

Max Knippschild (†)

Lokomotiven der Kreisbahn Emden - Pewsum - Greetsiel

Dem großen Interesse an den Fahrzeugen der Kreisbahn Emden - Pewsum - Greetsiel unter Lesern der DME entsprechend, folgt nachstehend der Beitrag über die Dampf- und die Diesellokomotive der EPG aus dem nicht abgeschlossenen Manuskript zu einem Buch über diese Kleinbahn.

Die Kreisbahn Emden - Pewsum - Greetsiel hatte wohl einen der interessantesten Fahrzeugparks in Norddeutschland. Er hatte im Laufe der 63 Jahre Kreisbahngeschichte seine ganz eigene Entwicklung. Deswegen soll ihm in diesem Rahmen besondere Beachtung geschenkt werden.

Rentabilitätsgründe zwangen zu sparsamen und angepaßten Fahrzeugpark: So waren anfangs beispielsweise nur 2 Dampflokomotiven und 10 Wagen vorhanden. Wie bei vielen möglichst kostengünstig zu betreibenden Schmalspurbahnen üblich, wurden Betriebsmittel auch gebraucht erworben und den eigenen Bedingungen angepaßt. So waren auf der EPG Fahrzeuge von insgesamt 12 verschiedenen Vorgängerbahnen anzutreffen! Viele Fahrzeuge stellten ausgesprochene Raritäten dar.

Um die Bahn in den 30er Jahren vor dem Ruin zu bewahren, kaufte die EPG unter Betriebsführung des Landeskleinbahnamtes Hannover den ersten Triebwagen. Nach dem Krieg schließlich konnte man außer der Beschaffung der modernen V 30 nur auf Gebrauchtkäufe zurückgreifen.

Die Dampflokomotiven waren anfangs gemäß den preußischen Grundsätzen dunkelgrün/schwarz mit rotem Triebwerk lackiert. Zur Abbremsung des Lokgewichtes dienten eine Dampf- und eine Wurfhebelbremse. Für die Abbremsung der Wagen wurde auf die Heberleinbremse zurückgegriffen. Äußeres Merkmal war das über alle Wagendächer verlaufende Seil, mit dem die Bremse betätigt und gelöst wurde. Erst in den 20er Jahren ist sie durch die Druckluftbremse ersetzt worden. Als Zug- und Stoßvorrichtung diente die normale Mittelpufferkuppung mit Ausgleichbalancier. Neben der vorgeschriebenen Ausstattung besaßen die Dampflokomotiven einen Dampfabgang zum Antrieb des Pulsometers in Emden, der dazu diente, Wasser in den hochgelegten Vorratsbehälter zu pumpen.

Insgesamt waren auf der EPG, abgesehen von einer nie in Betrieb gewesenen Lok der Kreisbahn Leer - Aurich - Wittmund, 7 Dampflokomotiven im Einsatz. Einige waren nur sehr kurz vorhanden, wie z. B. Lok »Greetsiel«, die nur 10 Jahre alt geworden ist. Andere, wie z. B. Lok »Pilsun« blieben fast ein halbes Jahrhundert. Von 1906 bis 1925 waren 5, dann nur noch 4 Lokomotiven gleichzeitig vorhanden. 3 Lokomotiven erhielten 1950 noch neue Nummern durch das »Niedersächsische Landeseisenbahnamt« (NLEA), das für Schmalspurdampflokomotiven der von ihm betriebenen Bahnen die Nummern 1 bis 51 vergab. In dieser Zeit waren die Dampflokomotiven einheitlich schwarz/rot lackiert.

Oben: Werkfoto der Fa. Hanomag, Slg. Gerhard Moll

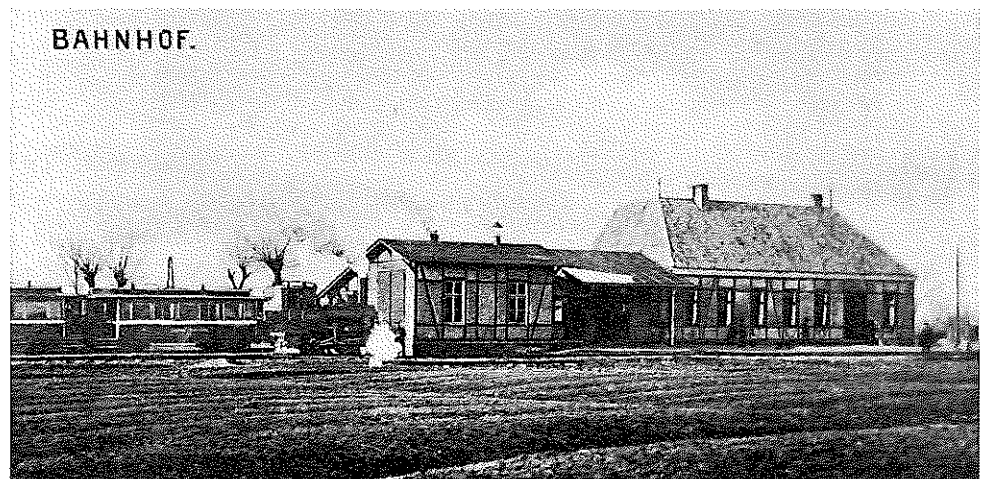
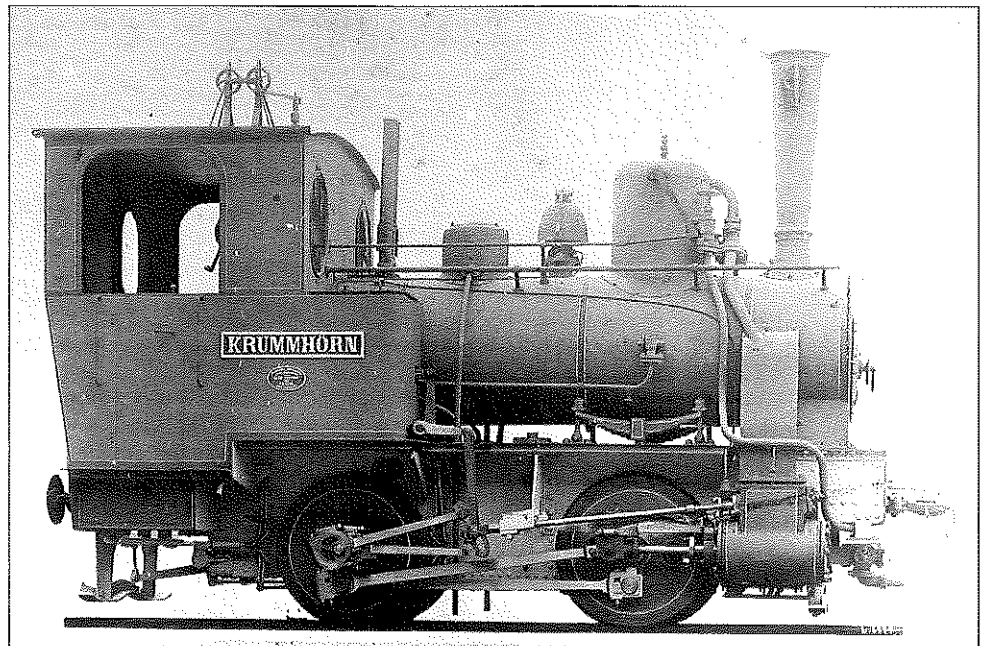
Unten: Lok Pewsum oder Krummhörn im Bf. Pewsum, Postkarte gestempelt 1900, Slg. Thomas Drescher

