck und als Folge dessen auch die Bremskraft nachließ. Gleichzeitig ermöglichte die Ausstattung einer Lok mit Luftpumpe weitere Optionen wie z. B. einen wirkungsvollen Sandstreuer und später auch Läutewerke oder Zylinderentwässerungsventile. Statt der Druckluftsandstreuer besaß diese letzte T16¹ eine Einrichtung, die um 1886 (z. B. bei den späteren G3/G4 nach den Musterblättern 13, 14 und III-3) eingeführt worden war: Auf dem Führerstand befand sich ein Hebel, der in Kessellängsrichtung verschiebbar war und der im Sandkasten mittels Schiebern den Sand in die Fallrohre freigab bzw.

sperrte. Gleichzeitig sorgte ein angekoppeltes „Rührwerk“ (Rüttelhebel) dafür, dass der Sand vor den Rohren nicht verklumpte. Die mäßige Wirksamkeit dieses Mechanismus führte schon bei der KPEV dazu, höher belastete Loks – schon vor dem Einbau einer Druckluftausrüstung – mit Dampf-Sandblasevorrichtungen der Bauart Haas zu versehen. Da man mit Dampf nicht direkt am bzw. im Sandkasten arbeiten konnte (der Sand würde nass werden), leitete man einen Dampfstrahl erst kurz vor den Rädern in die Sandfallrohre und erzeugte damit eine Saugwirkung nach dem Prinzip der Strahlpumpe.



Eine für die 30er-Jahre primitive Sandstreuervorrichtung mit „Rüttelhebel“ besaßen bereits die frühen Normal-Lokomotiven der KPEV ab etwa 1886, so wie die hier gezeigte G4² „HANNOVER 1256“ nach Musterblatt III-3a. Die 1892 von Borsig gebaute Lokomotive wurde 1906 in „HANNOVER 3865“ umgezeichnet und war im vorläufigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn von 1923 noch als 53 050 enthalten.

Foto: Sammlung FdE

Selbstverständlich besaß die letzte T16¹ auch keine Elektroanlage mit Turbogenerator und somit auch keine elektrischen Loklaternen. Einzig die fehlende Vergrößerung der Rauchkammer gegenüber dem Langkessel wirkte bei der Lok der Vereinigten Stahlwerke modern. Sie war aber lediglich durch den Wegfall des Überhitzers bedingt und damit auch nur eine weitere der zahlreichen Einsparungsmaßnahmen. Die vergrößerten Rauchkammern waren in Preußen schon bei vielen der ehemaligen Privatbahnloks vor 1880, aber auch bei den ersten preußischen Normalen (z. B. bei den P1 und P2; siehe auch Kapitel 6.1, Seite 153) zu finden. Diese von vielen als unschöne Konstruktion (z.B. in „Die Lokomotive“ 1908, S. 234) kritisierte Bauweise verschwand dann zunächst, wurde aber ab der vorvorigen Jahrhundertwende zum Merkmal fast aller preußischen Heißdampflokomotiven. Da diese Rauchkammerbauart im 20. Jahrhundert andernorts kaum verwendet wurde, wurde die vergrößerte Rauchkammer zu dem wohl wichtigsten Stilmerkmal preußischer Lokomotiven überhaupt. Erst die neueren bzw. letzten Bauarten Preußens und der frühen Reichseisenbahnen, wie z. B. die S10¹, P10, G8², G8³, G12 und T20 brachen mit dieser Tradition. Von den angesprochenen Details abgesehen, waren die Hauptabmessungen der neuen Lok (insbesondere die

von Trieb- und Laufwerk) mit denen der T16¹ der KPEV (und der anderen Eigner) identisch. Die Maßnahmen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zur Verbesserung der Laufruhe (z. B. Festlegung der letzten Achse, siehe Kapitel 3.4, Seite 80–82 und Kapitel 9.4, Seite 158) waren offensichtlich bei der neuen Lok noch nicht realisiert worden: Laut Firmenangaben der BMAG wies die Lok mit nur 2 900 mm geführter Länge noch die Original-Anordnung der T16¹ auf. Bei weitgehend identischer Rostfläche mit der Standard-T16¹ (laut Betriebsbuch 2,25 m² statt 2,30 m² bei der T16¹) war die Heizfläche der neuen Maschine mit 182,4 m² aufgrund des Wegfalls des Überhitzers natürlich deutlich größer als bei der T16¹ mit 126,99 m² (zuzüglich der Überhitzerheizfläche von 45,27 m²). Laut Betriebsbuch betrug die feuerberührte Heizfläche der späteren E1 dagegen nur 164,09 m².

