

**50
40** JAHRE

Deutsche Gesellschaft
für EisenbahnGeschichte e.V.

Eisenbahnmuseum
Bochum



»Ost trifft West«

Ausstellung und Fahrzeugparade
am 29. & 30. April/1. Mai 2017
im Eisenbahnmuseum Bochum



Eisenbahnmuseum
Bochum



Deutsche
Gesellschaft für
Eisenbahngeschichte

Herzlich willkommen im Eisenbahnmuseum Bochum

Die Gastlokomotiven im Überblick

Baureihe 01 (Neubaukessel):

01 180 (Nördlingen, BEM Bayer. Eisenbahnmuseum e.V.)

Baureihe 01.5 (Reko):

01 509 (Jöhstadt, Preßnitztalbahn)

Baureihe 23:

23 071 (VSM Beekbergen).

Baureihe 23.10:

23 1097 (Glauchau, IG Traditionslok 58 3047 e.V.)

Baureihe 41 (Neubaukessel):

41 096 (Klein Mahner, Dampflok-Gemeinschaft 41 096 e.V.)

Baureihe 41 (Reko):

41 1150 (Nördlingen, BEM Bayer Eisenbahnmuseum e.V.)

Baureihe V60:

360 650-9 (Hamm, MEH Museumseisenbahn Hamm)

Baureihe V60.10:

106 756-0 (Jöhstadt, Preßnitztalbahn)

Baureihe V100:

212 007-9 (Bochum, Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum)

Baureihe V100:

112 565-7 (Jöhstadt, Preßnitztalbahn)

Baureihe V200:

220 033-5 (Hamm, MEH Museumseisenbahn Hamm)

Baureihe V180:

118 770-7 (Glauchau, IG Traditionslok 58 3047 e.V.)

Baureihe E10:

110 348-0 (Koblenz, DB Museum Koblenz)

Baureihe E11:


211 030-2 (Wittenberge, Eisenbahnges. Potsdam mbH)

Baureihe E40:

140 423-5 (Koblenz, DB Museum Koblenz)

Baureihe E42:

242 001-6 (Glauchau, IG Traditionslok 58 3047 e.V.)

- 
- 1 Eingang
 - 2 Lokschuppen
 - 3 Wagenhalle 1
 - 4 Bahnsteig/Abfahrt der Züge
 - 5 Drehscheibe
 - 6 Shop/WC/Ausstellungen
 - 7 Wagenhalle 2

Einführung ins Thema

Liebe Besucher der Fahrzeugparade „Ost trifft West“;

als die Verantwortlichen im Jahre 2015 mit den Planungen für die Jubiläumsveranstaltung „50 Jahre DGE – 40 Jahre Eisenbahnmuseum Bochum“ begannen, war allen Beteiligten schnell klar, dass wieder eine größere Fahrzeugparade – ähnlich der zehn Jahre zuvor – durchgeführt werden sollte. Die erstmalige Zusammenführung aller fünf Neubau-Dampflokomotivbauarten der Deutschen Bundesbahn im Jahre 2007 in Bochum war sicher eines der absoluten Highlights in der Geschichte dieses Museums und erbrachte vorher nicht erwartete Besucherzahlen.

Nach Abwägung verschiedener Alternativen schlug ich vor, mehrere vergleichbare Lokomotiven der beiden deutschen Nachkriegs-Staatsbahnen in Form von Pärchen aus Ost und West zu präsentieren. Solche Paare können zeigen, wie die Deutsche Bundesbahn (DB) und die Deutsche Reichsbahn (DR) ähnliche Aufgaben unter sehr unterschiedlichen Voraussetzungen angingen und welche interessanten Lösungen sie dabei fanden.

Erstaunlicherweise ist so eine Präsentation – von Einzelstücken abgesehen – in den 27 Jahren seit der Deutschen Wiedervereinigung noch nicht gezeigt worden. Liegt das vielleicht daran, dass die vielfach auf die Vergangenheit konzentrierte Fan-Gemeinde noch immer den Blick über die Mauer scheut? Groß geworden und im jeweiligen Bahnmilieu sozialisiert und konditioniert, ist die jeweils andere Seite weniger vertraut und fordert zugleich die vergleichende Konkurrenz heraus. Welche Lok – Ost oder West – ist schöner, stärker, schneller?

Wenn Sie unsere Ausstellung besuchen, werden Sie zwangsläufig solche Diskussionen mitbekommen und sich vielleicht auch selbst ein Bild machen wollen.

