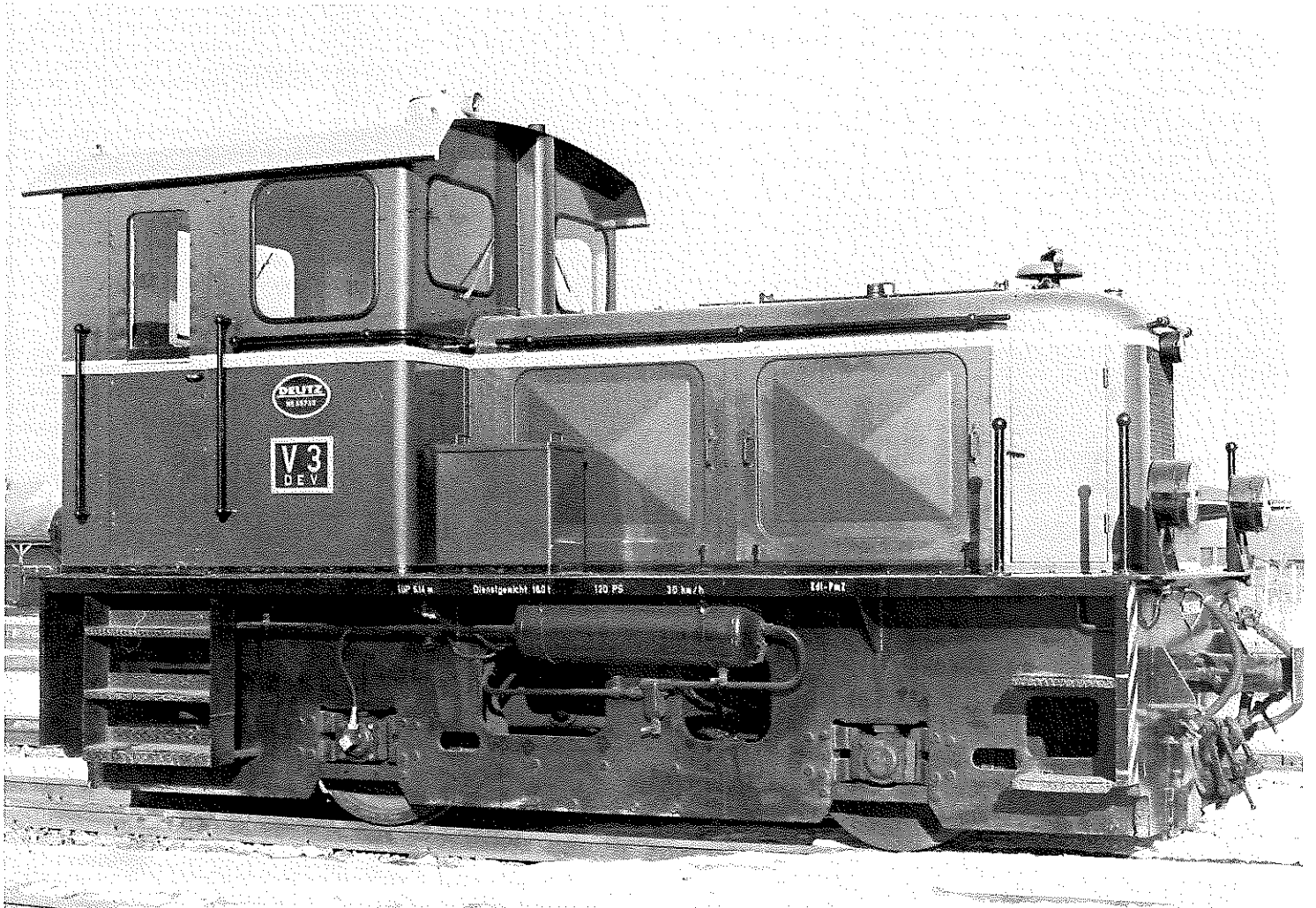


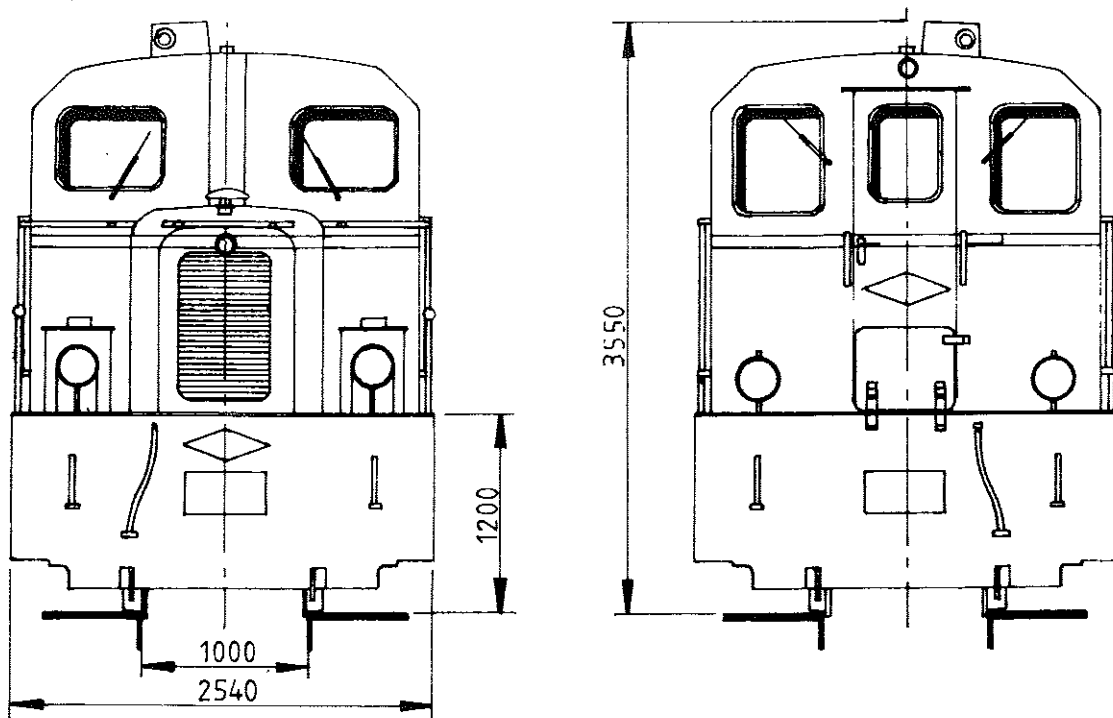
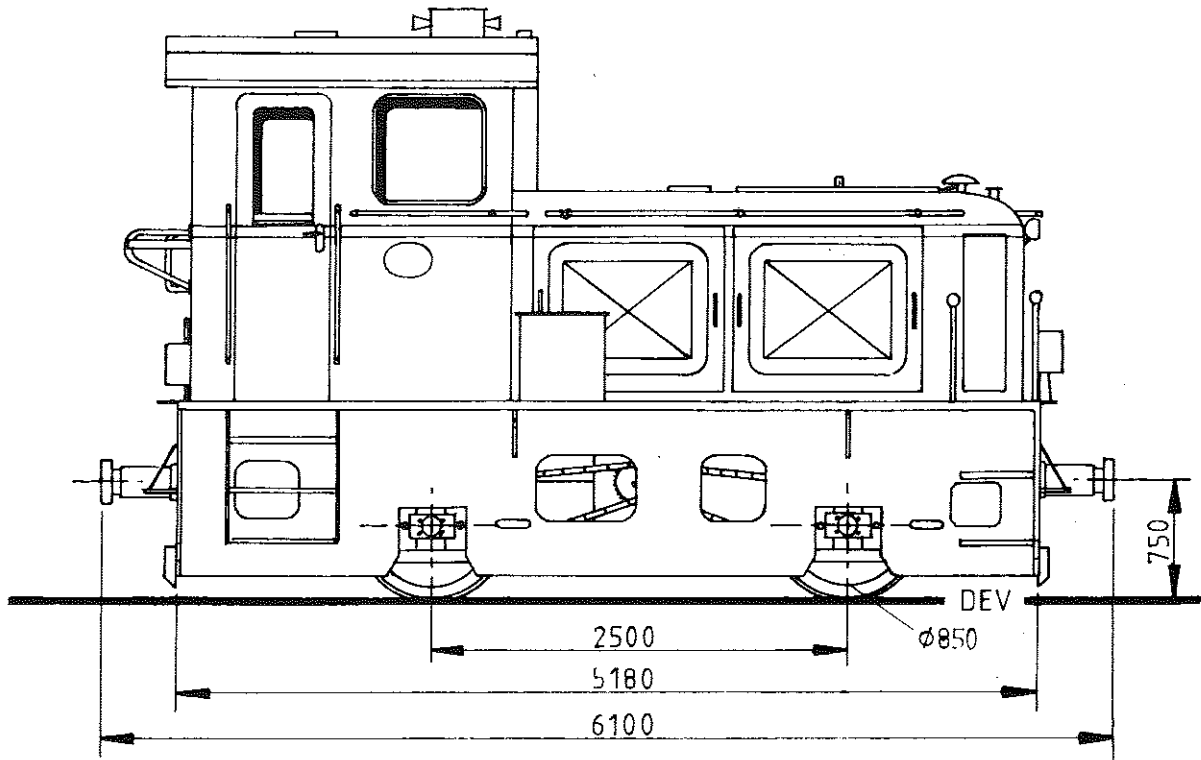
# Aus dem Leben einer kleinen Zwillingss-Lokomotive

Weit entfernt von politischen Ereignissen oder baulichen Besonderheiten spielt sich der Lebenslauf zweier kleiner Diesellokomotiven ab, die im Jahre 1954 die Klöckner-Humboldt-Deutz-Werke in Köln-Deutz mit den Bau-nummern 55 735 und 55 736 verlassen haben. Es handelt sich um zwei baugleiche Diesellokomotiven mit der Spurweite von 1.000 mm, die die Euskirchener Kreisbahn (EKB) im Jahre 1953 als Ergänzung zu ihrem Dampflokomotivpark bestellt hatte.

Die Zweiachs-Lokomotiven sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 33,5 km/h zugelassen. Als Antriebsmotor dient ein ebenfalls bei Klöckner-Humboldt-Deutz gebauter wassergekühlter Sechszylinder - Dieselmotor A6M517 in Reihenausführung, der bei einer Drehzahl von 1.400 Upm eine Leistung von 90 kW (125 PS) abgibt. Über ein Flüssigkeitsgetriebe mit angeflanschem Wendegetriebe vom Typ L33 der Firma Voith, Heidenheim/Brenz, werden über Doppelrollenketten die Kettenräder auf beiden Achsen angetrieben. Das Getriebe L 33 ist ein hydrodynamisches 3-Gang-Getriebe für niedrigen Leistungsbedarf. Im ersten Gang durchläuft die vom Motor abgegebene Leistung einen Drehmomentwandler, der das größtmögliche Drehmoment auf die Treibräder bringt. Im zweiten und dritten Gang ist jeweils eine Strömungskupplung geschaltet, die zwar das Drehmoment nicht verändern kann, aber durch ihr elastisches Verhalten ein Fahren im Bereich guter Getriebewirkungsgrade ermöglicht.