Die zahlreichen erwähnten Vereinfachungen schlugen sich auch – wenn man den BMAG-Angaben glauben darf – in einem fast 7 t geringeren Dienstgewicht nieder (78,1 t statt 84,9 t). Dadurch sank auch der mittlere Achsdruck auf nur noch knapp 16 t, was sicher den nicht immer optimal unterhaltenen Bergwerksgleisen gut bekam. Die Kohlen- (3 t) und Wasservorräte (8 m³) entsprachen denen der T16¹.

Im Zentrum dieser Luftaufnahme des bekannten Zechenfotografen Walter Moog aus dem Jahre 1962 ist die 1961 eröffnete Zentralkokerei Zollverein zu erkennen. Sie wurde 1973 noch um zwei weitere Batterien erweitert. Oben in Bildmitte sieht man die Schachtanlage Zollverein 12 (Foto siehe Kapitel 6.4, Seite 199) und links daneben die Schachtanlage 1/2/8 (Foto siehe Kapitel 6.14, Seite 282), die ab 1847 (Teufbeginn) die Keimzelle der Zeche Zollverein war. Alle drei genannten Industrieanlagen bilden heute das Weltkulturerbe Zollverein.

Foto: Sammlung Deutsches Bergbau-Museum Bochum



Warum verzichtete die Bestellerin Vereinigte Stahlwerke AG bei dieser Lok auf alle Errungenschaften des modernen Dampflokbaus? Auf den Gusschildern an den seitlichen Wasserkästen war die Lok der „Zollverein-Hafenbahn“ zugeordnet. Damit war die durchgehend 1926 eröffnete Strecke von den vier Zollverein-Schachtanlagen (1/2/8, 3/7/10, 4/5/11 und 6/9; später auch 12) zum Hafen Nordstern am Rhein-Herne-Kanal gemeint (eine weitere Streckenskizze aus den 30er-Jahren siehe Kapitel 6.4, Seite 196 sowie in Kapitel 6.7, Seite 218). Auf dieser Verbindung waren schwere Kohlenzüge zu befördern, die eine leistungsfähige Lok erforderten. Ähnlich wie bei fast allen Zechen bestanden diese Züge meistens aus ausschließlich handgebremsten Kübelwagons. Die auf ihnen mitfahrenden Bremser wurden von der Lok aus per Dampfpeife instruiert. Dadurch war eine vernünftige Dampfpeife fast wichtiger als eine Bremse. Darüber hinaus ließ die harte, zechentypische Beanspruchung im schweren Übergabe- und Rangierdienst die unempfindliche Nassdampflok vielfach besser aussehen, als eine im Kohlenverbrauch optimierte Heißdampflok mit Vorwärmer und sonstigem „Schnickschnack“. Kohle gab es „auf Zollverein“ schließlich reichlich und billig, nicht dagegen qualifiziertes Werkstattpersonal, das z.B. mit gerissenen Überhitzerelementen oder den Fliehkraftreglern für Turbogeneratoren umgehen konnte. Obwohl es auch Gegenbeispiele gab (vor allem bei der staatlichen Hibernia bzw. den Zechenbahn- und Hafenbetrieben, siehe Kapitel 6.8, 8.7, 11.2 und 16.1), blieb man beim Vereinigten Stahlwerke-, Rheinelbe- bzw. GBAG-Netz dieser Linie treu und beschaffte auch in den Folgejahren ab Werk ausschließlich nur leistungsfähige Nassdampfloks in „Schlichtbauweise“. Ausgenommen waren hier nur wenige moderne Loks (z.B. einige „Bergbau“ von Krupp), die meist mit später übernommenen Zechen in den Bestand kamen.

