

# INHALT

Risszeichnung der Baureihe 218	Vorspann
Editorial	1
Bildstrecke	4-15
Die Baureihe V 160 (216, 226) Die Ursprungstypen einer großen Lokfamilie	16-23
Die Baureihe V 162 (217, 753) Mehrzwecklokomotiven mit Hilfsdieselmotor	24-31
Die Baureihen 215, 215 <sup>9</sup> und 225 Mehrzweckloks mit Dampfheizung	32-39
Die Baureihe 218 Für den gemischten Dienst auf Hauptbahnen	40-49
Die Baureihen V 169 (219) und 210 Die Gasturbinenlokomotiven	50-61
Funktion und Technik Die Serienloks der Baureihe V 160 bzw. 216	62-69
Die V 320 001 (232 001) Ein einsames Kraftpaket	70-75
Die Nachfolgerin? Maxima von Voith	76-79
Panoramabild der Baureihe 218	80-81
Besuch im Betriebshof Kempten Hochbetrieb im Diesellokwerk	82-89
Stationierungen der Baureihe 218	90-95
Impressum	96
Technische Daten	Nachspann

Die Baureihe V 160 (216, 226)

## Die Ursprungstypen einer großen Lokfamilie

Im Frühjahr 1956 erteilte die Deutsche Bundesbahn der Firma Krupp in Essen den Entwicklungsauftrag für eine einmotorige, 1600 PS starke Streckendiesellok für den gemischten Dienst auf Haupt- und Nebenbahnen. Die neuen mittelschweren Dieselloks sollten vornehmlich Dampflokomotiven im Reise- und Güterzugdienst auf den zahlreichen noch nicht elektrifizierten Strecken ablösen, so die Baureihen 03, 38<sup>10-40</sup>, 50, 55, 57 und 78.

Die Baureihe V 162 (217, 753)

## Mehrzwecklokomotiven mit Hilfsdieselmotor

Neben der Gasturbinenlok V 169 001 entstanden Mitte der 1960er-Jahre auch die Lokomotiven der Baureihe V 162. Bei beiden Baureihen wurde das Ziel verfolgt, die Leistung der Lokomotiven durch ein zusätzliches Antriebsaggregat zu steigern, um für die neu entwickelten elektrischen Zugheizanlagen die erforderliche Energie aufbringen zu können. Bei den Loks der Reihe V 162 geschah dies durch einen zusätzlichen zweiten Dieselmotor. Nachdem 1966 drei Vorauslokomotiven geliefert worden waren, folgten 1968 noch zwölf Serienmaschinen. Wegen der fortschreitenden technischen Entwicklung blieb es insgesamt jedoch bei nur 15 Maschinen.

Die Baureihen 215, 215<sup>9</sup> und 225

## Mehrzweckloks mit Dampfheizung

Im Jahr 1968 wurde die erste Maschine der Baureihe 215 von der Deutschen Bundesbahn in Betrieb genommen. Mit dieser Loktype erhielt die DB eine leistungsstarke Mehrzwecklok, die mit einer Dampfheizanlage ausgerüstet wurde. Verwendet wurden die Maschinen im mittelschweren Reise- und Güterzugdienst auf Hauptbahnen. Ab dem Jahr 2000 wurden Maschinen der Reihe 215 von DB Regio an DB Cargo verkauft. Dort erhielten sie die neue Baureihenbezeichnung 225.

Die Baureihe 218

## Für den gemischten Dienst auf Hauptbahnen

Kaum eine andere deutsche Diesellokomotive wurde so vielseitig eingesetzt wie die Baureihe 218. Im Laufe

ihrer langen Karriere traf man die Maschinen vor schweren Güterzügen oder schnellen Intercity- und Eurocityzügen ebenso wie vor Regionalbahnen, Nahverkehrszügen oder Eilzügen. Auch das Einsatzgebiet war überaus weitgesteckt: Die Deutsche Bundesbahn bzw. die spätere Deutsche Bahn AG setzte die Maschinen von Westerland auf der Insel Sylt im Norden bis nach Lindau am Bodensee im äußersten Süden der Republik ein. Noch heute sind die Loks im Reise- und Güterzugdienst unentbehrlich.

