

Konrad Koschinski | Andreas Kabelitz

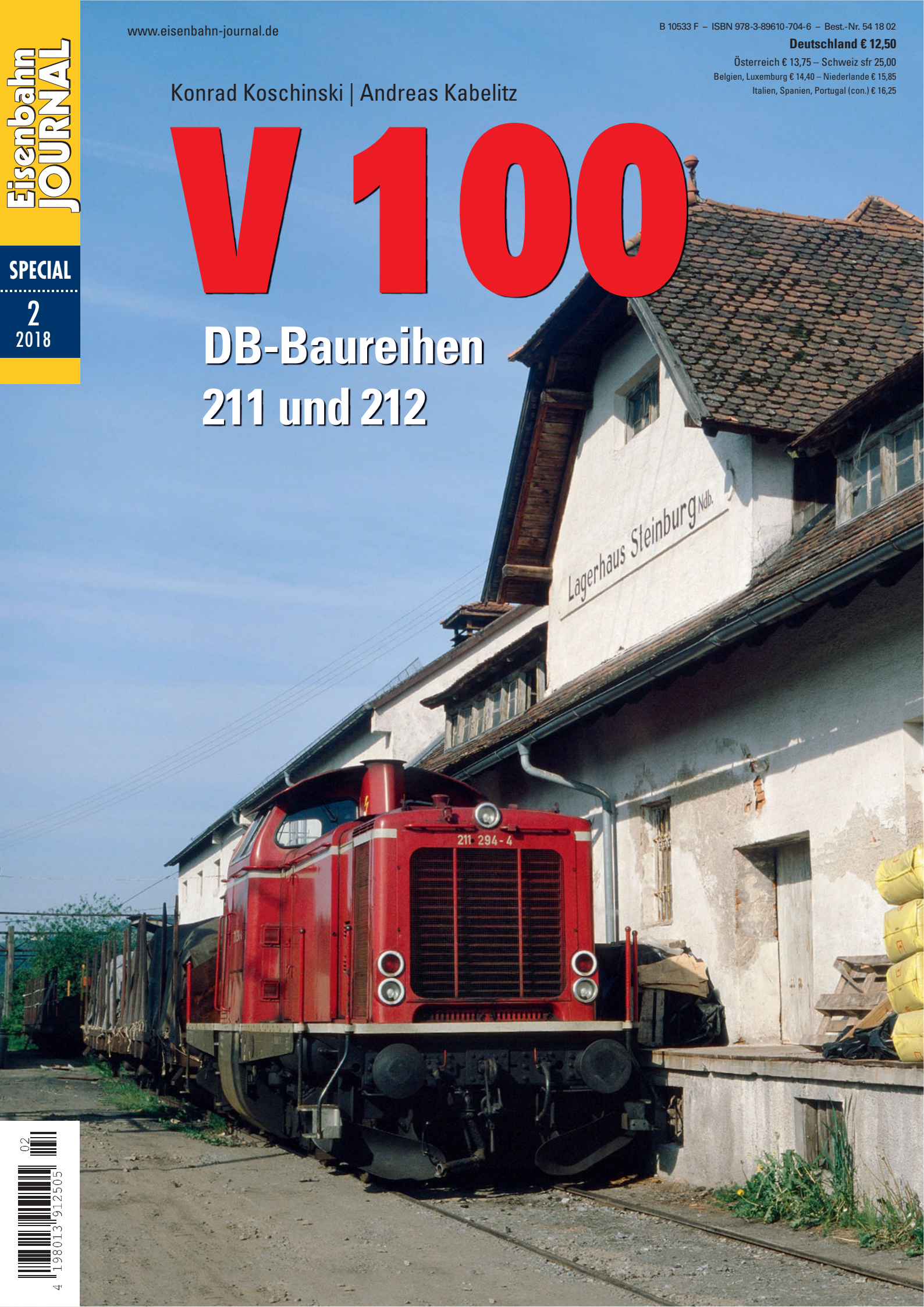
# V 100

## DB-Baureihen 211 und 212

Eisenbahn  
JOURNAL

SPECIAL

2  
2018



# Diesellokomotive V100 in der Nenngröße T7

# TILLIG T7BAHN



**Art.-Nr.: 501351** Diesellokomotive V100.10 der DB, Ep. III  
Preis: 163,50 €\*



**Art.-Nr.: 501595** Diesellokomotive BR 212 der DB AG, Ep. V  
Preis: 163,50 €\*

Jetzt bei Ihrem  
TILLIG-Fachhändler  
erhältlich



**Art.-Nr.: 501596** Diesellokomotive BR 211 der DB, Ep. IV  
Preis: 163,50 €\*



**Art.-Nr.: 501733** Diesellokomotive 212 249-7 der LOKOMOTION,  
Ep. VI  
Preis: 163,50 €\*

\*Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis.

