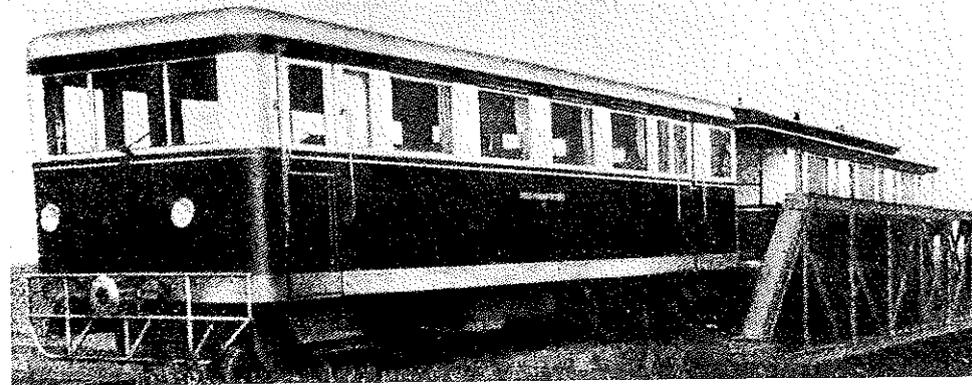
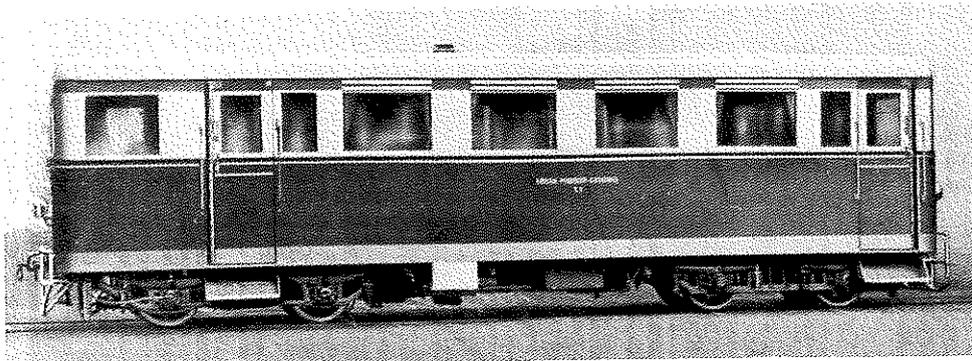


Max Knippschild (†)

# Die Triebwagen der Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel



Der museale Erhalt des Triebwagens 699 001 der Inselbahn Wagerooge wurde vielfältig diskutiert. Die Schilderung der Gründe für die Nichtaufnahme dieses Triebwagens in die Sammlung des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen hat wohl zusammen mit der Argumentationskette manchen Triebwagenfreund vor den Kopf gestoßen. Doch in vielen Fällen ist die Bearbeitung eines Themas losgelöst vom Objekt viel effektiver, daher sei an dieser Stelle die Geschichte des Triebwagens im Zusammenhang mit den anderen Triebwagen der Kreisbahn EPG dargelegt.

## Triebwagen T 1

In den 30er Jahren sah es vom wirtschaftlichen Standpunkt her sehr schlecht um die Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel (EPG) aus. Zur Rationalisierung des Betriebes und zur Attraktivitätssteigerung des Personenverkehrs beschaffte die EPG als erste Bahn in der Provinz Hannover einen neuentwickelten 4achsigen Leichttriebwagen von der Waggonfabrik Wismar, der im Mai 1934 als T 1 in den Fahrzeugpark eingestellt wurde. Da zu der Zeit wenig Erfahrungen mit diesen Fahrzeugen vorlagen, war damit ein hohes Risiko verbunden, doch die Anschaffung wurde ein voller Erfolg.

Durch die Inbetriebnahme des T 1 konnte der Personenverkehr ab dem 3. Oktober 1935 vollständig vom Güterverkehr getrennt werden. Dadurch ersparte man den Reisenden die Wartezeiten für das Ein- und Ausrangieren von Güterwagen in den Bahnhöfen, und die Fahrzeit wurde um eine halbe Stunde verkürzt. Alle Personenzüge wurden ausschließlich mit dem Triebwagen gefahren, der bei Bedarf Personenwagen mitnahm. Die Betriebsausgaben konnten dadurch um 1/6 verringert und viele zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden.

Das Äußere des Wagens bestach durch Modernität sowie die helle und freundliche rot/beige Farbgebung, die im Kontrast zu den schwarzen Dampfloks und dunkelgrünen Wagen stand. Einige Personenwagen hatte man passend modernisiert und ebenfalls rot/beige lackiert. Nachdem die EPG vor 1934 nur noch von wenigen Reisenden genutzt und als „Jan Klein“ liebevoll verspottet wurde, änderte sich nach Inbetriebnahme des T 1 das Bild: Der Triebwagen wurde sogar als „Krummhörner Schienenzepp“ bezeichnet in Anlehnung an die Schnellfahrten mit dem Schienenzeppelin, die die Deutsche Reichsbahn zur selben Zeit veranstaltete.

*Oben: Werkfoto des Triebwagens T 1 der EPG*

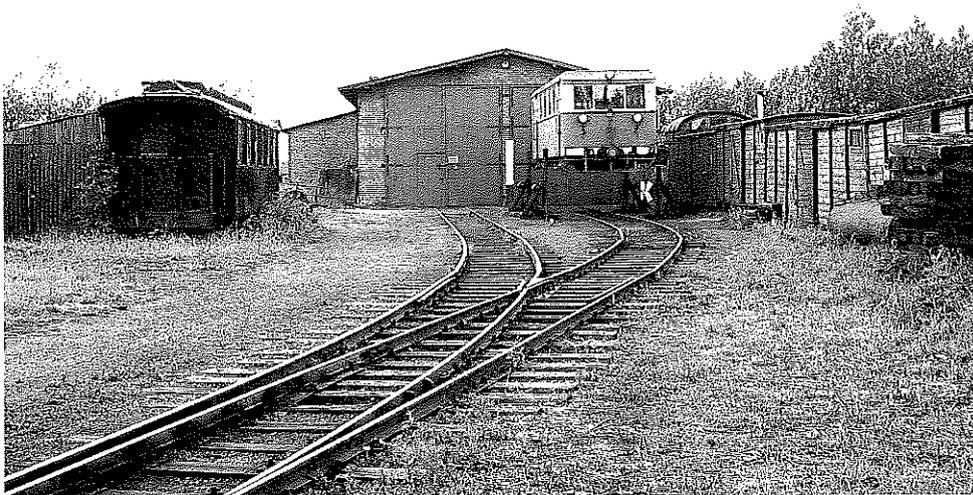
*Mitte: T 1 mit adaptiertem Weyer-Wagen, Repro aus Verkehrstechnik 10/1936, S. 248*

*Unten: Reisezug auf der EPG, August 1950, Foto: Gerd Wolff*

T 1 war 11 Meter lang, trotz der soliden Ausführung nur 11,5 Tonnen schwer und damit für den leichten Oberbau ein ideales Fahrzeug. Der Aufbau war sehr gefällig gestaltet. Ohne jede Verzierung waren die Seitenwände glatt durchgezogen und hatten an den Längsseiten 4 große Kurbelfenster. Auf 32 festen und 10 klappbaren Sitzen fanden 42 Reisende Platz. Außerdem standen 16 Stehplätze zur Verfügung. Der Triebwagenführer saß auf der Motorseite links neben dem holzverschalteten Motorblock durch eine Zwischenwand vom Passagierraum abgetrennt und am anderen Ende mittig im Fahrgastraum.