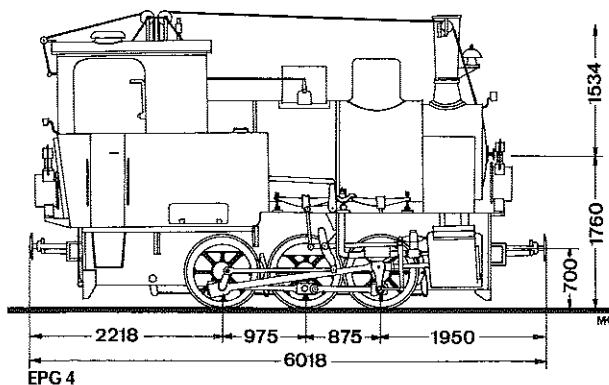
Loks »Pewsum« und »Krummhörn«

Zur Betriebseröffnung am 27. Juli 1899 standen 2 bauartgleiche Dampfloks von der »Hannoverschen Maschinenbau AG, Hannover-Linden« (HANOMAG) zur Verfügung. Wie damals üblich, trugen die Lokomotiven neben ihren Betriebsnummern EPG 1 und 2 auch Namen. Es waren kleine 2achsige Maschinen, die dem Verkehr von täglich 5 Personenzugpaaren und den bedarfsweise verkehrenden Güterzügen vollkommen gerecht wurden. Nach der Beschaffung leistungsstärkerer Maschinen wurde »Krummhörn« schon 1920 ausgemustert und verschrottet und »Pewsum« 1925 verkauft.

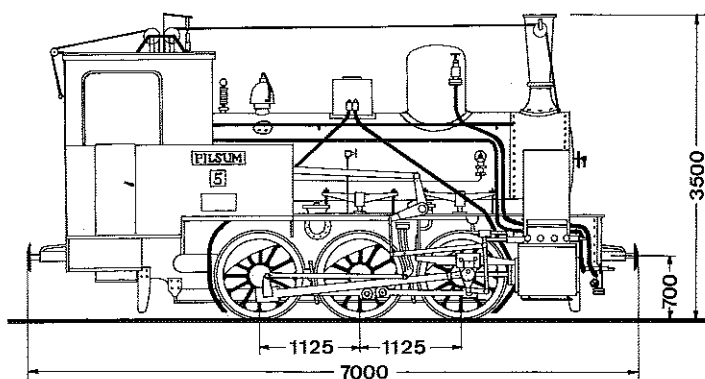
Lok Greetsiel

Zur Eröffnung des Streckenteils Pewsum - Greetsiel am 21. September 1906 kaufte die EPG eine ebenfalls 2achsige Lokomotive bei der Firma A. Borsig, Berlin-Tegel, die am 21. Mai 1906 abgeliefert wurde. Offenbar bewährte sie sich nicht oder war für das gestiegene Verkehrsaufkommen zu schwach, da man sie schon 1916 weiter verkaufte. Möglicherweise mußte sie jedoch auch an das Militär abgegeben werden.





»Hinte«, M 1 : 87, Zchn.: Max Knippschild



»Pilsum«, M 1 : 87, Zchn.: Max Knippschild

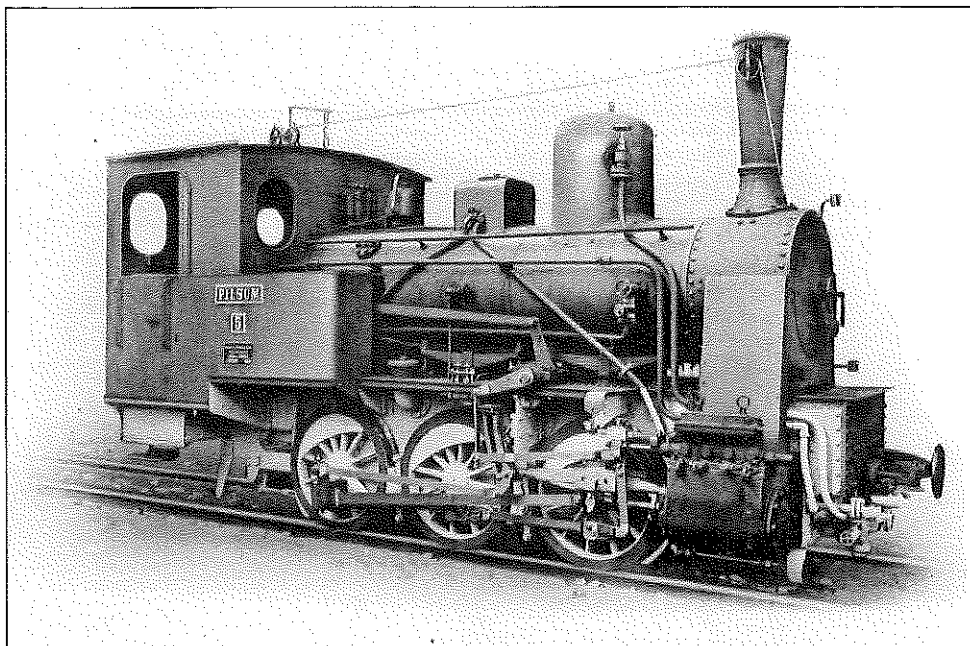
Lok »Hinte«

Zwar war für den planmäßigen Personenzugumlauf nur ein Triebfahrzeug nötig, doch in Anbetracht des stark gestiegenen Güteraufkommens, es hatte sich seit 1901 wider Erwarten vervielfacht, beschaffte man 1907 eine 3achsige Lokomotive von Borsig. Sie traf am 29. Januar 1907 in Emden ein und wurde am 14. Februar von der königlichen Eisenbahndirektion Münster, die für die Beaufsichtigung der EPG zuständig war, geprüft. Im Aussehen ähnelte sie aufgrund ihres kurzen Achsstandes sehr stark einer Werkslokomotive. Nachdem 1925 Lok »Emden« den Hauptteil des Güterverkehrs übernommen hatte und der Triebwagen fast alle Personenzüge fuhr, wurde »Hinte« 1937 verkauft.

Lok »Pilsum«

Im Sommer 1909 stellte die Hanomag Lok »Pilsum« für die EPG fertig und führte am 21. Juli die Prüfung der Bauart und die Kesseldruckprobe durch. Nach der Überführung zur EPG erfolgte am 9. Oktober die Abnahme durch die Aufsichtsbehörde und die Ausstellung der Betriebsgenehmigung. Auffallend an »Pilsum« waren die recht großen Treibräder mit 1 Meter Durchmesser. Diese, der dicke Dampfdom und der lange Schornstein verliehen Lok »Pilsum« ein charakteristisches Aussehen.