Davon einmal abgesehen gibt es zahlreiche interessante wirtschaftliche, technische, historische, kulturelle und politische Aspekte, die sozusagen mit den gezeigten Lokomotiven an der Parade teilnehmen. Auf nur drei davon will ich kurz eingehen:

Während die alte Bundesrepublik über reichlich hochwertige Kohle für Dampflokomotiven verfügte, war die Kohleversorgung in der DDR ein großes Problem. Als es dann bei beiden Staatsbahnen z.B. darum ging, die von 1934 bis 1938 gelieferten Schnellzuglokomotiven der berühmten Baureihe 01 zu modernisieren, resultierten aus diesem Unterschied völlig abweichende Prioritäten beim Bau neuer Kessel für diese Loks. So ging es nach Aussagen des renommierten DDR-Autors Klaus Gerlach „der DB wohl in erster Linie“ darum, die Lok „noch



Bilder: Andrzej Walkusz (l.), Wolfgang Klee (r.)



Planmäßiges Treffen von Ost- und Westloks war nach der Wende gang und gäbe, wie hier 1991 im Bahnhof Lehrte.

wirtschaftlicher zu gestalten“; während es bei der DR angesichts der schlechten Kohle primär darum ging, die Lok „noch leistungsfähiger herzurichten“.

Dass die geistigen Eliten eines Landes lange Zeit ihre jeweiligen Denkschulen pflegen und beibehalten, ist nicht neu. Etwas überraschender ist schon, dass das auch für vermeintlich „objektive“ Bereiche wie das Ingenieurwesen gilt. Fast die gesamte Lokomotivindustrie der Welt setzte bei der Entwicklung der Diesellokomotive auf die dieselelektrische Kraftübertragung. Dabei treibt der Dieselmotor einen Generator an, der seinen erzeugten Strom an die elektrischen Fahrmotoren der Lokomotive abgibt. Die große Ausnahme in diesem Bereich war das Deutsche Reich, das erstmals ab Mitte der 30er-Jahre auch größere Lokomotiven mit hydraulischer Übertragung baute. Dabei gibt der Dieselmotor seine Kraft über ein Flüssigkeitsgetriebe an die Räder ab. Nach dem Krieg begann die DB sehr bald diesen Weg weiterzugehen und entwickelte so berühmte Lokomotiven wie die V200. Obwohl in der DDR keine Betriebe verblieben waren, die Flüssigkeitsgetriebe hergestellt hatten, setzte man auch dort unter größten Entwicklungsschwierigkeiten auf die Dieselhydraulik. Dabei war die DDR von sozialistischen Ländern umgeben, die alle die Dieselelektrik favorisierten. Erst ab 1966 schwenkte auch die DDR um und beschaffte für die größeren Leistungen fortan fast nur noch dieselelektrische Lokomotiven aus der Sowjetunion.

Wer glaubte wie lange an die deutsche Wiedervereinigung?

Als Erbe des Deutschen Reichs überlebte bei beiden deutschen Bahnen das seit 1925 entstandene Bezeichnungssystem für Lokomotiven. Dabei ging die DB ab 1950 in Vorlage und baute z.B. die Dampflokreihen 23 und 65. Bei der DR hießen die vergleichbaren Typen dann 23¹⁰ und 65¹⁰, hatten also vierstellige statt dreistellige Ordnungsnummern. Die DR-Äquivalente zu den DB-Diesel- und Elektroloks der Baureihen E10, E40, V60, V100^{10,20}, V200 hießen E11, E42 (weil die DB auch noch eine E41 besaß), V60¹⁰, V100 und V180. Man achtete also – von weni-



»Ost trifft West« auch auf zwischenmenschlicher Ebene: Mitarbeiter von Reichs- und Bundesbahn posieren gemeinsam fürs Foto

gen kriegsbedingten „Irrläufern“ abgesehen – in Ost und West peinlich darauf, keine doppelten Betriebsnummern zu schaffen. Schließlich war in der ersten Strophe der DDR-Nationalhymne damals noch von „Deutschland, einig Vaterland“ die Rede, bis man in den 70er-Jahren wegen dieser Textzeile lieber gleich ganz auf den Text der Hymne verzichtete.