# BELIEBTER DAUERBRENNER

**M**an mag es kaum glauben, dass seit Erscheinen der V 100 mittlerweile 60 Jahre vergangen sind. Die V 100 001 wurde 1958 an die Deutsche Bundesbahn geliefert. Seit dieser Zeit ist die V 100 nicht mehr von Deutschlands Schienen wegzudenken. Auch wenn nur noch wenige Lokomotiven bei Unternehmen des DB-Konzerns Dienst leisten, so ist doch weit mehr als die Hälfte der 745 gelieferten Maschinen nach wie vor existent. Heute werden die Loks europaweit eingesetzt, einige sind in Afrika und Asien zumindest noch vorhanden.

Viele Attribute treffen auf die V 100 zu: Alltäglich war sie, jahrzehntelang auf ihren Stammstrecken unterwegs. Unscheinbar war sie auch, besonders im Vergleich zur V 200, zum VT 11.5 oder zur E 03, die weit mehr Aufsehen erregten. Sie war beliebt – jedenfalls beim Personal, das den Dienst auf der V 100 gegenüber der anstrengenden Tätigkeit auf den Dampfloks bald schätzen lernte. Die meisten Eisenbahnfreunde haben es anders empfunden, machte die V 100 doch massenhaft den geliebten Dampfrossern den Garau. Robust war sie und ist es noch heute, dabei verhält-

nismäßig sparsam und einfach in der Unterhaltung.

Vor allem aber war sie eine Universallok. Reisezüge? Kein Problem dank der Dampfheizung und der in vielen Maschinen installierten Wendezugsteuerung. Güterverkehr? Problemlos möglich, auch schwere Lasten konnten im Rangiergang mit bis zu 65 km/h befördert werden. Wenn's mal zu schwer wurde, nahm man eben eine zweite Lok hinzu – die wendezugtauglichen V 100 waren ja zugleich doppeltraktionsfähig. Mit ihren niedrigen Achslasten eigneten sich die Lokomotiven ideal für Nebenbahnen, die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ließ auch den freizügigen Einsatz auf Hauptbahnen zu. Zehn Exemplare erhielten eine hydrodynamische Bremse für das Befahren von Steilstrecken. Im Übrigen bewährte sich die V 100 im Rangierdienst, zum einen wegen des erwähnten Rangiergangs, zum anderen wegen des Sicht nach allen Seiten ermöglichenden Mittelführerhauses.

Ab Mitte der 1980er-Jahre verschwanden die V 100 allmählich aus dem Reisezugdienst, neue Dieseltriebwagen lösten die lokbespannten Garnituren ab. Im Güterverkehr ging der schon stark gesunkene Bedarf zuletzt auch aufgrund

der Schließung vieler Ladestellen gemäß dem Konzept „Mora C“ zurück.

Aber die V 100 erschloss sich trotz ihres Alters neue Aufgabenfelder. Für Gleisbaufirmen ist sie eine ideale Maschine, die sowohl Baumaterial und Gerätschaften zur Baustelle bringen als auch das Rangieren vor Ort erledigen kann. Außerdem schätzen Privatbahnen die zuverlässige V 100-Technik. Etliche Loks wurden umfassend modernisiert und mit neuen Aufbauten versehen. Derzeit lässt das Notfallmanagement der DB weiterhin für die Tunnelrettungszüge vorgesehene Maschinen der Baureihe 714 (ex 212) grundlegend modernisieren.

Wo die V 100 gefahren ist und wo sie heute noch gibt, schildern wir in diesem Heft. Textpassagen in den Kapiteln „Technik“ und „Umbauloks“ stammen vom 2015 leider verstorbenen langjährigen EJ-Autor Horst J. Obermayer. Bei der Bildauswahl haben wir die enorme Farbenvielfalt berücksichtigt, in den letzten Jahren bereichert um den Retro-Look in Purpurrot und Türkis-Beige. Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen und Schauen.

ANDREAS KABELITZ  
KONRAD KOSCHINSKI

## LANGWIERIGER RÜCKZUG

Ab Mitte der 1980er-Jahre musterte die Deutsche Bundesbahn massenhaft 211er aus. 1995 setzte der „Kahlschlag“ auch bei der Baureihe 212 ein.

**Seite 50**

## UNIVERSALLOK DER 1000-PS-KLASSE

Vom Projekt einer 650-PS-Diesellokomotive für Nebenbahnen kam man zugunsten einer 1000-PS-Allzwecklok bald wieder ab. Konzeptionell orientierte man sich an der V 80, aber sie sollte einfacher und preiswerter sein.

**Seite 14**



## AUS ALT MACH NEU: DH 1004 UND BAUREIHE 214

Sowohl On Rail als auch Alstom entwickelten Umbaukonzepte für die V 100 auf Basis der Rahmen, Getriebe und Drehgestelle.

