4 April 2021 – 59. Jahrgang, Heft Nr. 646 EUR 7,80 (D)

eisenbahn Modellbahn magazin

jetzt mit Eisenbahn JOURNAL

F-Zug, TEE, IC, EC und ICE

Hamburg – Zürich:
Das machte den „Helvetia“ zu einem Star der DB

Baureihe 515 in H0 von Kato und Roco:
DB-Akkutriebwagen
im ausführlichen Vergleichstest

Vorbild & Modell: DR-Kleinloks

Warum V 15, V 23 & Co. so ein spannendes Thema sind

20 Jahre Lokomotion
Erfolgsmodell mit Zebra-Loks

DB-Epoche III ganz fein
Segment-Anlage mit Raffinesse

Licht, Sound, Steuerung
Was 2021 an Neuheiten kommt

Überraschungs-Neuheit umfassend getestet!

Technik & Optik: Das bietet die 83[10] von Piko

EUR 8,60 (A) · SFr 12,50 (CH) · EUR 9,20 (B, LUX) · EUR 9,50 (NL) · DKR 84,95 (DK)

eisenbahn magazin 4/2021

H0-Vergleichstest: Baureihe 515 • Vorbild & Modell: DR-Kleinloks • DB-Fernzug „Helvetia“ • 83[10] von Piko • 20 Jahre Lokomotion • 0-Segmentanlage DB-Epoche III • Technik-Neuheiten 2021

märklin
TRIX

Die Zuverlässige

39787 / 22877 Dampflokomotive Baureihe 78

- Besonders filigrane Metallkonstruktion in H0.
- Viele angesetzte Details.
- Führerstandsbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar.
- Schlusslichter separat digital schaltbar.
- Eingerichtet für Rauchsatz 72270.
- Digital-Decoder mfx+
- Mit vielfältigen Betriebs- und Geräuschfunktionen.

€ 449,– *

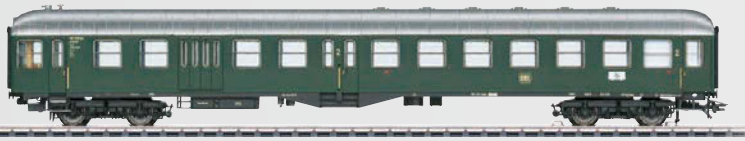
Jetzt bereits im Fachhandel erhältlich!

43126 Personenwagen 1./2. Klasse

€ 86,99 *

43166 Personenwagen 2. Klasse

€ 86,99 *



43336 Steuerwagen

€ 149,– *

Jetzt Ihre Neuheitenbestellung mit Ihrem Fachhändler besprechen.

Trotz Lockdown können Händler unterschiedliche Services bieten.

Am Besten telefonisch kontaktieren.

Kompletter Überblick: siehe auch www.maerklin.de/neuheiten

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.maerklin.de
www.trix.de

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix

Winterchaos
trotz „Schneestrategie“

Die Methode ist bewährt. Wenn die Witterung mal wieder extrem wird, stellt die Bahn inzwischen vorsorglich den Betrieb ein und lässt die Züge im Bahnhof stehen. Die Begründung ist vernünftig: Bevor die Züge irgendwo auf freier Strecke stecken bleiben, stehen sie im Bahnhof – und können so schneller wieder starten, wenn die Wetter-Widrigkeiten sich gelegt haben. Außerdem lassen sich hier die Reisenden besser versorgen.

Diese „Schneestrategie“ fand dann auch beim Wintereinbruch Anfang Februar 2021 Anwendung. Doch die Hoffnung, dass die Bahn den Betrieb bald wieder aufnehmen würde, mussten die Reisenden schnell begraben. Fast eine Woche lang ruhte der Verkehr vielerorts – Näheres dazu lesen Sie auf Seite 22 in diesem Heft.