Der „Sündenfall“ doppelte Betriebsnummern kam dann allerdings mit der DB-Verfügung vom 10. April 1958, mit der die DB ihren umgebauten sogenannten Franco-Crosti-Lokomotiven die Betriebsnummern ab 50 4001 zuteilte. Diese Betriebsnummern nutzte die DR aber ihrerseits schon seit 1956 für ihre Neubau-Güterzugloks. Es ist natürlich die Frage, ob man das bei den zuständigen DB-Dienststellen überhaupt mitbekommen hatte. Dieselbe Frage galt für die DR, die ihre Neubau-Dieselmotorenloks als Baureihe V60¹⁰ mit Betriebsnummern ab V60 1001 ab dem 5. März 1959 in Dienst stellte. Was die DR vielleicht nicht ahnte, war, dass die DB inzwischen beginnend mit V60 001, so viele Rangierloks ihrer Baureihe V60 in Dienst gestellt hatte, dass auch dort bereits seit dem 3. Juni 1957 die Nummern ab V60 1001 benutzt wurden.

Immer mehr doppelte Nummern

Je weniger man im Osten eine Wiedervereinigung anstrebte und im Westen noch an sie glaubte, umso mehr Doppelnummern oder sogar Doppelbaureihen tauchten auf. Bei der Doppelbaureihe V300 kann man noch streiten, denn im Westen betraf diese Baureihe ab 1964 nur ein Einzelstück, während im Osten die V300 001 lediglich als Musterloks auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1970 ausgestellt wurde.

Nicht mehr an Zufälle oder Unkenntnis glauben kann man dagegen bei der Baureihe V200: Im Westen war sie ab 1953 eine international bekannte und in mehreren Ländern nachgebaute Ikone der DB. In der DDR gehörte die aus der Sowjetunion ab 1966 importierte V200 zu dem Loktyp, der weltweit am häufigsten gebaut worden ist. Spätestens mit der DR-Baureihe V200 wurde also klar, dass man nun explizit keine gesamtdeutsche Abstimmung mehr suchte bzw. nicht mehr mit einer Wiedervereinigung rechnete.

1968 und 1970 führten beide deutsche Bahnen jeweils eigene neue Bezeichnungssysteme für Lokomotiven ein, die nichts mehr mitein-



Bild: Wolf-Dietmar Loos (2)

Kurz nach der Wende konnte man die tägliche Begegnung von DR- und DB-Lokomotiven auch in Altenbeken beobachten.

ander zu tun hatten. Zwar gab es auch hier durch Zufall manche doppelten Betriebsnummern oder Baureihen, doch das ist eine andere Geschichte ...

Unsere Ausstellung

Der nachfolgende Katalogteil von Dietrich Bothe erzählt zu jedem ausgestellten Fahrzeug viele interessante Aspekte zu dessen historischer Entwicklung. Ob Sie die Geschichte hinter der Geschichte suchen, ob Sie sich für die technischen Daten interessieren oder ob Sie einfach Freude an der Vielzahl sehr unterschiedlicher Lokomotiven haben, für alle gilt, dass Günter Krause, der Präsident der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, und ich Ihnen einen schönen Aufenthalt und viel Spaß im Eisenbahnmuseum Bochum wünschen.

Bevor wir Sie, liebe Gäste, nun auf die Lokomotiven „loslassen“, müssen wir noch – mindestens einen – Dank aussprechen. Für Laien kaum vorstellbar ist der Aufwand, den es bedeutet, 16 Lokomotiven unterschiedlicher Eigentümer und (zulassungs-) technischer Provenienz an einem Ort zu versammeln. Hohe sechsstelligen Kosten sind die eine Seite einer solchen Veranstaltung; daneben sind Verhandlungen mit den Eigentümern, Zulassungsbehörden, Versicherungen, Eisenbahnverkehrs- (EVU) bzw. Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und vielen weiteren Partnern ein Fulltimejob für Monate.

Den hat neben vielen weiteren Helfern und Unterstützern vor allem Jörg Engel von der Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum ehrenamtlich geleistet, wofür wir ihm ganz herzlich danken möchten.

Ich wünsche Ihnen ein schönes – möglichst sonniges – Fest!

Prof. Dr. Wolfgang Fiegenbaum,
Vorstand der Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum



Baureihe 01/001 der DB mit Neubaukessel

Technische Daten

Bauart.....	2'C1' h2
Länge.....	23,94 m
Treibraddurchmesser.....	2,00 m
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Leistung	1700 kW/2330 PS
Gewicht	169 t

Zur Geschichte

In den Jahren 1925 bis 1938 wurden 231 Lokomotiven der Baureihe 01 für die Deutsche Reichsbahn gebaut, zehn weitere entstanden durch Umbau. „Die 01“ war der Inbegriff der Schnellzugdampflok. Elf 01 wurden im Zweiten Weltkrieg so schwer beschädigt, dass sie ausgemustert wurden. Nach dem Krieg verblieben 165 Loks bei der Bundesbahn. 50 von ihnen wurden in den Jahren 1958 bis 1961 mit einem Neubaukessel ausgerüstet und veränderten dadurch ihr Aussehen erheblich. Die letzten Loks beider Bauarten wurden bis 1973 unter anderem auf der Schiefen Ebene bei Neuenmarkt-Wirsberg eingesetzt. Etliche Loks überlebten als Museumsloks.

