



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 8

Diesel verdrängt Dampf von der Schiene

Gladenbach. Nachdem die „Roten Brummer“ die Dampflok in Randverkehrszeiten ersetzt hatten, galt es auch, Ersatz für die Dampflok vor Personenzügen im Berufsverkehr und vor Güterzügen zu finden.

Die Entwicklung von Großdieselloks, das sind Dieselloks die mindestens 1000PS (736kW) leisten, begann in Deutschland erst richtig nach dem Zweiten Weltkrieg. Vor dem Krieg gab es nur eine einzige Großdiesellok, die überzeugen konnte und von den Grundüberlegungen Vorbild für alle weiteren in der damaligen Bundesrepublik wurde.



Die Lok 212 023 trägt noch die altrote Lackierung. Hier steht sie vor einem Personenzug aus sogenannten Silberlingen in Gladenbach. Die Lok behielt ihre Lackierung bis zum Schluss. Mit ihr wurden auf dem Reststück der Aar-Salzböde-Bahn noch viele Sonderzüge für Eisenbahnfreunde gefahren. Die Lok wurde Museumslok und verbrannte am 17. Oktober 2005 beim Großbrand im DB-Museum in Nürnberg.

© Otto Runzheimer



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Die Hauptschwierigkeit lag darin, dass Verbrennungsmotoren nicht unter Last anlaufen können. Das kennt jeder Autofahrer. Nur ist eben eine Kupplung wie beim Pkw für solch große Motorleistungen viel zu schwach.

Die Bundesbahn entschied sich deshalb dafür, ein Flüssigkeitsgetriebe in ihre Dieselloks einzubauen. Dieses sitzt im Antriebsstrang zwischen dem Motor und den Gelenkwellen, welche wiederum die Leistung auf die einzelnen Achsen verteilen. Das Getriebe an sich ist ein geschlossenes mit Hydrauliköl gefülltes Bauteil. Darin befindet sich einerseits eine Pumpe, welche wiederum mit der Motorwelle verbunden ist und andererseits eine Turbine, welche mit den Gelenkwellen verbunden ist.

Durch den Motor versetzt die Pumpe das Öl in Bewegung, und das Öl setzt dann die Turbine in Gang. Dieses hier stark vereinfacht dargestellte Prinzip ist unter dem Namen „Dieselhydraulischer Antrieb“ bekannt.

Doch nun zurück zur V100: Nach sieben erfolgreichen Prototypen Ende der 50er, wurden in den 60ern die Serienloks gebaut. Insgesamt entstanden so in drei Baureihen 745 Loks. Die Strecken im Hinterland gehörten zu den ganz wenigen, wo man alle drei Baureihen (BR) antraf.

In 364 Exemplaren entstand die 1100 PS leistende BR V100.10 – ab 1968 als BR 211 bezeichnet. Die 1350 PS leistende BR V100.20 umfasste 381 Stück, allerdings wurden hier die zehn steilstreckentauglichen Loks ab 1968 als BR 213 eingeordnet und die restlichen 371 als BR 212.



Eisenbahn im Hinterland

© Otto Runzheimer



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Steilstrecken, auf welchen die 213 wegen ihrer zusätzlich im Antriebsstrang eingebauten hydrodynamischen Bremse und der Motorleistung sinnvoll eingesetzt werden konnten, gab es in der Bundesrepublik nur drei Stück. Davon fuhren zwei am Rhein, und die andere war die Scheldetalbahn, wo es das mit großem Abstand stärkste Verkehrsaufkommen dieser drei Strecken gab. Die 213er waren aber ebenso auf der Aar-Salzböde-Bahn und der Oberen Lahntalbahn anzutreffen.

Ebenso konnte man auf dem flachen Teil der Scheldetalbahn zwischen Gönnern und Wallau die BR 211 und 212 antreffen. Die Loks fuhren vor allen möglichen Zügen. Nachdem die Personenzüge zu Beginn des neuen Jahrtausends nur noch durch Triebwagen gebildet wurden, verblieben zuletzt noch für wenige Monate Güterzüge aus dem oder in den Raum Allendorf/Eder.

Eine solch lange Dienstzeit hatte auch zur Folge, dass die Loks nach immer neuen Grundsätzen lackiert wurden. Ab Werk waren sie dunkelrot (später altrot genannt), danach ozeanblau-beige, es folgte eine schnell ausbleichende Lackierung in Himbeerrot-Weiß und zu guter Letzt noch ein leuchtendes Verkehrsrot mit weißem Balken.

Dabei ist zu beachten, dass manche Loks bis zuletzt altrot waren, während andere auch mal eine Lackierungsvariante übersprangen. Das sorgte für ein buntes Bild, besonders in den letzten Jahren. Übrigens sind bis heute noch mehrere hundert Loks aller drei Baureihen vorhanden. Sie fanden bei anderen Bahnen und Baufirmen im In- und Ausland eine weitere Verwendung.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 04.02.2013 11:58 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de