# DEV V3



©1984 by  
Jörg W. Franke

Mehrere Bauteile wie z. B. Motor, Getriebe, Kühler, Kettenräder, Ketten und Radscheiben entsprechen der Serienausführung der im gleichen Zeitraum hergestellten Kleinlokomotiven K6f II (heute DB-Baureihen 322, 323, 324).

Zusätzlich zur normalen Ausrüstung einer Diesellok erhielten diese Fahrzeuge Übertragungseinrichtungen, die es ermöglichen, die Lokomotiven als Zwillinglokomotiven zu betreiben, d. h. beide Maschinen können gleichzeitig von einem Lokomotivführer und von einem Führerstand aus bedient werden. Allerdings müssen sie dazu führerstandsseitig zusammengekuppelt werden. Dabei werden sie zuerst an der Mittelpufferkupplung zusammengehängt. Bei der EKB sorgte eine nach den Lenz-Normalien gebaute Zug- und Stoßvorrichtung für die Übertragung der mechanischen Kräfte. Da die Loks keine normale Druckluft-Zugbremse besitzen, sondern eine direkte Bremse, werden sie mit zwei Luftleitungskupplungen (eine für die Hauptluftbehälterleitung und eine für die Bremsleitung) bremsstechnisch zu einer Lok vereint. Die Steuerung der Motordrehzahl der unbesetzten Maschine geschieht mittels einer Gelenkwelle. Schließlich werden noch eine Leitung für die Sandstreuerluft und ein Kabel für die Führerstandsbeleuchtung gekuppelt und die Übergangsbleche heruntergeklappt. Wohl aus Kostengründen erhielten die Lokomotiven kein luftbetätigtes Wendegetriebe, so daß bei Fahrrihtungswechsel der Lokführer über die zusätzlich eingebauten rückwärtigen Führerstandstüren auf den Führerstand der anderen Lokomotive gehen muß, um dort das Wendegetriebe direkt zu betätigen. Da Überwachungseinrichtungen für die unbesetzte Maschine fehlen und außer den genannten Steuerungsverbindungen keine weiteren vorhanden sind, muß der Triebfahrzeugführer bei Dienstbeginn zwei Lokomotiven aufrüsten, nachschauen und starten. Auch bei Dienstende hat er es mit zwei Fahrzeugen zu tun.

Am 28. Juli 1954 absolvierten die beiden Lokomotiven – nun mit den Betriebsnummern 21 und 22 der Euskirchener Kreisbahn versehen – ihre amtlichen Probefahrten. Der Landesbevollmächtigte für Eisenbahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Köln schreibt dazu u. a.:

*„Jede Lokomotive hat am 28. 7. 1954 eine Leerprobefahrt von Mühlheim-Wichterich bis Kommern und zurück, sowie eine Lastfahrt mit 120 t Last von Mühlheim-Wichterich bis Zülpich-Kurve zurückgelegt und 120 t Last in einer Steigung von 25‰ anstandslos angeschleppt. Ihrer Inbetriebnahme stehen Bedenken nicht entgegen.“*

Fortan verkehrten die beiden Lokomotiven, zu denen sich am 12. September 1955 noch die baugleichen Loks 23 und 24 (KHD-Fabrik-Nr. 56 115 und 56 116) gesellten, im Güterverkehr auf dem Streckennetz der Euskirchener Kreisbahn. Dies waren die Strecken Liblar – Mühlheim-Wichterich – Euskirchen sowie Mühlheim-Wichterich – Satzvey – Antweiler-Wachendorf. Das Reststück Antweiler-Wachendorf – Arloff war bereits 1920 stillgelegt worden.

Die Lokomotiven wurden – insbesondere in der Zuckerrübensaison – als Zwillinglokomotiven eingesetzt (übrigens wurde in diesen Monaten bei der Euskirchener Kreisbahn rund um die Uhr gefahren!).

Die Betriebswerkstatt der EKB in Mühlheim-Wichterich sorgte für die Instandhaltung der Lokomotiven und neben den normalen Motor- und Getriebeüberholungen baute sie bereits 1957 verstärkte Achswellen ein und nahm Getriebeärsuche vor.

