



DB-Baureihe

V60

Sonder

2
2014

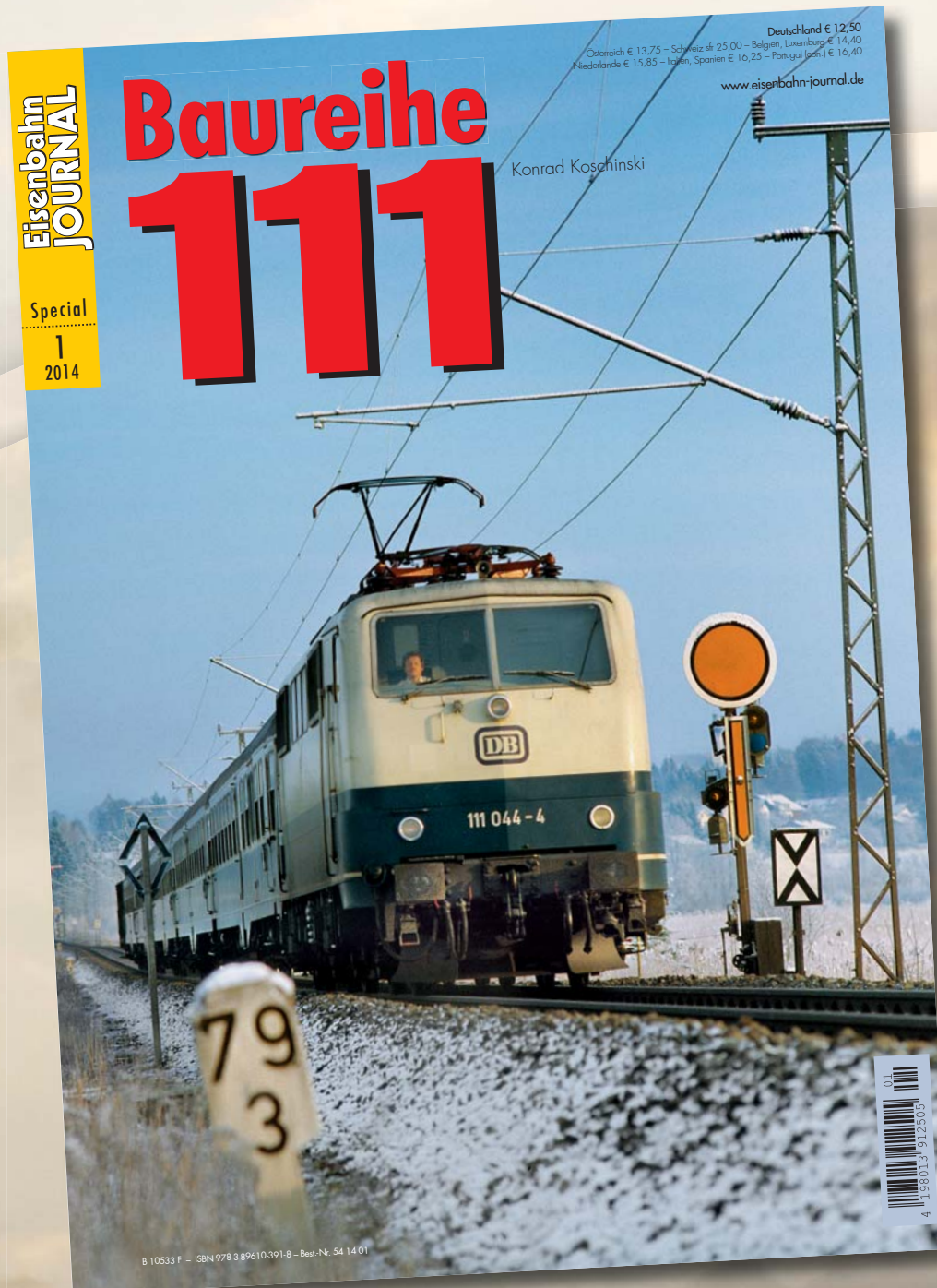


Das unermüdliche Dreibein

Konrad Koschinski

ALLROUND-TALENT

Lange Zeit standen die Elektrolokomotiven der Baureihe 111 im Schatten ihrer berühmten Vorgängerbauart E 10. Inzwischen wurden die ersten der erstmals 227 beschafften Maschinen ausgemustert. Die neue Spezialausgabe des Eisenbahn-Journals gibt einen reich bebilderten Überblick über die Technik und die vielfältige Einsatzgeschichte der BR 111.



