

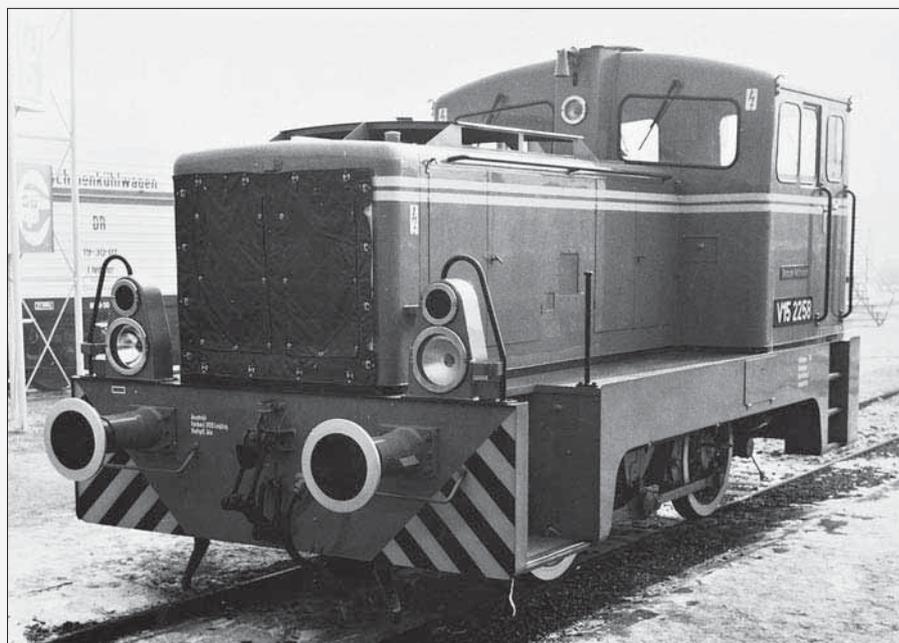
*Mit den Rangierdieselloks der Baureihe V 15.10/V 15.20 begann in den meisten Bahnbetriebswerken der Deutschen Reichsbahn in der DDR der Traktionswandel. Dennoch standen die kleinen Maschinen stets im Schatten anderer Baureihen – völlig zu Unrecht, denn die V 15 war die erste, in Serie gefertigte Neubau-Diesellokomotive der DR mit hydraulischer Kraftübertragung.*

Der Lokomotivbau Babelsberg stellte 1963 die fabrikneue V 15 2258 auf der Leipziger Messe aus. Eigens für diesen Zweck erhielt die Maschine zwei umlaufende Zierstreifen.

Als 1956 die Vorarbeiten für das Diesellokprogramm begannen, meldete die DR Bedarf an einer leichten Maschine mit 150 bis 180 PS an. Die Loks sollten die Baureihen 89.60-66, 89.70-75, 98.60-62 und 98.77 im Rangierdienst sowie vor leichten Personen- und Güterzügen ersetzen. Der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ (LKM) Babelsberg entwickelte eine Rangierdiesellok, die, als V 10 B bezeichnet,

Die V 15 der Deutschen Reichsbahn

## Erstlings-Werk



über 102 PS, ein mechanisches Getriebe und Stangenantrieb verfügte. Die für Werk- und Anschlussbahnen gedachte Lok veranlasste die DR, eine ähnliche Maschine, jedoch mit 150 PS, hydraulischer Kraftübertragung und einer Höchstgeschwindigkeit bis 35 km/h anzufordern. Da es kaum Erfahrungen

gab, baute LKM in Gestalt von V 15 101 zunächst einen Erprobungsträger. Das im August 1958 angebotene Muster zeigte jedoch wenig Betriebstauglichkeit; die DR verweigerte die Abnahme.

**Wirtschaftlich, robust, zuverlässig und einfach zu bedienen:** Nach Startschwierigkeiten bewährte sich die V 15 gut; hier die fast neue V 15 2346 im Frühjahr 1964 in Seddin.