Als Begründung dafür, dass alles etwas länger dauerte, zog die Bahn die Extremwetterlage heran. Werte von bis zu minus 20 Grad Celsius und Schneeverwehungen sind eine Herausforderung für Mensch und Maschine. Da standen sich zum Beispiel diverse ICE-Züge die Radreifen platt, weil sie schlicht einfroren. Betroffen waren betriebsnotwendige Komponenten wie Steuerventile oder Magnetbremsen, zudem fielen Heizungen aus. Das wirft die Frage auf, warum diese Phänomene jetzt plötzlich auftreten. Sind die Konstruktionen nicht dafür geschaffen, dass der Winter mal etwas deftiger zuschlägt?

Nicolai Schmidt

Zwangsaufenthalt in Kassel-Wilhelmshöhe am 8. Februar 2021. Unserem Fotograf Nicolai Schmidt bescherte die „Schneestrategie“ der DB eine rekordverdächtige ICE-Fahrt. In Freiburg eingestiegen, kam er erst 38 Stunden später in Berlin an

Noch viel problematischer als die technischen Unzulänglichkeiten mancher Fahrzeuge erscheinen aber jene der Infrastruktur. Nicht nur auf den Rangierbahnhöfen im Ruhrgebiet blieben tagelang die Züge stehen, weil die Weichen eingefroren waren. Auch Anschlüsse konnten nicht bedient werden. Der Grund: Die Weichenheizungen sind abgeklemmt, abgebaut oder nicht erneuert worden. Als dann der Schnee kam und die Temperaturen sanken, blieb nur Handarbeit mit Schaufel und Weichenbesen. Das kostet Kraft und Zeit – scheint aber günstiger zu sein, als die Weichenheizung betriebsbereit vorzuhalten. Oder hoffte man, dass die Klimaerwärmung ihr übriges tut und der Winter sich „verzieht“?

» ICE bleiben liegen, Weichen frieren ein – die Schneestrategie der Bahn ging nicht immer auf

Immerhin waren pandemiebedingt nur relativ wenige Reisende unterwegs, die die zweifelhafte Schneestrategie der Bahn am eigenen Leib erfuhren. Und wenn Sie, liebe Leser, dieses Heft in den Händen halten, ist der Winter hoffentlich bald überstanden und der Schnee weicht den ersten Blüten. Der nächste Sommer kommt und die Bahn kann erstmal wieder auf eisfreien Strecken fahren – vorausgesetzt, die Klimaanlagen tun ihren Dienst. Sonst heißt es seitens der Deutschen Bahn gleich wieder: „Alle reden vom Wetter – wir auch.“

Florian Dürr, Redakteur

8–20 Im Fokus: Kleinlokomotiven der DR

Michael U. Kratzsch-Leichsenring; Slg. Dirk Endisch (kl. Bild)

Im Fokus

8 Keine Stars, aber zumindest Sternchen Titel

Die Gründe sind verschieden, doch sowohl im Original als auch in den Modellumsetzungen standen die Kleinloks der DR-Baureihen 101⁰/101¹⁻³, 102⁰ und 102¹ lange Zeit im Schatten großer Streckenlokomotiven. Das ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass sie in weiten Teilen der DDR unentbehrlich waren und teils heute noch unabkömmlich sind

16 Fokus-Modell

Speziell die Firmen profi modell thyrow, Brawa und Piko haben das Thema DR-Kleinlokomotiven in H0 vorangebracht. Während auch TT-Bahner gut bedient sind, klaffen in den Nenngrößen G, 1, 0 und N noch Lücken

Eisenbahn

6 Bild des Monats

Wintermärchen auf der Alb mit NE81 unterhalb von Schloss Grafeneck

22 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

32 Prominente Verbindung Titel

Schnellster Zug, längste Zugfahrt ohne Halt, langer Ferntriebwagen-Laufweg: An Superlativen mangelte es dem Fernzug „Helvetia“ im Laufe der Jahre nie. Ein Porträt eines Schienenstars der Bundesbahn

40 Momente

Ausnahmsweise andersherum verlässt EZK 53239 den Bahnhof Könitz nach Saalfeld

42 Rotes Licht für die Sicherheit

Ein Blick in die Historie der Zugschlusssignalisierung zeigt die verschiedenen Vorschriften und Handhabungen und bringt manches Kuriosum zum Vorschein

45 Besonderer Zug

Über den Eilzugwagen im Nahgüterzug von Ingolstadt nach Riedenburg freuten sich vor allem Schüler der Riedenburger Realschule