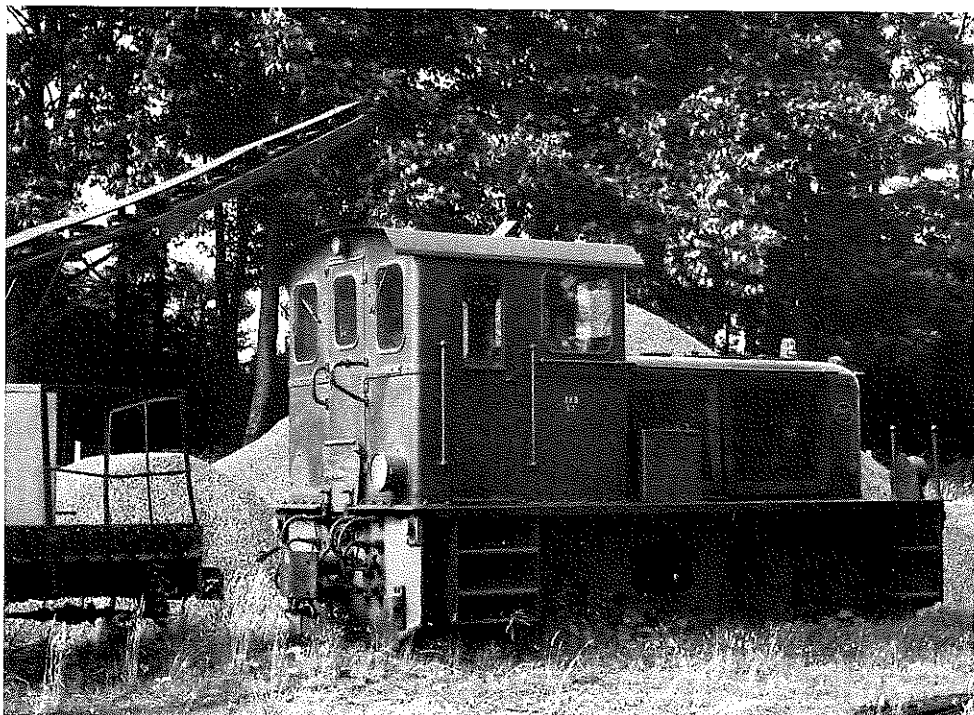
Auf Beschluß des Kreistages wurden die Streckenabschnitte Mühlheim-Wichterich –

Euskirchen und Schwerfen – Firmenich mit dem 31. Dezember 1958 stillgelegt. Das Teilstück Liblar – Mühlheim-Wichterich – Zülpich – Schwerfen folgte zum 30. Juni 1959. Erhalten blieb somit die Strecke Firmenich – Satzvey – Antweiler-Wachendorf, also nur noch 6,4 km. Für den Betrieb auf dieser Reststrecke genüßten die vier Deutz-Diesellokomotiven. Da die Betriebswerkstatt in Mühlheim-Wichterich von der Strecke aus nicht mehr zu erreichen war, erfolgte in Satzvey der Bau zweier Lokschuppen. Der Verkehr verlagerte sich nun von der Beförderung in schmalspurigen Güterwagen zu auf Rollböcken aufgebockten Regelspurwagen. Zur Kupplung dieser Wagen mit den Triebfahrzeugen war die Hilfe sogenannter Zwischen- oder Bremswagen notwendig. Wegen des relativ geringen Verkehrsaufkommens fuhren die Lokomotiven nun meist einzeln.

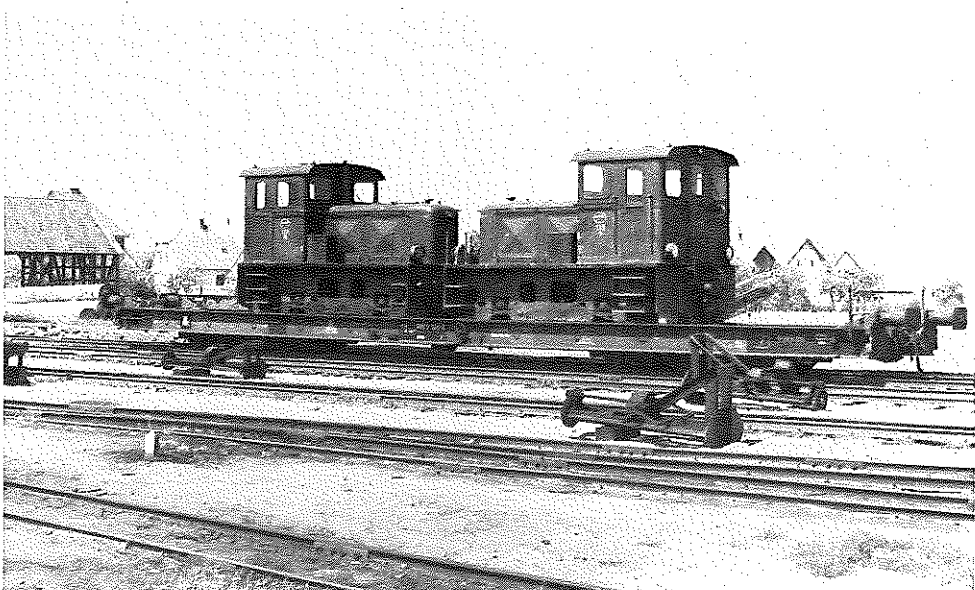
Am 31. Dezember 1965 endete auch dieser Restbetrieb, worauf die Lokomotiven nach Beendigung der Abbrucharbeiten verkauft wurden.

V 23 und V 24 gelangten über die Vermittlerfirma Meuter an die Charbonnage d'Argenteau bei Vise, Belgien. Zwischen der Grube in Blegney-Trembleur und dem SNCB-Bahnhof Warsage werden mit den beiden EKB-Lokomotiven sowie einigen anderen Diesellokomotiven Rollwagenzüge befördert. Die Meterspurstrecke ist der Rest einer Dampfstraßenbahnstrecke der SNCV von Lüttich nach 's-Gravenvoeren. Blegney-Trembleur stellte 1979 die Steinkohleförderung ein. Um ihren Arbeitsplatz nicht zu verlieren, richteten die Arbeiter der Zeche mit Unterstützung der kommunalen Behörden auf dem Zechengelände ein Bergbaumuseum ein. Auf dem Teil Blegney-Trembleur-Mortroux der Kohlenbahn wurde für die Besucher eine Touristenbahn eingerichtet. Die dort fahrenden Touristenzüge bestehen aus den weitgehend noch im Originalzustand der EKB befindlichen Lokomotiven sowie aus vierachsigen ehemaligen Straßenbahnbeiwagen der SNCV.