Nach den weniger befriedigenden Erfahrungen im Triebwagenbau der 20er Jahre mit Benzolmotoren rüstete Wismar den T 1 mit einem Dieselmotor vom Typ OM 67/3 der Daimler-Benz AG aus, mit dem man beste Erfahrungen machte. Er verbrannte im Vorkammer-Verfahren und leistete bei 2000 U/min 95 PS (70 kW). Um einem Ausfall vorzubeugen, kaufte die EPG gleich 1936 einen zweiten Motor, der in kürzester Zeit über einer Untersuchungsgrube ausgetauscht werden konnte. Ursprünglich besaß der Triebwagen ein mechanisches Schaltgetriebe der Bauart Mylius und eine mechanische Fußhebelkupplung (Komet-Mecano). Die gesamte Antriebseinheit war in einem der beiden Drehgestelle untergebracht. Dieses Drehgestell wies deshalb einen 10 cm längeren Achsstand auf. Gebremst wurde der Triebwagen mit einer Druckluftbremse der Bauart Hildebrand-Knorr.

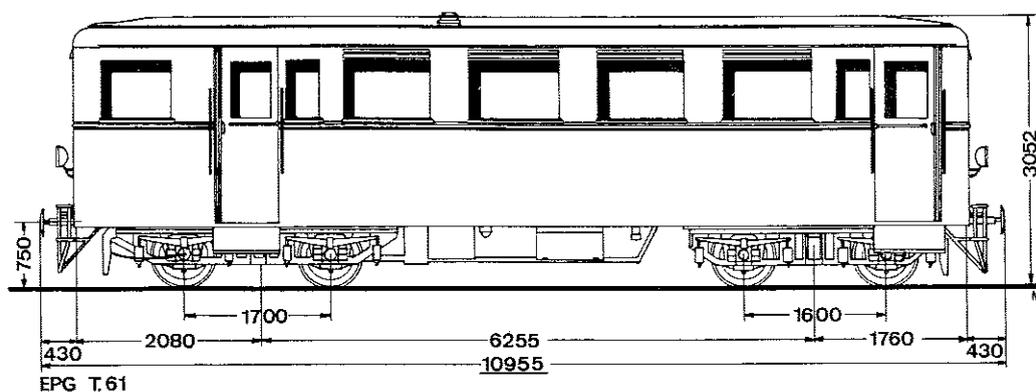
Infolge kriegsbedingter Dieselnknappheit wurde der Triebwagen in den 40er Jahren auf Treibgasbetrieb umgestellt. Die dafür notwendige zusätzliche Einrichtung entfiel erst 1950 zusammen mit einem Motortausch. Nun erhielt T 1 einen neuen Motor vom Typ OM 67/4 mit 110 PS (81 kW), den er bis zur Stilllegung der EPG behielt.

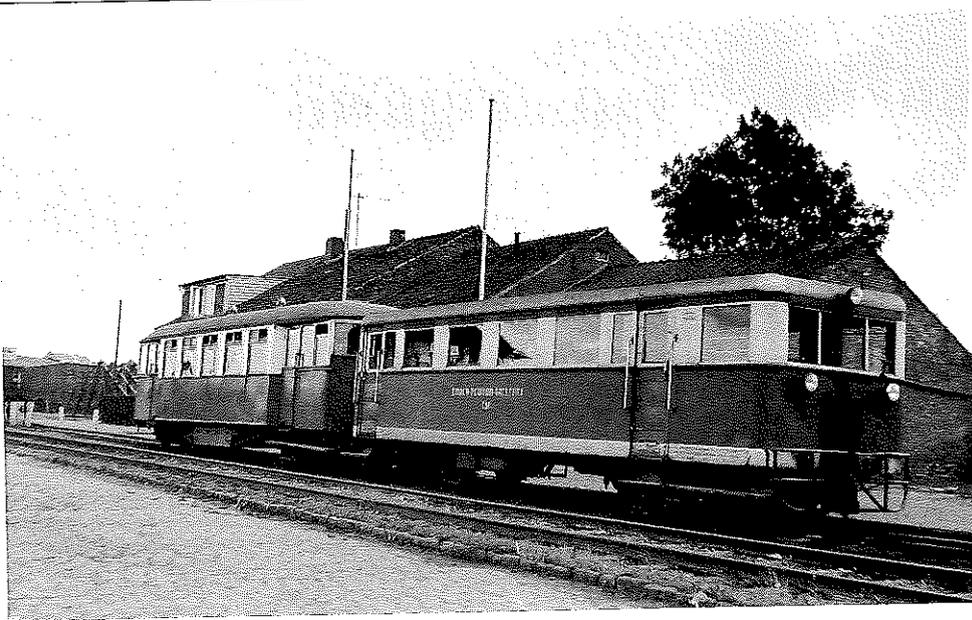


Oben: T 1 zur Reparatur in Emden, 28. 7. 1962,  
Foto: Alfred Spühr

Mitte: 20 Jahre später stand der Triebwagen bei der  
Inselbahn Langeoog erneut stilllegungsbedingt kurz vor  
der Umsetzung nach Wangerooge. 16. 5. 1981,  
Foto: Wolfram Bäumer

Unten: M 1 : 87, Zeichnung: Max Knippschild



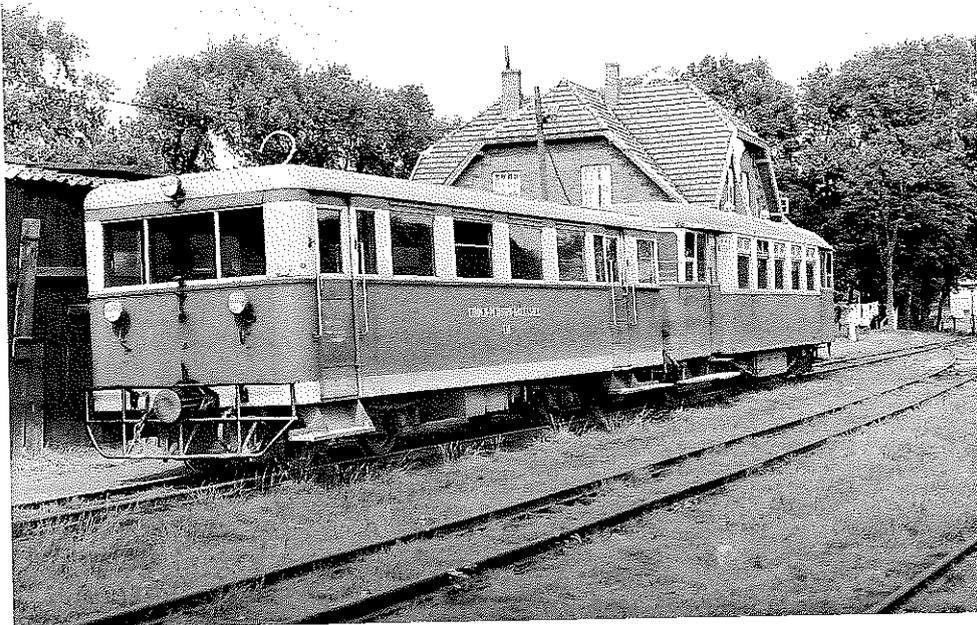


Äußerlich wurde er bis auf die Ergänzung der Beleuchtung um das 3. Spitzenlicht und den Einbau des Stirnkühlers im Jahr 1950 nicht verändert. Das betriebsführende »Niedersächsische Landeseisenbahnamt« (NLEA) versah 1950 T 1 mit der neuen Betriebsnummer T 61.