46 Die Firma mit dem Zebra-Look

Eisenbahnfans kennen die Loks im Zebra-Look: In zwei Jahrzehnten ist Lokomotion zu einem der großen Betreiber im alpenquerenden Güterverkehr gewachsen

52 Interner Fahrplan für kleine Lok

Mit viel Engagement brachte Gerhard Moll vor 50 Jahren eine T 3 wieder zum Laufen. Wolfgang Kraus war dabei

Modellbahn

56 Grenzenlos nur im Kleinen

Die Europa-Lokomotive 184 003 der Deutschen Bundesbahn als H0- und N-Modelle und deren Vorbild als „systemüberspannende“ Elektrolok-Bauart

60 Alpines Lebenswerk

Der Kleinserienhersteller APC hütet einen Schatz im Keller: eine gigantische Schweiz-Anlage im Maßstab 1:87, die im Wallis angesiedelt ist und mit bekannten Bahnhöfen wie Brig oder Ausserberg aufwartet

96–100
Modellporträt der Piko-H0-Neukonstruktion der DR-Baureihe 83[10]

32–39
Der Fernzug „Helvetia“ zählte stets zu den prominentesten Zugverbindungen der Bundesbahn

Carl Bellingrodt/Eisenbahnstiftung

76–82
Die DB-Akkutriebwagen der Baureihe 515/815 von Roco und Kato im H0-Test

Armin Mühl

86–90
Der moderne Landschaftsbau basiert auf Elektrostaten

108–113
Kurze Züge, tolle Eindrücke, raffinierte Ideen: Diese feine 0-Anlage bietet Inspiration für alle Nenngrößen

Heinz Lomnicky

46–51 *Markant: Lokomotion und die „Zebra-Loks“*

Johnny Loschert

66 Neu im Schaufenster
Neun Seiten mit derzeit erhältlichen Fahrzeug- und Zubehör-Modellen sowie Technik-Artikeln für Modellbahnanwendungen

76 Nahverkehrs-Legende im Generationenvergleich Titel
Im vergangenen Jahr lieferte Roco seinen neuen Akkutriebzug der Bundesbahn-Baureihe ETA/ESA 150 bzw. 515/815 in H0 aus. Ein Vergleich zum 24 Jahre alten Kato-Pendant drängte sich da förmlich auf und offenbart ein überraschend enges Resultat

83 Sprintender DB-Messzug
Kurze H0-Zuggarnitur aus der Diesellok DE 2500 UmAn, einer frisierten Ellok der Baureihe 103 und einem umgebauten Märklin-Messwagen

86 Halme unter Hochspannung
Sechs elektrostatisch arbeitende Beflockungsgeräte im Praxistest bei der Begrasung von Anlagenflächen mit Fasern unterschiedlicher Längen

96 Das erste Mal in Großserie Titel
Die Tenderlok der Reichsbahn-Baureihe 83[10] als 1:87-Neukonstruktion von Piko mit speziell dafür entwickeltem Decoder für eindrucksvolle Sound-, Licht- und Raucheffekte

92 Technik-Neuheiten 2021
Übersicht zu neuen analogen und digitalen Produktvorhaben verschiedener Technik-Hersteller der Modellbahnbranche

108 Eine Premiere zum Staunen
Eine feine und platzsparende Segmentanlage in Nenngröße 0 als flexibel auf- und abbaubare „Spielwiese“ mit zahlreichen Anregungen auch für andere Nenngrößen

Service

31 Termine/TV-Tipps
75 Buch & Film
102 Kleine Bahn-Börse
102 Fachgeschäfte
105 Veranstaltungen
106 Leserbriefe
114 Vorschau/Impressum

Titelbild: Die beiden H0-Triebwagen der DB-Baureihe 515 von Kato und Roco vor Revier-Kulisse. Ihre Vorbilder waren im Ruhrgebiet über Jahrzehnte gewohntes Bild. Wie sich die Modelle auf unserem Testparcours schlugen, lesen Sie ab Seite 76

Armin Mühl/mm

Bild des Monats

Wintermärchen auf der Alb

Spärlich scheint das Licht durch den dunstigen Himmel hinab auf das liebliche Tal des Dolderbachs. In einem sanften Bogen schmiegt sich die Bahn an eine Anhöhe, das Schloss Grafeneck thront über der Szenerie – einer Festung gleich. Wesentliche Teile dieser Schlossanlage lassen sich zurückverfolgen bis in das 16. Jahrhundert. Ein 1990 errichtetes Mahnmahl auf der Höhe erinnert an die Verbrechen, die zur Zeit des Nationalsozialismus an jener Stelle begangen wurden.