V 15 2346 des Bw Seddin von der linken Seite. Die für Einmannbedienung ausgelegten Lokomotiven überzeugten mit einer Reihe unübersehbarer Vorzüge, darunter dem geschlossenen, vergleichsweise geräumigen Führerhaus. Wer als Lokführer auf die V 15 gelangte, wollte auf keine T 3 mehr zurück – weder im Rangier- noch im Nebenbahndienst auf ehemaligen Kleinbahngleisen. *Fotos: Archiv Dirk Endisch*

Im Dezember 1959 lieferte LKM unter der Bezeichnung V 15.10 die ersten fünf Maschinen der Nullserie, deren Abnahme sich wegen erneuter Qualitätsprobleme allerdings noch bis April 1960 verzögerte. Nach zahlreichen Korrekturen und Verbesserungen übernahm die DR im Juni 1960 auch alle Lokomotiven (V 15 1006 bis V 15 1020) der nachfolgenden Kleinserie.

### Von der V 15.10 zur V 15.20

Im Juli 1960 wurden konstruktive Kriterien für eine V-15-Version mit 180 PS, 1000-mm-Radsätzen (ab V 15 2026) und einer Höchstgeschwindigkeit von 37 km/h fixiert. Von LKM als V 18 gefertigt, nahm die DR die Maschinen als Baureihe V 15.20 in Betrieb, da es (mit Ausnahme der Motorleistung) gegen-

über der V 15.10 keine wesentlichen Veränderungen gab. Analog wurde mit den ab 1962 gelieferten, in verschiedenen Details weiterentwickelten V 15.22 verfahren. Nach umfangreichen Erprobungen durch die DR und konstruktiven Überarbeitungen durch LKM gelang es, brauchbare Lokomotiven zu bekommen: Die V 15 erwarb nun einen guten Ruf, galt als robust, anspruchs-



HO 15081 Politessen € 7,99



HO 15591 Eltern & Kinder € 8,99



HO 15893 Angler € 7,99

**Fokus-Thema 2014  
„Heile Welt“**



HO 15290 Penner € 8,99



HO 15838 Restaurant € 9,99



HO 15099 Polizisten € 8,99

N 36099 Polizisten € 8,99



... wie im Original

**Willkommen in der heilen Welt!**

**NOCH Figuren-Neuheiten 2014**



»Heile Welt« lautet 2014 das NOCH Fokus-Thema. Dazu passend erscheinen viele Figuren-Neuheiten, mit denen Sie diese auf Ihrer Modell-Landschaft gestalten können. Eltern und Kindern, Anglern und Restaurantbesuchern geht es richtig gut! Mit einem Augenzwinkern finden aber auch die Polizisten mit Radarfalle und die Politessen in der »Heilen Welt« ihren Platz. Alle Figuren in gewohnt hoher NOCH Qualität sind ab sofort im Fachhandel erhältlich.

los, bedienfreundlich und wirtschaftlich. Erst mit V 15 2347 endete 1964 die Beschaffung der Baureihe.

### Als Kleinbahn- und Werkloks

Vor allem in den Reichsbahndirektionen Magdeburg und Schwerin wurden die Maschinen gern auf ehemaligen Kleinbahnen eingesetzt. Die Reisezüge bestanden dort zumeist aus einzelnen VT-Beiwagen mit eigener Beheizung.

Das Bw Hagenow Land benötigte ab 1963 zwei Maschinen für die früheren Kleinbahnen Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf und Boitzenburg–Boitzenburg Stadt. Das Bw Salzwedel bespannte mit V 15 Züge der Strecke Gardelegen–Letzlingen. Das Bw Stendal setzte die Loks zwischen Goldbeck und Werben (Elbe), Osterburg und Kleinau West sowie Stendal und Arendsee ein. Das Bw Haldensleben bestritt mit ihnen ab 1966 den Güterverkehr auf der Stichbahn Wegenstedt–Calvörde. Auch auf der einstigen Genthiner Kleinbahn (Bw Jerichow) machten sich die Maschinen nützlich. Als Einsatzgebiete sind ferner Rennsteig–Frauenwald, Nauendorf–Gerlebogk, Rackwitz–Delitzsch sowie Bad Langensalza–Haussömmern be-

kannt. Bereits 1961 erhielt das Petrolchemische Kombinat Schwedt V 15 als Werkloks. Als LKM die Fertigung zugunsten der Nachfolgerin V 22 B einstellte, liefen von den 473 gebauten Maschinen 248 bei der DR, während 50 in Ägypten, Bulgarien, Rumänien und Ungarn im Einsatz waren. Alle übrigen Maschinen leisteten als Werkloks in DDR-Betrieben treue Dienste.