Am 14. April 1962 erhielt er eine letzte Hauptuntersuchung, bei der umfangreiche Erhaltungsarbeiten durchgeführt wurden. In ziemlich gutem Zustand kaufte die »Nordseebad Spiekeroog GmbH« den Triebwagen nach Stilllegung der EPG. Er wurde vor seinem Einsatz auf Spiekeroog bei Schörna in Diepholz grundlegend modernisiert, wobei er auch ein hydrodynamisches Strömungsgetriebe der Fa Voith vom Typ Diwabus 145 U2 erhielt. Dieses Getriebe besitzt 2 automatisch schaltende Gänge. Im ersten Gang schaltet das Getriebe einen Drehmomentwandler in den Kraftfluß, der ein Anfahren auch mit hohen Anhängelasten ermöglicht, während im zweiten Gang die Leistung ausschließlich mittels Zahnradern übertragen wird, was wenig Getriebeverluste und damit hohen Wirkungsgrad bedeutet.

Während seines Einsatzes auf Spiekeroog war der nun als T 5 bezeichnete Triebwagen tagtäglich dem rauen Nordseeklima unmittelbar ausgesetzt und fuhr die meisten Züge auf der Inselstrecke zwischen Anleger und Dorfbahnhof. Dank guter Pflege konnte er nach Stilllegung der Inselbahn (29. Mai 1981) am 25. Juni 1981 die Schiffsreise zur Nachbarinsel Wangerooge antreten. Die Deutsche Bundesbahn kaufte den Triebwagen zur Verstärkung des Fahrzeugparks der Inselbahn Wangerooge.

12 Jahre lang kam der in 699 001-4 umgezeichnete ursprüngliche T 1 der EPG als einziger Schmalspur-Diesellokomotive, den die DB je besaß, und als ihr ältestes eingesetztes Fahrzeug als Verstärkungswagen oder zu sehr schwachen Verkehrszeiten zum Einsatz. Nach der erfolgten Modernisierung der Reisezugwagengarnituren durch das Aw Wittenberge wurde der Triebwagen 1993 auf Wangerooge aufgrund seines Alters und des schlechten Erhaltungszustandes ausgemustert.



*Triebwagen T 1 und Beiwagen VB 563" als Reisezug unterwegs*

*Oben: Abfahrbereit in Emden, Foto: Hesselink*

*Mitte: Nach Umsetzen abfahrbereit in Greetsiel*

*Unten: Bahnhof Groothusen, 25. 8. 1958, Fotos: Gerd Wolff*

**Gebrauchtkäufe**

Nach 1950 erstand die EPG 5 weitere Triebwagen als Gebrauchtkäufe von stillgelegten Schmalspurbahnen. Sie waren ausgesprochene Raritäten und hatten zum Teil schon eine lange Vergangenheit hinter sich. Zwei davon wurden durch Ausbau der Maschinenanlagen und gewisse Umrüstungen zu Beiwagen umgebaut. Die restlichen 3 Triebwagen wurden in der Emdener Werkstatt grundlegend modernisiert und zum Teil mit neuen Motoren ausgerüstet, nur viel billiger kam als die Anschaffung neuer eines fabrikneuen Fahrzeugs. Die Dieselfahrzeuge waren die Stütze des Gesamtverkehrs und mit zumeist 3 einsetzfähigen Motorwagen war man gut gerüstet. Nachdem das NLEA 1950 ein einheitliches Nummernsystem für alle Fahrzeuge der von ihm betriebenen Kleinbahnen eingeführt hatte, erhielten Triebwagen Nummern zwischen 40 und 99.

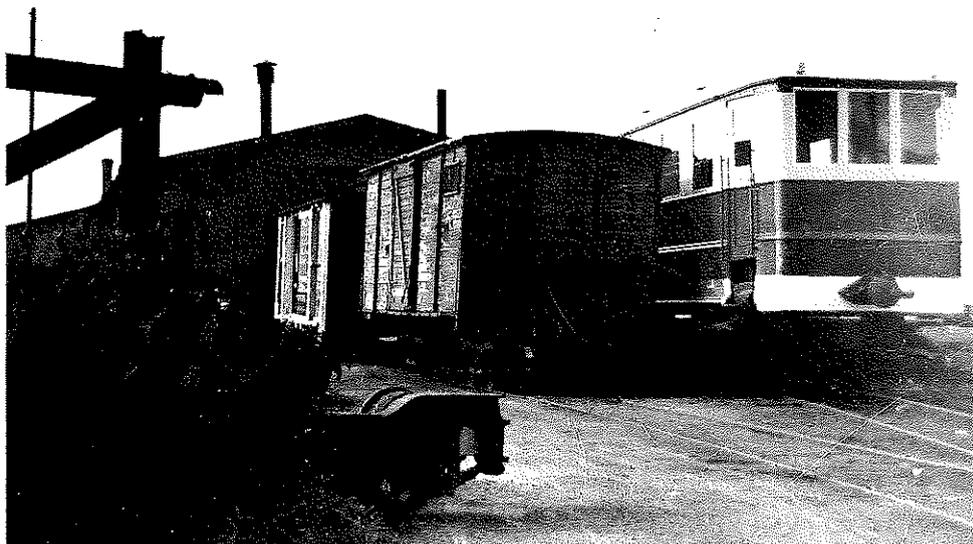
**Triebwagen T 60**

T 60 war der erste Triebwagen, den die EPG gebraucht kaufte. Der ehemalige Benzoltriebwagen war von DWK am 20. Oktober 1924 an die Geldernsche Kreisbahn geliefert worden. Wegen seiner eckigen Form mit dem leicht abgerundeten Dach wurde der Bautyp IV „Kommißbrot“ genannt. T 60 entsprach dem Typ IVS, wobei das „S“ für Schmalspur steht.

Nach Betriebseinstellung der Geldernschen Kreisbahn wurde der als T 1 bezeichnete Wagen an die MKB verkauft. Dort ebenfalls als T 1 bezeichnet, wurde er mit neuen Motoren und einigen Modernisierungen 1934 in Betrieb genommen. Er erbrachte beträchtliche Laufleistungen bis er infolge der Kriegsumstände in den 40er Jahren zum Beiwagen umgebaut wurde.

1950 kam er zur EPG, wurde in Emden gründlich instandgesetzt und mit einer neuen Antriebsanlage ausgestattet. Dieser Umbau dauerte ein Jahr lang und wurde am 27. November 1951 mit einer Hauptuntersuchung abgeschlossen. Am 7. Dezember 1951 folgte die Betriebsgenehmigung des LfB, und nun konnte er als T 60 eingesetzt werden.