Am frühen Nachmittag des 20. Januar 2021 kann sich die Sonne endlich gegenüber den Wolken durchsetzen, als VS 201 (vorne) und VT 129 der Schwäbischen Alb-Bahn ihre Fahrgäste von Ulm Hbf nach Gammertingen befördern. *Gunther Heck*

P

■ Die Kleinlokomotiven der Deutschen Reichsbahn

Keine Stars, aber zumindest Sternchen

Die Gründe sind verschieden, doch sowohl im Original als auch in den Modellumsetzungen standen die Kleinloks der DR lange Zeit im Schatten großer Streckenlokomotiven. Das ändert aber nichts an der Tatsache, dass sie in weiten Teilen der DDR unentbehrlich waren und teils heute noch unabkömmlich sind

Zwar standen der Deutschen Reichsbahn (DR) in der DDR etliche Kleinloks der Bauarten Kö I, Kö II sowie V 20 und V 36 zur Verfügung, allerdings reichten deren vorhandene Exemplare nicht aus, um die angestrebte Wirtschaftlichkeit im Rangierdienst durch Ersetzen überalterter Dampfloks zu erreichen. Daran änderten auch kurzfristige Kö-Nachbauten nur wenig. Die Beschaffung von neu konstruierten Maschinen war unumgänglich. Die DR beschaffte deshalb zwischen 1960 und 1971 über 480 Dieselloks der späteren Baureihen $101^{0}/101^{1-3}$, 102^{0} und 102^{1}.

Die letzten Exemplare dieser meist im leichten Rangierdienst eingesetzten Typen hatte 2001 als Baureihen 311/312 bei der Deutschen Bahn ausgedient. Teils fanden sie bei Privat- und Museumsbahnen ein neues Zuhause. Mit den kleinen Dieselloks der späteren Baureihe $101^{0}/101^{1-3}$ startete in den meisten DR-Bahnbetriebswerken der Traktionswechsel. Dennoch standen die Maschinen, wie auch ihre Schwestern der Baureihen 102^{0} und 102^{1}, immer im Schatten anderer Baureihen – und zwar völlig zu Unrecht, denn die Baureihen $101^{0}/101^{1-3}$ waren die ersten in Serie gefertigten DR-Dieselloks mit hydraulischer Kraftübertragung.

Die Anfänge dieser Typenfamilie reichen zurück bis in die 1950er-Jahre: Als 1956 die Vorarbeiten für das Diesellokprogramm begannen, äußerte die DR Bedarf an einer leichten Maschine mit einer Leistung zwischen 150 und 180 PS. Die Loks sollten in erster Linie die Dampfloks der Baureihen 89^{60-66}, 89^{70-75}, 98^{60-62} und 98^{77} sowie Kö I und Kö II ersetzen und waren als Rangierloks sowie für leichte Personen- und Güterzüge gedacht.

Erstlingsbaureihe mit Pannen

Parallel zu den Vorarbeiten für das Diesellokprogramm der DR entwickelte der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ (LKM) Babelsberg die kleine Rangierdiesellok vom Typ V 10 B, die 1956 auf der Leipziger Messe vorgestellt wurde. Die zweiachsige Maschine hatte eine Leistung von 102 PS und besaß ein mechanisches Getriebe, einen Stangenantrieb sowie einen hochgesetzten Endführerstand. Die für Werk- und Anschlussbahnen konzipierte V 10 B erweckte bei der DR Interesse. Sie beauftragte den LKM mit der Entwicklung einer leichten Rangierdiesellok auf Basis der V 10 B. Allerdings forderte die DR vom neuen Typ eine Leistung von 150 PS, eine hydraulische Kraftübertragung, eine Höchstgeschwindigkeit von 30 bis 35 km/h sowie die Einmannbedienung. Da weder ein Dieselmotor in der gewünschten Leistungsklasse noch ein geeignetes Strömungsgetriebe zur Verfügung standen, verzögerte sich die Entwicklung des Projekts V 15 B.