### Modernisierung

Ab 1969/70 sollte die V 15 analog zur V 23 der DR mit den 220-PS-Motoren 6 KVD 18/15-1 SRW und Strömungsgetrieben GSU 20/4,2 ausgerüstet werden. Die notwendigen Veränderungen betrafen ein neues Nachwendegetriebe (das eine Höchstgeschwindigkeit von 42 km/h zuließ), die Motorbefestigung am Rahmen, die Luftansaugung und einen größeren Tank. Der serienmäßige Umbau der V 15 fiel bereits in die EDV-Zeit: Aus der 101.1–3 wurde ab 1975 die Baureihe 101.5–7. Das Raw Halle rüstete insgesamt 225 Maschinen um, die nun alle in Orange und Grau lackiert wurden.

### Das Ende nach der Wende

Die V 15 bzw. Baureihe 101 war in fast jedem Bw und vielen Ausbesserungswerken zu finden. Erst nach der Wende und dem Rückgang des Schienenverkehrs verlor die Baureihe an Bedeutung. Im Sommer 1990 führte die DR noch acht Loks der Baureihe 101.0, 21 Loks der Baureihe 101.1–3 und 224 Maschinen der Baureihe 101.5–7 in ihren Unterlagen. Mit Einführung des neuen Nummernsystems am 1. Januar 1992 wurden sie zur Baureihe 311 umgezeichnet. Ende 1993 gehörten nur noch 143 Exemplare zum Betriebspark. 1995 verschwanden die letzten Null- und Kleinserienloks, und am 20. Dezember 1995 schied 311 115 als letzte Vertreterin der Baureihe 311.1–3 aus. Im Dezember 1997 gab es dann nur noch 25 Maschinen der Baureihe 311.5–7 in den Betriebshöfen Berlin-Pankow, Halle G, Leipzig Süd, Rostock-Seehafen und Saalfeld. Mit der Ausmusterung von 311 658 und 311 683 endete 1998 die Geschichte der einstigen V 15. Dirk Endisch

Mit ihrer äußeren Gestaltung, vor allem den vorderen Auftritten, bot die V 15 auch dem Rangierpersonal deutlich bessere Arbeitsbedingungen. V 15 2333 im Frühjahr 1965 im Berliner Raum. Foto: Archiv Dirk Endisch



Die Baureihe 101 der DR von Piko in TT

# Auch zweiachsig recht universell

*Der Farbe Orange werden einige allgemein anerkannte Assoziationen zugesprochen. Hierzu zählen beispielsweise Freude, Dynamik, Spaß und Optimismus, um nur einige zu nennen. Auch gilt sie als Appetit anregend. Ganz im Sinne der soeben genannten Attribute haben David Häfner und Franz Rittig Pikos neuer orangener TT-101 auf den Zahn gefühlt und getestet, ob die Lok die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen kann.*

Mit dem Modell der 101 566-8 begründet Piko eine neue TT-Modellfamilie, denn dem kleinen Zweiachsler könnte ohne größere formtechnische Veränderungen nach und nach fast die ganze V-15-Familie (siehe Vorbildbeitrag) folgen. Bei Redaktionsschluss wird bereits die V 23.0 von Piko zu haben sein, die sich ebenfalls nur unwesentlich von der DR-Baureihe 101 (ex V 15) unterscheidet. Auch hier wären weitere Farb- und Bedruckungsvarianten möglich. Zudem lässt sich die kleine, wendige Lok auf fast jeder TT-

Anlage mit DR-Motiv einsetzen – nicht nur im Rangierdienst, sondern auch vor kurzen Personen- und Güterzügen auf Neben- und ehemaligen Kleinbahnen sowie auf Anschlussgleisen und Werkbahnen. Die Baureihe 101 ist somit, trotz ihrer nur zwei Achsen, recht universell einsetzbar.

## Formen und Details

Das Piko-Modell hinterlässt mit seinen Formen und Details einen stimmigen Gesamteindruck, gibt es doch das Er-

scheinungsbild seines großen Vorbilds gut wieder.

Das kleine Führerhaus punktet mit formschlüssig eingesetzten, glasklaren Fenstern, deren Gummieinfassungen nicht nur schwarz aufgedruckt sind, sondern sogar eine leichte Formprofilierung aufweisen, was dem Gesamtbild zugutekommt. Ähnliches lässt sich für die Scheibenwischer sagen: präzise angeformt, wirken sie wie extra ange-setzte Einzelteile. Ihre Farbgebung in

Das Erscheinungsbild der Baureihe 101 ex V 15 ist gut getroffen. Hervorhebenswert dabei die makellose Bedruckung u.a. mit dem Baureihenschild und der nur mit einer Lupe lesbaren Beheimatung der Lok.