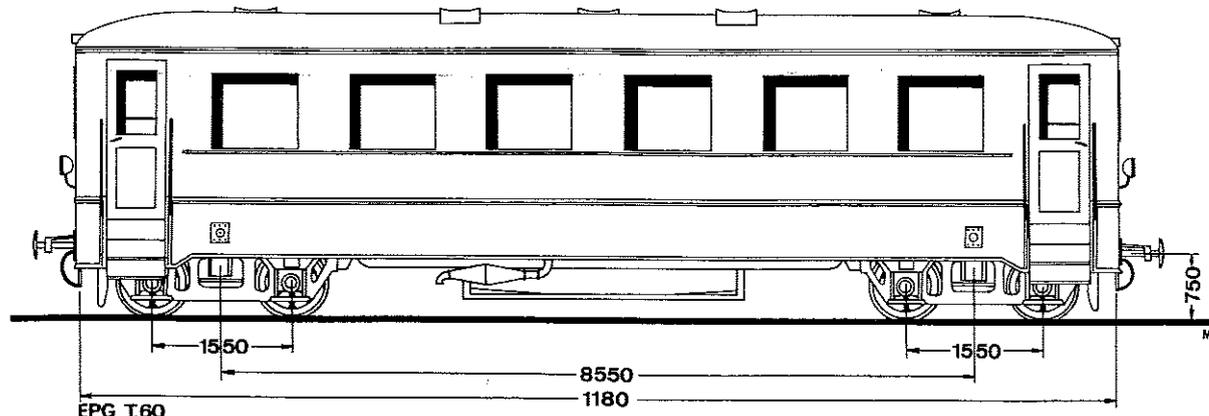
Da mit seiner Inbetriebnahme nun 2 Dieseltriebwagen im Einsatz standen, konnten die Dampflokomotiven weitgehend ersetzt werden. Die Loks wurden fallweise noch für den Güterverkehr benötigt. Anfang 1959 entgleiste T 60 und mußte ausgemustert werden, worauf mit der Verschrottung noch vor Juli desselben Jahres begonnen wurde.



*Oben: Triebwagen T 60 wird in der Emdener Werkstatt für seinen künftigen Einsatz auf der EPG hergerichtet, August 1950*

*Mitte: Triebwagen T 60 mit Beiwagen VB 563 abfahrbereit im Bahnhof Emden, 28. 8. 1958, Fotos: Gerd Wolff*

*Unten: M 1 : 87, Zeichnung Max Knippschild*



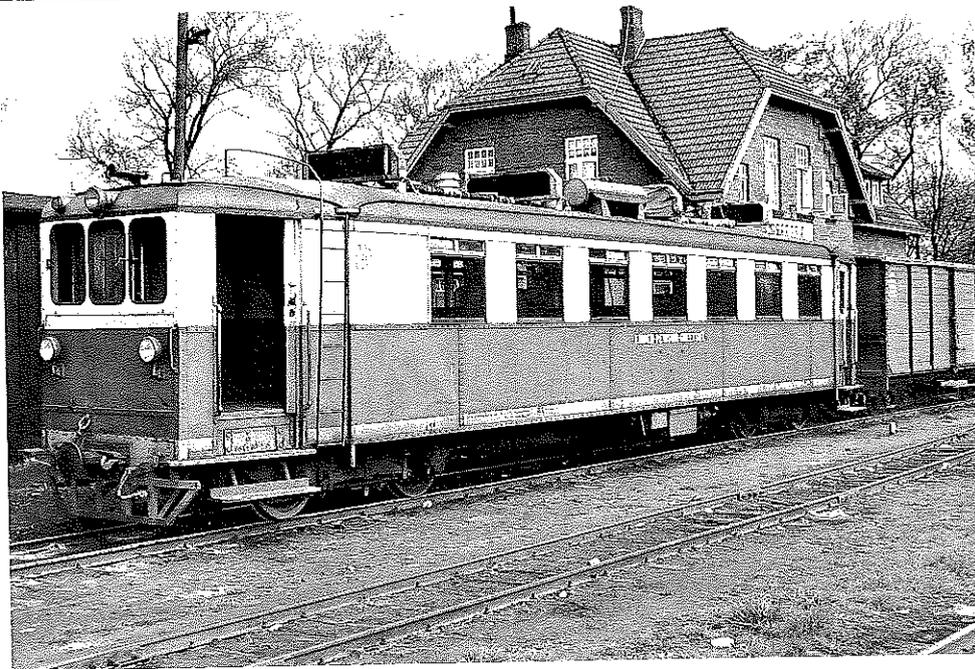
### Triebwagen T 54

Anfang des Jahres 1926 suchten die »Deutsche Werke Kiel« (DWK) und die AEG ihre Triebwagenproduktion durch die Gründung der gemeinsamen Firma Triebwagenbau Aktiengesellschaft (TAG) zu rationalisieren. So fielen 2 Anschlussaufträge der Flensburger Kreisbahn an die TAG, nachdem 1925 die AEG 2 Triebwagen geliefert hatte. Die TAG ließ beide Triebwagen bei DWK in Kiel bauen.

Der im Mai 1929 für die Flensburger Kreisbahn gebaute Triebwagen stellt eine Weiterentwicklung der DWK-Typen I und IV dar. Am 26. Juni 1929 wurde er abgenommen und als T 4 dem Betrieb übergeben. Die Flensburger Kreisbahn war ein sehr modernes Unternehmen, das den Personen- und Güterverkehr schon damals getrennt betrieb. Die Triebwagen wurden ausgezeichnet unterhalten und von speziell geschultem Personal gefahren. T 4 war von Anfang an als Publikumsrenner zweifarbig gestrichen. In einem Aufsatz wird ausdrücklich auf die „kirschrot/gelbe“ Lackierung hingewiesen. Der Aufbau hatte 7 Seitenfenster mit kleinen Ausklappscheiben. Unter den Stirnseiten führte der Triebwagen regelrechte „Kuhfänger“ mit sich. Sein charakteristisches Aussehen erlangte T 4 in erster Linie durch 4 große Dachkühler mit einer Kühlfläche von 18 qm und die auf dem Dach angebrachte Auspuffanlage.

Die Motorausstattung bestand ursprünglich aus einem 6-Zylinder-Vergasermotor von DWK des Typs IVb mit 150 PS (110 kW). Er verbrannte Benzol als Kraftstoff. Das Getriebe mit eingebauter Wendeschaltung und druckluftgeschalteter Innenbackenkupplung stammte ebenfalls von DWK, bereitete jedoch von Anfang an Probleme. Die Kraftübertragung geschah durch Kardanwellen.

Außer einer Handspindelbremse besaß T 4 eine Knorr-Druckluftbremse, die durch einen einfach wirkenden Kompressor mit 3 Zylindern versorgt wurde, der am Getriebe angeflanscht war. Zu den sonstigen Ausrüstungsteilen gehörten 2 Druckluftläutwerke, 2 Doppelpetphone der Germaniaerft, 4 Knorr-Druckluftsandstreuer und 2 Minimax-Feuerlöcher.



*Oben: Triebwagen T 54 im Zustand der Übernahme durch die EPG mit Kuhfänger und holzgefaßten Stirnfenstern, Bahnhof Emden Dezember 1957, Foto: Reinhard Todt*

*Mitte: Erscheinungsbild derselben Fahrzeugseite (Batteriekasten) des T 54 nach Umbauten mit Aufstiegsleiter, gummi gefaßten Stirnfenstern und neuem Bahnräumer, Bahnhof Greetsiel, 10. 5. 1963*

