

SPECIAL-AUSGABE

1
2010

Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F

ISBN 978-3-89610-322-2

Best.-Nr. 54 10 01

Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75

Schweiz sfr 25,00

Belgien, Luxemburg € 14,40

Niederlande € 15,85

Italien, Spanien, Portugal (con.) € 16,25

www.eisenbahn-journal.de

Horst J. Obermayer
Andreas Kabelitz
Andreas Burow

V100

Technik, Einsatzgeschichte und Statistik



Eine Bahnmetropole feiert Geburtstag

175 JAHRE 1835–2010
**DEUTSCHE
EISENBAHNEN**

Im Jahr 1835 fuhr die erste Eisenbahn in Deutschland von Nürnberg nach Fürth. Nürnberg entwickelte sich im 19. Jahrhundert zum wichtigsten Eisenbahnknoten in Nordbayern. Eine Vielzahl von Nebenbahnen ergänzte im Laufe der Zeit das Eisenbahnnetz in den ländlichen Regionen um das Städtedreieck Nürnberg/Fürth/Erlangen. Den beiden großen Nürnberger Bahnbetriebswerken, dem Triebfahrzeug-Ausbesserungswerk und dem auch heute noch bedeutenden Rangierbahnhof Nürnberg sind eigene Kapitel der neuesten Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals gewidmet. Hier finden sich 175 Jahre Nürnberger Eisenbahngeschichte kompakt dargestellt und umfangreich bebildert!

Sonder-Ausgabe 1/2010:

**92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 150 Abbildungen,
Klammerbindung**

Best.-Nr. 531001 • € 12,50



Foto: Malte Werning



Gotthardbahn

Der direkte Weg in den Süden

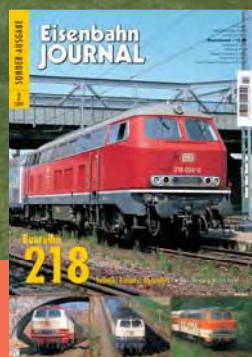
Best.-Nr. 540901 • € 12,50



Die Baureihe 103

Porträt eines Klassikers

Best.-Nr. 700901 • € 15,00



Baureihe 218

Technik, Einsatz, Aktuelles

Best.-Nr. 530902 • € 12,50



Ae 6/6

Ein Klassiker der Gotthardbahn

Best.-Nr. 540902 • € 12,50



DB in den 60ern

(inkl. Video-DVD)

Best.-Nr. 700902 • € 15,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

V 100:

Unscheinbare Lok mit großer Leistung

Sind wirklich schon über 50 Jahre vergangen, seitdem die erste V 100 auf die Schienen gestellt wurde? Man mag es kaum glauben, aber die V 100 001 wurde bereits im Jahr 1958 an die Deutsche Bundesbahn ausgeliefert. Seit dieser Zeit ist die V 100 nicht mehr von Deutschlands Schienen wegzudenken. Auch wenn heute nur noch wenige Loks in Staatsbahndiensten stehen, so ist doch weit mehr als die Hälfte der 745 gelieferten Maschinen dieser Baureihe nach wie vor vorhanden. Heute werden die Loks sogar europaweit und darüber hinaus in Afrika und Asien eingesetzt.

Viele Attribute treffen auf die V 100 zu: Alltäglich war sie, und jahrzehntelang konnte man die Lok tagein, tagaus auf ihren Stammstrecken antreffen. Unscheinbar war sie auch – besonders im Vergleich zu einer V 200, einem VT 11.5 oder einer E 03, die beim Publikum mehr Aufsehen erregten. Sie war beliebt – zumindest beim Personal, das den Dienst auf der V 100 gegenüber der anstrengenden Tätigkeit auf den Dampfloks bald schätzen lernte. Mancher Eisenbahnfreund mag seinerzeit anders empfunden haben, denn die V 100 sorgte für die Abstellung der bis dahin zahlreichen geliebten Dampftrösser. Robust war sie und ist sie noch heute, dabei verhältnismäßig sparsam und einfach in der Unterhaltung – alles gute Gründe, warum heute noch so viele V 100 eingesetzt werden.

Vor allem war sie aber eins: eine Universallok. Reisezüge? Kein Problem dank der vorhandenen Dampfheizung und der bei vielen Maschinen installierten Wendezugsteuerung. Güterverkehr? Problemlos möglich, auch schwere Lasten konnten im Rangiergang noch mit 65 km/h befördert werden. Und wenn's mal zu schwer wurde, nahm man eben eine zweite hinzu – viele V 100 waren doppeltraktionsfähig. Einsatz auf Nebenbahnen? Das ideale Einsatzgebiet für die Lok mit den niedrigen Achslasten. Und auf Hauptbahnen? Auch möglich, die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ließ auch diese Fahrten zu. Selbst Einsätze auf topographisch anspruchsvollen Strecken waren für die V 100 kein Problem – hierfür wurden einige Exemplare mit hydrodynamischen Zusatzbremsen ausgerüstet. Und selbst Neubau-strecken sind ein mögliches, zum Glück nur selten befahrenes Einsatzgebiet der V 100 – als Zugloks der Tunnelhilfszüge wurde nicht ohne Grund auf die einfache und bewährte Konstruktion zurückgegriffen. Aber auch im Rangierdienst bewährte sich die V 100: Einerseits wegen des bereits erwähnten Rangiergangs, aber natürlich auch wegen des Mittelführerstands, der den bei anderen Streckenlokomotiven notwendigen zeitraubenden Führerstandswechsel überflüssig machte.