Die Nassdampf-T16 der Vereinigten Stahlwerke AG wurde laut verschiedenen Dokumenten im Betriebsbuch am 28. März 1930 abgenommen, nachdem schon am 8. März 1930 das Preußische Oberbergamt eine Genehmigung für die Lok erteilt hatte. Laut einem Aktenvermerk vom 17. September 1943 sind die Genehmigungsunterlagen und

das erste Revisionsbuch des Kessels „durch Feindeinwirkung am 5. März 1943 im Gebäude des Technischen Überwachungs-Vereins Essen verbrannt.“ An diesem Tag erfolgte der erste große Angriff von 442 britischen Bombern auf Essen (siehe Kapitel 16.2 und 18.).

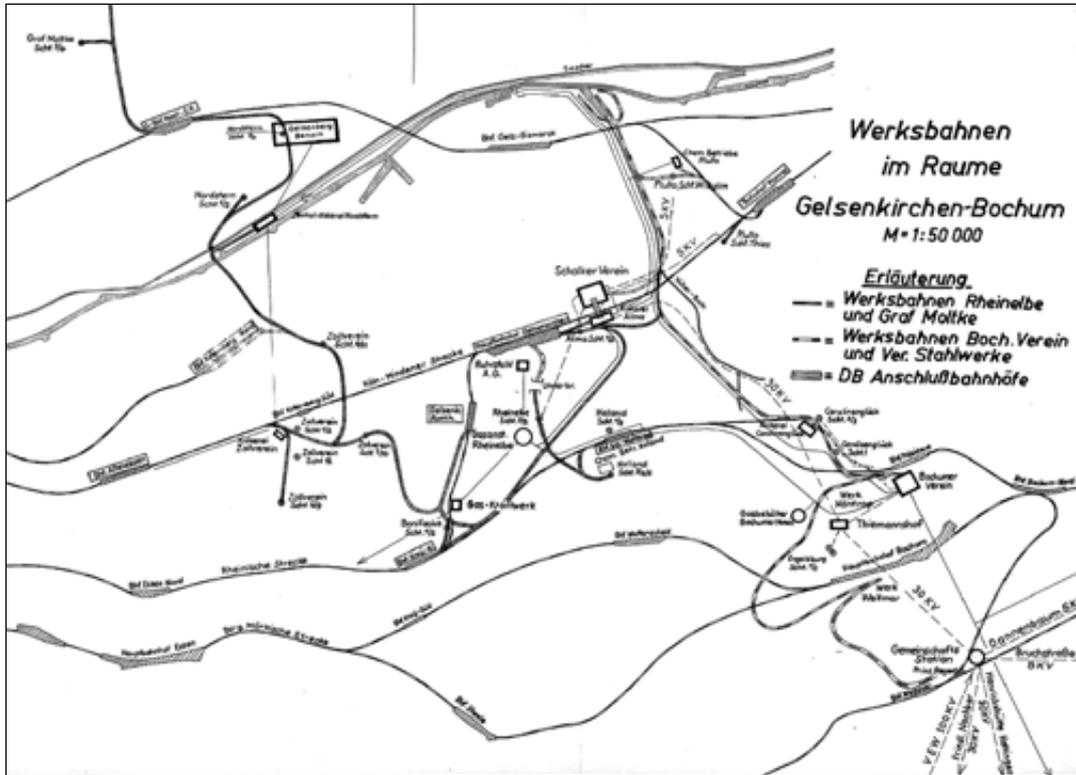
Das 1943 angelegte zweite Betriebsbuch gibt Auskunft über die Orte, an denen die Lok unterhalten bzw. untersucht wurde:

- Alma (ohne Zusatz/ Zeche/ Eisenbahnwerkstatt/ E.W.): in den Jahren 1943/ 1946/ 1949/ 1952/ 1954/ 1955/ 1958–1961/ 1963
- Nordstern (Hafen/ Zeche): 1955–1957
- Zollverein 1/2: 1944–1954/ 1956–1958/ 1961/ 1962
- Zollverein 4: 1959/ 1962
- Zollverein (ohne Zusatz): 1943/ 1959/ 1961/ 1962

Die letzte Untersuchung der E1 wurde am 11. Juni 1963 auf „Alma“ durchgeführt.

