

Rangierdiesel V 60/65 in N

Anfang der 50er Jahre dachte die DB über eine „Motorisierung“ auch im Rangierdienst nach. Schließlich gab es 1.200 Dampfloks aus sehr über 20 verschiedenen Baureihen, die damals eingesetzt waren. Mit der Motorisierung meinte man eine Verdieselung des Betriebes, mit der Erwartung Kosten einsparen zu können. Es lag auf der Hand: Dieselloks brauchten ihren Motor nur dann, wenn sie eingesetzt wurden. In Stillzeiten konnte man den Motor abstellen. Es bildete sich bald eine Arge „V60“, die die Lok zusammen mit der DB entwickelten. Aus der ArGe stammten auch später die Hersteller der Loks. Nach den üblichen Voraus- und Probeloks und deren Erprobung hatte man endlich sein „robustes Arbeitstier“. Ab 1956 wurden die ersten Serien in Dienst gestellt. Bis April 1964 wurden 942 Loks in Dienst gestellt. Damit war die V 60 die häufigste Diesellok der DB. Alle Loks hatten einen 650 PS- Motor, je nach Bauart wogen die Loks 48 oder 54 t. Im Rangiergang konnten die Loks 30 km/h fahren, für Übergaben auf der Strecke waren 60 km/h erlaubt. Knapp 2000 t konnte die Lok schleppen. 1968 bekamen die Loks Computer-Nummern. Die Loks mit 48 t Gewicht die 260, die schweren Loks die Nr. 261. Später wurden die Loks zu Rangierloks in der Gruppe der Kleinloks umgewidmet, dabei stieg die Baureihen-Nummer um 100 auf 360 bzw. 361. Eine Modernisierungswelle erfasste die Loks Anfang der 90er Jahre. Die Loks bekamen neue Motoren, Funksteuerung usw. Diese umgebauten Loks bekamen ebenfalls eine neue Baureihen-Nummer. Anfang des Jahrtausends begann der Stern der Loks allmählich zu sinken. Die Loks wurden ausgemustert bzw. verkauft. Alleine 120 Loks gingen ins Ausland. Auch private Eisenbahnunternehmen kauften die Loks. Schon in den 50er Jahren beschafften die Staatsbahnen in Chile, Israel, Griechenland, Belgien und Türkei diese Lok. Allein Belgien stellte 69 Loks als BR 260 in Dienst.

Neidisch schaute die DR auf den Erfolg der westdeutschen V 60 und wollte nicht länger hintenanstehen. Auch sie konnte eine Rangierdiesellok gut gebrauchen. 1959 wurden die ersten Prototypen in Dienst gestellt. Anders als bei der DB war es eine vierfach gekuppelte Lok, geeignet für den schwächeren Oberbau. Die ersten Maschinen hatten einen Achsdruck von nur 14 t. Bis 1964 wurden 167 Loks als V 60.10 gebaut. Alle Maschinen hatten 600 PS. Als dann die DDR-Industrie auch 650 PS Motoren liefern konnte, stieg das Gewicht der Loks um 5 t auf 60 t. Rund 600 Loks dieser verstärkten Bauart wurden in Dienst bis 1982 als V 60.12 gestellt. Ab 1970 bekam die Lok die Baureihennummer 106, remotorisierte Maschinen die Baureihen-Nummer 105. Die Lok war ein Exportschlager in die RGW- Länder. Etwa ¼ der Loks wurden ins Ausland verkauft. Insgesamt 2.256 (mit Werkloks) wurden gebaut. Nach dem Zusammenschluss DB und DR ab 1994 bekamen die Loks die Baureihennummern 345, 346 und 347, wobei die BR 347 Breitspurloks für den Fährhafen Mukran (Rügen) waren. Zu DR—Zeiten waren die meisten Loks gelb gestrichen. Deswegen hießen sie im Volksmund „Goldbroiler“.