NEU
€12,50

Specialausgabe 1/2014
Baureihe 111
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, über 130 Abbildungen
Best.-Nr. 541401

Eisenbahn
JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

ZÄHLEBIGE

Malocherin

Bald wird sie 60 Jahre alt, die Baureihe V 60 der früheren Bundesbahn. Einige Exemplare gehen mittlerweile auch vom Dienstalther auf die Sechzig zu und können von ihren Fristen her diesen runden Geburtstag noch aktiv erleben. Welcher Eisenbahnfreund, der in den 1970er Jahren den letzten Dampflokomotiven und dann in den Achtzigern den letzten Altbau-Elloks und V 200 huldigte, sagte der wenig beachteten V 60 ein derart „biblisches“ Alter voraus? Kaum einer, zumal die DB schon ab 1982 fünf neue als 259 001 bis 005 angemietete Rangierdieselloks erprobte!

Vermeintliche Nachfolgetypen erschienen am Horizont und verschwanden in der Versenkung. Das „Dreibein“ aber blieb über das Ende der Bundesbahnzeit hinaus omnipräsent, obwohl der Blindwellen-Stangenantrieb längst ein Anachronismus war und zusätzlichen Wartungsaufwand erforderte. Doch bei richtiger Pflege erwies er sich als sehr robust. Durch ihre Robustheit zeichneten sich auch die Dieselmotoren GTO 6 aus dem Hause Maybach aus, die man erst nach rund 40-jähriger Einsatzzeit systematisch durch Aggregate von Caterpillar ersetzte. Mit der Remotorisierung ging eine umfassende Modernisierung der nunmehrigen Baureihen 362/363 einher, insbesondere der Einbau wartungsarmer „schwimmender“ Stangenlager.

Heute sind bei DB Schenker Rail nur noch remotorisierte und schon zuvor funkfernsteuerbare V 60 im Einsatz, zum regulären

Betriebsbestand zählten Anfang 2014 etwa 200 Maschinen. Beim Einbau der Funkfernsteuerung waren die seitlich am Führerpult angebrachten Fahrschalterhandräder, die dem meist stehenden und gleichzeitig den Rangierfunk bedienenden Lokführer eine etwas verdrehte Körperhaltung abverlangten, durch Joystick-artige Schalthebel ersetzt worden. Gleichwohl funktioniert die Fahrsteuerung weiterhin pneumatisch. Ihr großer Vorteil ist die stufenlose Leistungsregelung mittels auf das Getriebefüllventil und die Einspritzpumpe des Motors wirkender Druckluft.

Auch wegen der diversen Erprobungsmotoren nimmt die interessante Technik der V 60 in diesem Heft breiten Raum ein. Die große Stückzahl von 942 an die DB gelieferten Maschinen bedingt einen recht kompakten, dennoch informativen Streifzug durch die Einsatzgeschichte. Außerdem gehen wir auf die Exportlieferungen, belgischen Lizenzbauten und die zu deutschen Werkbahnen gelangte MaK-Vorführlokomotive ein – womit insgesamt 1075 Exemplare des Typs V 60 gefertigt wurden.

Ein weiteres Kapitel ist den Verkäufen ausgemusterter DB-V 60 gewidmet. Sicher wird DB Schenker Rail für in nächster Zeit ausscheidende Loks ebenfalls Abnehmer finden, doch sollen Maschinen der Baureihe 363 auch im Jahr 2014 erneut Revisionen erhalten. So haftet der zählbaren „Malocherin“ im Rangierdienst allmählich schier der „Nimbus des ewigen Lebens“ an.

KONRAD KOSCHINSKI

14

RANGIEREN *mit Motorkraft*

Jahrzehntlang forschten Ingenieure an einer „bahnfesten“ Kraftübertragung, die Voraussetzung für den Einsatz von Verbrennungsmotoren in Lokomotiven war. Der Durchbruch gelang erst in den 1930er Jahren. Kleinloks übernahmen vielerorts leichte Rangieraufgaben.