Der Antrieb erfolgte auf die dritte Achse, die Dampfverteilung besorgte eine Ventilsteuerung. Zu den normalen Ausrüstungsteilen gehörten Dampfpeife und -läutwerk. Gesandet wurde handbetätigt vor die erste Kuppelachse und hinter die Treibachse. Der Kessel besaß eine kupferne Feuerbüchse und einen Langkessel aus sogenanntem Flußstahl mit 109 Heizrohren. Neben der Dampf- und der Wurfhebelbremse wurde die Lok mit der Heberleinbremse ausgestattet. Wasser und Kohle wurden in den Kästen neben dem Kessel und im Lokrahmen mitgeführt. Da die Kohlevorräte oft nicht ausreichten, wurde später noch ein separater Tender hinter dem Führerhaus angebracht. Die Lok blieb bei der EPG fast 50 Jahre im Dienst, bis sie 1957 nach Ankunft der Diesellok ausgemustert wurde. 1950 hatte »Pilsum« die Nummer 36 vom NLEA zugewiesen bekommen und am 2. Oktober 1951 die letzte Hauptuntersuchung erhalten, der am 29. September 1956 noch eine Zwischenuntersuchung folgte. Im Januar 1958 war sie bereits als Schrott verkauft worden.



Links: Werkfoto der Fa. Hanomag, Sig: Hesselink
Betriebsfotos von Lok »Pilsum« s. S. 14

Lok »Greetsiel«

Die von Hanomag 1920 gebaute Lok trug die Betriebsnummer 3 schon in zweiter Besetzung, nachdem die erste Trägerin bereits 1916 verkauft worden war. Sie war der einzige Vierkuppler der EPG, gilt als sehr formschöne Maschine und blieb leider ein Einzelstück in der Hanomag-Produktion. Die folgende Beschreibung ist den Hanomag-Nachrichten entnommen:

„Die in der Abbildung gezeigte Lokomotive entspricht weitestgehend der herkömmlichen Art und Ausführung. Durch die besonders gestaltete Art der Seitenverschiebbarkeit der Achsen ist jedoch eine sehr leistungsfähige, dabei den Oberbau schonende Maschine entstanden. Wie erste Nachfragen ergeben haben, ist die Bahnverwaltung mit der Lokomotive sehr zufrieden.

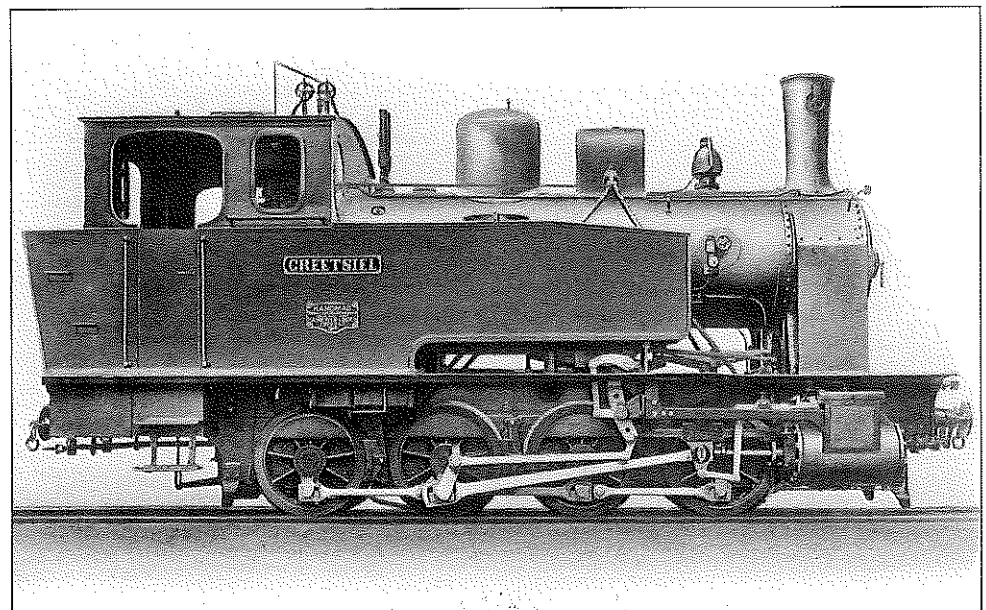
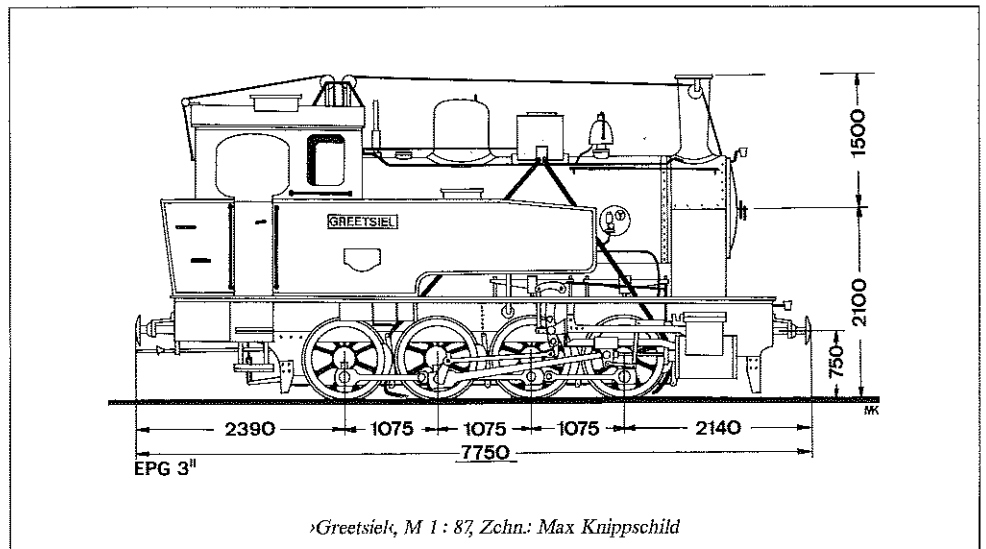
Der normale Röhrenkessel hat eine kupferne Feuerbüchse und einen Planrost. Durch die hohe Kessellage konnte trotz der vierten Kuppelachse ein geräumiger und zugänglicher Aschkasten eingebaut werden. Die dritte Achse ist Treibachse. Die Federn der ersten und zweiten Achse sind durch Ausgleichhebel verbunden, welche oberhalb der Achsbüchsen auf dem Rahmen gelagert sind. Die Treibachse und die Hinterachse sind ebenso, aber durch unten liegende Federn abgefedert. Ein Querausgleich sorgt dazu für einen weichen Gang der Lok. Die Lager sind zweiteilig ausgeführt. Die Steuerung nach Heusinger wirkt auf Tricksche Flachschieber.

Große seitliche Wasserkästen und der im Rahmengestell gelagerte untere Wasserkasten erlauben die Mitnahme von 4.000 Ltr Wasser. Der Kohlenvorrat wird hinter dem Führerstand mitgeführt, er beträgt gehäuft ca 1,0 to. Das sehr geräumige Führerhaus sorgt für gute Streckensicht.