Kurz nach Entwicklung der BR V 60 stellte die Fa. MAK eine 4achsige Diesellok mit V 60-Motor vor und 14 t Achsdruck. Die DB zeigte Interesse, es wurden aber nur 15 Loks als V 65 in Dienst gestellt, die anfangs im Großraum Gießen/ Marburg im Personenverkehr liefen. Als später die V 100 kamen, wurden die Loks als Rangierloks nach Puttgarden und Hamburg umbeheimatet. 1980 waren die Loks ausgemustert. Dieser Loktyp wurde von der MAK gerne an Privatbahnen verkauft.

Modelle

Schon 1969 tauchte diese Lok in der N-Welt erstmals auf. Vorreiter war diesmal Atlas /Rivarossi, die eine etwas kantige BR 261 vorstellten. Das Gehäuse war aus Metall, der Motor senkrecht eingebaut. Das Modell verschwand 2002 aus dem Katalog. Das lies Trix nicht ruhen und stellt schon

ein Jahr später seine BR 261 vor. Bis 2007 erschienen drei Neuauflagen, zuletzt 2007. Den Fortschritt lässt sich am besten an den Rädern erkennen. 1996, also 16 Jahre nach dem ersten Modell folgte die Lok erstmals als V 60. Im Jahre 2007 spendierte Minitrix der Lok auch eine dünne geprägte Kuppelstange aus Metall. Ein Jahr später, 2008, wurden die N-Bahner gleich von zwei Firmen mit einer V 60 bedacht: Hobbytrain kam mit seiner V 60 125 heraus, während Fleischmann ihre V 60 415 präsentierte. Das war auch die erste V 60 mit beleuchteten Frontlampen. Bei Hobbytrain blieb es bei einer Version, die später noch in allen möglichen Farben verschiedener Besitzer herauskam, eine technische Neuauflage gab es bis heute noch nicht. Jüngster Spross der V 60 Familie ist die 2021 erschienene BR 260, die nochmals technisch überarbeitet wurde. Die V 60.10 der DR wurde bislang von zwei Firmen realisiert, von Arnold und Fleischmann. Als erster kam 2009 Fleischmann mit seiner V 60.10 heraus. Bis 2015 erschienen 27 Varianten der Lok, allesamt aus der zweiten Bauserie. 2015 folgte Arnold, die bis 2016 zwölf Varianten herausbrachten, allesamt aus der ersten Bauserie. Arnold wollte dem V 60 Trend nicht folgen und baute 1984 als Einziger bislang die Schwesterlok V 65. Bis 2010 erschien sie in zehn Varianten. Seither ist sie aus dem Katalog verschwunden. Es folgt ein Überblick meiner kleinen „Roten“ in N. Klaus Kosack (07/2021)

Hersteller	Art.-Nr.	Herge- -stellt ab	Loknum- -mer	Bemer- -kungen	Bild Front	Bild Seite
V 60/ 260						
Hobbytrain	26604 4	2008	V60 125	ohne Licht		

Hersteller	Art.-Nr.	Herge- stellt ab	Loknum- mer	Bemer- kungen	Bild Front	Bild Seite
Minitrix	12581	2007	V60 414	ohne Licht		
Fleischman n	7225	2008	V60 415	mit Licht		
Minitrix	12624	1996	V60 423	ohne Licht		

Hersteller	Art.-Nr.	Herge- -stellt ab	Loknum- -mer	Bemer- -kungen	Bild Front	Bild Seite
Fleischman n	72240 1	2021	260 319-9	mit Licht		
Atlas	2194	1969	261 006-1	ohne Licht		
Minitrix	12024	1970	261 626-6	ohne Licht		

Hersteller	Art.-Nr.	Herge- stellt ab	Lok- nummer	Bemer- kungen	Bild Front	Bild Seite
V 60.10 DR						
Arnold	2354	2008	V 60 1020	mit Licht		
Arnold	2300-1	2015	346 129-0	mit Licht, Lehrstrom - abnehmer		
V 65						
Arnold	2015	1988	265 004-2	mit Licht		