Fotos: dh





Trotz der geringen Größe des TT-Modells zeigt sich das Innere mit dem Motor (unter dem Ballastgewicht) und der Schnittstelle gut aufgeräumt.

Die Gehäuseteile Führerstand und Vorbau sind nur aufgeklipst. Bei ihrer Demontage ist größte Vorsicht geboten, denn die Rastnasen (vor allem am Führerstand) brechen bei Belastung schnell ab. Passiert das, fehlt den Teilen ein guter Sitz auf dem Rahmen.

Orange irritiert ein wenig, denn beim Vorbild waren sie ja schwarz.

Schwarz sind auch die Griffstangen an den Einstiegen und am Vorbau. Da sie trennscharf bedruckt wurden, fällt erst beim zweiten Hinsehen auf, dass man sie nicht extra angesetzt, sondern auch nur angeformt hat. Extra angesetzt wurden allerdings das Typhon direkt vor dem rechten Fenster (bei Vorwärtsfahrt) sowie die senkrechten Griffstangen an den Rangierauftritten.

Die Frontlampen sitzen auf einem Träger, der mit einer Platine kombiniert ist, auf der Teile der Beleuchtungselektrik Platz fanden. Die Frontlampen haben ihrer Form angepasste, freistehende Griffstangen – angesichts der Winzigkeit nichts Selbstverständliches! Die Kupplungen und die zu ihnen gehörenden Schlauchverbindungen wurden dagegen nur angeformt.

Die Türen, Klappen und die Abdeckung des Vorbaus entsprechen dem gewählten Vorbild. Die Farbgebung erscheint stimmig, wobei das helle Grau baldige Patina braucht. Während die feinen Speichenräder nebst zierlicher Treibstange aus Metall die Vorbildtreue betonen, wirken die Radkränze eher etwas zu kräftig. War das notwendig?



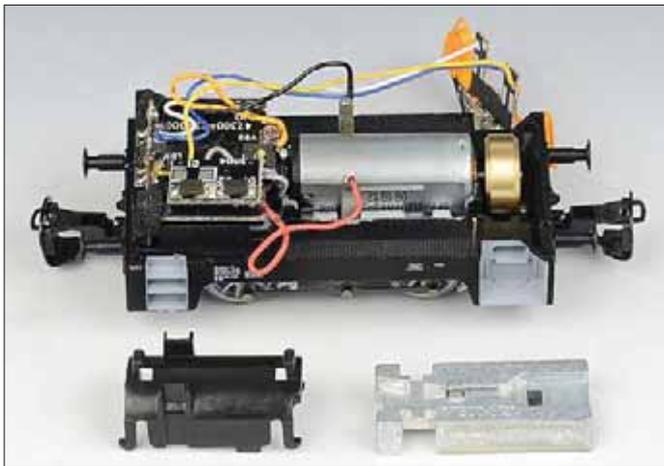
Die filigranen Speichenradsätze überzeugen, die Radkränze wirken auffällig groß.



Sauber und trennscharf wurden die nur angeformten Griffstangen bedruckt. Die aufgedruckten Metallfasungen der Lampen machen sich sehr gut.



Das Lüftungsgitter des Vorbaus weist eine leichte Struktur auf. Die senkrechten Griffstangen vorn sind nicht nur aus Metall, sondern auch von erfreulicher Stabilität.



Die konstruktive Logik und Übersichtlichkeit des Modells gestattet rasche Demontagen und Reparaturen. Der kompakte Zinkdruckgussrahmen sorgt zusammen mit dem Ballast für eine gute „Fahrlage“.



Nach Abschrauben der Bodenplatte wird das einfache Antriebsprinzip sichtbar. Auffällig auch hier die etwas kräftigen Spurkränze. Schade, dass die kleine Rangierlok keine Kurzkupplungskulissen erhalten hat.