Rätselhaft bleibt die Anmerkung des Prüfers in der Bescheinigung der regelmäßigen äußeren Untersuchung vom 28. Juni 1961: „Das Kesselschild ist umzuschlagen in 9768!!“. War die Nummer vorher etwa seit 1930 falsch gewesen?

Die am 14. Januar 1926 gegründete Vereinigte Stahlwerke AG begann sofort nach ihrer Gründung damit, Verbindungsstrecken zwischen den von ihr übernommenen Hütten und Zechen neu zu bauen. Dieser Prozess konnte im Wesentlichen schon 1934 abgeschlossen werden, ebenso wie der Bau einer neuen Zentralwerkstatt für das Rollmaterial auf dem Gelände der 1931 stillgelegten Zeche „Alma“. Dieses sogenannte Rheinelbe-Netz (siehe Kapitel 6.4, Seite 195–196) gelangte nach der von den Alliierten durchgesetzten Entflechtung der Vereinigten Stahlwerke AG an die Gelsenkirchener Bergwerks AG (GBAG), die ab 1958 das Netz zunächst von Dampfloks auf Dieselloks umstellte. Bereits unter der Regie der Ruhrkohle AG wurden dann ab 1976 die Hauptstrecken mit dem Wechselstromsystem der Staatsbahn (16 2/3 Hz, 15 kV) elektrifiziert.



Die Karte zeigt das Netz der Rheinelbe-Werksbahn (einschließlich des mit diesem verbundenen Netzes des Bochumer Vereins – siehe Kapitel 6.5) in den frühen 50er-Jahren (siehe auch die Karte aus den 30er-Jahren in Kapitel 6.4, Seite 196). Auf der linken Hälfte der Zeichnung deutlich zu sehen ist die Stammstrecke der in diesem Kapitel behandelten Maschine – sie führte von den Zollverein-Schachtanlagen zum Hafen Nordstern. Zwischen dem Hafen Nordstern und dem Hafen Grimberg, welcher

Endpunkt der Strecke des Bochumer Vereins war, ist am Rhein-Herne-Kanal ein weiterer Hafen zu erkennen, der von der nicht eingezeichneten Hafenbahn Gelsenkirchen erreicht wurde. Auch weitere Strecken außerhalb des Rheinelbe-Netzes sind z.T. nicht oder falsch eingezeichnet. So gab es nie eine Verbindung von Bochum Hbf nach Bochum Nord.

Zeichnung: Sammlung Norbert Tempel

Hiervon war auch die „Zollverein-Hafenbahn“ zum Hafen Nordstern (1976) und die nach Bergsenkungen besonders steile (1:20) Verbindungsstrecke von Zollverein zur Zeche Bonifacius betroffen, die beide zur Dampflokzeit Haupteinsatzstrecken der GBAG-Fünfkuppler waren. Nachdem am 23. Dezember 1986 die Förderung auf Zollverein eingestellt worden war, wurde am 30. Juni 1993 auch die bis dahin weiterbetriebene Kokerei stillgelegt. Damit entfiel auch die Notwendigkeit, den Bahnanschluss nach Bonifacius weiter aufrecht zu erhalten. Überflüssig

wurde auch der Ringlokschuppen auf Zollverein samt vorgelagerter Drehscheibe, für deren Erhaltung einige Eisenbahnfreunde noch eine Zeitlang vergeblich gekämpft hatten (1998 abgebrochen). Wie schon in Kapitel 6.4, Seite 200 erwähnt, ist das heutige Weltkulturerbe Zollverein nur noch von Westen her an den Bahnhof Essen-Altenessen für den Touristikverkehr angebunden. Weitere Details zur Entstehung des GBAG- bzw. Rheinelbe-Netzes sowie zur Gründung der Vereinigten Stahlwerke AG finden sich in Kapitel 6.4 ab Seite 194.