Ausgerüstet ist die Lokomotive mit Regelarmaturen, welche sind: 2 Strube-Injektoren von 80 Ltr Fördermenge saugend, 1 Wasserstandsglas und Probierventile, Flachschieberregulator mit Hilfschieber und federbelastetes Regel-Sicherheitsventil. Die sonstigen Armaturen, Hähne etc. entsprechen der bekannten Ausführung und brauchen nicht näher erklärt zu werden. Ein Dampfbläutwerk, die Grundausrüstung der Seilzugbremse mit Haspelbock, Extersche Wurfhebelbremse, Bahnräumer, Platten-Funkenfänger, Ölbeleuchtung, geräumige Öl- und Werkzeugkästen wären noch nachzutragen.

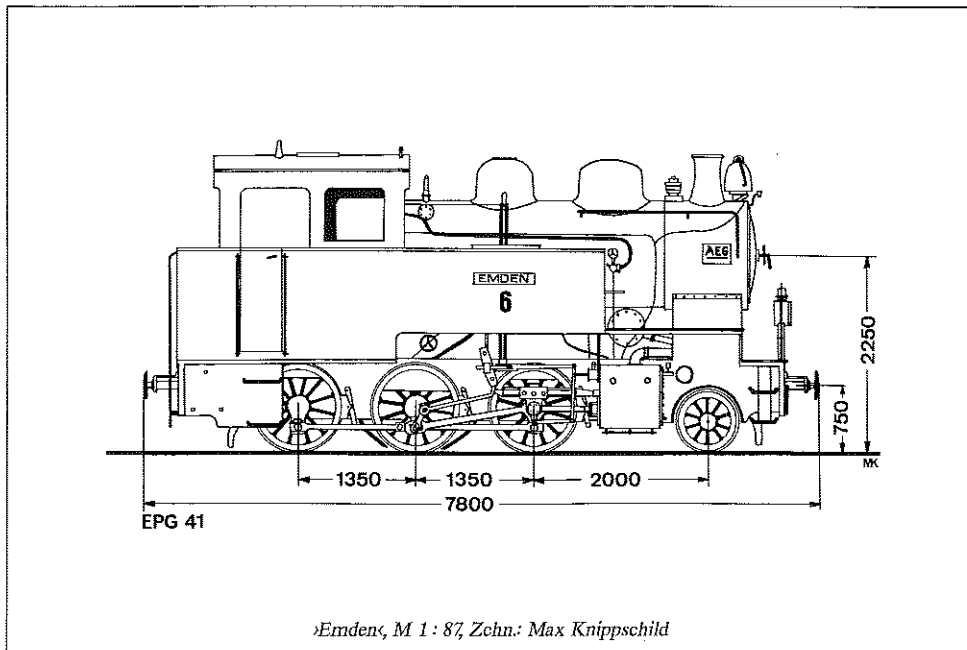
Die Materialien und die Anstrichgüte entsprechen den Vorschriften der Staatsbahn.“

Die Lok bewährte sich außerordentlich gut und diente der EPG 36 Jahre lang. Nachdem sie 1950 die Nr. 51 erhalten hatte, erhielt sie am 5. Dezember 1950 die letzte Hauptuntersuchung, der am 4. November 1955 noch eine Zwischenuntersuchung folgte. 1956 wurde sie dennoch ausgemustert und im Oktober verschrottet. Der Einsatz der Dieseltriebfahrzeuge hatte sie entbehrlich gemacht.



Technische Daten								
Name	Pewsum	Krumm-	Greetsiel	Hinte	Pilsum	Greetsiel	Emden	
Betriebsnr.	1	hörn, 2	3	4	5 (36)	3" (51)	6 (41)	
Hersteller	Hanomag	Hanomag	Borsig	Borsig	Hanomag	Hanomag	AEG	
Baujahr	1899	1899	1906	1907	1909	1920	1925	
Fabriknr.	3227	3228	5910	6443	5607	9257	3131	
Bauart	Bn2t	Bn2t	Bn2t	Cn2t	Cn2t	Dn2t	1'Ch2t	
L. ü. P.				6.018	7.000	7.750	7.800	mm
ZylØ				280	285	320	350	mm
Kolbenhub				400	440	500	450	mm
Dampfdruck					12	12	13	13atü
Rostfläche				0,7	0,78	1,02	0,92	qm
Heizfläche				35	33,2	55	57,23	qm
Achsstand				1.850	2.250	3.225	4.700	mm
RadØ				800	1.000	900	1.000	mm
Kohle				0,8	0,5	1	1,1	t
Wasser				1,74	2,3	4	3,4	cbm
Leergew.				14	19,5	21	23,5	t
Dienstgew.				18	21	28	30	t
Reibungsgew.							24	t
Höchstgeschw.				30	30	30	40	km/h

Rechts Mitte: Werkfoto der Hanomag, Slg.: Hesslink



Lok »Emden«

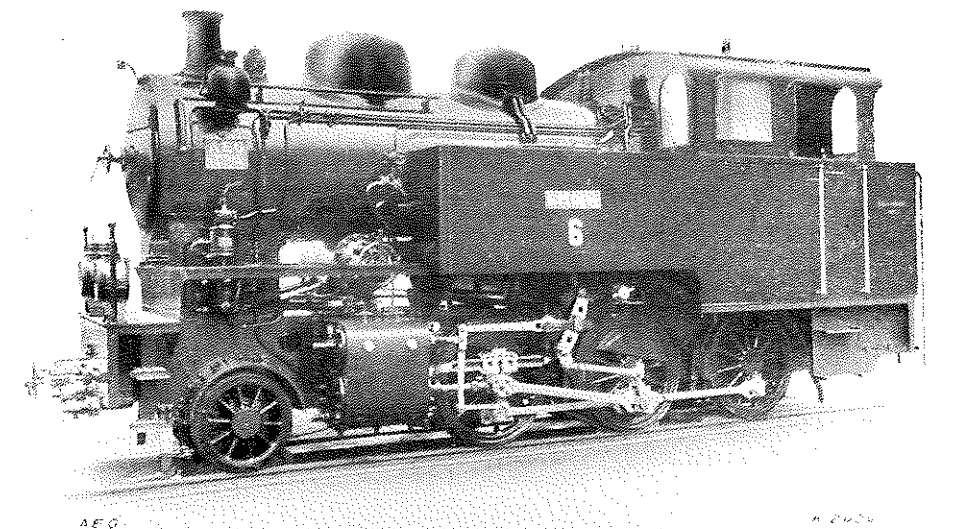
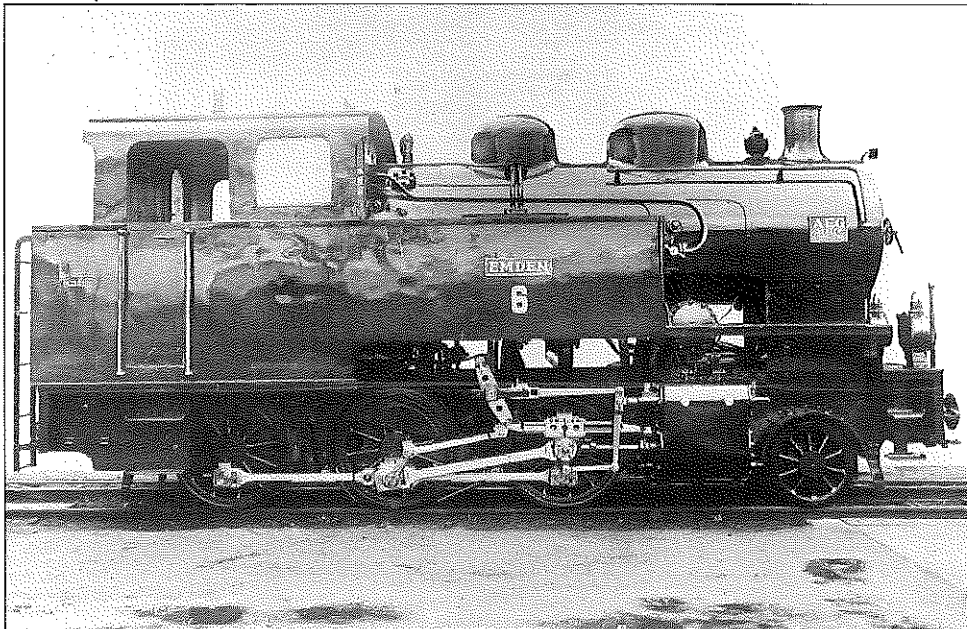
Lok »Emden« war eine der wenigen Kleinbahnlokomotiven, die von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) gebaut wurden. Da die AEG keine Fabriknummern vergab, wurde die 1925 abgelieferte Lok mit ihrer Kesselnummer gekennzeichnet. Äußerlich machte sie einen sowohl wuchtigen als auch außerordentlich schnittigen Eindruck. Die Lok war für damalige Verhältnisse eine in allen Belangen nach modernen Grundsätzen gestaltete Maschine, wie es über 30 Jahre später die Diesellokomotive V 30 ebenfalls gewesen ist. Sie war als Heißdampflok konzipiert.