V 21 und V 22 gelangten am 23. Mai 1966 per DB-Tiefader zu den 1963 aus der Hoyaer Ei-



EKB-V 23 steht im Werk Blegney-Trembleur der Charbonnage d'Argenteau bei Visé, Belgien. 12. Juli 1975. Foto: Speer



EKB-V 21 und V 22 sind am 23. Mai 1966 in Bruchhausen-Vilsen angekommen.

Foto: H. O. Kindermann

senbahn-Gesellschaft (HEG) und der Hoya-Syke-Asendorfer Eisenbahn (HSAE) fusionierten Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya (VGH), die 1965 die Umspurung der meterspurigen Strecke Hoya – Bruchhausen-Vilsen – Syke beendeten. Für den in Meterspur verbliebenen Abschnitt Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, auf dem die VGH noch Güterverkehr betrieb, suchten sie Ersatz für die letzte noch vorhandene Dampflokomotive, die »Bruchhausen«. Die Zwillinglokomotiven waren dazu gut geeignet, da sie für den Normalfall im Doppelbetrieb fahren und bei Ausfall einer Lok den Betrieb auch mit der anderen aufrecht erhalten konnten.

Nach dem Eintreffen in Bruchhausen-Vilsen nahmen die VGH einige Veränderungen vor; die EKB-Lok 22 erhielt die Bezeichnung VGH V 121 und die EKB 21 die neue Nummer V 122.

Die vorhandene Mittelpufferkupplung nach Lenz erfuhr mit einfachen Mitteln eine Ergänzung durch die bei der ehemaligen HSA vorhandene Balancekupplung, und so erfolgten 1966 die ersten Fahrten. Im Winter 1966/67 standen beide Maschinen zur HU an, bei der sie zur Betriebsvereinfachung Regelspurkupplungen an den Vorderseiten erhielten, die mit kräftigen Doppel-T-Trägern oberhalb des Umlaufs montiert wurden. Diese Normspur-Pufferbohlen stammten aus einem verschrotteten Zwischenwagen der HSA. So konnten nun die aufgebockten Güterwagen unmittelbar an die Lokomotive gekuppelt werden. Der weiterhin mitgeführte Zwischenwagen diente mit einem Rangierer besetzt als Bremswagen für die ungebremsten Rollböcke, er lief jetzt am Zugende mit. Der grüne EKB-Anstrich mit rotem Fahrwerk wich der bei der VGH üblichen weinroten Lackierung mit gelbem Zierband und schwarzem Fahrwerk.

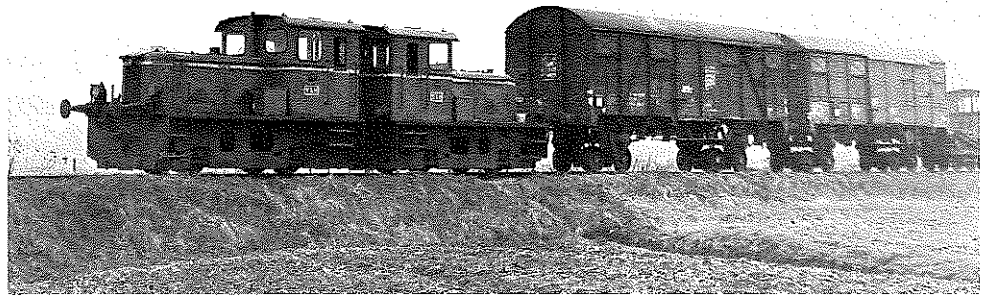
Aufgrund der Umspurung konnte die Betriebswerkstatt in Hoya von den meterspurigen Lokomotiven nicht angefahren werden. Sie wurden deshalb in Bruchhausen-Vilsen im Freien stationiert. Die HU und gelegentliche Reparaturarbeiten wurden im Lokschuppen in Asendorf durchgeführt, u. a. im Winter 1969 ein Wechsel der Hauptwelle des Wendegetriebes an Lok V 122.

Die Strecke nach Asendorf ist 7,6 km lang und weist eine fast 3 km lange Steigung von 20‰ auf. Zu dieser Zeit standen dem Betrieb nur Rollböcke für den Transport von Normalspurwagen sowie ein Zwischenwagen zur Verfügung.

Die lange Steigung bedingte den Einsatz der Loks regelmäßig im Zwillingsbetrieb. Nach Überwindung der Rampe konnte auf die Leistung einer Lok verzichtet werden, so daß sie auf der restlichen Strecke im Schlepp mittief. Diese energiesparende Fahrweise erleichterte auch das Rangieren, mußte doch sonst der Lokführer bei jedem Fahrtrichtungswechsel auf die andere Lokomotive gehen, um das Wendegetriebe umzulegen.

Gleichzeitig mit der Ankunft der Lokomotiven nimmt die Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands in Bruchhausen-Vilsen mit der nun bei den VGH überflüssig gewordenen Dampflok »Bruchhausen« den Betrieb auf. Die Diesellok diente auch zum Rangieren der in schneller Folge eintreffenden Museumsfahrzeuge.

Nicht wegen fehlender Fracht, sondern wegen des umständlichen Rollbockbetriebes und der aufwendigen Streckenunterhaltung, die der Rollbockverkehr mit seinem systembedingt hohen Fahrzeugschwerpunkt erfordert, wurde 1971 der Güterverkehr auf der Schmalspurstrecke von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf eingestellt. Damit ging die Streckenunterhaltung ganz auf den DEV über, und die beiden Diesellokomotiven konnten am 16. August 1971 offiziell abgestellt werden.