Die 01 180 ist eine von drei heute noch erhaltenen Loks mit Neubaukessel. Sie wurde vom Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen aus der Schweiz nach Deutschland zurückgeholt.



Baureihe 01.5/01.0 der DR mit Reko-Kessel

Technische Daten

Bauart.....	2'C1' h2
Länge.....	24,35 m
Treibraddurchmesser.....	2,00 m
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Leistung	ca. 1760 kW/2400 PS
Gewicht	174 t

Zur Geschichte

Wie die Neubaukessellok der DB entstand die Rekolok der DR aus der Baureihe 01 der Vorkriegs-Reichsbahn, von denen 65 Loks bei der DR verblieben. Von 1962 bis 1965 wurden 35 Loks „rekonstruiert“ – wie es bei der DR hieß. Dabei erhielten sie einen neuen Kessel und weitere Umbauten. Die ursprünglich spitze Rauchkammertür und das hochliegende Umlaufblech über den Treibrädern haben die Maschinen im Aussehen sehr markant verändert. 28 Loks wurden mit einer Ölfeuerung ausgerüstet und gehörten damit zu den leistungsfähigsten deutschen Dampf-Schnellzugloks und wurden bis in die 1980er Jahre eingesetzt waren. Bis 1973 kamen die Loks mit Interzonenzügen auch in den Westen des damals geteilten Landes. Fünf von ihnen haben als Museumsloks überlebt. 01 509 der Preßnitztalbahn ist die einzige auch heute noch ölgefeuerte Lok der Baureihe.



Bild: Wolfgang Fiegenbaum

Baureihe 23/023 der DB

Technische Daten

Bauart.....	1'C1' h2
Länge.....	21,325 m
Treibraddurchmesser.....	1,75 m
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Leistung	1310 kW/1785 PS
Gewicht	132 t

Zur Geschichte

Nachdem 1941 zwei Lokomotiven der Baureihe 23 in Betrieb genommen wurden, unterblieb der weitere Bau durch die Kriegsereignisse. 1950 wurden erneut Loks mit derselben Bezeichnung von der Bundesbahn in Dienst gestellt. Insgesamt wurden 105 Loks gebaut; zu ihnen gehörte mit 23 105 die letzte für die DB gebaute Dampflokomotive, die Ende 1959 den Dienst aufnahm und nach nur zwölf Jahren ausgemustert wurde. Die maximale Dienstzeit einer 23 betrug 25 Jahre. Sie sollten die preußische P 8 ersetzen, deren letzte Exemplare fast zeitgleich mit der neueren 23 erst 1974 ausgemustert wurden. Einige 23 sind bis heute in Deutschland und den Niederlanden erhalten geblieben. Die bei der VSM in Beekbergen erhaltene 23 071 gehört zur neueren Bauart, die mit einem Mischvorwärmer ausgerüstet ist.



Bild: Wolfgang Fiegenbaum

Baureihe 23.10/35.1 der DR

Technische Daten

Bauart.....	1'C1' h2
Länge.....	22,66 m
Treibraddurchmesser.....	1,75 m
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Leistung	1250 kW/1700 PS
Gewicht	138 t

Zur Geschichte

Sechs Jahre später als die Bundesbahn stellte die Deutsche Reichsbahn in der DDR die erste 23¹⁰ in Dienst; in der Konstruktion war sie eng verwandt mit der Güterzuglokomotive 50⁴⁰. Bis Ende 1959 wurden innerhalb von knapp drei Jahren insgesamt 113 Loks gebaut. Obwohl durchaus erfolgreich, war den Maschinen kein langes Leben beschieden. Kaum eine Lok erreichte ihren zwanzigsten Geburtstag im Dienst. Sie wurden durch die schnelle Verdieselung mit den in der Ausstellung ebenfalls gezeigten V 100 und V 180 verdrängt. Bei zahlreichen Maschinen fand eine Restverwertung der noch jungen Kessel zu Heizzwecken statt.

Die gezeigte 35 1097 wurde nach der 1978 erfolgten Ausmusterung 1981 in den Westen verkauft; 1996 erwarb sie der Verein IG Traditionslokomotive 58 3047 in Glauchau und arbeitete sie betriebsfähig auf.