Der Langkessel bestand aus einem Schuß und hatte 85 Siede- und 16 Rauchrohre. Die Feuerbüchse und die nach dem AEG-Verfahren hergestellten Stehbolzen waren aus Kupfer. Der Mittellohrüberhitzer war von der Bauart Schmidt. Wie bei allen neuzeitlichen Lokomotiven lag der Kessel hoch über der Schienenoberkante (2.250 mm). Zur Kesselspeisung diente eine Knorr-Vorwärmerspume und ein Injektor von 80 Ltr/min Förderleistung.

Der Rahmen war als kräftige Plattenkonstruktion ausgeführt. Die Tragfedern der ersten und zweiten sowie die der dritten und vierten Achse waren durch Ausgleichhebel verbunden. Die drei Kuppelachsen der Lokomotive waren fest gelagert, nur die vordere Laufachse Bauart Adams hatte 65 mm Ausschlag zu jeder Seite.

Die Bremsausrüstung bestand aus einer Wurfhebelbremse und einer Dampfbremse. Sie wirkten auf die drei Kuppelachsen von vorne in Achsmitte. Mit der Dampfbremse konnten 100 % und mit der Wurfhebelbremse 72 % des Reibungsgewichtes abgebremst werden.

An Sonderausrüstungen besaß die Lok einen Knorr-Speisewasservorwärmer mit Speisewasserpumpe, ein Dampfbläutwerk Bauart Latowski, Dampfheizung und eine Bosch-Schmierpumpe. Außerdem war die Lok mit einem Wasserheber ausgerüstet um Wasser aus Flußläufen o. ä. zu entnehmen, wenn kein Wasserkran zur Verfügung stand. Alle Dampfventile für die Hilfsapparate, Pumpen und so weiter waren im Führerhaus auf einem zentralen Armaturenstock übersichtlich und leicht zugänglich angeordnet.



1-C-Heißdampf-Tenderlokomotive für Kreisbahn Emden—Pewsum—Greetsiel.

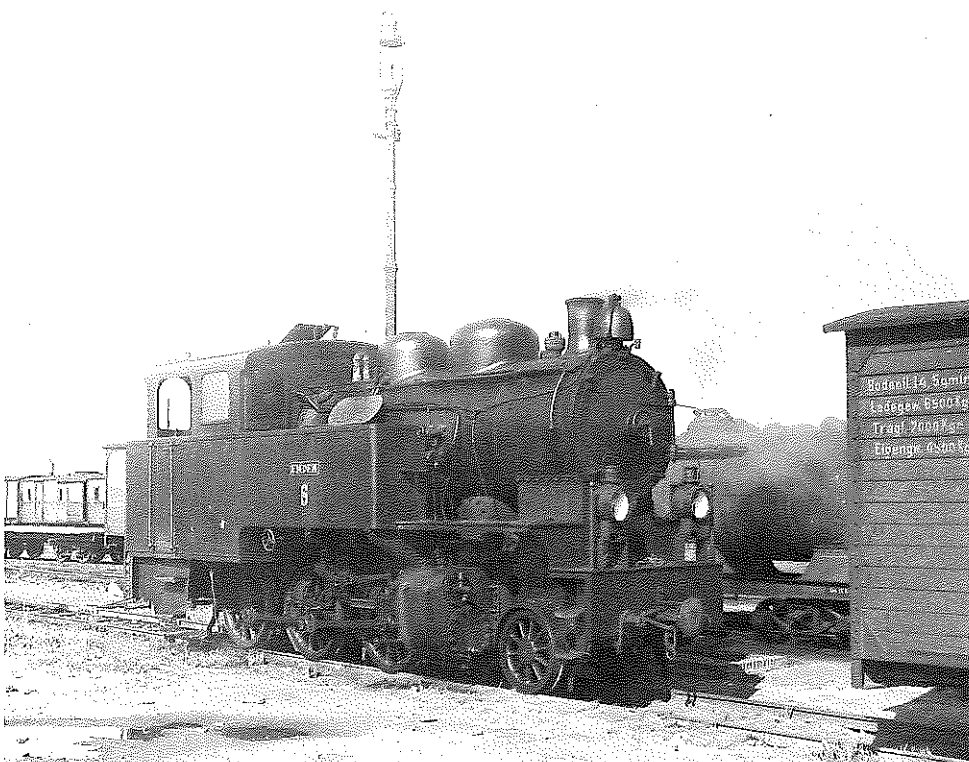
Mitte und Unten: Werkfotos der Fa. AEG, Sig.: Gerhard Moll, Repro aus AEG-Nachrichten 4/1926, S. 150

Die »Emden« war vorwiegend für den Einsatz vor Güterzügen gedacht. Die Achsanordnung mit einer führenden Laufachse trug der Verwendung auch in Personenzügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h Rechnung. Die EPG war damals eine relativ schnelle Kleinbahn. Auf Versuchsfahrten erreichte die Lok mit einer Anhängelast von 110 t fast noch ihre Höchstgeschwindigkeit und eine Überhitzeretemperatur von 300° C. Sie soll dabei nicht annähernd ausgelastet gewesen sein.