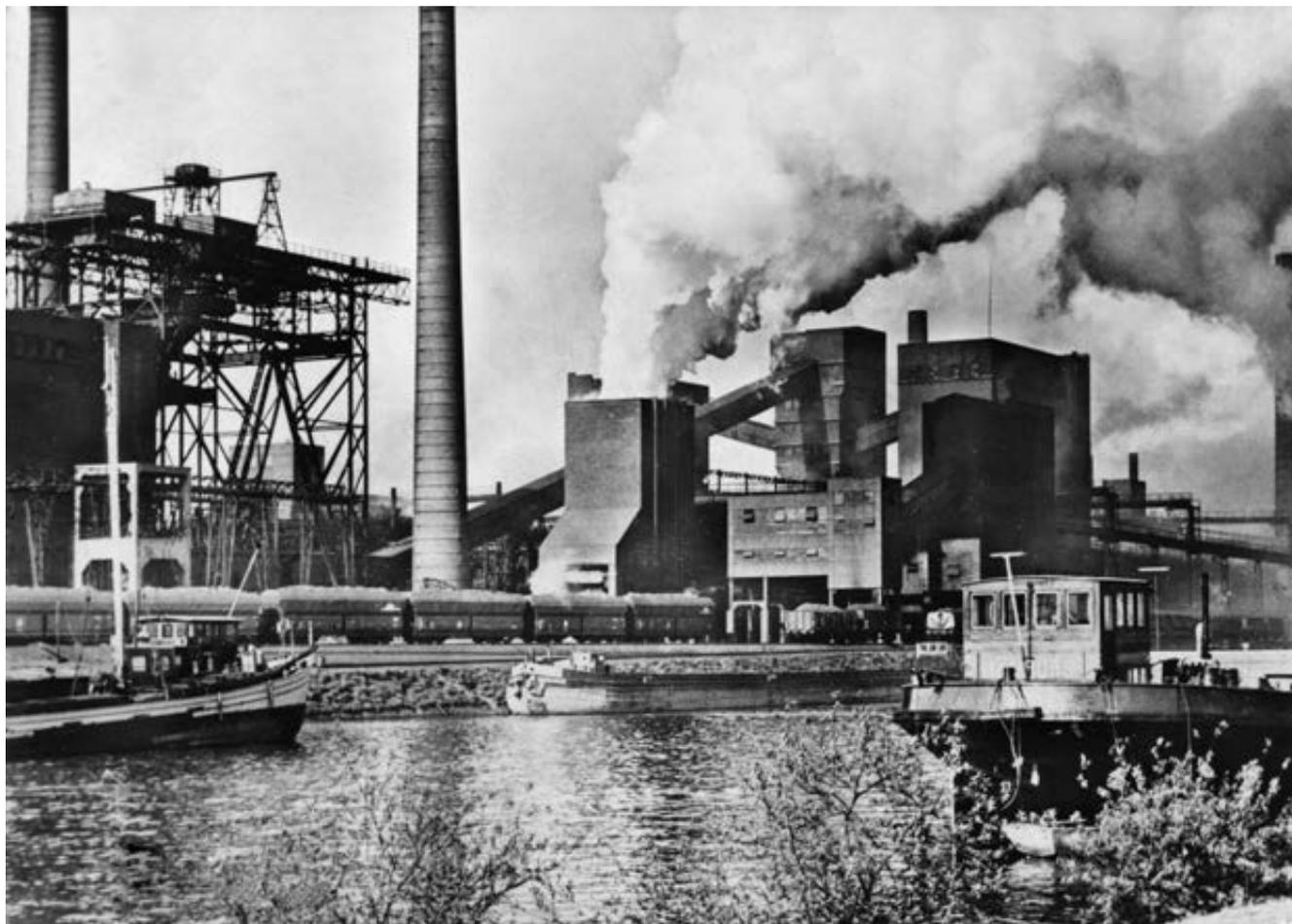
Fast könnte man denken, auf dieser Abbildung von 1957 ein Sägewerk oder eine Holzhandlung zu sehen, doch tatsächlich handelt es sich um die Zeche Bonifacius in Essen-Kray, auf deren Holzlagerplatz gewaltige Mengen Grubenholz (siehe Seite 485) gestapelt waren. Die Zeche gehörte seit 1899 zur GBAG und damit später auch zum Rheinelbe-Netz. Der erste Schacht wurde ab 1858 abgeteuft (Schacht 1), der letzte ab 1947 (Schacht 5); aufgegeben wurde die örtliche Förderung im Jahr 1966. Ursprünglich besaß die Zeche Bonifacius ab 1859 einen Gleisanschluss direkt an die