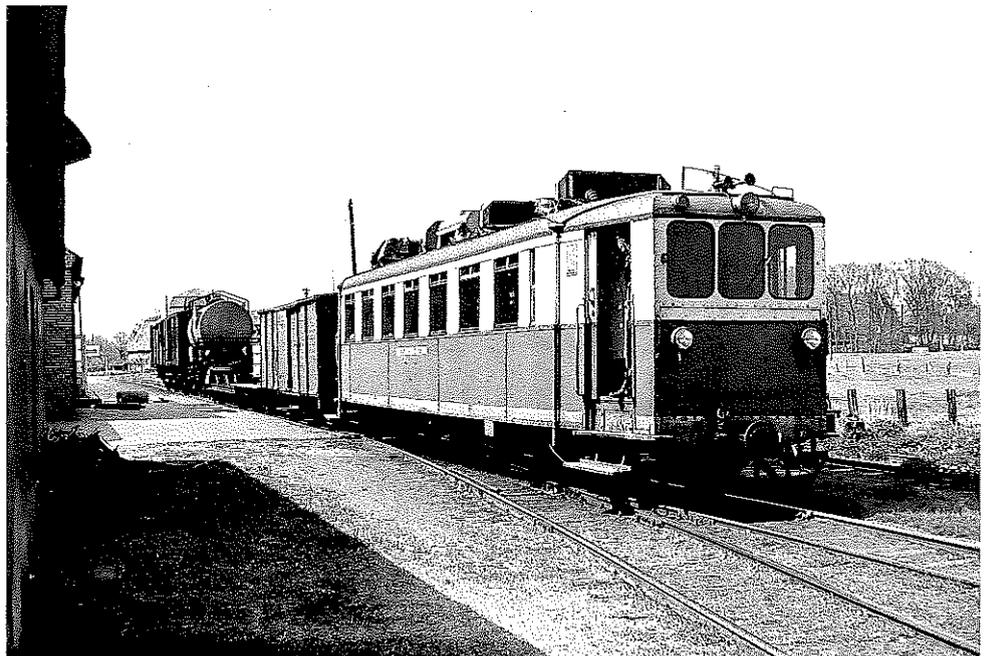
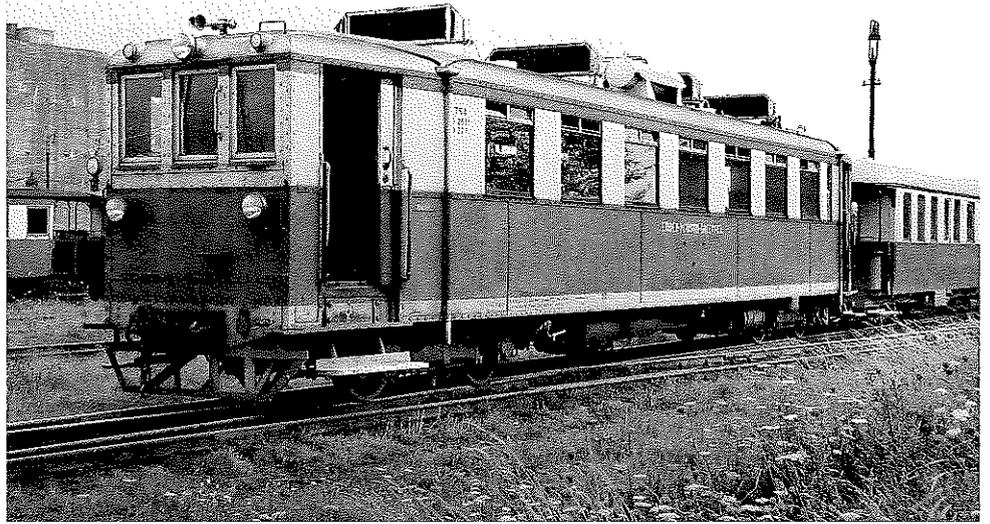
*Unten: Fahrgastraum des T 54, 10. 5. 1963, Fotos: Harald O. Kindermann*

Bemerkenswert an der Aufteilung des Innenraums war eine Länksbank über die Länge von 2 Fenstern, die durch den in den Fahrgastraum ragenden Motor bedingt war, und es gab sogar eine Toilette.

Nahezu in diesem ursprünglichen Zustand kam der Triebwagen nach Stilllegung der Flensburger Kreisbahn am 1. April 1953 zur EPG – nur der Benzolmotor war 1950 gegen einen neuzeitlichen Dieselmotor ersetzt worden. Nachdem die in Flensburg gebräuchliche Scharfenbergkupplung ausgewechselt worden war, wurde der in T 54 umgezeichnete Wagen am 13. Juni 1953 abgenommen und erhielt am 4. Juli 1953 die Betriebsgenehmigung des LfB.

Von nun an war T 54 als leistungsstarkes Fahrzeug auch des öfteren im Güterverkehr auf der EPG im Einsatz. Er bewährte sich ausgezeichnet und hatte eine durchschnittliche Laufleistung von ca. 80 km/Tag, bis er am 30. September 1959 durch einen Lagerschaden ausfiel. Bereits zuvor mußte man sich bei dem anderen Achsantrieb mit einem Notbehelf begnügen. Am 2. März 1960 kam er in die Emdener Werkstatt und wurde bei dieser Gelegenheit gründlich aufgearbeitet. Nachdem ein halbes Jahr lang an dem Triebwagen gearbeitet worden war, erfolgte am 6. September 1960 die Wiederinbetriebnahme durch den Kesselprüfer der Bentheimer Eisenbahn, die 1959 die Betriebsführung der EPG übernommen hatte. In neuem Glanz und mit nunmehr gummigefaßten Stirnfenstern fuhr T 54 bis zur Stilllegung der EPG. Die Kuhfänger hatte man schon früher durch immer noch beachtlich große Schienenräumer ersetzt. Außerdem baute die EPG eine Aufstiegsleiter am Gepäckraum-Ende an.

1963 wurde T 54 an die Sylter Verkehrsgesellschaft verkauft. Diese setzte ihn ab dem 28. April 1965 mit der Betriebsnummer T 27 ein. Für verbesserte Sicht des Triebfahrzeugführers zur Seite fügte man schmale Fenster an den Fahrstandseiten ein. Außerdem hatte er die für Sylt so typische NIVEA-Reklame erhalten. 1970 stellte die Sylter Inselbahn ihren Betrieb ein, und der Triebwagen wurde Anfang 1972 in Westerland verschrottet.

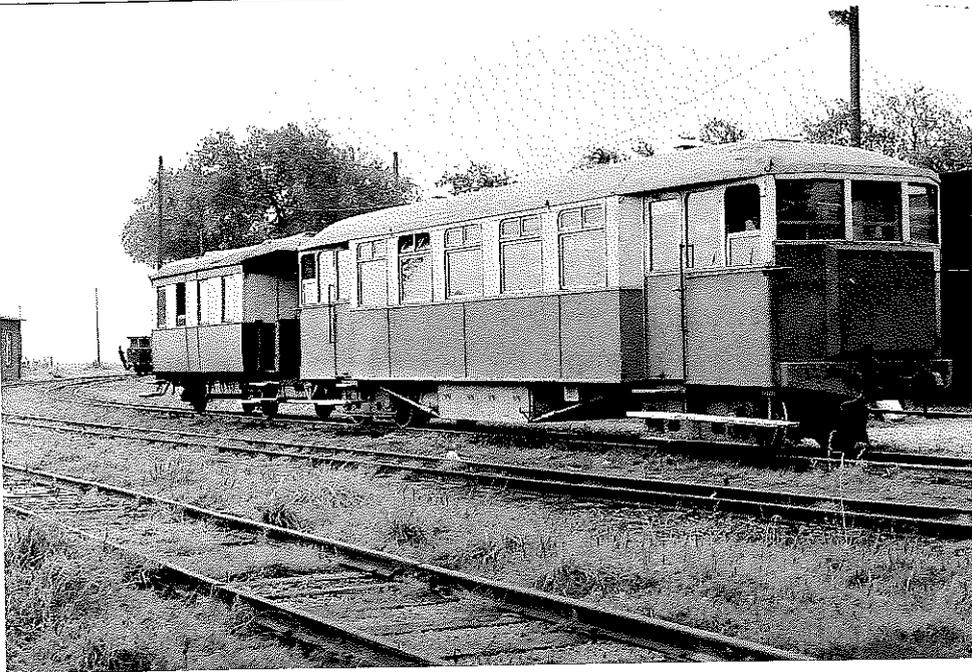


Zum Vergleich 3 Fotos von der anderen Seite (Kraftstoffbehälter) des T 54 vor und nach dem Fensterumbau.