Bild: Dietrich Bothe

Baureihe 41/041, 042 der DB mit Neubaukessel

Technische Daten

Bauart.....	1'D1' h2
Länge.....	23,905 m
Treibraddurchmesser.....	1,60 m
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Leistung	1450 kW/1975 PS
Gewicht	163 t

Zur Geschichte

Nach Lieferung der ersten beiden Loks der Baureihe 41 im Jahr 1937 wurden die weiteren 364 Loks zwischen 1939 und 1941 in Dienst gestellt. Die als Eilgüterzuglok gebaute Maschine hatte mit 90 km/h eine deutlich höhere zugelassene Geschwindigkeit als es seinerzeit im Güterzugdienst üblich war. Durch Kriegsereignisse wurden elf Loks zerstört. Nach dem Krieg verblieben bei der Bundesbahn 216 Maschinen. Knapp die Hälfte davon wurde 1956 und 1962 mit Neubaukesseln ausgerüstet, von denen wiederum vierzig Ölfeuerung erhielten. Diese Loks gehörten zu den letzten, die bis zum Ende der Dampftraktion bei der Bundesbahn 1977 Dienst leisteten.

Die der Dampflokgemeinschaft 41 096 in Klein Mahner gehörende Ausstellungslok ist eine von ihnen und gehört zu einer großen Zahl von bis heute erhaltenen Loks dieser Bauart.



Bild: Wolfgang Fiegenbaum

Baureihe 41/41.1 der DR mit Reko-Kessel

Technische Daten

Bauart.....	1'D1' h2
Länge.....	23,905 m
Treibraddurchmesser.....	1,60 m
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Leistung	ca. 1400 kW/1900 PS
Gewicht	164 t

Zur Geschichte

Von der Baureihe 41 verblieben nach dem Krieg 112 Maschinen bei der Deutschen Reichsbahn der DDR. 80 Loks wurden 1959 und 1960 mit Reko-Kesseln ausgerüstet. Der Grund für diesen Umbau war der gleiche wie bei der Bundesbahn: Bei vielen der alten Kessel aus einem rissanfälligen und schwer zu schweißenden Stahl bestand die Gefahr von Kesselexplosionen. Die neue Kesselbauart bewährte sich und war auch für die in der DDR vorwiegend verfeuerte Braunkohle besser geeignet. Wie bei der Bundesbahn gehörten die vielfältig einsetzbaren Loks auch bei der DR zu den letzten Dampfloks und beendeten den Dienst erst 1986.

Die 41 1150 erlebte als Heizlok noch die Wendezeit und wird heute beim Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen betriebsfähig erhalten.



Bild: Museumseisenbahn Hamm

Baureihe V 60/260/360 DB

Technische Daten

Bauart.....	C dh
Länge.....	10,45 m
Treibraddurchmesser.....	1,25 m
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h
Leistung	480 kW/650 PS
Gewicht	49 t

Zur Geschichte

Nachdem Anfang der 1950er Jahre erste erfolgreiche Diesellokbauarten in Dienst gestellt wurden, kam ab 1955 die V 60 auf die Gleise der Deutschen Bundesbahn. Bis 1963 stieg der Bestand auf 942 Loks an. Damit wurden zahlreiche ältere Dampflokbauarten im Rangierdienst abgelöst. Auch in Belgien und Israel wurde diese Bauart beschafft. 1984 begann bei der DB die Ausrüstung der meisten Loks mit einer Funkfernsteuerung, wobei in der Regel ein Rangierer eingespart werden konnte. Gleichzeitig begann die Ausmusterung zahlreicher Maschinen, welche größtenteils ins Ausland und später auch an nichtbundeseigene Bahnen in Deutschland verkauft wurden. Sowohl bei der DB als auch bei anderen Bahnen im In- und Ausland sind zahlreiche Loks noch heute im Einsatz.

Die 1961 gebaute V 60 615 wird von den Museumseisenbahn Hamm erhalten.



Bild: Wolfgang Fiegenbaum

Baureihe V 60/106/346 DR

Technische Daten

Bauart.....	D dh
Länge.....	10,88 m
Treibraddurchmesser.....	1,1 m
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h
Leistung	480 kW/650 PS
Gewicht	60 t

Zur Geschichte

Die Reichsbahn-V 60 unterscheidet sich erheblich von ihrer DB-Schwester, da sie vier statt drei Achsen hat. Die Lok ist dadurch einerseits schwerer, hat aber gleichzeitig andererseits eine geringere Achslast. Dies macht sie auch für den Betrieb bei Industriebetrieben mit teils weniger guter Gleislage brauchbar. So wurde die Bauart nicht nur für die DR, sondern auch für Werk- und andere Staatsbahnen im In- und Ausland von 1955 bis 1984 in gut 2250 Exemplaren beschafft und gehört damit zu den meistgebauten Rangierdieselloks Europas. Zahlreiche Loks sind auch heute noch im Einsatz, auch wenn bei der DB AG nur noch einzelne Exemplare eingesetzt werden. Sogar von den für den Rangierdienst im Hafen Mukran auf Breitspur umgebauten Loks sind die letzten drei immer noch im Dienst.

