

EMDEN – Geschichte einer Kleinbahndiesellokomotive

In unseren Bericht über die neue V 4 »Emden« des DEV haben sich bedauerlicherweise wohl einige Ungenauigkeiten eingeschlichen. Inzwischen liegt uns aber der „Lebenslauf“ dieser Maschine aus beruflichem Munde (oder besser: berufener Feder) vor, so daß passend zum Thema »100 Jahre Borkumer Kleinbahn« heute der richtige Bericht unseren geehrten Leserinnen und Lesern angeeignet werden kann.

1988 – 100 Jahre Borkumer Kleinbahn. Grund zu Feierlichkeiten auf der Nordseeinsel mit ihrer liebenswerten Kleinbahn, die zunehmend Freunde findet.

Aber das Jubiläumsjahr hieß auch Abschiednehmen von einer altbekannten Lok – die »Emden« sollte im Tausch gegen eine neue Maschine die Kleinbahngleise für immer verlassen.

Innerhalb weniger Tage gelang es jedoch, die »Emden« von privater Seite zu erwerben, abzutransportieren und der Museums-Eisenbahn des DEV als Geschenk in die Werkstatt zu stellen. Dankenswerterweise möchten wir an dieser Stelle die Unterstützung des Geschäftsführers der Reederei AG „Ems“, Graf von Spee, sowie des OBL der Borkumer Kleinbahn, Herrn Stein, betonen, ohne deren freundliches Entgegenkommen diese Aktion nicht hätte stattfinden können.

„Noch eine Diesellok“, dürfte mancher bei unserer Museums-Eisenbahn verwerfend gedacht haben; aber die »Emden« stellt die einzig bekannte Schmalspurdiesellok mit diesel-elektrischer Kraftübertragung in der Bundesrepublik dar. Grund genug, der gerade 46 Jahre jungen und dennoch schon historischen Maschine den Lebensabend auf unserer Bahn zu sichern. Hinzu kommt, daß sich die Lok Dank jahrelanger, fürsorglicher Wartung durch die engagierte Werkstattmannschaft der Borkumer Kleinbahn in exzellentem Zustand befindet –, lediglich Spurweite (derzeit 900 mm) und Zug- und Stoßvorrichtung müssen den DEV-Normalien angepaßt werden, wobei letzteres den Verlust der die Lok charakterisierenden Doppelpuffer bedingt, aber es geht leider nicht anders.

Auf Anfrage vom 7. September 1939 bot Henschel dem Marine-Artilleriezeugamt Borkum eine diesel-elektrische Lok des Typs DEL 80 an, welcher sich bereits mit verschiedenen Spurweiten in diversen zivilen und militärischen Betrieben erfolgreich im Einsatz befand.

Zwischen Auftragsvergabe und Ablieferung vergingen jedoch noch fast vier Jahre, ehe das Fahrzeug zum Kaufpreis von 23.100,- RM nach Verzögerungen bei der Herstellung (Materialprobleme) und Transport endlich im November 1943 auf der Insel eintraf.

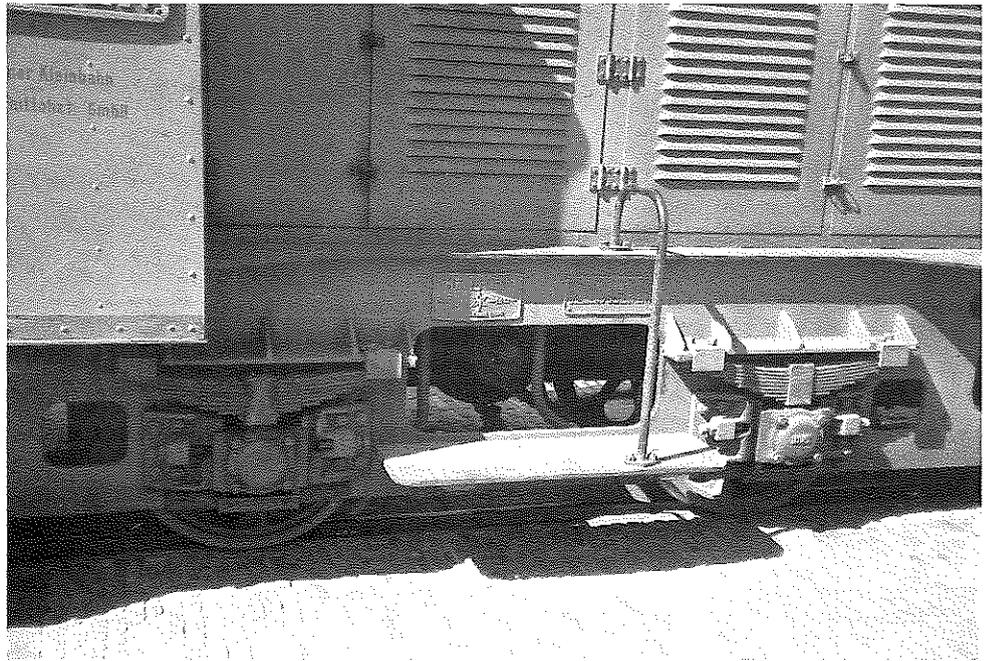
Gleichzeitig gelangte übrigens aus einer Serie schmalspuriger Heeresfeldbahn-Dampflokomotiven versuchsweise eine Cn2 mit Schlepptender (?) (Henschel 1942/25954) nach Borkum; diese Maschine kam nach dem Krieg durch Verfügung der RBD Münster – Landeseisenbahnamt – umgespurt 1947 zur Gartetalbahn und versah dort noch bis 1959 als Lok 5 ihren Dienst.