Oben: Bahnhof Emden, 25. 8. 1958, Foto: Gerd Wolff

Mitte: T 54 mit langem Personenzug im Bahnhof Emden, 10. 5. 1963

Unten: T 54 mit Güterzug im Bahnhof Pewsum, 10. 5. 1963, Foto: Harald O. Kindermann

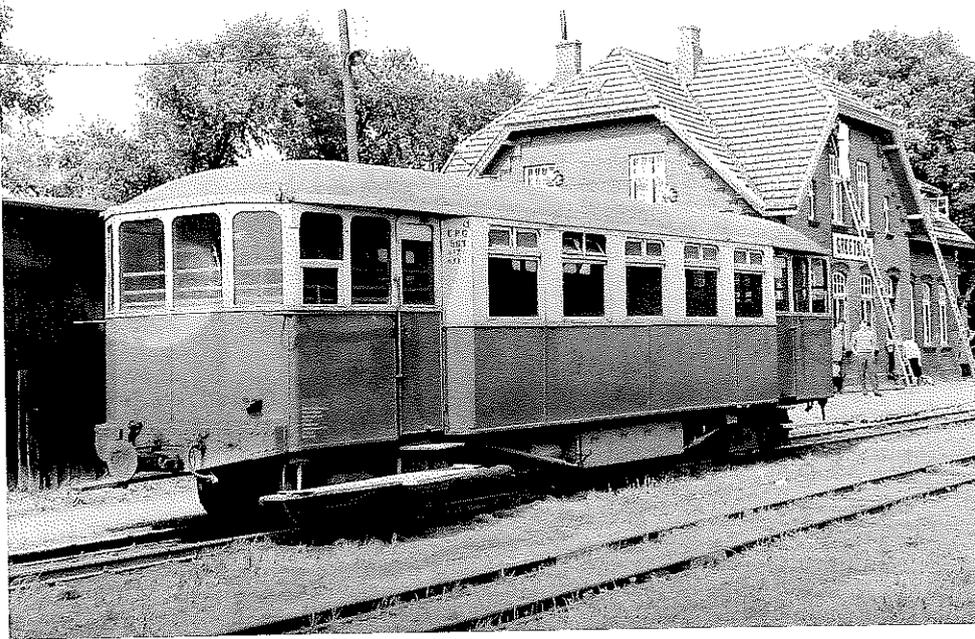


## Beiwagen VB 563"

Beiwagen 563" war wie T 55 ursprünglich ein AEG-Benzoltriebwagen aber von anderer Bauart und wurde bei der EPG zum Beiwagen umgebaut. Auffallend waren die Knicke im Wagenkasten und die unterschiedlich gestalteten Stirnseiten. An dem einen Ende rundum verglast, konnten gegenüber wegen des großen Kühlers nur 4 kleinere Fenster eingebaut werden. 1949 wurde ein DWK-Dieselmotor eingebaut, und die Sicht der Triebfahrzeugführers konnte wegen der damit verbundenen Änderung des Kühlers durch Einbau von 3 großen Fenster verbessert werden. Bei der EPG wurde schließlich die Kühleröffnung durch ein Blech geschlossen – der Wagen besaß ja keinen Motor mehr.

Die folgende Schilderung der Wagenkastenkonstruktion ist auszugsweise der Fahrzeugbeschreibung der AEG aus dem Jahr 1925 entnommen: „Das gesamte Kastengerippe, die innere Ausstattung, Führerstandsschränke und Motorverkleidung bestehen aus Eichenholz, die Dachspriegel und Sitzlatten aus Eschenholz. Der Fußboden aus Kiefernholz ist mit Eichenholz-Lattenrosten belegt. Das Wagendach ist als Tonnendach ausgebildet; es erhält eine einfache Decke aus Kiefernholz, die mit wasserdichtem Segeltuch bezogen ist. Mit Ausnahme der Decke, die einen weißen Lackanstrich erhält, wird das Wageninnere naturlackiert. Die inneren Beschläge bestehen aus poliertem Rotguß. Unterhalb der Fensterbrüstung wird der Wagen außen mit lackiertem Eisenblech verschalt.“

Der Wagen wurde am 26. Oktober 1925 bei der Rendsburger Kreisbahn als T 2 zusammen mit dem baugleichen T1 in Dienst gestellt. Beide Triebwagen bewährten sich vorzüglich und schleppten oft lange Züge. Nach Stilllegung des letzten Streckenstückes der Bahn am 15. Mai 1957 wurde T 2 an die EPG verkauft und in Emden zum Beiwagen umgebaut. Dank seines großen Fassungsvermögens wurde er gerne den Triebwagen mitgegeben. Nachdem auch die EPG stillgelegt worden war, versuchte man den Wagen zu verkaufen, mußte ihn jedoch 1963 verschrotten.



*Oben: Der Kühlergrill des ehemaligen Triebwagens wurde mit einem Blech geschlossen.*

*Mitte: Die dem Motor abgewandte Stirnseite war als Gepäckraum eingerichtet, unterflur sind die Kraftstoffbehälter für die Webasto-Heizung vor dem Heizungskasten gut zu erkennen. Bahnhof Greetsiel, 1958, Fotos: Gerd Wolff*

*Unten: Die Längsseiten lassen sich am ehesten durch den Hauptschalter-Kasten unterscheiden. Bahnhof Emden, 28. Juli 1962, Foto: Alfred Spühr*

## Beiwagen VB 565"

Dieser Beiwagen war ebenfalls aus einem Triebwagen umgebaut worden. Er hatte sich wohl den einschneidendsten Umbau aller EPG-Fahrzeuge gefallen lassen müssen: Die ursprünglich für die DWK-„Spitzmäuse“ so typischen spitz zulaufenden Stirnseiten wurden einfach abgeschnitten. Sie wurden durch glatte Stirnwände mit je 2 gummigefästen Fenstern ersetzt. Die ebenfalls für diesen Bautyp charakteristisch geschwungenen Wagenkasten-Unterkanten blieben jedoch erhalten. Auch die Drehgestelle wurden getauscht: Der Wagen erhielt die bei der EPG vielfach vorhandenen Weyer-Drehgestelle.

