



Die Diesellokomotiven der Baureihe V36



Die Wehrmacht erkannte bereits früh die Vorteile von Lokomotiven mit Dieselmotorantrieb, unter anderem die schnelle Verfügbarkeit, fehlende Dampf Wolken und die Personaleinsparung. Die Arbeitsgemeinschaft Motorlok-Wehrmacht stellte ein Typenprogramm für die Wehrmacht auf, daß drei Typen mit Leistungen von 200-220, 360 und 550 PS enthielt. Daneben wurden Kleinlokomotiven für den leichten Rangierdienst beschafft. Als WR 360 C 14 wurde eine dreiachsige Diesellok mit Stangenantrieb und Blindwelle, einer Achslast von 14t und 360 PS Motorleistung entwickelt

und von der Wehrmacht beschafft. Die Baureihe bewährte sich sehr gut und diente nach dem 2. Weltkrieg als Grundlage für die Rangierlok V60. Neben den Loks für den Eigenbedarf in Munitionslagern und auf Flugplätzen wurden die Dieselloks der Wehrmacht auch an „kriegswichtige“ Betriebe verliehen, daneben sorgte der Krieg selbst für eine weite Verstreung der Loks.

Die V36 211 wurde bei der Berliner Maschinenbau AG, vorm. L.Schwartzkopff in Berlin mit der Fabriknummer 11460 gebaut. Am 04.06.1942 wurde sie an die „Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft“ abgeliefert und lief mit der Betriebsnummer 33 in Farge bei Bremen. Die „Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft“, kurz Wifo war der Deckname für das Unternehmen, das die Mineralölogistik für die Deutsche Wehrmacht betrieb. Zu diesem Zweck wurde große Tanklager und viele Kesselwagen gebaut und betrieben. Nach dem Zusammenbruch 1945 und der Entflechtung durch die Alliierten wurden daraus die noch heute bestehenden Unternehmen VTG und IVG gebildet und später privatisiert.

1948 tauchte die Lok in der britischen Zone im Bw Farge auf. Von August 1948 bis Januar 1949 erfolgte eine Grundüberholung bei der MAK in Kiel. Ab 1949 wurde die Lok vom Bw Bremen Hbf, Außenstelle Vegesack eingesetzt, unter anderem im Wendezugdienst im Bremer Vorortverkehr. Dabei waren monatliche Laufleistungen über 8000 km erreicht.

Nach einem längeren Streit zwischen Bundesbahn und VTG wurde die Lok 1954 an die VTG zurückgegeben. Nach einem ersten Einsatz in Neuburg/Donau wurde die Lok ab 1956 im Tanklager Duisburg eingesetzt. Nach einer Hauptuntersuchung 1962 bei KHD in Köln wanderte die Lok 1963 wieder in den Süden zum Tanklager Unterpfaffenhofen im westlichen Großraum Münchens. Dort bekam sie die neue Betriebsnummer 6, mit der sie 1964 zum VTG Tanklager in München-Milbertshofen umzog. Dort war die Lok bis 1988 im Einsatz.

Seit 1989 ist die Lok im Bestand des BEM und wurde zwischenzeitlich wieder weitestgehend in den Ursprungszustand versetzt. Der nach der im Februar 2000 abgeschlossenen HU vorgesehene Einsatz auf den Strecken von Nördlingen nach Dombühl und Gunzenhausen wurde leider im Mai desselben Jahres jäh beendet, als ein



Boso View Express

Fremdkörper das Motorgehäuse durchschlug und die Maschine erst einmal „außer Gefecht“ setzte. Der Motor soll aber mittelfristig in einer Spezialwerkstatt repariert werden, so daß die Lok anschließend wieder zur Verfügung steht.

Die V36 224 wurde bei der Berliner O&K AG, mit der Fabriknummer 21134 gebaut. Am 29.11.1939 wurde auch sie an die „Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft“ abgeliefert und gehörte mit der Betriebsnummer 7 zur Erstausrüstung des Tanklagers Neuburg/Donau. Nach einer Instandsetzung bei Krauss-Maffei in München von 1950 bis 1951 wurde die Lok mehrmals auch in Bremen-Farge eingesetzt, bevor sie 1959 nach Unterpfaffenhofen umzog. Von dort wurde sie 1963 ebenfalls zu KHD in Köln zur Hauptuntersuchung geschickt, bevor sie zum Tanklager Regensburg kam. Nachdem 1985 der Rangierbetrieb von der Regensburger Hafenbahn übernommen wurde konnte die Lok nach München-Milbertshofen abgegeben werden. Dort wurde sie aber nicht mehr benötigt und landete auf einem Denkmalssockel.

Als sie diesen Platz im Januar 1999 räumen mußte, gelangte sie als Spende in den Bestand des BEM. Ob sie lediglich als Ersatzteilspeicher dienen wird oder als Betriebslok benötigt wird ist zur Zeit noch nicht entschieden.

Der vorangegangene Lebenslauf der V36 224 steht stellvertretend für viele dieser Maschinen, die vor und während des 2. Weltkrieges und auch noch nach 1945 gebaut worden sind.

Danksagung

Ein herzliches Dankeschön an Carsten Hölscher (<http://www.zusi.de>). Dank seiner freundlichen Genehmigung zur Verwendung von Bildmaterialien und Sound-Files konnte dieses BVE-Fahrzeug entwickelt werden.

© Copyright

Die  BVE Developer Guidelines - Richtlinien wurden bei der Erstellung des Triebfahrzeuges berücksichtigt.

Alle für das Fahrzeug verwendeten Daten und Bildmaterialien unterliegen dem Copyright und dürfen nur mit meiner Genehmigung anderweitig verwendet werden.

Peter Schötz

peterschoetz@bve-train.de

<http://bve-train.de/>

Berlin, 10.11.2002