Im November 1925 wurde sie in Dienst gestellt. Die Betriebserfahrungen mit der Lok waren sehr gut, denn sie war schnell im Beschleunigen und hatte einen sehr ruhigen Lauf. Trotzdem erhielt sie schon am 9. August 1944 ihre letzte Hauptuntersuchung, der am 11. August 1949 eine Zwischenuntersuchung folgte. Nach 1950 fuhr sie noch bis zum Ablauf der verlängerten Frist am 8. September 1952 und soll tatsächlich zu diesem Datum abgestellt worden sein. Die EPG war eine der ersten Bahnen, die nach dem Krieg vollständig auf Dieseltraktion umrüsteten. Die Dampfloks wurden nur noch als Reserve für ausgefallene Triebwagen vorgehalten, und die »Emden« war noch bis 1957 abgestellt vorhanden. Anfang April wurde sie zerlegt.

Lok »Leer«

Eine weitere Lok war bei der EPG nur ein Jahr lang vorhanden: Es war eine kleine zweiachsige Maschine, die 1899 von Hagans unter der Fabriknummer 393 gebaut wurde. Sie gehörte zu einer insgesamt sieben Lokomotiven umfassenden Bauserie für die benachbarte Kreisbahn Leer – Aurich – Wittmund und wurde 1949 als Gebrauchtfahrzeug angekauft. Bei der EPG behielt sie ihren Namen und die Nummer 2, jedoch hier in zweiter Besetzung. Nachdem sie vermutlich aufgrund ihres schlechten Zustandes nicht zum Einsatz gekommen war, wurde sie am 28. Februar 1951 an die Firma Eisen Kröher verkauft, welche direkt am Kreisbahnhof in Emden ihren Sitz und ihre Baulichkeiten mit einem ausgedehnten Lagerplatz hatte.



Oben und Mitte: »Emden« rangiert in Greetsiel und fährt mit Güterzug aus Bf. Greetsiel aus, Aug. 1950, Foto: Gerd Wolff

Unten: »Emden« rangiert in Emden, 12. 8. 1952, Foto: Hans-Jürgen Sievers

Diesellok V 30

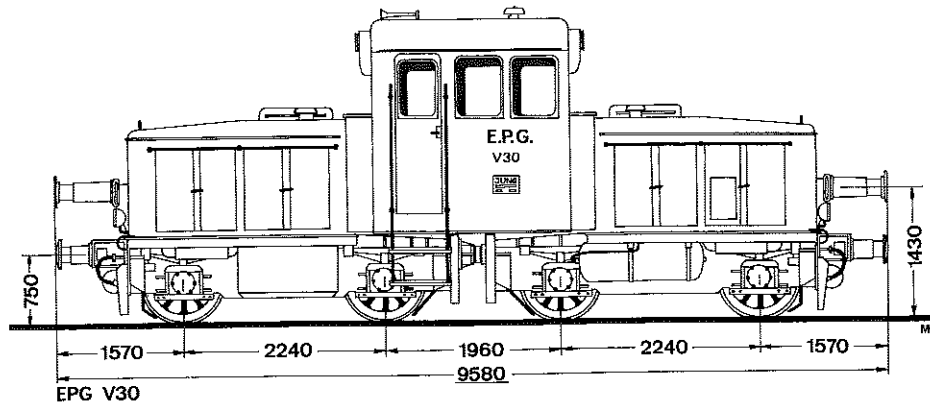
Nachdem ab 1950 die Dampfloks mehr und mehr abgewirtschaftet waren und ihr Einsatz immer unwirtschaftlicher wurde, dachte man an die Beschaffung einer Diesellokomotive. Im Jahr 1956 war nur noch eine Dampfloks in Betrieb, die bei Ausfall eines Triebwagens und im Güterverkehr auch tatsächlich eingesetzt wurde. Der Plan, eine fabrikneue Diesellok zu beschaffen, wurde konkret. Der Kauf einer gebrauchten Maschine schied aus, denn in der geforderten Leistungsklasse wurde auf dem Gebrauchtfahrzeugmarkt keine angeboten. Nach Abschluß umfangreicher Gleiserneuerungsarbeiten sollte der Verkehr durch den Einsatz eines starken und schnellen Dieseltreibfahrzeugs beschleunigt werden, da der Landkreis Norden zu der Zeit noch von der Notwendigkeit der Eisenbahnverbindung für die Krummhörn überzeugt und daher zu den erforderlichen Investitionen bereit war.

Folgende technische Bedingungen schrieb das Pflichtenheft vor:

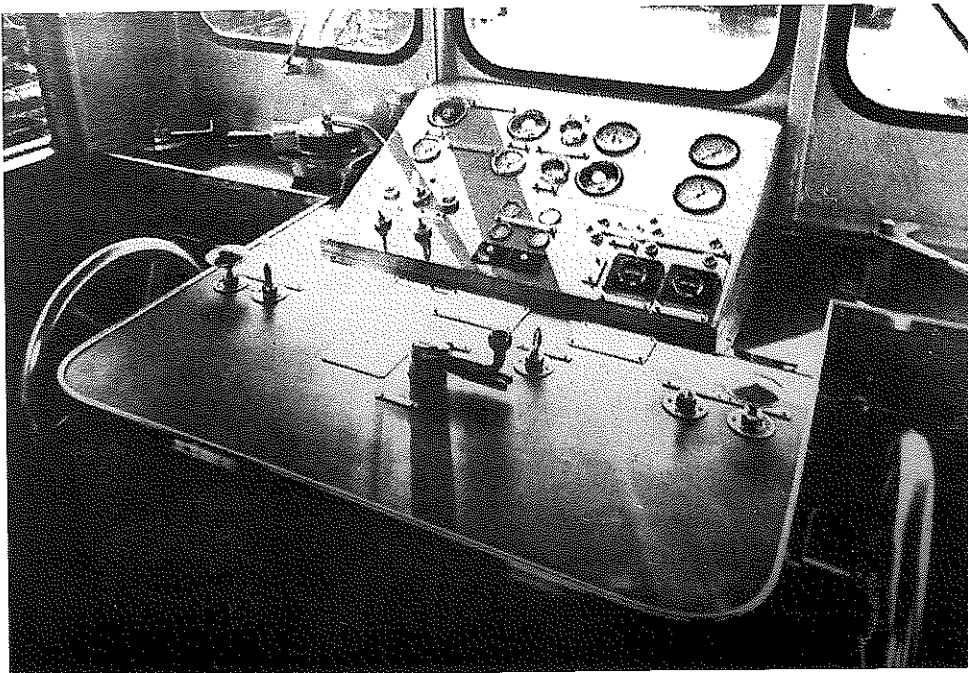
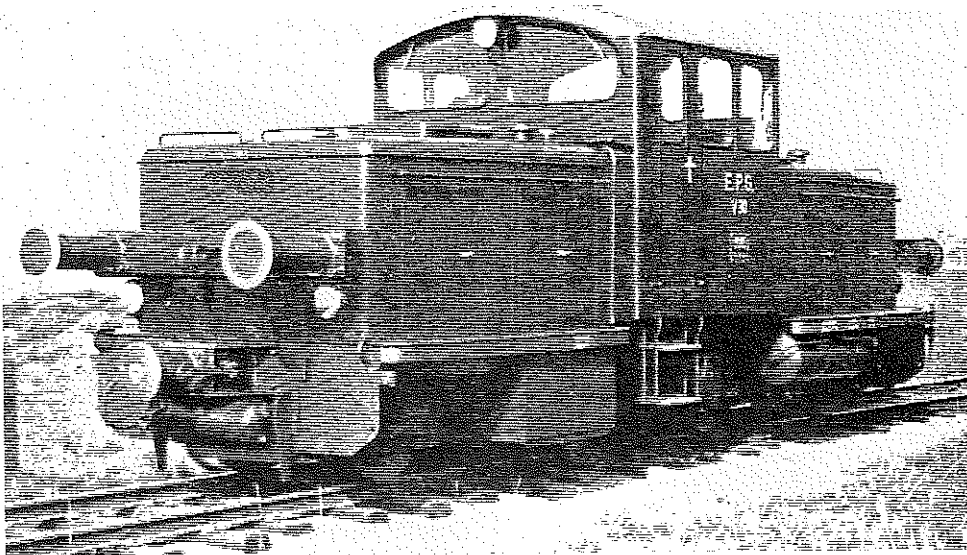
1. Kurven bis zu 75 m Halbmesser müssen ohne Schwierigkeiten befahren werden können.
2. Der Achsdruck darf mit Rücksicht auf den teilweise schwachen Oberbau 8 bis 10 t nicht überschreiten, wobei der untere Wert anzustreben ist.
3. Die Zahl der Achsen soll mit Rücksicht auf Achsdruck und ruhigem Lauf mindestens 3 betragen.
4. Im Güterzugdienst sollen die auf Rollböcken verladene Bundesbahnwagen befördert werden. Zur Vermeidung eines Zwischenwagens mit seiner toten Last soll die Lok sowohl mit der in normaler Höhe befindlichen, bei Schmalspurbahnen üblichen Mittelpufferkupplung, dann aber zusätzlich auch mit den hoch gelegten regelspurigen Zug- und Stoßvorrichtungen ausgerüstet sein.
5. Trotz der für den Güterzugdienst erforderlichen Sondermerkmale muß die Lok auch im Personenzugdienst verwendbar sein. Entsprechend der auf der Strecke zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h muß die Höchstgeschwindigkeit der Lok etwa 55 km/h betragen.

