



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

1/1983

Februar

DM	7,80
sfr	7,80
öS	59,—
hfl	9,50
bfr	160,—
Lire	4.500,—

**Über 50 Farbseiten · Großer Modellbahnteil in Farbe
Super Preisausschreiben - über DM 5.000,- zu gewinnen!**



(Füllseite)

1/83

ISSN 0720-051 X 9. Jahrgang

Einzelausgabe

DM 7,80 hfl 9,50

sfr 7,80 bfr 160,—

öS 59,— Lire 4.500,—

Verlag, Herausgeber und Vertrieb: H. Merker

 Redaktion: Hermann Merker
 Horst Obermayer
 Andreas Ritz

 PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, E. Henne
 Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

 C. Asmus, R. Barkhoff, L. Bergsteiner,
 F. Jerusalem, H. Kundmann,
 J. Nelkenbrecher, P. Schiebel.

Modellaufnahmen:

 Atelier Paur, Ing. Horst Obermayer,
 Peter Schiebel, Willy Kosak

Korrektur: U. Bauer

Satz: fotosatz geiss, Puchheim

Druck: Printed in Italy by

Euro Planning International

Verona — Via Amanti, 12

Eisenbahn-Journal erscheint 1983 6 x

und zusätzlich 3 oder 4 Sonderausgaben

Abonnement: DM 46,80 + DM 4,— Portoanteil

(Ausland: Portoanteil DM 9,—), Sonderausgaben sind im Abonnement-Preis nicht enthalten.

Einzelheft: DM 7,80 + DM 1,40 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 701 693 70)

Dresdner Bank Nr. 695 918 000

(BLZ 700 800 00)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich bzw. 3 Monate vor Ablauf des Jahresabo.

Zur Zeit gilt Anzeigen-Preisliste Nr. 5 vom 1. Januar 1983.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden!



Neue Auflagenhöhe 30.000

Hermann Merker-Verlag

D-8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Tel. (0 81 41) 24 37 <2 40 37>

Aus dem Inhalt

	Seite
Deutsche Diesellokomotiven (V 60)	4
Die Baureihe 55 ²⁵⁻⁵⁶ — Vorbild und Modell	11
»Eisenbahn '82« in Basel	14
Sonderausstellung im Verkehrsmuseum	14
Durch das Altmühltal	16
Die alten preußischen »Dreikuppler« (Die pr. G 4 ³ — Vorbild und Modell)	28
Bayern-Journal (Die Gattung BB II)	34
Modellbahnelektronik der Zukunft	40
Bahnhofsimpressionen (Vom Eifelrand zum Ahrstrand)	44
Güterabfertigung am Stadtrand im Winter	48
Figuren bemalen — oder: Geduld kann man lernen	52
Großer Modellbau-Wettbewerb	57
Mini-Markt	63
»Auf der Kgl. Bayerischen Staatsbahn«	66
Neuheiten-Journal	71
Neues in großen Spurweiten	78
Bücherecke	78
H0-Modell eines 120 t-Dampfkrans	80

**Brot
für die Welt**
...daß alle leben

 Spendenkonto 500 500 500
 Landesgirokasse Stgt.
 (BLZ 600 501 01)
 Evang. Darlehnsgen., Kiel
 (BLZ 210 602 37)
 Postscheckamt Köln
 (BLZ 370 100 50)

Zu unserem Titelbild:

Es war immer ein besonderes Erlebnis, die schweren mit Dampflokomotiven der Baureihen 44 und 50 bespannten Güterzüge bei der Bergfahrt auf der Hartmannshofer Steige zu beobachten. Am 2.12.1973 zog die 044 753 bei Eitzelwang einen Militärzug über diese Rampe. **Foto: J. Nelkenbrecher**

Zu unserem Poster:

Auch in diesem Winter werden die Dieseltriebwagen der Baureihe 601 wieder als »Urlaubs-Intercity« in den Diensten der TUI eingesetzt. Im Winterfahrplan 1979/80 war Innsbruck einziger Zielort, im laufenden Winterfahrplan kann man mit dem »Urlaubs-Intercity« von Hamburg bzw. Dortmund ins Allgäu, Werdenfeller Land und in den Chiemgau reisen. Unsere Aufnahme entstand am 19.1.1980 bei einer der ersten Fahrten des »Urlaubs-Intercity« bei Schafnau in der Nähe von Kufstein in Tirol. **Foto: A. Ritz**



