B 10533 F - ISBN 978-3-89610-363-5 - Best.-Nr. 70 12 02

Deutschland € 15,00
Österreich € 16,50
Schweiz sfr 29,80
Benelux € 17,50
Italien, Spanien € 19,50
Portugal (con.) € 19,50

www.eisenbahn-journal.de

Eisenbahn JOURNAL
EXTRA
2
2012

BAUREIHE 232

DIE BERÜHMTE LUDMILLA

DR-Baureihen 130, 131, 132, 142 | DB AG-Varianten 233, 234, 241

Mit DVD
67 Minuten

SCHWERE LASTEN FÜR DIE 232
Russenpower im Ruhrpott
Laufzeit 48 Min.

Bonus: Trailer und tolle Filmausschnite aus RioGrande-Filmen
Laufzeit 19 Min.

DVD VIDEO

INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

Dr. Franz Rittig
Manfred Weisbrod

RioGrande Dampf • Reise • Abenteuer FILM-EXPRESS

Die Filmprofis

Eisenbahnparadies Schweiz in traumhaften Bildern!

Auf vielfachen Wunsch drei Topseller aus den 90er-Jahren jetzt neu auf DVD:

Die Brünigbahn

Durch einmalig schöne Landschaften führt die 74 km lange Brünigbahn von Luzern über Brienz nach Interlaken. Der 1002 m hohe Brünig-Pass wird in Steigungen bis zu 120 Promille mit Riggenbach-Zahnstangen-Abschnitten bezwungen. Besonders bemerkenswert: zahlreiche Helikopteraufnahmen und einzigartige, bis zu 80 Jahre alte Schwarzweiß-Szenen, in denen der Dampfbetrieb nicht zu kurz kommt.

Laufzeit 55 Minuten
Best.-Nr. 7038 | € 22.95

Schweizer Alpendampf

Packende, historisch wertvolle und zumeist unwiederbringliche Szenen machen einen Großteil dieser DVD aus, die den Dampfbetrieb bei folgenden Schweizer Bergbahnen vorstellt: Vitznau-Rigi-Bahn, Pilatus-Bahn, Furka-Bergstrecke, Monte-Generoso-Bahn, Brienz-Rothorn-Bahn, Brünigbahn und die Zahnradbahn zum Rochers-de-Naye. Erleben Sie die einmalige Atmosphäre der teilweise noch heute mit Dampf betriebenen Bergbahnen vor der grandiosen Kulisse der Schweizer Hochalpen.

Laufzeit 45 Minuten
Best.-Nr. 7039 | € 22.95

150 Jahre Eisenbahn in der Schweiz

Anlässlich des großen Bahnjubiläums in der Schweiz hat unser Filmteam die schönsten Bahnen der Alpenrepublik gekonnt in Szene gesetzt – wie z. B. die Gotthard-Bahn, die Rhätische Bahn, die Appenzeller Bahn, die Jungfrau-Bahn, die FO, die MOB, die BLS, natürlich die SBB und viele mehr. Auch längst stillgelegte Bahnen haben ihren Platz in dieser einmaligen Dokumentation. Besonders bemerkenswert: Helikopterszenen sowie einzigartige historische Aufnahmen, die zum Teil bis in die 1930er-Jahre zurückreichen.

Laufzeit 120 Minuten
Best.-Nr. 7040 | € 22.95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fachhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice · RioGrande-Video · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 · bestellung@vgbahn.de · www.riogrande.de