Die 106 756 wird bei der Preßnitztalbahn betriebsfähig erhalten.



Bild: Reinhold Budde

Baureihe V 100.20/212 DB

Technische Daten

Bauart.....	B'B' dh
Länge.....	12,1 m
Treibraddurchmesser.....	0,95 m
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Leistung	990 kW/1350 PS
Gewicht63 t

Zur Geschichte

Von 1958 bis 1965 wurden für die DB insgesamt 745 Loks der Baureihe V 100 mit 1100 und teils mit 1350 PS Leistung in Dienst gestellt. Dadurch konnten zahlreiche Dampflok im Nebenbahndienst abgelöst werden. Mit ihrem geringen Gewicht war die Lok auf allen Strecken einsetzbar, die Geschwindigkeit von 100 km/h erlaubte aber auch den Eilzugdienst auf Hauptbahnen. Mitte der 1980er Jahre begann die Ausmusterung, wobei zahlreiche Loks im In- und Ausland teilweise bis heute Dienst tun. Sogar die türkische Staatsbahn und die Österreichischen Bundesbahnen gehörten zu den Käufern. Bei der DB AG fahren letzte Exemplare bei Tochterunternehmen, unter anderem als Zugloks für Rettungszüge. Etliche Loks wurden grundlegend modernisiert. Die 1962 gebaute 212 007 wurde von der DGEG 2001 erworben und wird seit 2011 von der Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum erhalten.



Bild: Wolfgang Fiegenbaum

Baureihe V 100/112/202 DR

Technische Daten

Bauart.....	B'B' dh
Länge.....	13,94 m
Treibraddurchmesser.....	1,0 m
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Leistung	882 kW/1200 PS
Gewicht64 t

Zur Geschichte

Nach zwei 1964 und 1965 in Dienst gestellten Baumustern lief von 1966 bis 1985 die Serienfertigung von über 1100 Loks der Baureihe V 100 für die Deutsche Reichsbahn sowie weitere in- und ausländische Bahnen – unter anderem in China. Im Unterschied zur Bundesbahn war die Lok nicht nur für den Nebenbahndienst vorgesehen, sondern in Varianten auch für den schweren Rangierdienst. Durch Umbauten entstanden zahlreiche Varianten, vor allem mit gesteigerter Motorleistung. Aber selbst als Schmalspurloks macht die V 100 im Harz von sich reden. Nach der Ausmusterung bei der DB AG wurden zahlreiche Loks weiterverkauft; zuvor wurden sie oft in unterschiedlichem Umfang modernisiert, wobei die Hybridvariante sicher die größten Veränderungen darstellt. Die 1973 gebaute 112 565 wird seit 2007 durch die Preßnitztalbahn erhalten.



Bild: Dietrich Bothe

Baureihe V 200/220 DB

Technische Daten

Bauart.....	B'B' dh
Länge.....	18,47 m
Treibraddurchmesser.....	0,95 m
Höchstgeschwindigkeit.....	140 km/h
Leistung.....	1620 kW/2200 PS
Gewicht.....	.81 t

Zur Geschichte

So wie die 01 bei den Dampfloks bei der Reichsbahn, so ist die V 200 der Inbegriff der Schnellzugloks der frühen Bundesbahn. Nach fünf Prototypen, die 1953 gebaut wurden, folgten ab 1956 zunächst 81 Serienloks, und von 1963 bis 1965 noch einmal 50 verstärkte Loks, welche auf der Schwarzwaldbahn, zwischen Köln und Hannover und später auf der Vogelfluglinie und im Allgäu vor allem vor schnellen Zügen unterwegs worden waren. Nachdem die Magistralen elektrifiziert waren und für die verbliebenen Strecken modernere Loks zur Verfügung standen, fuhren die letzten V 200 Anfang der 1980er Jahre zwischen Harz, Nord- und Ostsee; ihre stärkeren Schwestern im schweren Programmverkehr der Montanindustrie im Ruhrgebiet. Etliche Loks wurden als Museumsloks und an diverse ausländische Bahnen verkauft. Die V 200 033 wird seit vielen Jahren von der Museumseisenbahn Hamm betriebsfähig erhalten.