Als Rangierlok 1 bezeichnet, ersetzte die Diesellok die alte O&K-Dampflokomotive »Kommandant« von 1914 und versah fallweise, da oft defekt



Lok EMDEN am 11. August 1977 in Borkum (Reede).

Foto: Schad



Zeigt her eure Füße!

Foto: Schad

Technische Angaben zur Lok V 4 »Emden« des DEV

Hersteller	Henschel, Kassel / Siemens-Schuckert, Berlin
Fabriknummer	25955 / 3961
Baujahr	1942
Bauart	B
Motor	Henschel, Typ G, 6-Zylinder-Lanova
Leistung	80 PS
Kraftübertragung	elektrisch
Antrieb	Duplexketten
Leergewicht	15.000 kg
Dienstgewicht	16.000 kg
Anfahrzugkraft	4.400 kg
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h

oder ohne Ersatzteile abgestellt, neben zwei diesel-elektrischen DWK-Maschinen, der erwähnten Dampflok sowie drei leihweise der Marine unterstellten Bn2t den Verkehr von der Reede über die Kleinbahnstrecke zu den Militärstellungen und Depots im Ostteil der Insel auf marineeigenem Gleis.

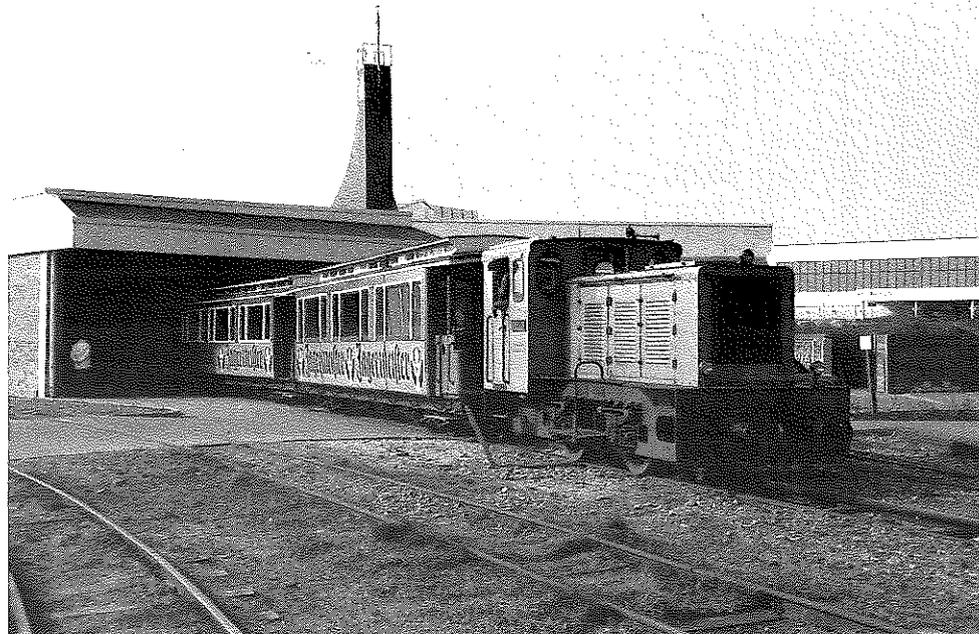
Gewaltig ist in jenen Jahren die Transportleistung dieser Bahn, unterstützt von der zivilen Borkumer Kleinbahn. Jeder Sack Zement, jeder Klinkerstein, jedes Stück Stahl zum Bau der Festungsanlagen, aber auch jede Granate müssen über die Schienen an ihren Bestimmungsort. Tag und Nacht befördern die Dampfer der Kleinbahn bis Ende des Krieges Material vom Festland zum Inselhafen, rollen auch die Räder der Kleinbahn zum zweifelhaften Sieg.