Diesen Forderungen entsprach eine Drehgestelllokomotive am ehesten. Man beschloß, die 1952 für die DB entwickelte V 29 technisch für die Bedürfnisse der EPG zu überarbeiten. Die Firma A. Jung, die die V 29 konstruiert und gebaut hatte, nahm sich der Aufgabe an. Folgende Änderungen gegenüber der DB V 29 mußten berücksichtigt werden:

- Die geforderte Höchstgeschwindigkeit bedingte die Ausführung der Kraftübertragung durch Gelenkwellen statt des Kettenantriebs.
- Die Gelenkwellenkonstruktion erzwang das Verschieben der Motoren und eine Neuaufteilung der Fahrzeugmassen.
- Die Regelspurrpufferbohlen änderten die Schwerpunktlage.



V 30, M 1 : 87, Zchn.: Max Knippschild



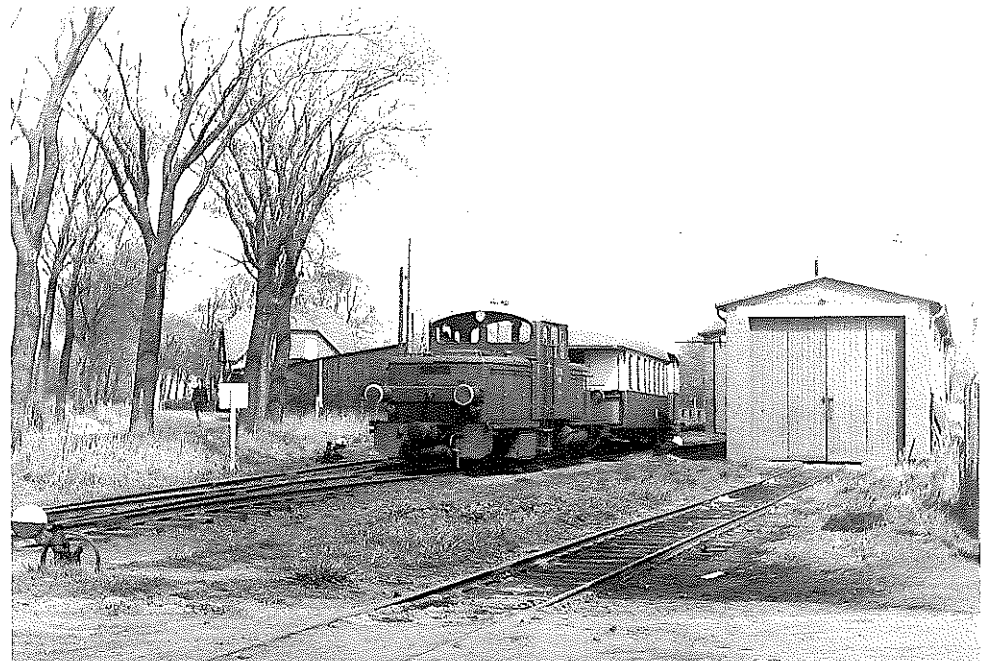
Der Bau der V 30, von der Firma A. Jung als LC 29 B + B₁ bezeichnet, erforderte demnach eine nahezu völlige Neukonstruktion, an der sich auch das NLEA beteiligte. Folgende Konstruktionsbeschreibung ist den Genehmigungsunterlagen entnommen:

„Die Lokomotive hat 2 zweiachsige Triebgestelle, die miteinander kurzgekuppelt sind. Beide Triebgestelle verhalten sich in der Kurve wie 2 Einzelfahrzeuge, so daß bei der Bestimmung des kleinsten durchfahrbaren Kurvenradius' mit dem Radstand eines Triebgestelles gerechnet wird. Durch die Kurzkupplung der Triebgestelle ist andererseits eine große Laufruhe der Lokomotive gegeben. Die Kurzkupplung besteht aus einer Kuppelstange und 2 Druckpuffern und ist so gebaut, daß die Verbindung ohne Spiel ist.

Das Führerhaus liegt in der Mitte; es ist auf einem Rahmen aufgebaut, der in einem Triebgestell in 2 Punkten, in dem anderen in einem Punkt beweglich gelagert ist. Die Lagerung ist elastisch. Durch die Lage des Führerhauses in der Mitte ist die Streckenübersicht nach beiden Seiten gleich und infolge der niedrigen Vorbauten sehr gut. Der Zugang zum Führerhaus erfolgt durch seitlich angebrachte Türen. Große Fenster an den Stirn- und Seitenwänden bieten gute Sicht nach allen Richtungen. Je eines der seitlichen Fenster ist zu öffnen, damit sich der Fahrer bei Rangierarbeiten hinauslehnen kann. Der Bedienungstisch ist in der Mitte der vorderen Stirnwand angebracht mit den Bedienelementen an beiden Seiten des Tisches. Die Überwachungsgeräte sind übersichtlich im Instrumentenpult auf dem Führertisch angeordnet.