## Die Baureihen V 169 (219) und 210 Die Gasturbinenlokomotiven

Durch Zusatzantriebe in Form von Gasturbinen wollte die Deutsche Bundesbahn in den 60er- und 70er-Jahren die Leistungsfähigkeit ihrer Diesellokomotiven der Baureihen 210 und 219 steigern. Tatsächlich konnten die verantwortlichen Techniker anfangs durchaus respektable Erfolge mit den „Hubschrauber-Triebwerken“ erzielen. Dann aber verursachten die Gasturbinen mehrere Störungen, die schließlich sogar zum Brand einer Lokomotive und zur Stilllegung aller Triebwerke führten. Die Gasturbinentechnik blieb somit eine kurze, aber schillernde Episode in der Geschichte deutscher Diesellokomotiven.

## Funktion und Technik Die Serienloks der Baureihe V 160 bzw. 216

Die Serienlokomotiven der Baureihe V 160 sind für den mittelschweren Reisezug- und Güterzugdienst auf Hauptbahnen bestimmt. Entwickelt wurden sie von der Firma Krupp in Essen in Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn-Zentralamt in München. Ab 1964 gebaut, erreichten sie eine Stückzahl von 214 Maschinen. Diese Loks sind der Grundtyp einer weit verzweigten Diesellokfamilie. Die wiedergegebene Beschreibung wurde vom BZA München verfasst und stammt vom April 1967.

## Die V 320 001 (232 001) Ein einsames Kraftpaket

In der Geschichte der Deutschen Bundesbahn spielte die Prototyplokomotive V 320 001 als entfernter Abkömmling der V-160-Fahrzeugfamilie eine besonders schillernde Rolle. Die dieselhydraulische Großlokomotive mit zwei Antriebsanlagen setzte neue Maßstäbe in Größe und Leistung. Die V 320 war planmäßig im Diesellok-Typenprogramm enthalten, das Mitte der 50er-

Jahre vom Bundesbahn-Zentralamt in München aufgestellt worden war. Doch als die Lok 1963 fertiggestellt war, bestand keine Aussicht mehr auf die Beschaffung in größerer Stückzahl. Und so führt diese Maschine bis heute ein einsames Dasein.

## Die Nachfolgerin? Maxima von Voith

Die Dieselloks der Fahrzeugfamilie V 160 folgten streng den Baugrundsätzen, welche die Deutsche Bundesbahn für Diesellokomotiven aufgestellt hatte. Unumstößliches Merkmal aller Maschinen war die hydraulische Kraftübertragung, meist durch Getriebe der Firma Voith in Heidenheim. Doch zwischenzeitlich sind die Maschinen ins hohe Alter gekommen, und es wird Zeit, die Nachfolge zu klären. Die meisten Hersteller wie Siemens und Bombardier setzen bei neuen Dieselloks auf die elektrische Kraftübertragung. Die Firma Voith hingegen präsentierte 2006 mit der Maxima eine hochmoderne Maschine mit hydraulischer Kraftübertragung.

## Besuch im Betriebshof Kempten Hochbetrieb im Diesellokwerk

Der Betriebshof Kempten von DB Regio Allgäu sorgt mit seinen Triebfahrzeugen für einen reibungslosen Lauf der Züge im gesamten Allgäu. Dem Reisenden sind die brummenden Lokomotiven und Triebwagen auf den steigungsreichen Strecken zwischen München, Augsburg und dem Bodensee ein gewohntes Bild. Der Arbeitsaufwand bei der Wartung und Instandhaltung der Maschinen ist aber weithin unbekannt. Von kleinen Defekten bis zum Austausch ganzer Dieselmotoren reicht die Palette der Arbeiten, die im Werk täglich ausgeführt werden.