VGH-Rollbockzug mit V 122 und V 121 auf der Fahrt nach Asendorf.

Foto: Steiner



VGH-V121 und V 122 setzen in Asendorf um. Links das ehemalige Bahnhofsgebäude, 30. Juli 1971.

Foto: Speer



Rollbockzug rangiert im Bf Asendorf, 30. Juli 1971.

Foto: Speer



VGH-V121 und V 122 rangieren im Bf Heiligenberg für den DEV am 12. Juni 1971.

Foto: Speer

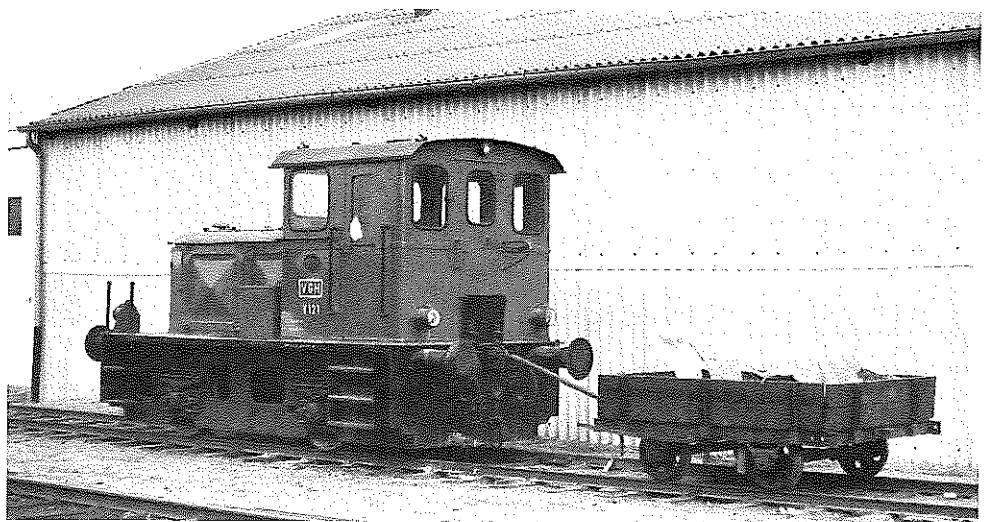
Von diesem Zeitpunkt an trennen sich die Wege der Zwillinge. Der Werkmeister der VGH, der die Lokomotiven immer gefahren hat, beginnt mit der Umspurung der V 121 in Bruchhausen-Vilsen. Sie wird hochgebockt, die Radsätze werden ausgebaut und im DB-AW Bremen umgespurt, indem sie normalspurige Achswellen erhalten. Die Umspurung erfordert Änderungen im Bremsgestänge und den Achsaufhängungen und natürlich den Anbau der Regel-Zug- und Stoßvorrichtungen nach Anlage 12 der EBO. Nach Montage der geänderten Bauteile und der Neuteile erhält die Lok einen neuen Anstrich: feuerrot für Aufbau einschließlich Führerhaus, schwarz für Fahrgestell und Pufferbohlen.

Seit 1972 ist die Lokomotive dann mit dieser Bauartänderung versehen ab Standort Hoya auf den VGH-Strecken nach Syke über Bruchhausen-Vilsen und auf der ehemaligen HEG-Strecke nach Eystrup im Einsatz. Da die Lok über keine Zugbremse verfügt, beschränkt sich ihr Einsatz auf Übergabefahrten zur DB bzw. auf den Bahnunterhaltungsdienst.

Nachdem die VGH 1979 eine ehemalige DB-Köf II mit Druckluftbremse erworben hat, werden die Einsätze der V 121 weniger; trotzdem erhält sie 1982 einen neuen Anstrich: Sie wird jetzt dunkelblau mit gelbem Zierstreifen und schwarzem Fahrwerk. Im Sommer 1983 kaufte der DEV diese Lok und setzte sie zum Rangieren, bei den Gleis- und Abbrucharbeiten für die neue Fahrzeughalle des DEV im Normalspurtteil des Bahnhofes Bruchhausen-Vilsen ein. Am 1. Januar 1984 führte die Lok einen Streckenbereisungs Sonderzug auf der Gesamtstrecke Syke - Eystrup und verabschiedet sich damit gleichzeitig aus Norddeutschland.

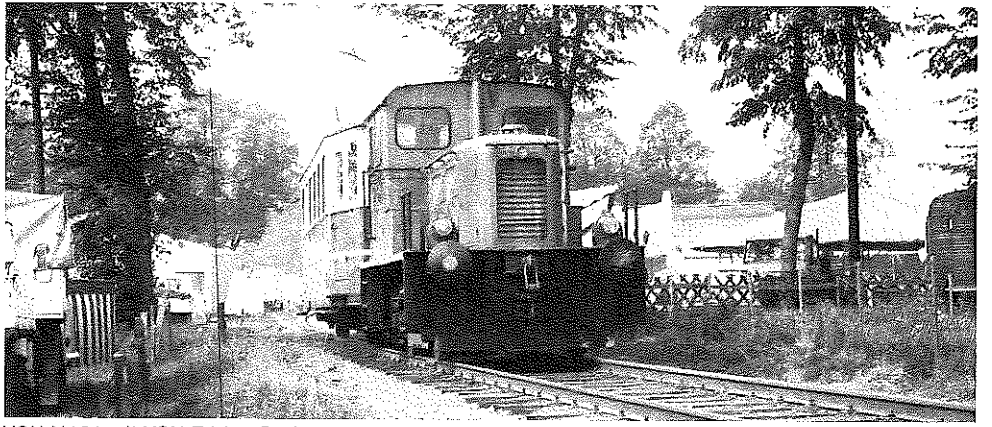
Die Chemin de fer du groupe Montreux-Oberland Bernois (MOB) kauft die Lok und läßt sie im Februar 1984 bei der Firma NEWAG in Duisburg auf 1.000 mm zurückspuren. Dabei erhält sie zum dritten Mal neue Achswellen. Nach Ankunft in der Schweiz bekommt sie die bei der MOB üblichen Zug- und Stoßvorrichtungen. Es handelt sich übrigens um das gleiche System wie bei der EKB, allerdings sind die Pufferteller wesentlich breiter und die Zughaken können weiter ausscheren.