Bild 1: Bei der Abnahmefahrt der V 60 865 wurde dieses Foto aufgenommen. Die Maschine gehört zu der Serie von 50 Lokomotiven der Baureihe V 60, die Krauss-Maffei in München lieferte. Die Aufnahme dürfte um 1957 entstanden sein. Foto: Werkfoto Krauss-Maffei, Sammlung Eberl

»Deutsche Diesellokomotiven«



Die Baureihe V 60 der DB

Mitte der fünfziger Jahre verfügte die Deutsche Bundesbahn bereits über zwei neue Baureihen von Diesellokomotiven. Beide, die V 80 und die V 200 waren Drehgestellfahrzeuge und hauptsächlich für den Streckendienst bestimmt. Daneben bestand allerdings auch noch ein großer Bedarf an leistungsfähigen Maschinen für den Verschlebedienst. Viele der dort eingesetzten Dampflokomotiven waren überaltert, manche davon stammten noch aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg.

Trotz der recht positiven Erfahrungen mit den vorhandenen Drehgestellmaschinen entschied man sich bei der Konzeption der V 60 für eine Lokomotive mit Stangenantrieb. Die Entwicklung wurde mit großer Dringlichkeit vorangetrieben, da man sich durch den Einsatz von Diesellokomotiven gerade im Verschlebedienst große Ersparnis bei den Energiekosten und den Aufwendungen für das Bedienungspersonal versprach. Bei der Konstruktion wurde großer Wert auf gute Zugänglichkeit und leichte Tauschbarkeit aller



Bild 2: Die V 60 118 war die erste V 60, die in München behelmatet war. Die Aufnahme entstand am 14.10.1956 im Bahnbetriebswerk München Hbf. Foto: Dr. Scheingraber

Bild 3: Dieses MaK-Werkfoto zeigt eine der vier Vorauslokomotiven, die V 60 003, noch ohne DB-Emblem und Zierstreifen. Auch das Rangiergeländer entspricht noch nicht der Serienausführung. Foto: MaK



Bild 4: Die 260 798 des Bw Heilbronn wurde am 21.06.1969 in Crailsheim aufgenommen.

Foto: L. Mickel

dem Verschleiß unterliegenden Bauteile gelegt. Alle großen Baugruppen wie Motor, Getriebe, Kühlanlage, Luftpresser und elektrische Hilfsmaschinen können jeweils für sich allein aus- und eingebaut werden. Besonders Augenmerk wurde auch der Schallsollierung des für Einmannbetrieb eingerichteten Führerstandes geschenkt. Die ersten Vorauslokomotiven der Baureihe V 60 wurden bereits noch im Jahre 1955 fertiggestellt und der Deutschen Bundesbahn zu einer eingehenden Erprobung übergeben. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse flossen direkt in die rasch anlaufende Serienfertigung ein.

Die Bauausführung der V 60

Die Maschinen der Baureihe V 60 mit einer in-

stallierten Leistung von 650 PS waren als Standard-Diesellokomotiven für den leichten und mittleren Verschiebedienst vorgesehen. Die Entwicklung wurde gemeinsam von der in einer Arbeitsgemeinschaft Agm V 60 zusammengeschlossenen Lokomotivindustrie mit dem Bundesbahn-Zentralamt München betrieben. Folgende Lokomotivbauanstalten waren daran beteiligt:

Gmeiner & Co (Mosbach in Baden), Henschel & Sohn (Kassel), Arnold Jung (Jungenthal bei Kirchen), Klöckner Humboldt-Deutz AG (Köln-Deutz), Krauss-Maffei AG (München-Allach), Fried. Krupp, Maschinenfabriken (Essen), Maschinenfabrik Eßlingen (Eßlingen/N), Maschinenbau Kiel AG (Kiel-Friedrichsort).

Die Rangiermaschinen der Baureihe V 60 wurden als Rahmenlokomotiven mit der

Achsfolge C ausgeführt. Die drei Achsen werden von der Blindwelle über Kuppelstangen angetrieben. Der kleinste befahrbare Gleisbogen hat einen Radius von 100 m. Um dies zu ermöglichen, erhielt die mittlere Achse ein Seitenspiel von ± 30 mm. Als Höchstgeschwindigkeiten waren im Rangiergang 30 km/h und im Streckengang 60 km/h zugelassen. Die Lokomotiven haben eine Länge über Puffer von 10.450 mm und je nach Bauserie ein Dienstgewicht zwischen 48,3 t und 53,0 t. Als größte Achslast werden 16 t und mit Zusatzballast 18 t angegeben.