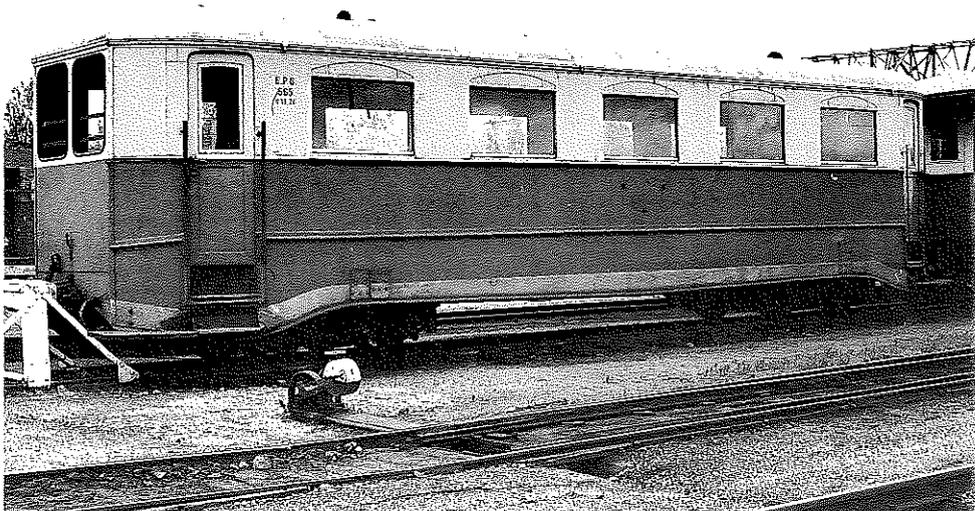
Der Wagen hatte auch die wechselvollste Geschichte hinter sich: 1923 wurde er zusammen mit einem baugleichen Wagen auf der »Armierungsbahn (Mainz-)Finthen – Wäckernheim« in Dienst gestellt. Diese Bahn diente der Versorgung eines für die französische Besatzung angelegten Feldflugplatzes und unterstand der Reichsvermögensverwaltung Koblenz. Darum war der Triebwagen mit der für die Franzosen provokativen Aufschrift »Deutsches Reich 1« beschriftet. Beide Triebwagen bewährten sich jedoch nicht und mußten schon 1927 mit verschiedenen Schäden abgestellt werden. Anschließend wurden sie bei der Mainzer Waggonfabrik Gebr. Gastell überholt.

1928 kaufte die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft beide Wagen, um sie auf der Nebenbahn Zell – Todtnau einzusetzen, und nannte sie T 7 und T 8. Doch auch dort machten die Antriebsanlagen der Triebwagen viel Ärger und führten auch zu Entgleisungen. Es soll ein Benz-Flugmotor mit einem Schiffsgetriebe eingebaut gewesen sein.

Schon 1934 verkaufte die SEG T 7 an die Mindener Kreisbahnen, die den Triebwagen mit ei-

nem Dieselmotor ausrüsteten und am 7. Juli 1934 als T 2 in Dienst stellten. Anschließend war T 2 zusammen mit den späteren EPG T 55 und T 60 viel im Einsatz. Bei der Hauptuntersuchung im Geschäftsjahr 1938/39 wurden der Maschinenrahmen verstärkt und die Radsätze nebandagiert.

Ab 1958 kam der Triebwagen auf der EPG zum Einsatz nachdem deren Werkstatt den Wagenkasten umgebaut, die Antriebsanlage entfernt und andere Drehgestelle eingebaut hat. Nun war ein neuer Beiwagen entstanden, der bis 1963 jedoch nur selten Dienst tat. Dann wurde er verschrotet.

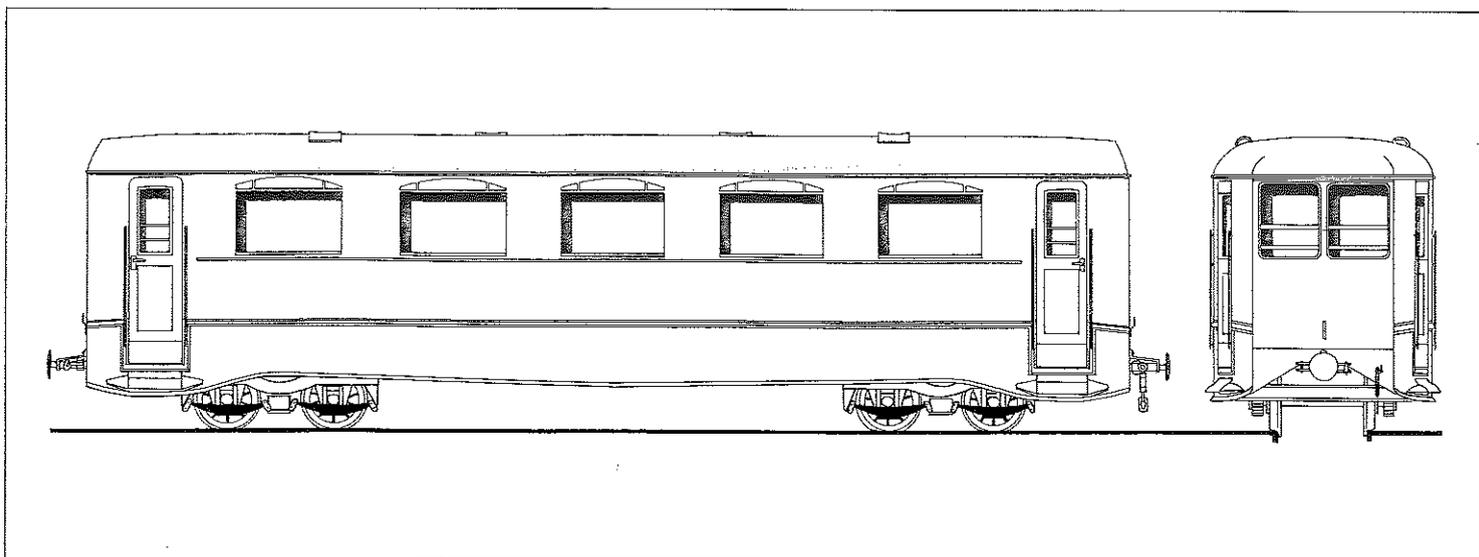


*Einstmals ein Triebwagen mit geradezu avantgardistischem Äußeren gab das Fahrzeug nach dem kleinbahntypischen Umbau zum VB 565" im Bahnhof Emden ein eher trauriges Erscheinungsbild ab.*

*Oben: September 1960, Foto: Reinhard Todt*

*Mitte: 28.7.1962, Foto: Alfred Spühr*

*Unten: M 1 : 87, Zeichnung Max Knippschild*



## Triebwagen T 55

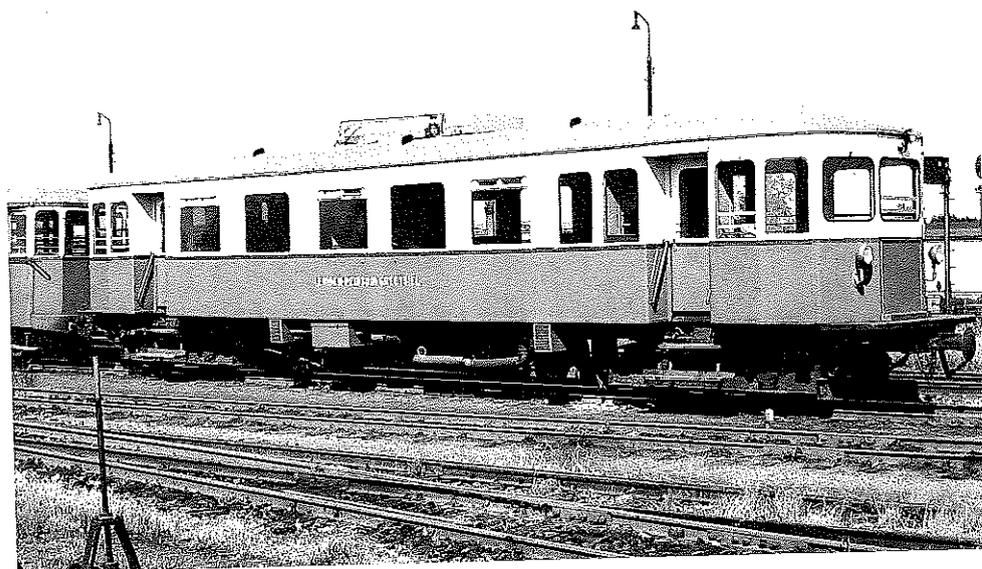
T 55 war der letzte Fahrzeugkauf der EPG. Er wurde benötigt, nachdem T 60 Anfang 1959 entgleist war und ausgemustert werden mußte. T 55 hatte damals schon eine sehr wechselvolle Geschichte hinter sich und war mehrfach umgebaut worden. Mit dem ursprünglichen Benzoltriebswagen hatte er nur noch wenig gemein.