CME-Stammstrecke Cöln – Minden (über die heutige Hauptbahn Gelsenkirchen – Essen), ab 1867 dann an den Bahnhof Kray Nord der Rheinischen Eisenbahn. Auf der Verbindungsbahn zur Schachtanlage Zollverein 3/7/10 kam es im Verlauf der Jahre übrigens zu starken Bergsenkungen, was zu erheblichen Steigungen auf der Strecke führte.

Foto: Sammlung Dieter Thiel

Hier muss noch erwähnt werden, dass die immer wieder im Zusammenhang mit dieser T16¹ in der Literatur erwähnte Einsatzstrecke „Hafenbahn Gelsenkirchen“ nicht zutreffend ist. Zwar fuhr die T16¹ auf **einer** Hafenbahn von Essen **nach** Gelsenkirchen (Hafen Nordstern), nicht

aber auf der 1914 eröffneten „Hafenbahn Gelsenkirchen“. Letztere war eine kommunale Hafenbahn, die den drei Kilometer weiter östlich am Rhein-Herne-Kanal gelegenen Stadthafen an den Bahnhof Gelsenkirchen-Schalke Nord anschloss (heute Gelsen-Log. GmbH).



„Ruhr-pur“ – Atmosphäre vermittelt diese Aufnahme des Hafens Nordstern am Rhein-Herne-Kanal und der am 29. März 1928 eröffneten gleichnamigen Zentralkokerei auf der Landzunge zwischen Kanal und Emscher. Vor den obligatorischen Großraum-Güter- und Kübelwagen (links neben der rechten Schiffskajüte) fand die Zollverein T16¹ ein vielfältiges Einsatzfeld, war sie doch für die hier endende „Zollverein Hafenbahn“ angeschafft worden. Heute findet der Besucher am Ort des Geschehens nur noch eine öde, völlig abgeräumte Industriebrache vor. Foto: Sammlung LWL-Industriemuseum

Kurz nach der Ausmusterung der Lok E1 besuchte Gerhard Moll am 17. September 1963 die GBAG-Hauptwerkstatt in der Nähe des Gelsenkirchener Hauptbahnhofs. Vergleicht man sein Bild mit dem Werksfoto, dann hatte sich das äußere Erscheinungsbild der Maschine in den über drei Jahrzehnten des Einsatzes nur marginal verändert. Elektrische Lampen, ein Latowski-Dampfläutewerk sowie ein kleiner Lüftungsaufsatz auf dem Dach sind bereits alle Modifikationen, die dem Betrachter ins Auge fallen. Und dann hatte die Lokomotive zwischenzeitlich ihre schönen Schilder verloren – hoffen wir, dass sie einen Liebhaber gefunden haben und nicht auch in den Schrott gegangen sind ...



Wie auch bei einigen anderen Loks der GBAG bzw. des Rheinlbe-Netzes ist die ursprüngliche Nummer der Naßdampf-T16¹ nicht bekannt (sofern sie überhaupt anfangs eine Nummer getragen hat). Eine Bestandsliste aus dem Jahre 1940 (Leitsch, Sydow (2011)) führt die Lok unter „Verbindungsbahn Zollverein“ mit der Betriebsnummer V. Vor ihrer letzten Umzeichnung trug die Maschine laut Betriebsbuch (nachgewiesen für die Jahre 1946 bis 1949) die Nummer 3. Erst um 1949 führte die GBAG einen neuen einheitlichen Nummernplan ein, der der T16¹ die Bezeichnung E1 (Achsanordnung und jeweilige, fortlaufende Ordnungsnummer) zuwies. Die Lok wurde im August 1963 als erste der insgesamt zehn GBAG-Fünfkuppler (E1 bis E10) nach bescheidenen 33 Dienstjahren ausgemustert. Möglicherweise war sie durch ihre Größe und aufwändige Bauart immer noch zu teuer im Vergleich zu ihren Henschel-(E2 bis E8, E10) und Jung-Schwestern (E9), die fünf bis zehn Jahre länger durchhielten, allerdings auch vier bis 24 Jahre jünger waren.