Seit 1984 ist die Lok unter der Bezeichnung Tm 2/2 Nr. 3 täglich als Verschieblokomotive in der Hauptwerkstatt der MOB in Chernex im Einsatz. Sie verschiebt dort die elektrischen Triebwagen und Lokomotiven sowie Güter- und Personenwagen im Werkstatt- und Bahnhofsbereich. In der nächsten Zeit ist eine Generalrevision der Lokomotive vorgesehen, bei der dann auch eine neue Druckluftbremsanlage sowie die bei der MOB übliche Vakuumbremsanlage eingebaut werden. Die Lokomotive soll anschließend auch in anderen Bereichen der MOB eingesetzt werden.



VGH-V 121 am 27. August 1976 in Bruchhausen-Vilsen.

Foto: H. O. Kindermann



VGH-V 121 mit VGH-T4 im „Brokser-Markt“-Verkehr, 24. August 1974.

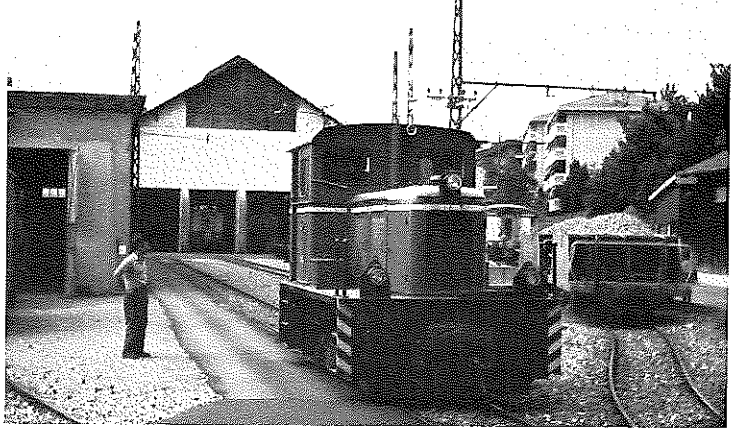
Foto: Schrammen



Abschiedsfahrt am 1. Januar 1984 mit VGH-V121 und ehemaligem HEG-BPw in Uenzen.



Die getrennte Zwillinge treffen sich in Bruchhausen-Vilsen, Dezember 1983. Foto: Demmler



MOB Tm 2/2 3 bei der Hauptwerkstätte Chernex, 16. Juli 1984. Foto: Speer



VGH-V122 rangiert 1976 für den DEV in Asendorf.

Foto: H. O. Kindermann



So zeigt sich die DEV-V3 heute von ihrer „Heizerseite“.



Rollwagenbetrieb bei der Museums-Eisenbahn mit DEV-V3, 3. August 1987.

Für die ebenfalls 1971 abgestellte V 122 war die Umspurung auf Normalspur nach Beendigung der Arbeiten an der V 121 vorgesehen. Dieses verzögerte sich aber aus Zeitmangel der VGH-Werkstatt um Jahre, so daß nach Erwerb der Köf II durch die VGH 1979 für eine Umspurung keine Notwendigkeit mehr bestand. Der DEV bekundete bereits bei Abstellen der beiden Lokomotiven Interesse an der Übernahme einer der Dieselloks, mußte aber unter Hinweis auf die bevorstehende Umspurung der Lok V 121 und dem geplanten Einsatz als regelspurige Zwillingslokomotiven davon Abstand nehmen.

Darum kauft der DEV 1979 eine stangengekuppelte ehemalige Schmalspur-Diesellokomotive, Baujahr 1941, die 1957 auf Normalspur umgebaut worden war, und spurt diese im Rahmen einer Hauptuntersuchung zurück auf Meterspur. Etwa zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme dieser Lokomotive, der DEV-V1 im Sommer 1980, bringt die VGH eine mögliche Abgabe der V 122 an den DEV ins Gespräch. Die Lokomotive hat zwar acht Jahre außer Betrieb im Freien gestanden, so daß sie sich in einem desolaten Zustand befindet, trotzdem übernimmt der DEV sie noch im selben Jahr. Es folgt eine ausgiebige Überholung der Lok. Nicht nur die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Arbeiten werden durchgeführt, sondern zusätzlich werden wesentliche Teile des Aufbaues sowie sämtliche Rohrleitungen und elektrischen Teile erneuert. Eine vollständige Motorüberholung sowie Tausch des Getriebes gegen ein überholtes KöfII-Getriebe gehören ebenso dazu wie der Einbau neuer Radsätze, Antriebsketten, Federn- und Zug- und Stoßvorrichtungen. Gleichzeitig werden eine neue Druckluftbremsanlage mit Zugbremse eingebaut und die vorbereitenden Arbeiten für den Einbau einer Vakuumbremse durchgeführt. 1982 werden die Arbeiten mit einer Neulackierung in weinrot beendet. Seit Juni 1982 steht die Lokomotive wieder in Betrieb.