Aufgrund fehlender Betriebserfahrungen entschloss sich der LKM, zunächst einen Erprobungsträger zu bauen. Die werkintern als V 15 101 geführte Maschine wurde am 5. August 1958 der DR übergeben. Das Strömungsgetriebe hatte der VEB Turbinenfabrik Dresden gefertigt, der Dieselmotor vom Typ 6 KVD 18 SRW kam aus dem VEB Motorenwerke Johannisthal. Die Fahrzeug-Versuchsanstalt (FVA) Halle (Saale) und die Versuchsanstalt

Wachablösung: Statt der Tenderlok-Baureihe 64 oblag später in der Altmark einer V 15 die Bespannung des aus VT-Beiwagen bestehenden Personenzuges in Badel, was wir in Modell (links) mit einer ähnlichen Garnitur aus einer Brawa-V 15 und pmt-Beiwagen nachstellen *Slg. Dirk Endisch; Michael U. Kratzsch-Leichsenring (links)*

für Motorfahrzeuge (VAMF) Dessau erprobten die V 15 101 in Weißandt-Gölzau. Die Ergebnisse waren ernüchternd: Motor und Strömungsgetriebe erwiesen sich als nicht betriebstauglich. Außerdem erbrachte die Lok nicht die geforderten Zuglasten, und das Führerhaus war zu tief angeordnet. Daher verweigerte die DR die Abnahme des Prototyps.

Aufgrund des enormen Zeitdrucks konnten aber die bei den Messfahrten gewonnenen Erkenntnisse nur teilweise bei den weiteren Konstruktionsarbeiten berücksichtigt werden. Zwischenzeitlich hatte in Babelsberg die Fertigung der ersten fünf Nullserienloks begonnen. Bis Ende 1959 wollte die DR die bestellten 15 Exemplare abnehmen. Bis 1960 sollten weitere 24 Maschinen der Baureihe V 15 folgen. Für diese war jedoch ein 180 PS starker Dieselmotor vorgesehen. Die Erprobung des Baumusters „V 18 B" war für das erste Quartal 1960 vorgesehen. Der DR kam diese Verzögerung nicht ungelegen, denn nach der miserablen V 15 101 war eine gründliche Erprobung der Nullserienloks geplant. Der LKM lieferte die V 15 1001 bis 1005 zwar in der zweiten Dezemberhälfte 1959 aus, doch die Abnahme der Maschinen verzögerte sich aufgrund von Qualitätsproblemen und Nacharbeiten bis zum 16. Februar 1960.

Auch V 15 1005 zeigte Mängel

Die am 1. Januar 1960 aus der FVA hervorgegangene Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft (VES-M) Halle (Saale) untersuchte V 15 1005 bis Ende April 1960. Größter Schwachpunkt war das Getriebe. Außerdem gab es Probleme mit dem Kühlkreislauf und der Kompressoranlage. Obendrein konnten die Laufeigenschaften der Baureihe V 15[10] nicht überzeugen. Aufgrund des nur 2.500 Millimeter langen Achsstandes neigte die Maschine im oberen Geschwindigkeitsbereich zum Nicken. Angesichts dieser Mängel empfahl die VES-M der Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM), auf eine Beschaffung der Baureihe V 15 zu verzichten. Doch die DR hielt an der Rangierdiesellok fest, auch wenn es noch keinen exakten Beschaffungsplan gab.