Ab Mitte der 1980er Jahre verschwanden die V 100 zunächst aus dem Reisezugdienst. Neue Dieseltriebwagen ersetzten die lokbespannten Züge, die Umstellung des Wagenparks auf die elektrische Heizung tat ihr Übriges. Im Güterverkehr waren Streckenstilllegungen, die Einstellung des Stückgutverkehrs und nicht zuletzt das Konzept „Mora C“ zur Angebots-optimierung von Gleisanschlüssen – gleichbedeutend mit der Einstellung der Bedienung – die Hauptgründe für einen rückläufigen Bedarf bei der DB.

Aber die V 100 konnte sich trotz ihres Alters neue Aufgabenfelder erschließen. Für den Einsatz bei Gleisbauunternehmen ist sie eine ideale Maschine, die sowohl den Transport von Güterwagen und Maschinen zur Baustelle als auch den Rangierdienst vor Ort wahrnehmen kann. Neben den Gleisbauunternehmen im In- und Ausland schätzen auch einige Privatbahnen die günstige und zuverlässige V 100-Technik. Einige Maschinen wurden umfassend modernisiert und mit neuen Aufbauten versehen, Rahmen und Drehgestelle sind hierbei aber immer noch original geblieben.

Ein halbes Jahrhundert hat die V 100 auf dem Buckel und immer noch ist sie europaweit im Einsatz. Wo sie gefahren ist und wo es sie heute noch gibt, zeigen wir Ihnen in diesem Heft. Wir wünschen Ihnen eine angenehme Lektüre.

ANDREAS KABELITZ

Ein Mädchen für alles

Zwischen Flensburg und Freilassing waren die V 100 anzutreffen. Man sah sie vor Güterzügen, Umbauwagen und Silberling-Wendezügen, auf Haupt- wie auch auf Zweigstrecken.

➔ Seite 42

Der späte Exportschlager

Viele V 100 fanden nach dem Ende ihrer Dienstzeit bei der DB eine neue Beschäftigung im Ausland. Einige gelangten sogar bis nach Afrika und Asien. ➔ Seite 66



En détail: Die Bauausführung

Exkursion in die Technik einer der gelungensten Lokomotivkonstruktionen der Deutschen Bundesbahn, die immerhin in 745 Exemplaren gebaut wurde.

➔ Seite 24



Die V 100 PA: Grundsolides für Privatbahnen

MaK entwickelte die DB-V 100 speziell für den Einsatz bei Privatbahnen weiter. Der Verkaufserfolg blieb eher bescheiden: Nur zehn Maschinen fanden einen Käufer. Die Mehrzahl fährt heute noch.

➔ Seite 36



Das zweite Leben der V 100

Nicht nur im Ausland, gerade auch in Deutschland gehören V 100 nach wie vor zum gewohnten Anblick. Etliche private Eisenbahnverkehrsunternehmen ließen ausgediente DB-Maschinen „aufmöbeln“. Viele Farbtupfer beleben heute die V 100-Szene. ➔ Seite 56

TITELFOTOS:
Th. Mäuser (großes Bild,
Schwarzenbach am Wald, 198X),
J. Hund, D. Höllerhage, A. Dumjahn

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:
J. Seyferth (2), K. A. Richter,
W. Eggers, A. Dumjahn



Editorial	
Unscheinbare Lok mit großer Leistung	3
Galerie	
Impressionen eines Arbeitstieres	6
Entwicklungsgeschichte	
Die Entwicklung einer Universallokomotive	14
Technik & Varianten	
En détail: Die Bauausführung der V 100	24
Privatbahnausführung	
Die V 100 PA: Grundsolides für Privatbahnen	36
Erinnerungen	
Nostalgie des Gammels – V 100 auf der Saaletalbahn	40
Einsatzgeschichte	
Ein Mädchen für alles	42
V 100 bei den „Privaten“	
Das zweite Leben der V 100	56
Umbauloks	
Aus alt mach neu – DH 1004 und Baureihe 214	62
Ausland	
Der späte Exportschlager	66
Museumsloks	
Museumsstücke	76
Statistik	
Verbleib der V 100	78
Quellen & Literatur	85
Impressum & Vorschau	86
Fachhändler-Adressen	88





ALLZWECK-LOK

Ob mit Wendezügen auf Nebenbahnen oder mit Bauzügen auf Hauptbahnen – die V 100 war bei der DB über vier Jahrzehnte hinweg ein selbstverständlicher Anblick. Auf der Laaberbrücke bei Beratzhausen war am 19. Mai 1981 diese Maschine mit mehreren Fz-Wagen unterwegs.

Foto: Joachim Seyferth

BUMMELZÜGE

gehörten zum Einsatzgebiet der V 100 ebenso wie flotter Städteschnellverkehr. Auf manchen Nebenbahnen waren Zuggarnituren wie diese hier über viele Jahre alltäglich. Am 17. November 1989 zieht 211 077 den N 7372 zwischen Maria Veen und Reken (Strecke Coesfeld–Dorsten). Die Umbauwagen erlebten hier für einige Wochen eine kleine Renaissance, weil zeitweiser Treibstoffverlust bei Triebzügen der Baureihe 624 Probleme bereitete.

Foto: Georg Wagner





UNVERWÜSTLICH

Über fünfzig Jahre haben die älteren Exemplare der V 100 bereits auf dem Buckel. Obwohl bei der Deutschen Bahn nur noch eine Handvoll Loks ihren Dienst leistet, wird diese gelungene Konstruktion noch viele Jahre auf deutschen Gleisen zu sehen sein. Am 12. Dezember 1991 rollt ein Wendezug über den Herdecker Ruhrviadukt.

Foto: Michael Hubrich