Am Nassdampfkonzepkt selbst hat man bei der GBAG bis zur letzten Dampflokbestellung nie gezweifelt (siehe Kapitel 6.4 und 6.14): In einer Zeit, als beim staatlichen Konkurrenten Hibernia – wie schon erwähnt – modernste Heißdampfloks der Bauarten „Bergbau“ (Krupp) und

„Ruhr“ (Henschel) beschafft und ältere Loks sehr aufwändig modernisiert wurden, erhielt die GBAG mit der Lok E8 noch 1956 Deutschlands letzten E-Kuppler als Nassdampflok. Bei dieser Maschine hatte man sogar von Anfang an auf den Henschel-Mischvorwärmer verzichtet, den eine der beiden Vorgängerloks noch kurzzeitig besessen hatte (siehe Kapitel 6.14, Seite 279 und die dazugehörigen Korrekturen). Auch in die vorhandenen älteren Loks wurde bei der GBAG nicht mehr investiert. So sah die letztgebaute T16¹ am Ende ihrer Karriere – vom Zustand abgesehen – noch fast genauso aus wie am Liefertage. Lediglich ein antiquiertes Dampfblätwerk der Bauart Latowski war noch vor ihrem Schornstein hinzugekommen. Als die Lok 1963 zwischen mindestens 14 ihrer Schwestern (u. a. C5 und C6) auf dem Schrottleis abgestellt war, blieb ihr nur noch für kurze Zeit eine letzte kleine Nebenrolle: Der Henschel-Werksfotograf war angereist und wollte die neuen Henschel-Dieselloks Cd 10 bis Cd 17 (DHG 500 C) in ihrem „natürlichen Lebensraum“ auf den Film bannen. Dafür suchte er einige besondere Motive. Eines davon (unten abgebildet) hatte 159 Jahre zuvor Friedrich Schiller (1759–1805) in seinem Wilhelm Tell auf literarische Weise so umgesetzt: „Das Alte stürzt, es ändert sich die Zeit, und neues Leben blüht aus den Ruinen.“



Neue Lokomotiven braucht das Land! Zwei fabrikneue Henschel DHG 500C (Cd 15 und Cd 11) haben ihren Dienst angetreten und fahren an den langen Reihen der ausgemusterten Dampfloks vorbei, die bereits im Dunst zu verschwinden scheinen ... 50 Jahre später redet auch von den beiden „Neuen“ niemand mehr: 2003 (Cd 15) und 2007 (Cd 11) gingen sie ins deutsche Diesellok-Asyl nach Italien.
Foto: Henschel-Museum + Sammlung

Literatur:

Adler et al. 1983/ Brandt o.J. (Essen)/ Farrenkopf, Pegels-Hellwig 2013/ Haeuber, Lawrenz 1986/ Hajt o.J./ Hajt 2005/ Hermann, Hermann 2008/ Högemann o.J. (Hafenbahn Gelsenkirchen)/ Huske 2006/ Jansen, Melcher o. J. (Baureihe 94)/ Leitsch et al. 1997/ Leitsch, Sydow 1999/ Leitsch, Sydow 2011/ Merte 2008/ Merte 2012/ Neumann (Peter) 1995/ Niederstrasser 1989/ Rabas, Rubach 2008/ Schiller 1996/ Schweers, Wall 2009/ Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk 1976/ Tempel 2013/ Tempel, Oboth 2013/ Troche 1992/ Wagner et al. 1991/ Weisbrod, Obermayer 1985/ Weisbrod, Scheingraber 1994/ Weleda, Tempel 2013/ Wenzel 1973/ Zeche Zollverein e.V. 2008