

Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F • ISBN 3-89610-123-4

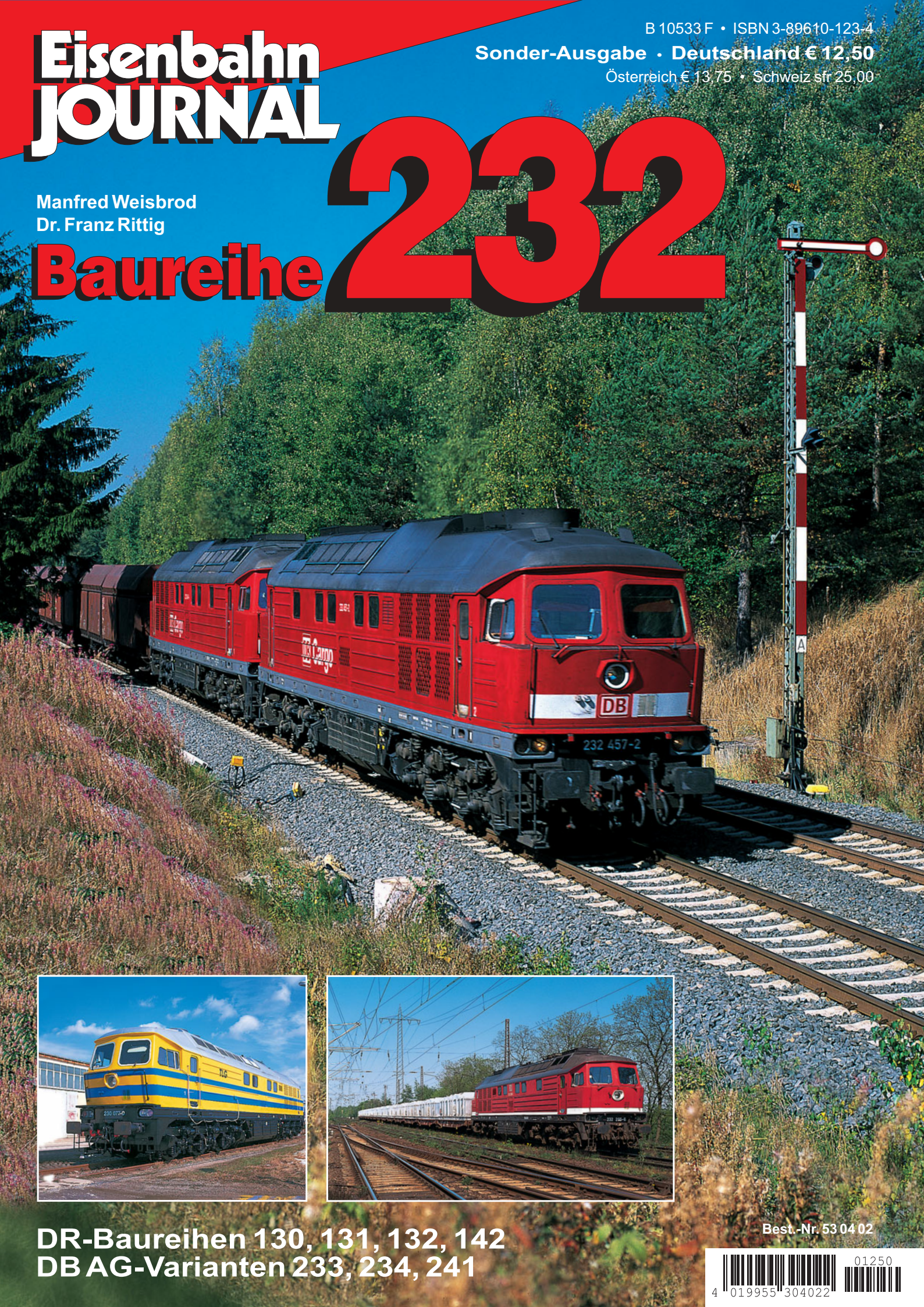
Sonder-Ausgabe • Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75 • Schweiz sfr 25,00

Manfred Weisbrod
Dr. Franz Rittig

Baureihe

232



DR-Baureihen 130, 131, 132, 142
DBAG-Varianten 233, 234, 241

Best.-Nr. 53 04 02



Geniale Universelle



Die bad. VI b (Baureihe 75¹⁻³) war 1900 die erste 1'C1'-Tenderlokomotive in Deutschland – und sie war höchst erfolgreich! Bis 1923 wurden 173 Exemplare gebaut. 1910 folgte Württemberg mit der Gattung T 5 (Baureihe 75⁰). Und ab 1911 beschaffte auch Sachsen Tenderloks mit dieser Achsfolge (sächs. Gattung XIV HT, Baureihe 75⁵). 1914 schließlich stellte Baden die ersten Vertreter der Gattung VI c (Baureihe 75^{4,10-11}) in Dienst.