Bild: Dietrich Bothe

Baureihe V 180/118/228 DR

Technische Daten

Bauart.....	'C'C' dh
Länge.....	19,46 m
Treibraddurchmesser.....	1,0 m
Höchstgeschwindigkeit.....	120 km/h
Leistung.....	1760 kW/2400 PS
Gewicht.....	.90 t

Zur Geschichte

Gut 380 Loks der Baureihe V 180 wurden zwischen 1959 und 1970 für die DR und zwei Werkbahnen gebaut. Die beiden ersten, die von der DR nicht übernommen wurden, unterschieden sich in vieler Hinsicht von den weiteren Lieferungen. Nach zwei vierachsigen Bauserien wurden die Loks ab 1966 in sechsachsiger Ausführung gebaut, um sie auch im schweren Nebenbahndienst, u. a. auf den Steilstrecken im Thüringer Wald, einsetzen zu können. Mit der Verfügbarkeit stärkerer Motoren wurden zahlreiche Loks umgebaut und ihre Leistung von 1800 bzw. 2000 PS auf 2400 PS gesteigert. Auch die V 180 wurde nach der Ausmusterung bei der DB AG in etlichen Exemplaren verkauft und weiter genutzt. Mittlerweile ist aber kaum eine Lok noch im Alltagseinsatz. Die 118 770 wurde nach ihrer Ausmusterung 1994 von der IG Traditionsloks 58 3047 erworben und wird in Glauchau erhalten.



Bild: Dietrich Bothe

Baureihe E 10/110 DB

Technische Daten

Bauart.....	Bo'Bo'
Länge.....	16,44m
Treibraddurchmesser.....	1,25 m
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Leistung	3700 kW/5000 PS
Gewicht	84,6 t

Zur Geschichte

01, V 200 und E 10 stehen als Synonyme für den Schnellzugdienst der DB in den späten 1950er Jahren. Die E 10 gehört dabei zum Einheitstypen-Programm, mit dem ab 1956 die Elektrifizierung massiv vorangetrieben wurde. In 410 Exemplaren wurde die Reihe zwischen 1956 und Anfang 1969 in Dienst gestellt. 1962 wandelte sie ihr Aussehen, als die ersten Loks mit der „Bügel falte“ – dem markanten Knick in der Vorderfront – und blau/beige Anstrich für den Dienst vor den Rheingold- und Rheinpfleilzügen erschienen. Die weiteren Serienloks waren wieder blau, die neue Form aber blieb. Bei der DB AG verdienten die letzten Loks bis vor wenigen Jahren ihr Gnadnbrodt im Regionalverkehr. Etliche Loks sind museal erhalten.

Die 110 348 wurde schon während ihrer Betriebszeit weitgehend in den Ursprungszustand zurückversetzt. Heute wird sie im DB-Museum Koblenz erhalten.



Bild: Wolfgang Fiegenbaum

Baureihe E 11/211/109 DR

Technische Daten

Bauart.....	Bo'Bo'
Länge.....	16,26 m
Treibraddurchmesser.....	1,35 m
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Leistung	2920 kW/3970 PS
Gewicht	82,5 t

Zur Geschichte

Zwischen 1961 und 1976 beschaffte die DR 96 Loks der Baureihe E 11. Äußerlich hat die Bauart eine gewisse Ähnlichkeit mit der DB E 10 in der ursprünglichen Ausführung, technisch gesehen unterscheidet sie sich aber erheblich. So hat die DB-Lok einen neu entwickelten Antrieb erhalten, während der der DR-Lok auf der Technologie der Vorkriegsloks beruht, die allerdings selbst bei heutigen Güterzugloks der DB AG noch Anwendung findet. Als die Nachfolgebaureihe 243 auf den Plan trat, wurden etliche 211, wie die E 11 ab 1970 hieß, durch Getriebeänderung in die Baureihe 242 (vormals E 42) mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit umgebaut. Nach Ausmusterung bei der DB AG taten einige Loks Dienst bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen, zum Beispiel vor dem Nachtzug Berlin-Malmö-Express. Die Eisenbahngesellschaft Potsdam besitzt unter anderen die 211 030.