Als Hersteller wird oft »Linke-Hofman-Lauchhammer« (LHL) angegeben, die aber nur den Wagenkasten gebaut hat. Durch die Herstellerkombination von LHL und der »Nationalen Automobil-Gesellschaft« (NAG) – einer Tochter der AEG – als Motorausrüster gilt T 55 als AEG-Triebwagen.

Zusammen mit 4 artgleichen Triebwagen ist T 55 im Jahr 1926 als Sonderanfertigung für die Köln-Bonner Eisenbahnen (KBE) geliefert worden. Die als 300 bis 304 bezeichneten Wagen wurden ab 18. April 1926 im Wendezugbetrieb auf der „Vorgebirgsbahn“ eingesetzt. Wegen fortschreitender Umspurng und Elektrifizierung des KBE-Netzes wurden 2 der Benzoltriebswagen 1935 an die Mindener Kreisbahnen (MKB) verkauft. Sie erhielten die Betriebsnummern 3 und 4. Auch äußerlich wurden dort die beiden Triebwagen wesentlich modernisiert: So wurden z. B. die alten Falldüren ersetzt und die Kühlanlage auf dem Dach entfernt. Der Aufbau entsprach damit schon ungefähr dem späteren EPG-Zustand.

Anfänglich war der Innenraum in 2 Wagenklassen aufgeteilt, was von außen an den unterschiedlich breiten Fensterstegen zu erkennen war. 44 Personen hatten auf festen und 13 auf klappbaren Sitzen Platz. In den geräumigen Vorbauten und im Mittelgang hatten 30 Personen einen Stehplatz.

T 3 der MKB erhielt zunächst einen Holzvergaser, der vermutlich im Geschäftsjahr 1938/39 durch den Tausch der Benzolmotoren gegen 2 Junkers-Dieselmotoren wieder entfiel. Nachdem auch die MKB ihr Streckennetz schrittweise umspurten, wurde der immer noch rüstige T 3 im Jahr 1959 an die EPG verkauft. Hier wurde er in der Emdener Werkstatt gründlich aufgemöbelt. Neben der Aufarbeitung des Wagenkastens (Neubeleuchtung, Neufassung der Stirnfenster usw.) bekam der in T 55 umgezeichnete Triebwagen wieder eine neue Maschinenanlage. Es wurde ein für Omnibusse konstruierter Unterflurmotor fabrikneu eingebaut, der auch bei DB-Schienenbussen VT 98 verwendet wurde.



## Technische Daten

| Betriebsnr.   | T 1 (T61) | T 54      | T 55      | T 60   | VB 563 <sup>7</sup> | VB 565 <sup>7</sup> |      |
|---------------|-----------|-----------|-----------|--------|---------------------|---------------------|------|
| Hersteller    | Wismar    | DWK       | AEG       | DWK    | AEG                 | DWK                 |      |
| Baujahr       | 1933      | 1929      | 1926      | 1924   | 1925                | 1924                |      |
| Fabriknr.     | 20.222    | 176       |           | 41     |                     | 27                  |      |
| Vmax          | 45        | 40        | 40        | 40     |                     |                     | km/h |
| LüP           | 10,955    | 16,6      | 15,64     | 11,8   | 13,8                | 12,9                | m    |
| Sitzplätze    | 42        | 57        | 58        | 42     | 40                  | 36                  |      |
| Stehplätze    | 16        | 20        | 30        | ca. 20 | 25                  | 14                  |      |
| Gepäckraum    |           | 2         | 2         |        |                     |                     | qm   |
| Dienstgewicht | 11,5      | 26,1      | 18        | 16,6   | 17                  | 11,2                | t    |
| Achsstand     | 9,255     | 12,5      | 11,6      | 9,35   | 10,1                | 8,8                 | m    |
| Drehgachsst.  | 1,6, 1,7  | 2         | 1,6       | 1,55   | 1,6                 | 1,2                 | m    |
| Drehzapfabst. | 6,255     | 10,5      | 10        | 7,8    | 8,5                 | 7,6                 | m    |
| RadØ          | 750       | 800       | 800       | 750    | 800                 | 750                 | mm   |
| Motorherst.   | DB        | KHD       | Büssing   | ?      |                     |                     |      |
| Motortyp      | OM 67     | A 8 M 517 | U 10      | ?      |                     |                     |      |
| Baujahr       | 1934, '50 | 1950      | 1960      | ?      |                     |                     |      |
| Leistung      | 70, 81    | 95        | 110       | ?      |                     |                     | kW   |
| Bremse        | HiK-Eink  | Knorr     | Knorr-Whs |        |                     |                     |      |

Die beiden Bilder zeigen Triebwagen T 55 in allen seinen 4 Seiten und in Emden.

Oben: September 1960, Foto: Reinhard Todt

Mitte: 28. 7. 1962, Foto: Alfred Spühr

In neuem Glanz erfolgte am 8. Oktober 1959 die Abnahmefahrt mit anschließender Betriebsgenehmigung. T 55 wurde bevorzugt zusammen mit dem ebenfalls von AEG gebauten VB 563 eingesetzt. Probleme gab es mit dem Fahrzeug in den 3 Einsatzjahren bei der EPG nicht. Am 12. November 1962 erhielt er sogar noch eine Hauptuntersuchung.

Nach der Stilllegung der EPG wurde T 55 zur »Kreisbahn Aurich GmbH« (LAW) verkauft, die den Triebwagen nochmals aufarbeitete. Für den Rollbockverkehr erhielt er Regel-Zug- und -Stoßvorrichtungen und wurde ab Sommer 1965 wieder eingesetzt. Er ist aber auch oft auf der Bäderstrecke im Tideverkehr von Esens nach Benseniel zum Schiff nach Langeoog gefahren. Nach Einstellung dieser letzten Personenzugstrecke der LAW im Jahr 1967 wurde er des Motors beraubt und zum Bremswagen degradiert. 1970 wurde T 55 in Aurich verschrottet.

### Literaturhinweis

Wer mehr über die Geschichte und Technik der hier beschriebenen Triebwagen und Schwesterfahrzeuge lesen möchte, dem sei empfohlen:

Dr. Rolf Lötters, Die Benzoltriebwagen der Allgemeinen Electricitäts-Gesellschaft (AEG/NAG) 1907 – 1928, in DGE, Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Bd. 16, Verlag Uhle & Kleimann, 1984

Dr. Rolf Lötters, Die Triebwagen der Deutschen Werke Kiel, Verlag Uhle & Kleimann, 1988

Ingrid und Werner Schütte, Die Mindener Kreisbahnen, Verlag Uhle & Kleimann, 1990

Wenige Monate vor der Stilllegung setzte die EPG am 10. 5. 1963 Trieb- und Beiwagen, T 55 und VB 563 aus den 20er Jahren im Personenverkehr ein.

Oben: Bahnhof Ermden

Mitte: Zwischen Cannum und Pewsum, Fotos: Harald O. Kindermann

Unten: M 1: 87, Zeichnung Max Knippschild