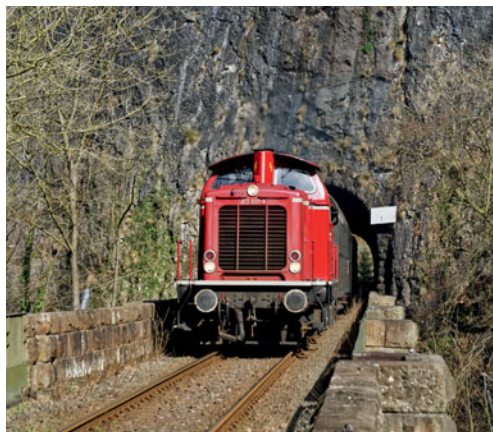
**Seite 68**



## SPÄTER EXPORTSCHLAGER

Es gibt nur wenige Lokomotivtypen von Staatsbahnen, die im Rahmen von Zweitverwendungen eine so weite Verbreitung gefunden haben wie die V 100.

**Seite 74**



### MUSEAL ERHALTENE LOKS

Zwar haben auch viele vor Bauzügen und im aktuellen Güterverkehr eingesetzte V 100 ein „historisches Outfit“, doch es gibt einige ausdrücklich museal erhaltene Exemplare.

**Seite 82**

**Titelfoto:**  
**Andreas Ritz (Steinburg/**  
**Niederbayern, 1981)**  
**Fotos dieser Doppelseite:**  
**Michael Hafenrichter (2),**  
**MaK/Archiv A. Burow,**  
**Marcus Henschel (2)**



|  |           |
|--|-----------|
| EDITORIAL  |           |
| <b>BELIEBTER DAUERBRENNER</b>                          | <b>3</b>  |
| ENTWICKLUNG  |           |
| <b>UNIVERSALLOK DER 1000-PS-KLASSE</b>                 | <b>14</b> |
| TECHNIK  |           |
| <b>ZWEI VERSIONEN IN GROSSER SERIE</b>                 | <b>18</b> |
| PRIVATBAHNVERSION: V 100 PA                            |           |
| <b>WENIG GEFRAGTE V 100 PA</b>                         | <b>30</b> |
| BETRIEBSERPROBUNG                                      |           |
| <b>PROTOTYPEN IM TEST</b>                              | <b>34</b> |
| EINSATZ BIS 1985                                       |           |
| <b>EINE FÜR ALLES</b>                                  | <b>38</b> |
| HECKENEILZÜGE  |           |
| <b>MIT HECKENEILZÜGEN ABSEITS DER HAUPTROUTEN</b>      | <b>46</b> |
| EINSATZ 1985 BIS 2004                                  |           |
| <b>LANGWIERIGER RÜCKZUG</b>                            | <b>50</b> |
| LOKFÜHRER-REPORT                                       |           |
| <b>AUF DER V 100 – ÜBER DEN BERG RUND UM WUPPERTAL</b> | <b>60</b> |
| V 100 BEI „PRIVATEN“                                   |           |
| <b>DAS ZWEITE LEBEN: NOCH LANGE KEIN KALTES EISEN</b>  | <b>62</b> |
| UMBAULOKS  |           |
| <b>AUS ALT MACH NEU: DH 1004 UND BAUREIHE 214</b>      | <b>68</b> |
| AUSLAND  |           |
| <b>SPÄTER EXPORTSCHLAGER</b>                           | <b>74</b> |
| MUSEUMSBETRIEB   |           |
| <b>MUSEAL ERHALTENE LOKS</b>                           | <b>82</b> |
| STATISTIK  |           |
| <b>VON DER DB VERKAUFTE V 100</b>                      | <b>84</b> |
| FACHHÄNDLER-ADRESSEN                                   | <b>88</b> |
| QUELLEN  | <b>89</b> |
| IMPRESSUM & VORSCHAU                                   | <b>90</b> |

Zeitreise in das Jahr 1965: Auf der 33 km langen „Bibertbahn“ Nürnberg-Stein–Unterbibert-Rügland lösten die V 100 die Baureihe 64 ab. Am 28. September 1965 bespannte die Nürnberger V 100 1141 den GmP 8974, der aus einer sehenswerten Zuggarnitur bestand (aufgenommen bei Leichendorf). Diese Strecke sucht man heute vergeblich in den Karten, der letzte Zug rollte hier 1986.

*Foto: R. Krauss/Archiv S. Carstens*









Jahrzehntelang befuhren erst in Passau, dann in Mühldorf beheimatete V 100 die Rottalbahn Neumarkt-St. Veit-Passau. Am 22. August 1984 brachte die Mühldorfer 211 279 den N 6911 von Pfarrkirchen nach Passau, aufgenommen kurz vor dem Bahnhof Bad Höhenstadt. Die Lok trägt noch eine frühe Version des ozeanblau-beigen Lacks mit schmalen hellen Stegen auf der Front.

*Foto: Konrad Koschinski*