Eingesetzt wird sie mit der Bezeichnung DEV V3 bei der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands auf der Strecke Bruchhausen-Vilsen – Heiligenberg – Asendorf zum Rangieren, für Arbeitszüge und zum kurzfristigen Nachschieben von Personenzügen, wenn die Züge für eine Dampflok zu schwer sind (über 120 t), und der Einsatz einer zweiten Dampflok nicht eingeplant ist.

### Wichtige Technische Daten

Hersteller:	Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Köln-Deutz
Motor:	A6M 517 Klöckner-Humboldt-Deutz AG Köln-Deutz
Motorleistung:	90 kW
Getriebe:	L33 Voith, Heidenheim
Art der Kraftübertragung auf die Radsätze:	Kettenantrieb mit Duplex-Rollenketten
Achsfolge	B
Raddurchmesser:	850 mm
LüP:	6140 mm
Breite:	2540 mm
Achsstand:	2500 mm
Höchstgeschwindigkeit:	33,5 km/h
Kraftstoffvorrat:	150 l
Kühlwasser:	50 l
Motoröl:	26 l
Getriebeöl:	95 l
Dienstgewicht:	16 t

Damit endet der Bericht über eine kleine (Zwillings-)Lokomotivgeschichte am Rande der Ereignisse um große Eisenbahnen und bekannte Lokomotiven. Da beide Lokomotiven wohl noch auf Jahre in Betrieb sein werden, muß der Schluß der Geschichte ein anderes Mal geschrieben werden.

Hans-Peter Kempf  
Dipl.-Ing. Christian Speer  
Wolfram Bäumer

## Lieferungen von Deutz-Meterspurlokomotiven (Bauart A6M 517) an deutsche Schmalspurbahnen des öffentlichen Verkehr

Fabrik-Nr.	Baujahr	Eigentümer	Betr.-Nr.
47 165	1951	Herforder Kleinbahnen 1966 an Juister Inselbahn	V 12 Carl II
55 486	1953	Herforder Kleinbahnen 1966 an Sylter Inselbahn 1971 an Juister Inselbahn 1983 an Montreux-Oberland-Bernois (Schweiz)	V 14 L 14 Heinrich II Tm 2/2 Nr. 2
55 735	1954	Euskirchener Kreisbahn 1966 an Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH 1980 an Deutscher Eisenbahn-Verein, Bruchhausen-Vilsen	V 21 V 122 V 3
55 736	1954	Euskirchener Kreisbahn 1966 an Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH 1971-1984 Normalspur 1984 an Montreux-Oberland-Bernois (Schweiz)	V 22 V 121 Tm 2/2 Nr. 3
56 113	1955	Geilenkirchener Kreisbahn 1973 nach Togo, Firma Strabag für Hafenausbau, Lomé an Chemin de fer de Togo (CFT)	V 10
56 114	1955	Geilenkirchener Kreisbahn 1973 nach Togo, Firma Strabag für Hafenausbau, Lomé an Chemin de fer de Togo (CFT)	V 11 H 9
56 115	1955	Euskirchener Kreisbahn 1966 an Blegney-Trembleur (Belgien)	V 23 ?
56 116	1955	Euskirchener Kreisbahn 1966 an Blegney-Trembleur (Belgien)	V 24 ?

### Quellennachweis

Wall/Nauroth  
Die Euskirchener Kreisbahn

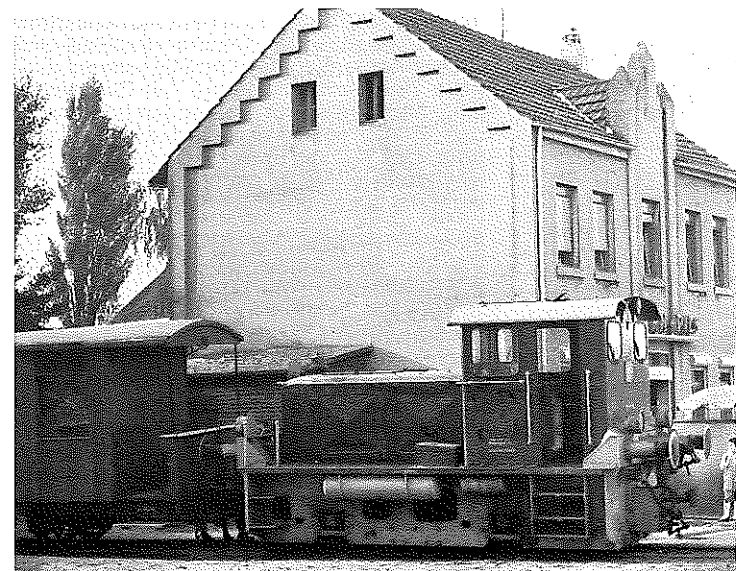
G. Wolff  
Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 2 Niedersachsen

G. Wolff  
Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 3 Nordrhein-Westfalen

Betriebsbücher der Lokomotiven

Die Fotos zeigen weitere Loks der Bauart.

Unten führt die Lok mit der Fabr.-Nr. 56114 als GKB V 11 einen Sonderzug der IHS Langbroich - Schierwaldenrath, 20. September 1970. Foto: Speer



Am 6. März 1980 fotografierte G. Barths dieselbe Lok in Lomé.



Fabr.-Nr. 55 486 oben als SVG L 14 am 17. Mai 1970 in Westerland; unten als MOB Tm 2/2 2 in Châteu-d'oex, 16. Juli 1984. Fotos: Speer