Da die Fahrzeuge nur für den Güterzugdienst vorgesehen sind, konnte auf eine Zugheizanlage verzichtet werden. Die Vorwärmung der Maschinenanlage übernimmt ein Koksofen bzw. ein Ölbrenner. Eine Einheitsprechfunkanlage ermöglicht einen Wechselsprechver-

Bild 5: Die 260 110 besorgte am 18.05.1973 mit dieser interessanten Wagengarnitur den Personenverkehr auf der Nebenbahn Falls-Gefrees in Oberfranken.

Foto: D. Kempf





Bild 6: 260 376 mit der Köf II 323 250 im Schlepp, wartet im Bahnhof Lindhorst auf eine Überholung. Die V 60 ist mit der Köf II auf dem Weg von Hannover nach Stadthagen, um die dort eingesetzte Köf zu tauschen und zur Fristuntersuchung nach Hannover zu bringen.

Foto: K.-D. Schnabel, Sammlung Asmus

kehr zwischen dem Lokführer und den verschiedenen Sprechstellen in einem Verschiebebahnhof.

Der Fahrzeugteil

Der Fahrzeugteil der Diesellokomotiven der Baureihe V 60 gliedert sich in den Hauptrahmen, die Aufbauten und das Laufwerk. Der Hauptrahmen ist eine geschweißte Kastenkonstruktion mit zahlreichen kräftigen Querversteifungen. Je nach Bauserie sind die Rahmenwangen aus 20 oder 30 mm dicken Blechen gefertigt. Dasselbe gilt für die Stirnbleche, an denen die Zug- und Stoßvorrichtungen befestigt sind. Die Rahmendeckbleche haben eine Dicke von 8 bzw. 10 mm. Der Lokomotivrahmen stützt sich über außenliegende, über den Achslagern angeordnete

Blattfedern auf die Achsen ab. Alle drei Spielchenradsätze verfügen über innenliegende Doppelzylinder-Rollenlager. Eine selbsttätig arbeitende Spurkranzschmiereinrichtung hält den Verschleiß der Spurkränze an den Endachsen in Grenzen und schont zugleich das Schienenprofil. Die Achslagerführungen sind mit Hartmanganstahlplatten bestückt und machen dadurch ein Nachstellen entbehrlich.

Die Aufbauten bestehen aus dem halbmittig angeordneten Führerhaus, das auf Gummi gelagert und allseitig mit Dämmstoffen ausgekleidet ist, und zwei niedrigeren, schmalen Vorbauten. Die großen, festen Fenster in den Stirnfronten und die Schiebefenster in den Seitenwänden erlauben eine gute Streckensicht und rücken auch noch die Pufferkanten in das Blickfeld des Lokführers. Ein Führertisch in der Mitte der vorderen

Stirnseite des Führerhauses mit zwei seitlichen, einander gleichwertigen Bedienungsständen gestattet eine einmännige Besetzung bei allen Betriebsverhältnissen. Zur weiteren Ausstattung des Führerraumes zählen ein Geräteschrank, ein Werkzeugschrank, ein Kleiderkasten, ein Feuerlöscher, zwei Heizkörper und ein Speisewärmer.

Im langgezogenen Vorbau sind der Dieselmotor, die Kühleranlage mit dem geregelten hydrostatischen Lüfterantrieb, die Sandbehälter und zwei Lichtmaschinen eingebaut. Der kürzere hintere Vorbau beherbergt den Hauptbrennstoffbehälter von 700 Litern, zwei Hauptluftbehälter und die beiden Luftpresser der Bauart Knorr.

Der große Getriebekblock ist unterhalb des Führerhauses im Rahmen eingebaut. Im unteren Bereich des langen Vorbaus sind in besonderen seitlichen Rahmenkästen noch zwei Brennstoffbehälter mit einem Inhalt von je 400 Liter, die Batterie, der Batterie Hauptschalter und der Koks-vorrat von 150 kg untergebracht.

Auch der Motorvorbau mit der großen Schiebehaube ist zur Schallisolierung mit Dämmstoffen ausgekleidet.

An den Stirnseiten der Fahrzeuge ist der Umlauf als Bühne ausgebildet, die den auf den tiefliegenden Trittplätzen mitfahrenden Rangierern den Übergang von der einen zur anderen Lokseite ermöglichen. Bei den Vorserienmaschinen waren der Umlauf und die seitlichen Rahmenkästen tiefergelegt.