Bild: Dietrich Bothe

Baureihe E 40/140 DB

Technische Daten

Bauart.....	Bo'Bo'
Länge.....	16,44m
Treibraddurchmesser.....	1,25 m
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Leistung	3700 kW/5000 PS
Gewicht	83 t

Zur Geschichte

Auf der Basis von fünf 1952 gebauten Prototypen verschiedener Hersteller wurden 1956 die E 10 und die E 40 mit fast identischer Bauart entwickelt. Während die E 10 für den Schnellzugdienst vorgesehen war, wurde der E 40 der Güterzugdienst zugedacht. Äußerlich unterschieden sich die Loks ursprünglich fast nur durch den blauen Anstrich der E 10 und den grünen der E 40. Zwischen 1956 und 1973 wurden insgesamt 879 E 40 in Dienst gestellt – damit war die E 40 die meistgebaute Einheits-E-Lok der DB. 31 von ihnen waren für den Steilstreckendienst ausgerüstet. Die letzte DB AG 140 (ehemalige E 40) wurde erst Ende 2016 außer Dienst gestellt. Damit ist die Ära von über 1900 Einheits-E-Loks bei der DB bis auf wenige ehemalige E 10 zu Ende. Bei anderen Bahngesellschaften sind etliche Loks weiterhin im Einsatz. Die blau/beige 140 423 wird im DB-Museum Koblenz erhalten.



Bild: Wolfgang Fiegenbaum

Baureihe E 42/242/142 DR

Technische Daten

Bauart.....	Bo'Bo'
Länge.....	16,26 m
Treibraddurchmesser.....	1,35 m
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Leistung	2920 kW/3970 PS
Gewicht	82,5 t

Zur Geschichte

Wie bei der DB gab es auch bei der DR neben der elektrischen Schnellzuglok eine fast gleichartige Güterzuglok mit größerer Zugkraft und geringerer Geschwindigkeit. Interessanterweise vermied es die DR grundsätzlich, mit den Baureihennummern des DB-Systems zu kollidieren. Da bei der DB neben der E 40 auch die leichtere E 41 existierte, vergab die DR die Baureihenbezeichnung E 42. Von 1962 bis 1976 wurden insgesamt 292 Loks in Dienst gestellt. Verstärkung kam später noch durch umgebaute E 11/211 hinzu, sodass es insgesamt 315 E 42/242 gab. In den 1990er Jahren wurden 21 Maschinen in die Schweiz verkauft, wo sie mehrere Jahre unter anderem bei der Südostbahn Dienst taten. Etliche Loks fahren auch heute noch bei verschiedenen Bahnen. Der Erstling 242 001 wird von der IG 58 3047 in Glauchau erhalten und ist auch im regulären Güterzugdienst noch im Einsatz.

DGEG

Deutsche
Gesellschaft für
Eisenbahngeschichte



Unterstützen Sie die Arbeit der DGEG mit Ihrer Mitgliedschaft* oder Spende

Die weit über 2.000 Mitglieder der **Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (DGEG)** sammeln, erhalten und präsentieren seit 1967 Lokomotiven, Waggonen und alles, was zum historischen Bahnbetrieb gehört. Unsere **Bibliothek** und das **Archiv** zählen zu den größten Sammlungen ihrer Art.

Spenden sind steuerlich absetzbar.

Volksbank Münster; IBAN DE 23 4016 0050 0888 8008 00, BIC: GENODEM1MSC

* **Mitgliedsbeiträge:** Erwachsene: 70 €; Familien: 90 €; Schüler/Studierende: 30 €; Rentner: 55 €. Im Beitrag enthalten ist der **freie Eintritt** in die Museen und der **Bezug** der sechsmal jährlich erscheinenden **Zeitschrift „EisenbahnGeschichte“**.

www.dgeg.de



Stiftung Eisenbahnmuseum
Bochum

Wir freuen uns über Ihre Unterstützung!

Helfen Sie mit beim Erhalt der historischen
Anlagen und Fahrzeuge – jeder Euro hilft.

Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum

Sparkasse Bochum · IBAN: DE88 4305 0001 0001 9000 00
BIC: WELADED1BOC · **Spenden sind steuerlich abzugsfähig!**

www.eisenbahnmuseum-bochum.de

Impressum

Herausgeber: Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.
Geschäftsstelle: Wideystraße 32, 58452 Witten · gst@dgeg.de · Tel.: 0 23 02 – 878 89-00
Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum · Dr.-C.-Otto-Straße 191 · 44879 Bochum
Tel.: 02 34 – 49 25 16 · E-Mail: info@eisenbahnmuseum-bochum.de
V.i.S.d.P.: Prof. Dr. Wolfgang Fiegenbaum (Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum),
Günter Krause (DGEG e.V.)
Herstellung: DGEG Medien, Axel Ladleif · medien@dgeg.de · © 2017