> » Miserable Testfahrten des Erstlings V 15 101 und Serienloks in schlechter Qualität trübten den Start

Die bei der Erprobung gewonnenen Erfahrungen konnten erst beim Bau der V 15 1006 umgesetzt werden. Nach der Werkabnahme am 11. April 1960 erprobte der LKM Babelsberg die Maschine in eigener Regie, was zu weiteren Änderungen bei der V 15 1007 führte. Diese wurde am 14. Juni 1960 an die DR übergeben. Bis Ende Juni 1960 nahm die DR alle Maschinen der Kleinserie V 15 1006 bis 1020 ab. Am 15. Juli 1960 wurden die notwendigen Änderungen für die 180 PS starken Maschinen V 15[20] festgelegt. Dazu gehörte u. a. die Verwendung 1.000 Millimeter großer Radsätze ab V 15 2026, was eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von 32 auf 37 km/h ermöglichte. Allerdings verzögerte sich die Auslieferung der leistungsgesteigerten V 15 aufgrund fehlender Strömungsgetriebe bis ins Jahr 1961.

Als schließlich die Serienproduktion begann, lag auch ein von der Staatlichen Plankommission (SPK) bestätigtes Diesellokprogramm für die DR vor. Es sah für die Baureihe V 15 die Fertigung von insgesamt 255 Exemplaren bis 1965 vor. Dazu gehörten auch die 20 Maschinen der Baureihe V 15[10]. Allerdings erhob die Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) Schienenfahrzeuge dagegen Einspruch: Die Kapazitäten des LKM Babelsberg ließe nur den Bau von 190 Maschinen des Typs V 18 B für die DR zu. Doch die DR setzte sich bei der SPK durch.

Serienfertigung des Typs V 18 B

Die Serienfertigung der V 18 B begann offiziell am 10. April 1961. Die lange Vorlaufzeit war der noch völlig unzureichenden Fertigungstechnologie geschuldet. Für das erste Baulos rechnete der LKM mit einem Arbeitsaufwand von über 5.200 Stunden. Beim zweiten Baulos waren es rund 4.900 Stunden. Durch Verbesserungen im Produktionsprozess konnte die Durchlaufzeit von 110 Arbeitstagen bis Anfang 1962 auf 62 Tage verringert werden. Zu diesem Zeitpunkt hielt die DR bereits 79 Maschinen der Baureihen V 15[10] und V 15[20] vor. Allerdings waren die technischen Probleme noch immer nicht restlos beseitigt. Auch die VES-M hatte die Messfahrten noch nicht beendet. Erst nach Geräuschmessfahrten mit der V 15 2018 zwischen 1961/62 und Leistungsmessungen mit

Viele Kö II und deren Nachbauten genügten Ende der 1950er-Jahre nicht mehr den Anforderungen der DR, die deshalb Kleinlok-Neubauten forderte. Bei Werkbahnen sah das anders aus

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (3)

Speziell im Bauzugdienst hielten sich manche Kleinloks der Leistungsklasse II bis in die Zeit der Deutschen Bahn hinein wie hier Ende der 1990er-Jahre in Röblingen am See/Sachsen-Anhalt

Schmalspur-Ableger

Der Lokomotivtyp V 10 C

mm

Im Juli 1991 in Wernigerode-Westerntor fotografierte 199 005 mit Innenrahmen für den Harzbahn-Meterspurbetrieb

Zeitgleich mit dem Typ V 10 B entwickelte der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ (LKM) Babelsberg in Zusammenarbeit mit dem Institut für Schienenfahrzeuge (IfS) in der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre eine neue Schmalspur-Diesellok für den Einsatz auf Industrie- und Feldbahnen. Im Hinblick auf eine möglichst kostengünstige Fertigung und Instandhaltung sollten dabei möglichst viele Komponenten von der V 10 B verwendet werden. Um den als V 10 C bezeichneten Loktyp auf allen gängigen Spurweiten zwischen 600 und 1.067 Millimetern einsetzen zu können, wurden zwei Rahmenbauarten konstruiert. Der Außenrahmen war für Loks mit einer Spurweite von 600 bis 762 Millimetern vorgesehen. Maschinen mit einer Spurweite zwischen 900 und 1.067 Millimetern erhielten einen Innenrahmen. Das Drehmoment wurde mittels eines mechanischen Vierganggetriebes, einer Blindwelle und Kuppelstangen auf die drei Kuppelradsätze übertragen. In der Praxis galt die V 10 C als eine robuste und pflegeleichte Konstruktion, von der zwischen 1959 und 1975 insgesamt 496 Exemplare gefertigt wurden. Davon wurden 217 Maschinen exportiert – u. a. nach Ägypten, Bulgarien, China, Rumänien und in die Sowjetunion.