Horst J. Obermayer und Manfred Weisbrod beschreiben Geschichte und Technik dieser Maschinen und zeichnen die Betriebseinsätze in Ost und West, aber auch im hohen Norden nach. Mit vielen bisher unveröffentlichten Fotos, darunter Farbparitäten aus der Epoche III.

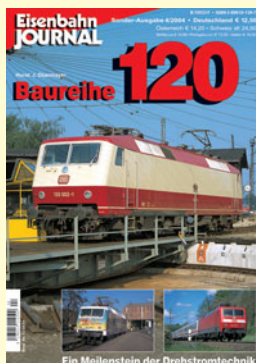
92 Seiten im DIN A4-Format,
rund 180 Abbildungen, Klammerheftung
Best.-Nr. 530504 • € 12,50

Noch lieferbar: die neuesten Sonderausgaben



**DB-Rivalen
im Güterverkehr**
Privatbahnen und ihre Loks

Best.-Nr. 530403
€ 12,50



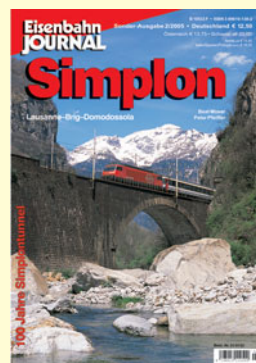
Baureihe 120
Meilenstein der
Drehstromtechnik

Best.-Nr. 530404
€ 12,50



V 200
V 200.0 und V 200.1

Best.-Nr. 530501
€ 12,50



Simplon
Lausanne-Brig-
Domodossola

Best.-Nr. 530502
€ 12,50



**Schmalspur-
paradies Harz**

Best.-Nr. 530503
€ 12,50



Auch nach der Elektrifizierung der Strecke Stralsund–Sassnitz waren auf der Insel Rügen Lokomotiven der Baureihe 232 im Güterzugdienst eingesetzt. 232 512 am Bahnübergang in Lietzow (Rügen), 27. April 2000. Abb.: A. Ritz



Titel (großes Foto):

Die 232 457 gehört zu jenen Maschinen, die mit einer Doppeltraktionssteuerung nachgerüstet wurden. Zusammen mit einer Schwesterlok befördert sie am 5. November 2003 bei Kirchenlamitz Ost einen Kohlezug nach Regensburg.

Abb.: giegold-profot

Kleines Titelfoto links: 230 077 in der TLG-Farbgebung.

Abb.: H.-J. Barteld

Kleines Titelfoto Mitte: 232 295 mit Warmstahl-Transport in Duisburg (10. Mai 2001).

Abb.: U. Cieslak

Inhalt

Einleitung: Stärkste Diesellok der DB AG	6
Sowjet-Dieselloks für die DDR	12
Wunsch und Wirklichkeit	14
Von der T ₃ 109 zur T ₃ 127	16
Lokkasten und Drehgestelle	18
Der 16-Zylinder 5 D 49	20
Hilfseinrichtungen	22
Endlich lieferbar: der Heizgenerator GS-507	26
Kraftprotz mit 4000 PS	28
Instandhaltung	29
Auf Herz und Nieren geprüft	30
Sie nannten es Remotorisierung	32
Spezialisten für den Reisezugverkehr	34
Die letzten Modernisierungen?	36
Der Betriebseinsatz der V 300-Familie	40
V 300 international	64
Farbenfrohes Finale	67
V 300 Wismut	74
Lieferliste	76
Ludmilla im Modell	84
Fachhändlerverzeichnis	86
Impressum	88
Quellenverzeichnis	89

Mit einem Stahl-
brammenzug nach
Ilseburg passiert die
232 268 am 11. Mai 2001
die frühere Stahlbau-
werkstatt Bernburg des
VEB Autobahnkombinat
(Betrieb Stahlbrücken-
bau). Abb.: W. Herdam





DB

232 268-3



Stärkste Diesellok der DB AG

Die 132 678 vom Bw Reichenbach hat am 30. Dezember 1984 in Hof den Transitzug D 308 (München–Berlin) übernommen und wird in Kürze zur Fahrt über die innerdeutsche Grenze bei Gutenfürst starten.