LUDMILLAS LANGES LEBEN

„Als die derzeit leistungsstärkste Strecken-Diesellokomotive hat sich die Baureihe 232 auch auf den Strecken der alten Bundesländer einen Namen gemacht. Ihre Bewährtheit und ihre Robustheit, von den Lokführern der DR seit langem geschätzt, konnten nun auch viele Bundesbahnlokführer überzeugen."
Als Eckart Weber, exzellenter Kenner, bekennender Fan und anerkannter Autor der ersten großen Publikation über die V 300-Familie, im Sommer 1995 diese Zeilen schrieb, war an die Baureihen 233 und 241 sowie an weitere Versionen des „Urgesteins" aus Lugansk noch gar nicht zu denken. In weiser Zurückhaltung wagte der Autor damals die vorsichtige Prognose: „Den Weg in das Jahr 2000 werden wohl nur wenige Exemplare dieser noch allgegenwärtigen Diesellokbaureihe gehen."
Es spricht nicht gegen Eckart Weber und deutlich für die V 300-Familie, dass es anders kommen sollte: Wir schreiben inzwischen das Jahr 2012, und noch immer ist das markante Pfeifen und Dröhnen der Ludmilla unüberhörbar, wenn auch nur noch selten unter der Ziffernfolge 232. Für die Baureihe 233 als jüngste Version gab es sogar Überlegungen, sie bis zum Jahre 2020 zu ertüchtigen.
Wen wundert es da, wenn das hohe Interesse an der V 300-Familie anhält? Nachdem die ersten beiden EJ-Sonderausgaben zum Thema in kurzer Zeit vergriffen waren und selbst ein rasch überarbeiteter Nachdruck nicht zu lagertreuer Ware geriet, entschloss sich die Verlagsgruppe, nach Jahren ohne Ludmilla-Publikation eine weitgehend neu verfasste Ausgabe zu veröffentlichen.
Dabei wird zunächst der Entstehungsgeschichte der V 300 breiter Raum gewidmet und der umstrittenen Frage nachgespürt, ob diese für deutsche Verhältnisse ungewöhnliche Lokomotive tatsächlich ein Produkt des technologischen Diktats der damaligen Sowjetunion war. In diesem Kontext bestand außerdem Klärungsbedarf, warum es für die Deutsche Reichsbahn spätestens seit der ersten 132 keinerlei wirkliche Alternativen zur massenhaften Beschaffung dieser Baureihe gab.
Anschließend wendet sich die Ausgabe in gebührender Form der Technik der V 300-Familie zu und weist nach, warum erst die 132 das war, was die DR von Anfang an gewollt hatte. Ich fühle mich hier zu nachhaltigem Dank an Manfred Weisbrod verpflichtet, der diese Passagen in bewährter Weise übernahm und der mir – wie schon bei früheren gemeinsamen Publikationen – wichtige Denkimpulse verlieh, deren technikgeschichtlichen Wert ich nach wie vor nicht missen möchte.
In den nachfolgenden Kapiteln erhält der Leser mannigfache Einblicke in die Betriebseinsätze, über die von der 130 bis zur 233 und den zahlreichen Varianten heutiger Eisenbahnverkehrsunternehmen berichtet wird. Im Sinne differenzierter Technikgeschichte soll nicht verschwiegen sein, dass es in der Erfolgsgeschichte der V 300-Familie auch Rückschläge und Projekte gab, die nie realisiert wurden.
Die Zeit, da ich selbst häufig die Möglichkeit hatte, auf 131 014 zu erleben, wie diese „thüringische" Maschine in der Hand erprobter Lokführer die Gebirgsrampen hinauf nach Oberhof und Ilmenau bewältigte, liegt mehr als zwanzig Jahre zurück. Doch ist die Erinnerung daran so wach, als wäre ich erst gestern Abend wieder abgestiegen. Deshalb sei mir erlaubt, mit dieser Broschüre all jenen Lokmännern ein Denkmal zu setzen, die mit dieser hochleistungsfähigen, nicht immer einfachen, doch robusten und zuverlässigen Technik umgingen, als wäre sie ein organischer Teil ihres Lebens.

Dr. Franz Rittig

Die Baureihe 132 war ein Multitalent und wurde zum Markenzeichen der Deutschen Reichsbahn. Als schwere Diesellok mit Heizeinrichtung ließ sie sich fast universell einsetzen und galt schon bald als Liebling von Lokleitern, Fahrplangestaltern und Dispatchern. • 60

Als schwere Diesellokomotive ohne Heizeinrichtung stellte die Baureihe 131 gewiss keine Ideallösung für die Deutsche Reichsbahn dar, die stets an universell verwendbaren Lokomotiven interessiert war. • 54

Für die 64 Lokomotiven der Baureihe 234 erhoffte die damalige Deutsche Reichsbahn eine große Zukunft vor InterCity- und InterRegio-Zügen. • 82

Mit der Wende und dem Einbruch des Güterverkehrs in den neuen Bundesländern nahm der Bedarf an schweren Diesellokomotiven schnell ab. • 72

Titelfoto:
J. Nelkenbrecher
(bei Hettstedt, Mai 1977)

Fotos dieser Doppelseite:
J. Nelkenbrecher, Th. Mäuser,
Th. Kunsch, H. Dörschel,
I. Fritsch/Slg. Winkler

Langlebigkeit und Leistungsfähigkeit machten die Lokomotiven der TE 109- bzw. V 300-Familie nicht nur für DR, DB und DB AG, sondern auch für private Eisenbahnverkehrsunternehmen interessant. • 96