## Konstruktion und Technik

Das konstruktive Problem, auf engstem Raum Motor, Schwungmasse, Getriebe, Digitalschnittstelle, Beleuchtung, Ballast und Kabel unterzubringen, wurde in beachtlicher Weise gelöst. Hervorhebenswert ist die Übersichtlichkeit des Modellinneren auch deshalb, weil sie beispielsweise den nachträglichen Decoder-Einbau (Piko 46121 PluX16) leicht macht. Weniger befriedigen kann die Befestigung des Kunststoffgehäuses mit Rastnasen, die trotz behutsamer Handhabung abbrechen, was zum unschlüssigen Sitz der Gehäuseteile führt.

Der Motor gibt sein Drehmoment auf nur eine Achse weiter, die zweite wird per Stange mitgenommen. Die Strom-

abnahme erfolgt zuverlässig über alle vier Räder. Dank des tadellos gefertigten Zinkdruckgussrahmens, der Motorschwungmasse und des Ballastgewichts entwickelt das kompakte Modell die erwarteten Zugkräfte und im Wesentlichen gute Laufeigenschaften. Dass die Kleine ähnlich schlingert wie die Große, wirkt sogar (sicher unbeabsichtigt) authentisch! Die Zuckbewegungen in manchen Geschwindigkeitsbereichen nahmen mit zunehmender Einlaufzeit des Modells erfreulich ab.

Obwohl die leichte Lokomotive nicht mit Haftreifen versehen ist, reicht ihre

Zugkraft problemlos für 15 Zweiachser, was sie in die Lage versetzt, vorbildgerechte Garnituren anstandslos zu bewegen. Leider muss auch bei diesem Piko-Modell die drastisch überhöhte Endgeschwindigkeit moniert werden. Das lässt sich sicher auch anders lösen!

## Fazit

Piko hat ein TT-Modell geschaffen, das nicht nur dank seiner derzeitigen Farbgebung Freude, Spaß und Optimismus auslösen dürfte, denn die wenigen Mängel sind korrigierbar. *dh/fr*

Messwerte BR 101	
Gewicht:	52 g
Haftreifen:	–
Messergebnisse Zugkraft Ebene:	30 Achsen
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V <sub>max</sub> :	80,5 km/h bei 12,0 V
V <sub>Vorbild</sub> :	37 km/h bei 6,1 V
V <sub>min</sub> :	ca. 3,7 km/h bei 1,5 V
NEM zulässig:	48 km/h bei 7,6 V
Auslauf vorwärts/rückwärts	
aus V <sub>max</sub> :	48 mm
aus V <sub>Vorbild</sub> :	15 mm
Stromaufnahme vorwärts/rückwärts	
Leerfahrt:	30 mA
Volllast:	36 mA
Lichtaustritt:	ab 15 km/h bei 2,9 V
Schwungscheibe	
Anzahl:	1
Durchmesser:	9,5 mm
Länge:	3,9 mm
Art.-Nr. 47300 uvP:	€ 89,99

## Maßtabelle Baureihe BR 101 in TT von Piko

	Vorbild	1:120	Modell
<b>Längenmaße</b>			
Länge über Puffer:	6 940	57,83	57,90
Länge über Kasten:	5 700	47,50	47,90
<b>Puffermaße</b>			
Pufferlänge:	620	5,16	5,00
Puffermittenabstand:	1 750	14,58	15,20
Pufferhöhe über SO:	1 030	8,58	x,x
<b>Höhenmaße über SO</b>			
Dachaufbauten:	3 585	29,88	29,00
Dachscheitel:	3 500	29,17	28,50
<b>Breitenmaße</b>			
Breite Führerhaus:	x xxx	xx,xx	23,50
Rahmenbreite:	3 000	25,00	25,10
<b>Achsstände Lok</b>			
Vordere Rahmenkante zu Kuppelachse 1:	1 700	14,17	14,15
Kuppelachse 1 zu Kuppelachse 2:	2 500	20,83	20,85
Kuppelachse 2 zu hinterer Rahmenkante:	1 500	12,50	12,70
<b>Raddurchmesser</b>			
Treibräder:	1 000	8,33	8,30
<b>Radsatzmaße entsprechend NEM 310 (Ausgabe 2009)</b>			
Radsatzinnenmaß:	–	10,2 <sub>+0,2</sub>	10,2
Spurkranzhöhe Treibrad:	–	0,5 <sub>+0,5</sub>	1,0
Spurkranzbreite:	–	0,6 <sub>+0,1</sub>	0,6
Radbreite:	–	2,3 <sub>+0,2</sub>	2,4