Abb.: K. Koschinski

Mittlerweile sind mehr als dreißig Jahre seit Indienststellung der ersten Maschinen aus der V 300-Familie vergangen, und die Maschinen erreichen ein Alter, bei dem die Bahnverwaltung über eine Ersatzbeschaffung nachdenken muss. Tatsächlich sind auch schon einige Baureihen aus dem Betriebsdienst ausgeschieden, so die Baureihen 130, 131 und 142 sowie viele Exemplare der Baureihe 132. Die Ausmusterung erfolgte weniger deshalb, weil die Maschinen die Grenznutzungsdauer erreicht hätten, sondern weil sie durch geänderte Beförderungsaufgaben entbehrlich geworden waren. Nach 1990 ist der Lokbedarf durch

Rückgang des Güterverkehrs und durch Streckenstilllegungen gesunken. Im Reiseverkehr hat sich in den Neunzigerjahren immer mehr die Beförderung der Reisenden mit Triebwagen durchgesetzt. Die Deutsche Reichsbahn hat den Traktionswandel über die Dieseltraktion vollzogen bzw. vollziehen müssen. Wenn es auch Jahre gedauert hat, ehe die Reichsbahn vom sowjetischen Hersteller die Lokomotiven bekam, die sie bestellt hatte, so wäre ohne diese Großdiesellokomotiven der Traktionswandel in endlicher Zeit nicht möglich gewesen. Betrug der Anteil der Dampflokomotiven an den Traktionsleis-



tungen im Jahre 1960 noch 94,4 %, der Anteil der Dieseltraktion nur 0,7 %, so verschoben sich bis 1970 die Leistungsanteile der Dampflokomotiven auf 42,3 %, die der Diesellokomotiven auf 41,5 %. Von den Eisenbahnfreunden sind die sowjetischen Großdiesellokomotiven in ihrem teilweise barocken Habitus mit großer Skepsis aufgenommen worden, bedeuteten sie doch das Ende der Dampfloka. Das Personal hat die Vorzüge der neuen Traktion sehr schnell begriffen und schätzen gelernt, denn selbst gegenüber einer ölgefeuerten Dampflokomotive war der Führerstand einer Diesellokomotive ein unglaublicher Fortschritt.

Die Liberalisierung des Eisenbahnwesens hat uns vor allem in Deutschland eine Vielzahl privater Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) beschert, die mit ihrem bunten Fahrzeugpark das Schienennetz beleben. Es ist für Fachleute keine Überraschung, dass ausgemusterte DR-Lokomotiven bei den EVU sehr hoch im Kurs stehen, so dass die DB AG zeitweise den Verkauf von Lokomotiven drosselte oder untersagte, um sich nicht selbst die Konkurrenz zu züchten. Es ist beeindruckend, in welchen Stückzahlen Lokomotiven der Baureihen V 100 und V 180 bei Privatbahnen im Dienst stehen, dass V 200 sogar aus dem Bestand von

Bahnverwaltungen des Ostblocks beschafft wurden und Mitglieder der V-300-Familie bei EVU, die leistungsfähige Maschinen brauchen, sehr begehrt sind. Die DDR- und UdSSR-Lokomotiven sind grundsollide und gründlich geprüfte Konstruktionen, die in Jahren und Jahrzehnten ihre Bahnfestigkeit bewiesen haben, übersichtlich in Konstruktion und Bedienbarkeit sind. Die Lokomotiven der 232-Familie werden noch für einige Jahre die stärksten Diesellokomotiven der Deutschen Bahn AG bleiben und mit DB-Emblem oder auch im bunten Privatbahnkleid die Eisenbahnfreunde faszinieren.



Seit 2001 sind die 4000-PS-Kraftprototze der Baureihe 241.8 im schweren grenzüberschreitenden Güterzugdienst zwischen Aachen und Montzen im Einsatz. Foto vom 25. Juni 2002 im belgischen Moresnet.
Abb.: G. Bank





Oben: Fabrikschild der W 232.10, die 1977 gebaut wurde und als TЭ 109-015 früher in der Sowjetunion fuhr. Abb.: giegold-profot

Die W 232.10 war im Januar 2003 gemäß dem Farbschema der Westfälischen Almetalbahn (WAB) lackiert und gehörte zum Bombardier-Lokpool. Am 16. Januar 2003 bespannte sie einen Kesselwagen-Ganzzug (Foto in Hof). Abb.: giegold-profot