EDITORIAL
LUDMILLAS LANGES LEBEN 3

GALERIE
VIELFALT DER EINSÄTZE 6

PRÄMISSE
DIESELELEKTRISCH STATT HYDRAULISCH 14

GENESIS
DER WEG ZUR V 300-FAMILIE 18

ROBUSTE TYPE
DIE KONSTRUKTION 24

ZUWACHS
DIE NEUEN VARIANTEN DER DB AG 40

TREUE BEGLEITUNG
IN DESSAU UND COTTBUS 46

NICHT GEWOLLT
UND DOCH BEWÄHRT 48

KRAFTPROTZ
DIE GÜTERZUGVARIANTE 54

MULTITALENT
FAST UNIVERSELL EINSETZBAR 60

SPITZENSTELLUNG
LOKOMOTIVE FÜR SCHWERSTE ZÜGE 68

NEUER NAME
DIE 232 EROBERT DEN WESTEN 72

SPEZIALISTIN
LOKOMOTIVE FÜR SCHNELLE ZÜGE 82

FINALE
DEM ENDE ENTGEGEN 88

LUDMILLA ÜBERALL
DIENSTE AUSSERHALB DER DB AG 96

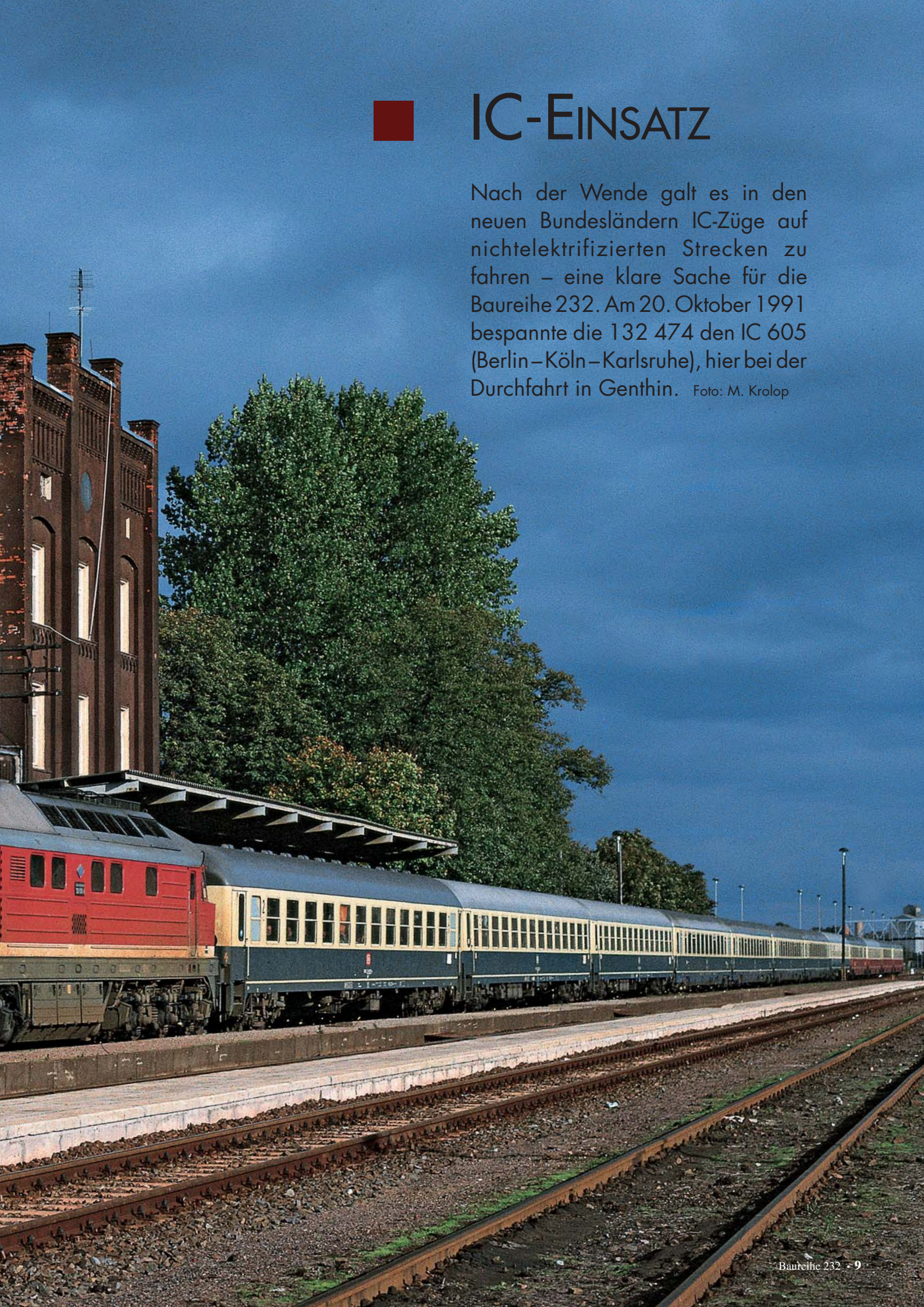
STATISTIK 108
TECHNISCHE DATEN 113
IMPRESSUM & VORSCHAU 114

3000 PS

und sechs angetriebene Achsen. Damit konnten auch schwere Züge auf dem Netz der Deutschen Reichsbahn ohne Vorspannlokomotive problemlos befördert werden – so wie dieser lange Güterzug nach Magdeburg, aufgenommen in Haldensleben. Foto (Juni 1981): J. Nelkenbrecher

132 163-7

132 474-8

IC-Einsatz

Nach der Wende galt es in den neuen Bundesländern IC-Züge auf nichtelektrifizierten Strecken zu fahren – eine klare Sache für die Baureihe 232. Am 20. Oktober 1991 bespannte die 132 474 den IC 605 (Berlin–Köln–Karlsruhe), hier bei der Durchfahrt in Genthin. Foto: M. Krolop