

## Revision der Lok Jung No. 14



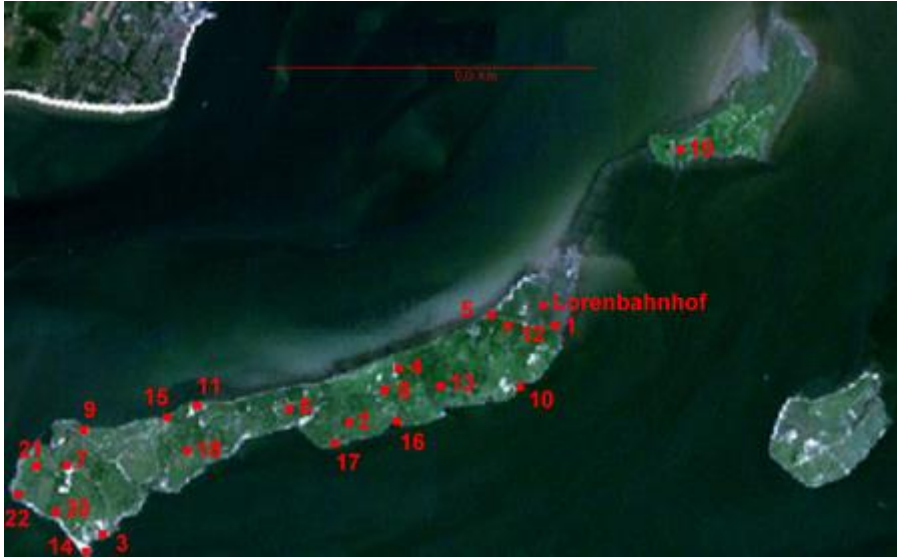
### Zur Geschichte der Lok

**Hersteller: Arnold Jung Jungental      Typ: EI 110      600mm**  
**Fabr. Nr. 7974      Baujahr 03. 6. 1938 Leistung 12 Ps.**

**Auf dem Holzschild No.14 Rückseite ist eingeschnitzt S. Hinrichsen Langeness 4.7. 1966 Langeneß ist eine Hallig, keine Insel. So sinnvoll ist der steinerne Geleise Damm im Watt. Bei Niedrigwasser (Ebbe) verbindet die darauf fahrende Lorenbahn die Halligen mit dem Festland, so auch Langeneß, die mit ihren rund 11 Quadratkilometern die größte der zehn Nordsee-Halligen ist. Die meisten Lohren sind mit einem kleinen Benzinmotor ausgerüstet.**



**Der Pöstler von Langeness**



**Auf einem Damm führte die 600 mm Strecke vom Festland auf die Insel, zum Lorenbahnhof. Jedes Gehöft hatte ein oder mehrere Loren.**





**Es gibt 20 Heimwesen; Landunter ist wenn das Meer bis zur Haustüre kommt.**

**Die bewegte Geschichte einer Schumacher Lok!**

**Erster Offerte: 13. Nov. 1986 Feld und Eisenbahn Kommandit Gesellschaft Eilers  
 Kaufbestätigung: 20. Febr. 1987 von Eilers Preis Fr. 4800.— Lieferung: Transall  
 Eilers nach Schumacher Körbligen 22.7. 1987**

**Feld- und Eisenbahnmaterial Kommandit-Gesellschaft Eilers**

Kauf und Miete · Feld- und Eisenbahnmaterial, Holzschwellen · Neu und gebraucht

Feld- u. Eisenbahnmaterial KG, Eilers, Kattunbleiche 41, 2000 Hamburg 70

Firma  
 Schumacher  
 Ziegelsiedlung für Flüchtlinge  
 CH- 6058 Gisiken LU

Kattunbleiche 41  
**2000 Hamburg 70 (Wandsbek)**  
 Fernsprecher: 0 40 - 68 24 55 / 68 08 53  
 Lagerplatz und Reparatur-Werkstatt: Wandsbek  
 Usedomstraße 2, Tel.: 0 40 - 68 08 54  
 Bankkonto: Veritas- u. Westbank AG, Hamburg  
 Konto Nr. 15/01246, BLZ 200 300 00  
 Postscheckkonto: Hamburg Nr. 518 50-203  
 Telegramm-Adresse: Bahnhelfers, Hamburg

Ihre Bestellung vom **20.2.87** Nr. **tel. Herr Schumacher** Datum  
 Unsere O-Nr. **40-310** unser Angebot v. **16.12.86** **18.5.1987**

**RECHNUNG Nr. 1284**

	Einzelpreis	Gesamtpreis
Wir liefern Ihnen am: <b>18.5.87</b>		
durch Bereitstellung und Selbstabholung per Spedition am <b>21.5.1987</b>		
<b>1 Stück</b> gebrauchte Diesellokomotive Typ Jung EL 110		
<b>1 Stück</b> gebrauchte Diesellokomotive Typ OSK MVO		
<b>1 Stück</b> gebrauchte Diesellokomotive Typ Hatlapa		
	<b>zum</b>	<b>Fauschalpreis :</b>
	DM	<b>10.780,-</b>
	ab Lager	Hamburg-Wandsbek
Hue	<b>Zahlung : Betrag bereits dankend im Voraus erhalten.</b>	
4 - fach		

Es gilt erweiterter Eigentumsvorbehalt, als vereinbart. Die Ware bleibt bis zur vollständigen Bezahlung unser Eigentum.  
 Erfüllungsort und Gerichtsstand für beide Teile ist Hamburg.