Fast ungeschoren überdauerten Insel, Bevölkerung, Kleinbahn und die Militäranlagen den Untergang des „Dritten Reiches“, lediglich Bunker und Geschützstellungen sowie die militärische Ostlandbahn sollten unter dem Kommando der britischen Besatzungsmacht den Dünen gleichgemacht werden. Doch was deutsche Gründlichkeit je errichtet: die Ostlandbahn verschwand, die Bunker sind noch heute unabdingbar unter dem Dünengürtel des Ostlandes vorhanden.

Ebenso robust erwiesen sich die Fahrzeuge der Marine. Sie gelangten teilweise in den Besitz der Borkumer Kleinbahn, dabei u. a. der Wismar-Schienenbus T 2, welchen der DEV 1978 erwarb, und der sich heute auf der Ochsle-Museumseisenbahn befindet.

Nach langen Verhandlungen mit den Vermögensverwaltern und zeitraubender Aufarbeitung ersetzte die Henschel-Lok 1951 die Hohenzollern-Dampflok »Emden« und erhielt auch deren Namensschild. Mit der DWK-Maschine »Leer«, ebenfalls von der Marine übernommen und ab 1957 mit der Neubaulok »Münster«, übernahm die Dieseltraktion ab 1964 auf Borkum vollständig die Zugförderung. Die letzten Dampfloks der Kleinbahn, »Borkum« und »Dollart«, befinden sich heute mehr oder weniger abgestellt in Bevern bei Bremervörde und auf Borkum.

Unermüdlich versah die »Emden« den Zugverkehr zwischen der Reede und Bahnhof. Kaum



Neue Werkstatt, alte Lok. EMDEN auf dem Betriebshof am 1. August 1983.

Foto: Schad

eine Ansichtskarte zeigt einen Kleinbahnzug, wo es die »Emden« mit nicht weniger als acht schweren, vierachsigen Weyer-Wagen aufnimmt. Auch in dem noch bis 1972 auf der Schiene durchgeführten Gütertransport mußte sich die Lok vor Kohlen- oder Stückgutzügen behaupten.

Der geringere Zugverkehr ließ die Maschine jedoch allmählich in den Reservebestand abrücken. Lediglich zur Mittagszeit bespannte sie die fahrplantechnisch bedingte, bedarfsmäßige zweite Zuggarnitur. In gutem Zustand bereitgehalten, erfreute sie sich dennoch nur mangelnden Interesses seitens der Lokführer. Zu hart war ihre Gangart auf den im Dünensand verlegtem Gleis, bedingt durch kurzen Radstand, und aus heutiger Sicht unzumutbar lautstark ihr Fahrgeräusch durch die Konzentration der Lärmentwicklung von

Dieselmotor, Elektromotor und Kettenantrieb gleichzeitig.

Dies bewog u. a. die geschäftsführende Reederei AG »Ems« als Bereitschaftslok lieber eine modernere Maschine zu beschaffen. Anlässlich des diesjährigen Jubiläums schenkte die AG »Ems« ihrer Borkumer Kleinbahn eine gebrauchte Schoema-Diesellok (1970/3222) und wollte die alte »Emden« in Zahlung geben.

Fügung, günstige Konditionen und gute Bekanntschaften – alles paßte zusammen und führte die »Emden« in Vereinsbesitz –, auf das hier weiterhin die markante Mischung aus Dieselnageln, Motorjaulen und Kettenrasseln zur Freude aller ertönen mag.