An den Stirnfronten des Führerhauses befindet sich in der Mitte je ein Schacht. In dem über dem langen Vorbau liegenden Schacht ist die Auspuffanlage eingebaut, im anderen befindet sich ein Kraftstoff-Reservehochbehälter mit einem Inhalt von 65 Litern, der in Tätigkeit tritt, wenn die Kraftstoff-Förderpumpe ausfällt.

Für den Einsatz im schweren Dienst können unter den Stirnbereichen und seitlich unter dem Umlauf zusätzliche Ballastgewichte zur Erhöhung des Reibungsgewichtes eingebaut werden.

Bild 7: Äußerlich unterscheiden sich die Fahrzeuge der Baureihe 261 nicht von denen der Reihe 260, sie haben jedoch ein höheres Dienstgewicht.

Foto: Obermayer





Bild 8: Lokomotiven der Baureihe V 60 waren auch im Schubdienst auf Rampen eingesetzt. Am 01.11.1972 schob die 260 236 einen mit einer Dampflok bespannten Güterzug auf der Hartmannshofer Steige bei Etzelwang nach. **Foto: J. Nelkenbrecher**

Die Maschinenanlage

Nachdem in den Vorserienmaschinen sowie in einigen Sonderausführungen verschiedene Motoren gleicher Stärke von Daimler Benz, Maybach, KHD, Mak und MAN erprobt

worden waren, setzten sich in der Serie die Motoren MTU GTO 6 bzw. GTO 6 A durch. Hierbei handelt es sich um Zwölfzylinder Viertakt-Dieselmotoren in V-Anordnung mit Aufladung durch eine Abgasturbine, die ihren Platz über dem Motor zwischen den Zylind-

derköpfen erhielt. Die Leistung des Motors wird durch Änderung der Kraftstofffüllung im Drehzahlbereich von 500 bis 1400 U/min stufenlos geregelt. Bei der Höchstdrehzahl beträgt die Nennleistung 650 PS. Der Dieselmotor sitzt auf einem in drei Punk-

Bild 9: Am 22.11.1982 fuhr die 260 111 als Lz von Neuenmarkt-Wirsberg nach Trebgast, um von dort einen Güterwagen nach Neuenmarkt-Wirsberg zu befördern. Die Aufnahme entstand beim Block Schlömen. **Foto: A. Ritz**





Bild 10: Neben den Lokomotiven der Baureihe 290 werden im Güterbahnhof von Untertürkheim auch noch Maschinen der Reihe 260 vom Bw Kornwestheim eingesetzt. Foto: Obermayer

ten im Fahrzeugrahmen gelagerten, längsverschieblichen Tragrahmen. Dadurch werden die im Hauptrahmen auftretenden Verwindungen vom Motor ferngehalten. Längsbewegungen des Tragrahmens werden bei harten Aufstößen durch Gummipufferfedern abgefangen.

Die Verbrennungsluft wird durch einen seitlichen Ansaugkanal über Luftschächte und Filter angesaugt. Die Abgase werden nach Ausnützung ihres Arbeitsvermögens in der Turbine des Laders durch einen schallge-

dämpften Auspufftopf im Schacht vor dem Führerhaus nach oben geführt. Die Antriebsleistung des Dieselmotors wird über eine kräftige Gelenkwelle zum Voith-Flüssigkeitsgetriebe übertragen, das über einen hydraulischen Drehmomentwandler und zwei Kupplungen verfügt. An das Voith-Getriebe ist ein mechanisches Stufengetriebe mit Wendeschaltung angeflanscht, das auf seiner Blindwelle beiderseits je eine Blindwellenkurbel mit Treibzapfen für den Stangenantrieb trägt. Der komplette Getriebeblock

samt Blindwelle kann nach unten aus dem Hauptrahmen ausgebaut werden.

Sowohl der Dieselmotor als auch das Flüssigkeitsgetriebe lassen sich von jedem Bedienungsstand aus durch ein Fahr Schaltherandruck über ein Druckregelventil durch Druckluft steuern. Die Umschaltung vom Rangier- in den Streckengang wird mechanisch, die Wendeschaltung pneumatisch durch besondere Schalthebel am Führerpult betätigt. Die pneumatische Steuerung der Baureihe V 60 erlaubt es, die Lokomotiven anhand einfacher Zusatzeinrichtungen für den Einsatz in Doppeltraktion und nur einem Lokführer herzurichten. Hierbei werden die Maschinen stets mit den langen Vorbauten aneinandergespeult.