Bei der DR spielte die V 10 C nur eine marginale Rolle. Sie erwarb 1969 zwei gebrauchte Maschinen, die nach einem Umbau von 1.014 auf 1.000 Millimeter Spurweite auf dem Reststück der Spreewaldbahn eingesetzt wurden. Ab dem Frühjahr 1983 gehörten 199 005 und 006 zum Bestand des Bahnbetriebswerks Wernigerode. Am 1. Februar 1993 übernahm die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) die beiden V 10 C, die heute als Dauerleihgaben von der IG Harzer Schmalspurbahnen e. V. (199 006) und der IG Spreewaldbahn e. V. (199 005) betreut werden. Außerdem gehörten mit 199 101, 199 102 und 199 103 ab 1978 drei 600-Millimeter-spurige Maschinen des Typs V 10 C zum Fahrzeugpark der DR. Die dem Bw Berlin-Pankow zugeteilten Loks waren auf der Berliner Pioniereisenbahn im Einsatz. Mit der Übergabe der Strecke an die Berliner Parkeisenbahnen wurden die Maschinen am 21. März 1993 aus dem Bestand der DR gestrichen. *DE/MKL*

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Als Neubaulok für Feld- und Schmalspurbahnen entstand die Babelsberger V 10 C, von der die DR nur zwei gebraucht übernahm

der V 15 2237 im April 1963 legte die VES-M die Zugkraft-Geschwindigkeitskennlinien und die Schlepplastentafeln vor.

Etwa zeitgleich überarbeitete der LKM die Konstruktion, was in erster Linie die Abgasanlage und die Hilfsbetriebe betraf. Die DR reihte diese Maschinen ab V 15 2201 in ihren Fahrzeugpark ein. Dank dieser Verbesserungen erwarben sich die Baureihen V 15^{10}/V 15^{20} nun einen guten Ruf. Die Loks galten als robust, anspruchslos, bedienungsfreundlich und wirtschaftlich. Nicht nur die DR schätzte die V 18 B, auch auf zahlreichen Werk- und Anschlussbahnen waren die Loks fortan zuverlässig im Einsatz. Die ersten Exemplare beschaffte 1961 der VEB Petrolchemisches Kombinat (PCK) Schwedt. Insgesamt 473 Loks verließen das Babelsberger Werk, davon gelangten 248 zur DR. Die VVB Schienenfahrzeuge exportierte 50 Exemplare nach Ägypten, Bulgarien, Rumänien und Ungarn.

Leistungsstärkere Varianten

Aufbauend auf den Erfahrungen mit der V 18 B konstruierte der LKM eine neue, leistungsstärkere Rangierlok, die die Werkbezeichnung V 22 B erhielt. Sie unterschied sich vom Vorgängertyp durch den neuen Motor 6 VD 18/15-1 SRW und das dreistufige Strömungsgetriebe GSU 21/4,5. Die neuen Aggregate wurden in der V 15 2210 erprobt, die somit zum Baumuster für die spätere DR-Baureihe V 23 wurde. Die VES-M Halle (Saale) stellte

» Kaum bekannt ist, dass die LKM-Kleinloks auch ein wichtiges Exportgut für die DDR darstellten

bei der messtechnischen Untersuchung der Lok keine gravierenden Mängel fest. Allerdings hatte sich gezeigt, dass das Strömungsgetriebe GSU 21/4,5 betrieblich keine Vorteile im Vergleich zum zweistufigen Strömungsgetriebe besaß. Deshalb wurde das neue Strömungsgetriebe GSU 20/4,2 entwickelt, das nur zwei Wandler besaß und deutlich preiswerter in der Beschaffung war.

Bereits Ende 1967 konnte der LKM Babelsberg mit der Serienlieferung der V 22 B beginnen. Optisch unterschieden sich beide Typen nur in einem Detail: Bei der V 22 B wurde das seitliche Verklei-