38

FARBKLEID *dreimal gewechselt*

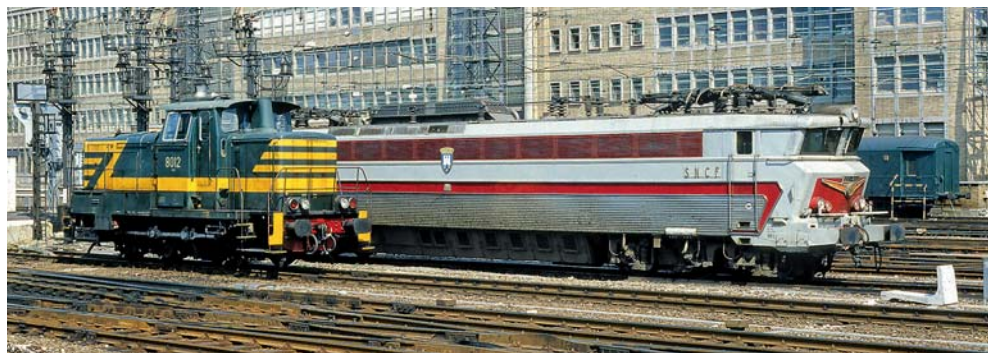
Ab Werk präsentierten sich die Maschinen mit einem purpurroten Lokkasten. Zwischen 1975 und 1984 erhielten alle Loks einen Anstrich in den Farben Elfenbein und Ozeanblau. Ab Ende 1987 erröteten die V 60 wieder: zunächst orientrot und später verkehrsrot.



62

NIMMERMÜDES *„Rangierlieschen“*

Ab Mitte 1995 wurden „V 60 West“ auch im ehemaligen Reichsbahngebiet stationiert. Trotzdem gab es für die V 60 immer weniger zu tun und so sank der Gesamtbestand bis Mai 2004 auf 487 Loks. Zu Jahresbeginn 2014 betrug er zwar nur noch 243 Exemplare, gleichwohl ist ein Ende des Einsatzes momentan nicht absehbar.





22

IN NEUN JAHREN 942 Lokomotiven

Gut ein Drittel der Maschinen brachte rund 6 Tonnen mehr auf die Waage und verfügte so im Langsamgang über eine höhere Anfahrzugkraft. Große Fenster im Führerhaus gewähren nach allen Seiten eine gute Sicht, aufgrund der schmaler gehaltenen Vorbauten auch auf die Pufferkanten.

74

AUCH EIN Exportschlager

Schon 1955 wurden zwei Exemplare nach Chile exportiert. Auch die Staatseisenbahnen Israels, Griechenlands, Belgiens und der Türkei zeigten sich interessiert und beschafften in den 1960er Jahren Rangierlokomotiven des Typs V 60.

3 *Editorial*

6 *Galerie*

VORGESCHICHTE

14 *Rangieren mit Motorkraft*

ENTWICKLUNG

18 *Robustes Arbeitstier gesucht*

TECHNIK

22 *In neun Jahren 942 Lokomotiven*

FARBGEBUNG

38 *Farbkleid dreimal gewechselt*

SONDERAUSSTATTUNGEN

42 *Diverse Spezialitäten*

EINSATZ BIS 1993

44 *Allgegenwärtiges „Dreirad“*

REMOTORISIERUNG

60 *Umfassende Verjüngungskur*

EINSATZ SEIT 1994

62 *Nimmermüdes „Rangierlieschen“*

AUSLANDSLIEFERUNGEN

74 *Auch ein Exportschlager*

VERKÄUFE

78 *Auf dem Gebrauchtmarkt*

86 *Fahrzeugstatistik*

88 *Fachhändler-Adressen*

89 *Quellenverzeichnis*

90 *Impressum & Vorschau*



TITEL: Fährbahnhof Puttgarden
(August 1980). FOTO: A. RITZ

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:
ARCHIV AKEH-WÜRTTEMBERG,
D. KEMPF, K. KOSCHINSKI,
HENSCHEL/SIG. BUCHHOLZ,
W. WOLKE



V 60 150

V 60 150

V 60 114

32

DB

360 151-5

Jubiläum „50 Jahre V 60“

Im Bw Nürnberg Hbf wurde 2005 mit einer Lokparade an die Abnahme der ersten V 60 durch die DB im September 1955 erinnert. FOTO: H. SCHEIBA



Alltag in Großstadtbahnhöfen

363 679 fährt die Leergarnitur des IC 2023
in Frankfurt (Main) Hbf in die Abstellung
(Oktober 2010). FOTO: D. KEMPF





Mit Tempo 60 im Streckendienst

Übergabegüterzüge gehören zum klassischen Aufgabengebiet der V 60 (bei Nürnberg-Erlenstegen, Oktober 1972). FOTO: J. NELKENBRECHER