Bild 11: Kein Betriebsausflug der Ranglerer, sondern die Fahrt zum nächsten Einsatz im Münchener Hauptbahnhof, aufgenommen im Sommer 1977. Foto: Obermayer



Die elektrische Ausrüstung

Die gesamte elektrische Anlage der Lokomotiven ist für eine Nennspannung von 24 Volt ausgelegt. Zur Stromversorgung der elektrischen Nebenbetriebe, der Beleuchtung und zum Laden der Batterie dienen die beiden Bosch-Lichtmaschinen mit einer Leistung von je 700 Watt. Die Batterie hat eine Kapazität von 300 bzw. 400 Ah. Zum Anlassen des Dieselmotors ist ein elektrischer Bosch-Anlasser mit einer Leistung von 15 PS eingebaut. Die Lokomotiven der Reihe V 60 sind mit einer wegabhängigen BBC-Sicherheitsfahrerschaltung mit Zeitüberwachung ausgerüstet. Bei Dienstunfähigkeit des Lokführers wird der Motor automatisch auf Leerlauf gestellt, die Kraftübertragung durch Entleerung des Flüssigkeitsgetriebes unterbrochen und eine Zwangsbremmung durch Entlüftung der Hauptluftleitung eingeleitet.

Mit zwei Heizlüftern werden bei kühler Witterung die Fensterscheiben klar gehalten. Im Dach des Führerhauses ist ein Turbolüfter eingebaut. Die Temperierung des Führerraumes erfolgt durch



Bild 12: In Puttgarden an der Vogelfluglinie entstand am 28.08.1980 diese Aufnahme. Die 260 280 holt aus dem dänischen Fährschiff »Danmark« eine stattliche Anzahl Güterwagen heraus.
Foto: A. Ritz

Bild 13: Beim Block Eichelberg, westlich von Behringersdorf an der Kursbuchstrecke 840 bzw. 893, wurde im Oktober 1972 die 260 149 mit einem Übergabezug fotografiert.
Foto: J. Nelkenbrecher



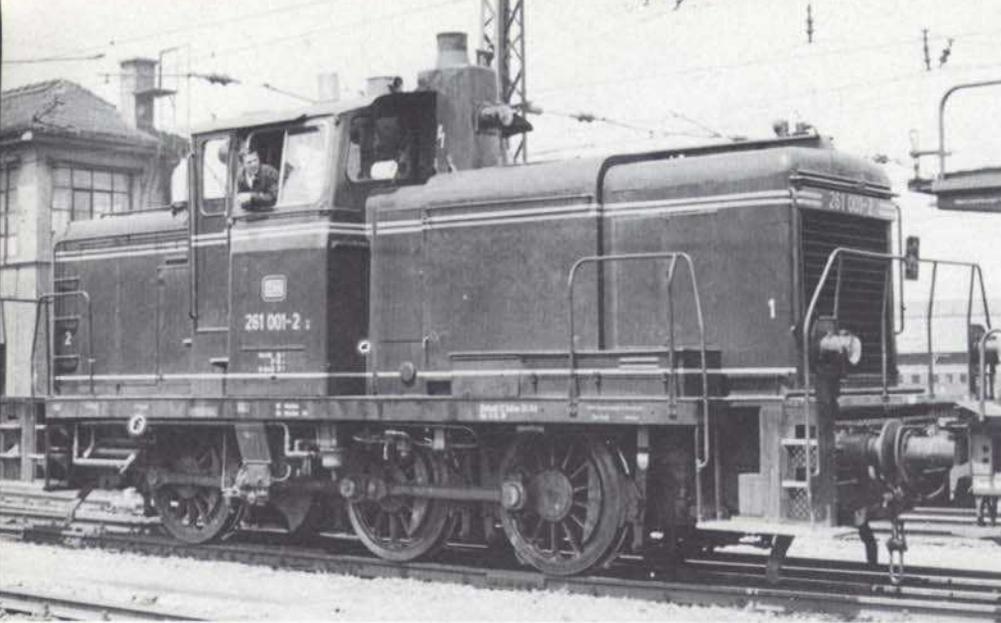


Bild 14: Hinter der Nummer 261 001 verbirgt sich die Vorauslokomotive V 60 001. Aufgrund ihres höheren Reibungs- und Dienstgewichtes von 53 t wurde sie 1968 im neuen Nummernschema als Baureihe 261 bezeichnet. Aufnahme beim Rangierdienst im Hauptbahnhof München am 02.06.1969. **Foto: Dr. Scheingraber**



Bild 15: Die im August 1966 in Saloniki aufgenommene A 115 der Griechischen Staatsbahn, die von Krupp geliefert wurde, entspricht der V 60 der Deutschen Bundesbahn. **Foto: L. Mickel**

zwei Heizkörper.