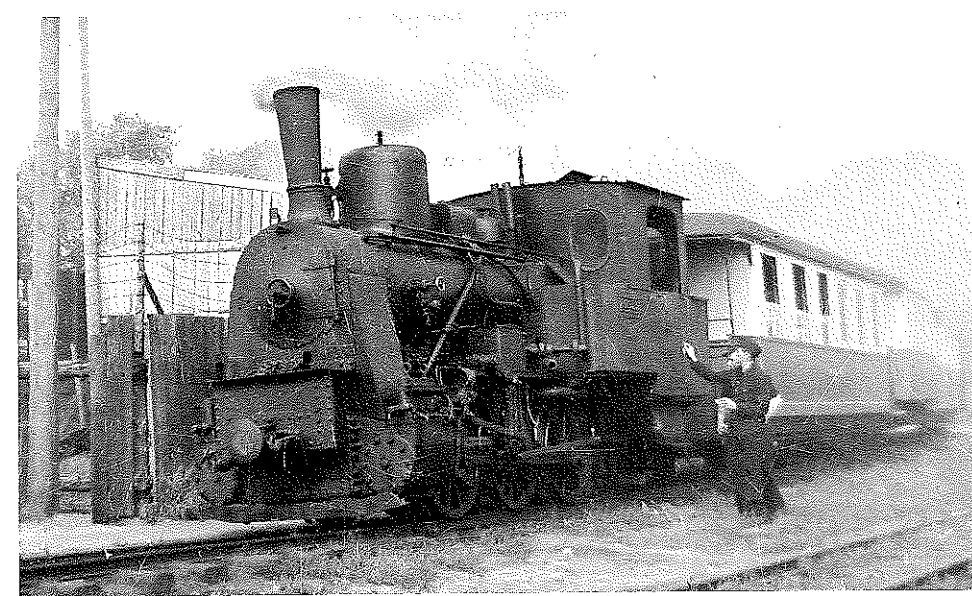
Jedes der beiden Triebgestelle ist mit einer vollständigen Maschinenanlage ausgerüstet, so daß die Lokomotive in der Lage ist, mit nur einem Motor und dadurch mit halber Leistung und halbem Verbrauch zu fahren. Beide Anlagen werden gemeinsam gesteuert und jede besteht in der Hauptsache aus einem Dieselmotor, einer Kühlanlage, einem Flüssigkeitsgetriebe und einem Nachschaltgetriebe. Das Drehmoment des Motors wird über Gelenkwellen und Achstriebe an die Achsen weitergegeben. Das Flüssigkeitsgetriebe ist in 3 Punkten gelagert und arbeitet stufenlos nach dem Flüssigkeitsprinzip. Dadurch wird eine selbsttätige Anpassung der Zugkräfte bei allen Fahrgeschwindigkeiten und ein weiches, stoßfreies Anfahren der Lokomotive erreicht. Die Rahmen der Triebgestelle sind als Plattenrahmen mit starken Querversteifungen ausgeführt und durchgehend geschweißt. An den kräftigen Stirnwänden sind auf der einen Seite die Zug- und Stoßvorrichtungen, auf der anderen die Kurzkupplungen. Das Gewicht jedes Triebgestelles ruht auf 2 Achsen, deren Abfederung 4 auf Rollenlager abgestützte Tragfedern übernehmen.

Der Rahmen zum Führerhaus ist auf den Triebgestellen elastisch gelagert, wodurch die Übertragung des Körperschalls vom Motor vermieden wird.“



Oben und Mitte: V 30 rangiert vor der Emdener Werkstatt, 25. 8. 1958, Fotos: Gerd Wolff

Unten: V 30 mit Personenzug fährt aus Greetsiel aus, 27. 4. 1963, Foto: Hans-Jürgen Sievers



Dem bleibt hinzuzufügen, daß die Lok mit einer Sicherheitsfahrerschaltung ausgerüstet war und daher einmännig gefahren werden durfte, was auch ausdrücklich in der „Sammlung der Betriebsvorschriften“ vermerkt war.

Am 18. September 1956 prüfte der LfB der BD Münster die Bauart in eisenbahntechnischer Hinsicht und genehmigte sie. Schon ein knappes halbes Jahr später, am 1. Februar 1957, wurde V 30 in Emden abgeladen, nachdem sie schon am 26. Januar vom NLEA abgenommen worden war. Nach der Abnahmefahrt auf der EPG am 15. Februar erfolgte die endgültige Betriebsgenehmigung vom LfB am 21. Februar 1957.

Die Lok erwies sich für die Kreisbahn als genau das Richtige und im Februar 1958 war im Fachblatt „Verkehr und Technik“ zu lesen: „Es muß anerkannt werden, daß die Lokomotivfabrik Jung aufgrund der eingehenden, beim Bau der V 29 geleisteten Vorarbeiten, die gestellte Aufgabe einwandfrei gelöst hat. Obwohl die Diesellokomotive eine nicht alltägliche Spezialkonstruktion darstellt, haben sich keine Kinderkrankheiten gezeigt, wie sie leider bei den meisten Neukonstruktionen auftreten. Das Fahrzeug hat vielmehr seit der Inbetriebnahme die gestellten Erwartungen voll erfüllt.“

Doch leider konnte die Lok nur 6 Jahre bei der EPG Dienst tun, dann wurde die EPG stillgelegt. Die Kreisbahn Osterode – Kreiensen hatte sich das Fahrzeug reservieren lassen, und 1963 wurde sie zur KOK überführt. Dort wurde sie auf 750 mm Spurweite umgespurt und als V 12 ab Oktober im Güterverkehr eingesetzt. 1966 erlitt die Lok Achsbruch und wurde abgestellt. Da die 1967 erfolgte Stilllegung der KOK bereits absehbar war, wartete man mit der Reparatur, um eine neue Achswelle der Spurweite des künftigen Besitzers der Lok anzupassen. Weil sich aber kein Käufer fand, wurde die noch recht neue Maschine um 1971 nach nur 10 Betriebsjahren leider verschrottet. Der damals noch ganz junge DEV zeigte zwar Interesse, hatte aber keine Möglichkeit, diese Diesellokomotive für die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf zu übernehmen, schade . . .

Betriebsnummer	V 30
Erbauer	A. Jung
Baujahr	1956
Fabriknummer	12252
Höchstgeschwindigkeit	56 km/h, 30 km/h im Rangiergang
Länge über Puffer	9580 mm
Dienstgewicht unbes.	32 t
Achsstand ges.	6440 mm
Drehgestell-Achsst.	2249 mm
Raddurchmesser	850 mm
Motorhersteller	Klöckner-Humboldt- Deutz AG
Motortyp	A 8 L 614
Leistung	2 x 145 PS

Zum Abschluß noch einmal 3 Betriebsfotos mit Lok »Pilsun«, August 1950, Fotos: Gerd Wolff

Oben: Lok »Pilsun« zieht einen langen Personenzug (ev mit Schub des T 1 am Zugschluß) nach Greetsiel.

Mitte: Der lange Wagenzug muß in Greetsiel mit Kette vom Umfahrgleis aus rangiert werden.

Unten: Anschließend steht der Personenzug abfahrtsbereit.