**Bis 2013 im Trocknungsschuppen gelagert. Im Jan. 2014 in den Neu erstellten Lokschuppen abgestellt.**

### **Im Mai 2014 Beginn der Revision.**

**2. Mai Ausbau des Strumpfzylinder dieser hat einen Grossen Frostschaden im Wassermantel. Mit einer aufwändigen Schutzgasschweissung konnte ich den Schaden beheben. Der ganze Zylinder habe ich vorher auf 400 Grad aufgeheizt. Anschliessend mit 90 Stk. 5mm Punkten unter stetem klopfen geschweisst. Er ist jetzt Dicht. Ich bin zuversichtlich dass es auch dicht bleibt. Am 19. Mai ist sie in die Werkstatt transportiert worden, anschliessen folgte die komplette Zerlegung der Lok. Alle Schrauben sind festgerostet, Kunststoff jetzt wo ich weiss wo die sie einmal im Einsatz stand, da kann Salzwasser der Nordsee schuld sein. Am 21. Mai Die ganze Karosserie ist nun Zerlegt. Die Haube und der Ganze Vorderteil der Verschalung kann weiterverwendet werden. Jedoch das Fahrer Haus ist komplett durchgerostet, Das werde ich neu bauen müssen. 27. Mai der Dieseltank musste am Stutzen geschweisst werden, auch ein Neues Füllstand Glass musste montiert werden. 30. Mai der Dank ist wieder eingebaut. Auch die meisten anderen Kleinteile sind wieder montiert. Noch fehlen die Keilriemen, ein ganz kurzer für die Wasserpumpe, und ein normaler für den Kühler Propeller. Der Kühler ist Dicht und kann auch wieder eingebaut werden. Noch fehlen zwei Schläuche für das Kühlwasser. Ich habe die Gemessen, damit ich eine Kurbel Bauen kann, den auch diese fehlt noch, wie das bei fast allen Loks die ich Revidiere der fall ist. Der 1. Probelauf ist nicht mehr Fern. Der Probelauf hat statt gefunden. Hat nach 5 Minuten selbstabgestellt. Überhitzter Zylinder, Kolben fest. Erneuter Ausbau der Wasserpumpe. Der Flansch nach der Pumpe Richtung Kühler verjüngt von 2 cm auf 1 cm da ist alles verstopft gewesen, Rost, Kalk, etc. Der blockierte Kolben ist wieder Frei und gut geölt. Ich bin sicher dass die Kühlung nach dem Einbau der Pumpe beim nächsten Startversuch bestens funktioniert. Die Wasserpumpe ist wieder eingebaut, alle Flanschverstopfungen sind jetzt frei das Wasser hat nun einen guten Kreislauf. Die Bremsklötze habe ich etwas eingeschliffen und anschliessend eingestellt. Auch die Radlager sind saniert und neu Zusammengesetzt, neu mit Schmiernippel versehen. Das Rest fett in den Lagern ist auch etwa 60 Jahre alt gewesen, Der Rest war etwa wie Graphit anzusehen, auch etwa gleich trocken. Technisch ist die Lok jetzt fertig, ausser ich finde noch etwas bei der erstfahrt auf der Schiene. Das wird etwa nächste Woche der Fall sein. 6.7 Die Lok ist heute 2,5 Stunden gelaufen in allen Gas Einstellungen in allen Gängen, 4 Vorwärts und 4 Rückwärts, es gibt keine Beanstandungen mehr. Für die Jung Jungental hat heute 6.7. 2014 Ihren dritten Lebensabschnitt angefangen!**

**11.7 Probelauf Motor und Getriebe Ein Öler ist nicht mehr zu Flicken, also muss ein Öler 2 Leitungen Beliefern. Einer mit sehr wenig Einstellung muss ich voll Aufdrehen, und wer sagt es denn die Förderleistung genügt für beide Leitungen der Kolbenschmierung. Laufzeit Motor 3.5 Std. Am 22. 7 sind alle Bleche Teile der**



**Haube und Kabine Ozeangrün gespritzt. Also findet der Transport nach Körbligen statt. Ich kann's nicht lassen, morgen wird montiert, ich will doch sehen ob das alte und das neue zusammen passt. Ich bin nicht fertig geworden, aber das wichtigste Passt zusammen und ist verschraubt. Alles ist fertig montiert. Kleine Farb Korrekturen sind behoben. Öl, Wasser, Diesel, sind aufgefüllt. 2 Umdrehungen mit der Kurbel, in der ersten Raste der Gaseinstellung, und der Motor läuft zuverlässig. Bei laufendem Motor darf die kleine Jung per Hubstapler zum Geleis fahren, nach einigen Angewöhnung Übungen, nicht für die Lok, aber für mich. Den die 4 Gänge Vorwärts und Rückwärts mit der Feststell Kupplung ist noch ungewohnt. Der 1 Stunde dauernde Probelauf aus eigener Kraft, mit Schalten Bremsen und allen Schikanen vom Werk zur Lok Halle. Das nächste Mal wird die No. 14 die Strecke in 5 Minuten erledigen. Die Werkstatt ist ab 2. August Frei für eine Ammann Lok.**



**Körbligen 29. Juli 2014 Ueli Wenger**



Lok von Langeness in  
der Schweiz.msg

**Frau Heike Hinrichsen (WGLA) gewählte Bürgermeisterin**

[buergemeisterin@langeness.de](mailto:buergemeisterin@langeness.de)