Alle Fahrzeuge sind mit der Einheitsprechfunkanlage ausgerüstet, einige Lokomotiven verfügen außerdem über eine Funkfernsteuerung für einen automatischen Rangierbetrieb.

Bild 16: Die bei der türkischen Staatsbahn TCDD eingesetzte DH 6 513, hergestellt von der Maschinenfabrik Esslingen, ist von der V 60 der DB äußerlich kaum zu unterscheiden (Istanbul-Haydarpasa, Februar 1967). **Foto: L. Mickel**



Die Bremseinrichtung

Die Lokomotiven verfügen über eine selbsttätige Druckluftbremse der Bauart Knorr »K« mit Einfachsteuerventil und GP-Wechsel,

über eine Zusatzbremse und eine Spindelhandbremse.

Die Druckluft für die Bremse wird von zwei zweistufigen Luftpressern der Bauart Knorr VV 100/100 mit einer Förderleistung von je 45 m³/h erzeugt. Der Antrieb der beiden Luftpresser erfolgt über Keilriemen von einer hydraulischen Regelkupplung, die auf der Primärwelle des Flüssigkeitsgetriebes sitzt. Die angesaugte Luft wird durch Filter über einen Zwischenkühler in die Hauptluftbehälter gepreßt. Mit der Druckluftanlage werden auch die Steuereinrichtungen für Motor und Getriebe, die Pfeife, das Läutewerk, die Sandstreuereinrichtung, die Scheibenwischer und die Spurkranzschmiereinrichtung betätigt. Die Spindelhandbremse wirkt nur auf das Bremsgestänge der hinteren Kuppelachse, sie wird vom Führerraum durch ein Handrad über einen Kettentrieb betätigt.

Der Betriebseinsatz

Nach der Inbetriebnahme der ersten Vorauslokomotiven der Baureihe V 60 im Jahr 1955 wurde gleich der Serienbau eingeleitet. Bis 1957 waren schon 275 Exemplare abgeliefert. In der Erprobungsphase ergaben sich keine nennenswerten Schwierigkeiten. Bei einigen Lokomotiven wurden die Dieselmotoren nach 5.000 und nach 10.000 Betriebsstunden überprüft. Am gesamten Triebwerk konnten keine größeren Abnutzungen festgestellt werden, so daß die Untersuchungsfrist für die Motoren auf 20.000 Betriebsstunden festgelegt werden konnte. Auch die Flüssigkeitsgetriebe erfüllten alle Erwartungen. In Einzelfällen aufgetretene Beschädigungen der Kuppelstangen durch Verbiegen entstanden bei heftigem Schleudern in Gleisbogen bei Überlastung der Lokomotiven.

Ein Vergleich der Betriebs- und Personalkosten mit denen von Dampflokomotiven der Baureihen 92 und 94 fiel ganz eindeutig zu Gunsten der Diesellokomotiven der Reihe V 60 aus und bestätigte die Vorausberechnung bei der Planung. Von der Baureihe V 60 wurden dann insgesamt 941 Lokomotiven in Dienst gestellt und auf allen größeren Verschiebebahnhöfen eingesetzt. Noch nie bisher war in Europa eine Diesellokomotive in einer solch großen Stückzahl gebaut worden. Der große Erfolg der Baureihe ermutigte auch andere europäische Bahnverwaltungen dazu, Maschinen dieser Bauart zu erwerben. Selbst in Griechenland und in der Türkei wollte man nicht auf diese Stangenlokomotiven verzichten.

Als am 1. Januar 1968 der neue Nummernplan der Deutschen Bundesbahn in Kraft trat, wurde eine Unterteilung vorgenommen. Alle Maschinen der leichteren Ausführung mit einem Reibungsgewicht von 48 bis 49,5 t werden im neuen Nummernschema als Reihe 260 geführt. Alle anderen Lokomotiven mit dem Reibungs- und Dienstgewicht von 53 t erhielten die Baureihenbezeichnung 261. Darunter befinden sich auch die vier Vorauslokomotiven V 60 001 bis 004. Auch nach dieser Umgruppierung war eine fortlaufende Nummerierung nicht zu erreichen.

Am 31.12.1981 verfügte die Deutsche Bundesbahn über 621 Fahrzeuge der Baureihe 260 und über 319 Lokomotiven der Reihe 261, die im gesamten Bundesgebiet zum Einsatz kamen.

HO