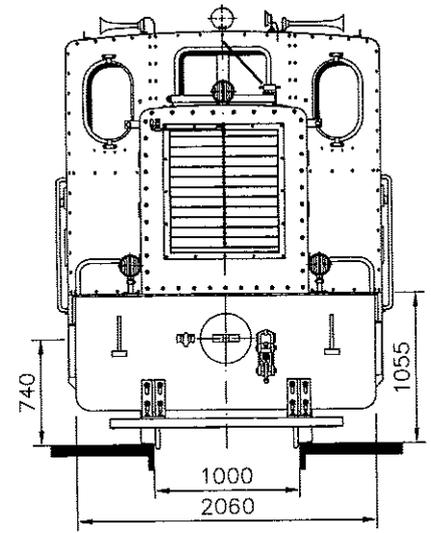
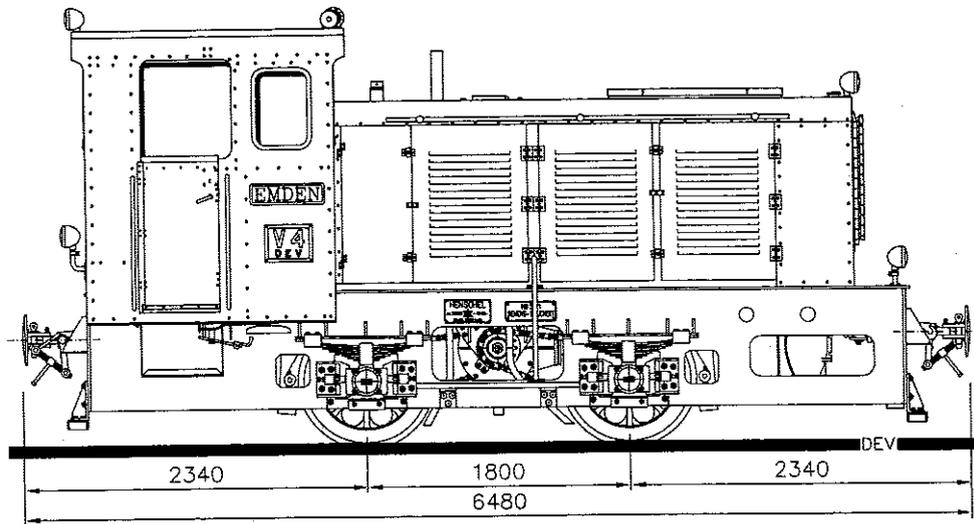
Der musealen Zielsetzung des DEV entsprechend, stellt der vorhandene Bestand eine nahezu vollständige, repräsentative technikhistorische Sammlung typischer Kleinbahndieselloks dar.

Übrigens: Wahre Freunde der Lok unterstützen **jetzt** unsere kleine, fleißige Arbeitsgruppe »Emden«. Jeder ist in Bruchhausen-Vilsen herzlich willkommen!

Andreas Schad



„Watt mutt, dat mutt!“ EMDEN mit Unkrautspritzzug im Frühjahr 1985 in der Greune Stee. Foto: Schad



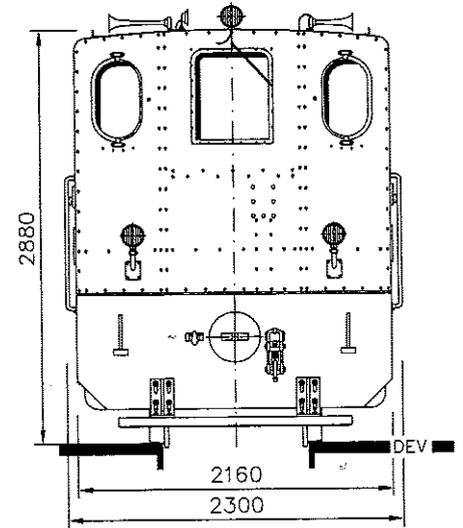
Lok V 4 »Emden« des DEV

Nach eigenem Aufmaß gezeichnet von Joerg W. Frunke, 1988

Maßstab 1 : 50

DEV-Museumsprogramm „Kleinbahn-Diesellokomotiven“

Bezeichnung		V 1	V 2	V 3	V 4
Hersteller		Krupp	Deutz	Deutz	Henschel
Baujahr		1941	1940	1954	1942
Bauart		B	B	B	B
Kraftübertragung		hydraulisch	mechanisch	hydraulisch	elektrisch
Antrieb		Stangen	Stangen	Ketten	Ketten
Höchstgeschwindigkeit	km/h	35	20	30	30
Leistung	PS	114	25	120	80
Dienstgewicht	t	17	5	16	16



Am 3. August 1977 steht die EMDEN im Stadtbahnhof, am Haken einen Kurzpersonenzug aus Ex-Bielefelder Wagen.

Foto: Schad